



CONCELLO DE LALÍN



Plan de **M**obilidade **U**rbana **S**ostible de **L**alín

DATA: FEBREIRO 2019



PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DE LALÍN

DIRECTOR DO EQUIPO REDACTOR:

SERGIO DANIEL OROSA LÓPEZ
Enxeñeiro de Camiños, Canais e Portos

OROSA LOPEZ,
SERGIO DANIEL
(FIRMA)

Firmado digitalmente por OROSA LOPEZ,
SERGIO DANIEL (FIRMA)
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES,
serialNumber=76581108D, sn=OROSA,
givenName=SERGIO DANIEL, cn=OROSA
LOPEZ, SERGIO DANIEL (FIRMA)
Fecha: 2019.03.14 12:39:23 +01'00'

EQUIPO REDACTOR:

BEGOÑA LÓPEZ VARELA
Enxeñeira de Camiños, Canais e Portos

CORONA ROMERO RODRÍGUEZ
Arquitecto

JUAN MANUEL SÁNCHEZ ARIAS
Enxeñeiro Agrónomo

SORAYA VALIÑO GINZO
Enxeñeira Técnico de Obras Públicas

ALBERTO RODRÍGUEZ LÓPEZ
Enxeñeira Técnico Topógrafo

JOSÉ LUIS GARCÍA IBÁÑEZ
Sociólogo

VENANCIO CHAO ÁLVAREZ
Xeógrafo

ÍNDICE:

1. INTRODUCCIÓN	4
1.1. ANTECEDENTES	4
1.2. CONTEXTO DOS PMUS	5
1.3. OBXECTO E OBXECTIVOS DO PLAN	11
1.4. METODOLOXÍA DO PLAN	11
1.5. CONCLUSIÓN PRINCIPAL DO PLAN	12
2. FASE I. TOMA DE DATOS E ANÁLISE	13
2.1. RECOMPILACIÓN DE PLANS E NORMAS URBANÍSTICAS EXISTENTES	13
2.2. ANÁLISE FÍSICO E CONTEXTO TERRITORIAL	13
2.2.1. LOCALIZACIÓN E SUPERFICIE	13
2.2.2. ANÁLISE XEOGRÁFICO DO TERRITORIO	13
2.2.3. USOS DO SOLO	19
2.2.4. ZONAS VERDES	33
2.2.5. VIARIO URBANO	36
2.2.6. MOBILIDADE PEONIL E EN BICICLETA	46
2.3. ANÁLISE SOCIO-ECONÓMICO E DEMOGRÁFICO	50
2.3.1. ESTRUCTURA E EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN	50
2.3.2. ACTIVIDADES PRODUTIVAS E MERCADO DE TRABALLO	51
2.3.3. NIVEL E CARACTERIZACIÓN DA MOTORIZACIÓN	52
2.3.4. CENTROS ATRACTORES E XERADORES DE DESPRAZAMENTOS	53
2.3.5. VIVENDAS	61
2.4. ANÁLISE DO TRANSPORTE E A CIRCULACIÓN	62
2.4.1. TRANSPORTE PÚBLICO	62
2.4.2. TRANSPORTE PRIVADO	73
2.5. ANÁLISE ENERXÉTICA E MEDIOAMBIENTAL	87
2.5.1. CALIDADE DO AIRE	87
2.5.2. RUÍDO	89
2.6. ANÁLISE DA SEGURANZA VIARIA	89
2.6.1. EVOLUCIÓN DA ACCIDENTABILIDADE EN LALÍN	89
2.7. PARTICIPACIÓN CIDADÁ INICIAL	91
2.7.1. PRINCIPAIS DATOS EXTRAÍDOS	92
3. FASE II. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS	95
3.1. TERRITORIAIS	95
3.1.1. CONCLUSIÓN E IDENTIFICACIÓN DE RETOS TERRITORIAIS	98
3.2. SOCIO-ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS	98
3.2.1. CONCLUSIÓN E IDENTIFICACIÓN DE RETOS SOCIOECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS	102
3.3. MOBILIDADE	103
3.3.1. REPARTO MODAL E ESCENARIO TENDENCIAL	103
3.3.2. TRANSPORTE PÚBLICO	106
3.3.3. TRANSPORTE PRIVADO E CIRCULACIÓN	107
3.3.4. APARCAMENTO	107
3.4. ENERXÍA E MEDIO AMBIENTE	109
3.4.1. BALANCE ENERXÉTICO ACTUAL E TENDENCIAL	109
3.4.2. IDENTIFICACIÓN DOS PRINCIPAIS CONTAMINANTES	111
3.4.3. CONCLUSIÓN E RETOS	112

3.5. SEGURANZA VIARIA	112
3.5.1. CONCLUSIÓN E RETOS	115
3.6. ANÁLISE DAFO	117
4. FASE III. DEFINICIÓN DAS LIÑAS ESTRATÉXICAS	118
5. FASE IV. DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS	121
5.1. FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS EN MODOS NON MOTORIZADOS	121
5.1.1. PLAN DE ACCESIBILIDADE MUNICIPAL	121
5.1.2. SENDAS PEONÍS VERDES E SEGURAS	122
5.1.3. REHABILITACIÓN EN LALÍN DE ARRIBA	124
5.1.4. HUMANIZACIÓN DA RÚA WENCESLAO CALVO GARRA	125
5.1.5. HUMANIZACIÓN PARCIAL DA AVENIDA XOSÉ CUIÑA	126
5.1.6. URBANIZACIÓN DO TRAMO DA ROLDA LESTE ENTRE A ROTONDA DE RODEIRO E A RÚA DA GARDA CIVIL	127
5.1.7. URBANIZACIÓN DOS TRAMOS RESTANTES DA RONDA LESTE E NO ENTORNO DA PARCELA DO NOVO CENTRO DE SAÚDE	127
5.1.8. MELLORA DA MOBILIDADE E SEGURIDADE VIARIA NA RÚA PENATOARES E NA CONTORNA DO AUDITORIO E DO INSTITUTO RAMÓN MARÍA ALLER ULLOA	128
5.1.9. URBANIZACIÓN DA RÚA X	129
5.1.10. PLATAFORMAS PEONÍS E DE ACCESIBILIDADE PARA O PLAN DE PEONALIZACIÓN DAS RÚAS PRINCIPAL E XOAQUÍN LORIGA	129
5.1.11. ACTUACIÓN NA CONTORNA DO ANTIGO MANUEL RIVERO (ALBERGUE E URBANIZACIÓN EXTERIOR)	130
5.1.12. CINTO VERDE	131
5.1.13. ORDENACIÓN E AMPLIACIÓN DO ESPAZO URBANO PARA PEÓNIS	132
5.1.14. DESEÑO DE RÚAS E ESPACIOS PEATONAIS	133
5.1.15. PROPOSTA NOVO TRAMO ITINERARIO CICLISTA	135
5.2. MEDIDAS DE MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO	136
5.2.1. IMPLANTACIÓN DUN SERVIZO DE TAXI-RURAL	136
5.2.2. MELLORA DO SERVIZO DE TRANSPORTE PÚBLICO ACTUAL	137
5.2.3. MELLORA DO SISTEMA DE INFORMACIÓN	137
5.2.4. RUTA CIRCULAR POLÍGONOS-CENTROS COMERCIAIS-CENTRO URBANO	138
5.3. MEDIDAS DE MELLORA DA XESTIÓN DOS APARCAMENTOS	138
5.3.1. MELLORA DA XESTIÓN DA ZONA AZUL	138
5.3.2. MELLORA DA XESTIÓN DO APARCAMENTO DO CAMPO DA FEIRA	140
5.3.3. APARCAMENTOS DE PROXIMIDADE	140
5.3.4. MELLORA DA SINALIZACIÓN DOS ITINERARIOS DE ACCESO AOS APARCAMENTOS EXISTENTES E INSTALACIÓN DE PANEIS INFORMATIVOS	141
5.4. MEDIDAS DE DESCONXESTIÓN VIARIA, DISTRIBUCIÓN E CONTROL DE ACCESOS	141
5.4.1. TEMPERADO DO TRÁFICO	141
5.4.2. PLAN DE TRÁFICO	143
5.4.3. ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN	144
5.4.4. ORDENACIÓN DOS ACCESOS A CENTROS EDUCATIVOS	146
5.4.5. NOVA ORDENANZA MUNICIPAL DE CARGA E DESCARGA	148
5.4.6. CONTROL DO ESTACIONAMENTO NA ZONA DE C/D	149
5.5. MEDIDAS DE SEGURIDADE VIARIA	149
5.5.1. PLAN DE SEGURIDADE VIARIA	149
5.6. MEDIDAS DE CARÁCTER MEDIOAMBIENTAL	151
5.6.1. POTENCIAR OS VEHÍCULOS DE BAIXAS EMISIÓN OU ELÉCTRICOS	151
5.6.2. PUNTOS DE RECARGA ELÉCTRICOS	151

5.6.3.	NOVA FROTA DE VEHÍCULOS PÚBLICOS	152
5.7.	MEDIDAS DE OUTRAS ACTIVIDADES DE MOBILIDADE	153
5.7.1.	PROMOCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE MÁIS SOSTIBLES.....	153
5.7.2.	ADHESIÓN Á ASOCIACIÓN CIDADES QUE CAMIÑAN	153
6.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN	155
7.	SEGUIMIENTO DA MOBILIDADE SUSTENTABLE.....	157
8.	PARTICIPACIÓN CIDADÁ	158
8.1.	PROCESO PARTICIPATIVO	158
8.2.	RESULTADO DA PARTICIPACIÓN. CONCLUSIÓN.....	160
9.	FICHAS COMPARATIVAS DE SECCIÓN TIPO PARA A.....	163
	REORGANIZACIÓN DO ESPAZO PÚBLICAS.....	163
10.	PLANOS.....	167

1. INTRODUCCIÓN

Os hábitos de mobilidade nas últimas décadas son o resultado das novas realidades territoriais e sociais baseadas nun modelo de crecemento disperso con distancias de viaxes máis longas e un continuo crecemento do nivel de motorización. O resultado desta dependencia do vehículo privado deriva nun aumento dos niveis de contaminación tanto acústica coma ambiental, que provoca un deterioro do medio ambiente e da calidade de vida dos cidadáns.

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

Os Plans de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS) propoñen un conxunto de actuacións para reducir os impactos negativos dos actuais hábitos de mobilidade e para establecer formas máis sostibles, utilizando modos de transporte máis eficientes e reducindo o impacto sobre os cidadáns e o medio ambiente.

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

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

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

Comeza coa realización dun diagnóstico do sistema de mobilidade da zona en cuestión na situación de partida, detectando as debilidades e fortalezas, continúa cunha fase de análise dos resultados e previsión de posibles escenarios e conclúe cunha proposta de medidas que dan resposta ás necesidades de mobilidade das persoas para o desenvolvemento da súa actividade, permitindo mitigar os impactos no Medio Ambiente urbano; todo iso, acompañado dun proceso de participación pública.

1.1. ANTECEDENTES

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

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

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

A Lei 2/2011 de Economía Sostible establece que son un conxunto de actuacións que teñen por obxectivo a implantación de formas de desprazamento máis sostibles, priorizando a redución do transporte individual en beneficio de sistemas colectivos e doutros modos de transporte non motorizados (camiñar ou bicicleta) e desenvolvendo aqueles que fagan compatibles crecemento económico, cohesión social, seguridade viaria e defensa do medio ambiente, garantindo de esta forma, unha mellor calidade de vida dos cidadáns.

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

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

Dentro do marco Europeo 2014-2020 consolídase a integración do obxectivo de desenvolvemento urbano sostible dentro dos programas de desenvolvemento apoiados por FEDER

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

Neste período, polo menos un 5% dos recursos asignados a nivel nacional do FEDER serán a entidades locais para o desenvolvemento de actuacións urbanas sostibles e para a obtención destes fondos se condiciona á existencia dunha estratexia integrada capaz de contribuír aos obxectivos xerais.



1.2. CONTEXTO DOS PMUS

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

A continuación relaciónanse os principais textos de referencia relativos aos PMUS:

❖ MARCO EUROPEO 2014-2020

No ano 2010 a Unión Europea desenvolveu a Estratexia Económica Europa 2020. Naceu como o impulso necesario e definitivo para conseguir a saída da crise económica que nos últimos anos, e en distinta medida, afectou a todos os países da Eurozona. Nela recóllense os principios sobre os que se rexe o novo período de Programación 2014-2020 así como os das tres prioridades sobre as que se basea a estratexia e o seu desempeño:

- **Crecemento intelixente:** desenrolo dunha economía baseada no coñecemento e a innovación.
- **Crecemento sostible:** promoción dunha economía que faga un uso máis eficaz dos recursos, sendo máis verde e competitiva.
- **Crecemento integrador:** fomento dunha economía con alto nivel de emprego que teña cohesión territorial e social. Consegur mellorar a calidade de vida dos europeos a través da redución da pobreza, a mellora do mercado laboral en todos os sentidos e a construción dunha sociedade cohesionada.

As propostas da Comisión Europea para a política de cohesión 2014-2020 perseguen impulsar políticas urbanas integradas para mellorar o desenvolvemento urbano sostible co fin de reforzar o papel que desempeñan as cidades no contexto da política de cohesión.

No artigo 9 do Regulamento da Unión Europea 1303/2013, polo que se establecen disposicións comúns relativas ao Fondo Europeo de Desenvolvemento Rexional, ao Fondo Social Europeo, ao Fondo de Cohesión, ao Fondo Europeo Agrícola de Desenvolvemento Rural e ao Fondo Europeo Marítimo e da Pesca, e polo que se establecen disposicións xerais relativas ao Fondo Europeo de Desenvolvemento Rexional, ao Fondo Social Europeo, ao Fondo de Cohesión e ao Fondo Europeo Marítimo e da Pesca, establécense 11 obxectivos temáticos para fomentar o crecemento no período 2014-2020:



Dentro deste marco Europeo 2014-2020 consolídase a integración do obxectivo de desenvolvemento urbano sostible dentro dos programas de desenvolvemento apoiados por FEDER.

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

En España, a Rede de Iniciativas Urbanas, creada no período 2007-2013 polos Ministerios de Fomento e o actual de Facenda, constituíu no seu seo o Grupo de Traballo sobre Estratexias Integradas en Actuacións de Desenvolvemento Urbano Sustentable que se crea para dar apoio ás cidades elaborando unha guía con orientacións que facilitarán ás entidades locais a elaboración das súas estratexias integradas para levar a cabo actuacións de desenvolvemento urbano sustentable financiadas no período 2014-2020.

❖ EDUSI

As Estratexias de Desenvolvemento Urbano Sostible Integrado (EDUSI) son o requisito previo para financiar actuacións e proxectos con fondos FEDER. O estado español realizou dende o ano 2015 tres convocatorias, resultando beneficiarias de estas axudas 173 entidades, cun total de 1.366 millóns €.

Maioritariamente foron administracións locais, principais puntos de apoio para facer realidade os obxectivos de crecemento intelixente, sostible e integrador pola súa proximidade á cidadanía. A financiación recibida adxudicouse en función da súa poboación:

- Áreas funcionais de máis de 100.000 habitantes: máximo 15 millóns de euros.
- Áreas funcionais entre 50.000 e 100.000 habitantes: máximo 10 millóns de euros.
- Áreas funcionais entre 20.000 e 50.000 habitantes: máximo 5 millóns de euros.

Eses obxectivos plásmanse nun documento estratéxico que debe recoller a situación da cidade (activos, problemas e retos), un análise DAFO, o que define uns Obxectivos Estratéxicos (OE) e unhas Liñas de Actuación (LA) enmarcadas, nalgún dos seguintes catro Obxectivos Temáticos (OT):

- **OT2.** Mellorar o uso e a calidade das tecnoloxías da información e da comunicación e o acceso ás mesmas.
- **OT4.** Favorecer a transición a unha economía baixa en carbono (EBC) en todos os sectores
- **OT6.** Conservar e protexer o medio ambiente e promover a eficiencia dos recursos
- **OT9.** Promover a inclusión social e loitar contra a pobreza e calquera forma de discriminación.



Estas estratexias utilizan unha metodoloxía participativa. Nas mesmas débese garantir, de forma transversal ao proceso, a implicación da cidadanía na súa elaboración e implementación, para que sexan partícipes os principais axentes económicos, sociais e institucionais do territorio.



No que se refire á Mobilidade Urbana Sostible, dentro do Obxectivo Temático 4:

As operacións financiadas, formarán parte dun plan de mobilidade urbana dentro da Estratexia DUSI. Este plan de mobilidade terá en conta a proposta da Comisión sobre planes de mobilidade urbana sostible aprobada en 2013, e establecerá unha serie de medidas interrelacionadas deseñadas para satisfacer as necesidades de mobilidade presentes e futuras para as persoas e os negocios. A financiación priorizará as liñas de actuación que melloren o acceso aos servizos públicos básicos en toda a área urbana.

En novembro de 2015 publicouse no BOE a Orde HAP/2427/2015, pola que se aproban as bases e a primeira convocatoria para a selección de Estratexias de Desenvolvemento Urbano Sostible e Integrado cofinanciadas mediante o programa operativo FEDER de crecemento sostible 2014-2020.

O concello de Lalín presentou a esta convocatoria a súa Estratexia de Desenvolvemento Urbano Lalín Ssuma 21, con siglas de Social, Sostible, Urbano e Medio Ambiental e de 21 polo século e o ano no que se prevé a execución da mesma.

Este documento estratéxico fai un estudo da situación actual de (activos, problemas e retos) e un análise DAFO de Lalín, para posteriormente definir uns Obxectivos Estratéxicos (OE) e unhas Liñas de Actuación (LA) enmarcadas, nalgún dos catro Obxectivos Temáticos (OT) definidos con anterioridade.

Con data 3 de outubro de 2016, publicouse no BOE a resolución provisional de axudas da primeira convocatoria para a selección de estratexias de Desenvolvemento Urbano Sostible e Integrado cofinanciadas polo programa operativo FEDER, entre as que consta como seleccionada Lalín Ssuma 21, cunha axuda asignada de 5.000.000 €.

Tras un período de alegacións e unha vez resoltas as mesas, con data 14 de decembro de 2016, publícase no BOE a resolución definitiva na que se asigna as axudas do Fondo Europeo de Desenvolvemento Rexional ás entidades beneficiarias cuxa Estratexia DUSI está clasificada como Seleccionada, polo importe consignado e coa indicación do organismo intermedio de xestión do que dependen.



❖ PROGRAMA URBACT

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

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



O programa consegue estes obxectivos creando redes temáticas centradas en diferentes problemas urbanos, contando cada unha destas redes con entre cinco e doce membros, que inclúen profesionais, Administracións Públicas, así como grupos de interese de outros organismos públicos, do sector privado e da sociedade civil.

Tralo éxito dos programas URBACT I e II, desenvólvese URBACT III (2014-2020) para seguir promovendo o desenvolvemento urbano integrado sostible e contribuír á execución da Estratexia Europa 2020.

El programa URBACT III organízase en torno a catro obxectivos principais:

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

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

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

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

❖ PROXECTOS SINGULARES EBC

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

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

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

❖ ACCÍONS URBANAS INNOVADORAS

Accións Urbanas Innovadoras (UIA) é unha Iniciativa da Comisión Europea que proporciona ás áreas urbanas de Europa os medios necesarios para poñer a proba solucións innovadoras, das que non existan experiencias previas, para abordar os retos urbanos. Baseada no artigo 8 de ERDF, a Iniciativa UIA ten un orzamento total de 372 millóns para o período 2014-2020.

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

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

❖ LIBRO VERDE SOBRE A MOBILIDADE URBANA

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

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

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

Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Lalín

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



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

Significa tamén reconciliar os intereses do transporte de mercadorías e do transporte de pasaxeiros, con independencia do modo de transporte utilizado.

❖ LIBRO BRANCO DO TRANSPORTE (2050)

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



❖ AXENDA 21

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

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



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

❖ AXENDA 2030

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



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

- 11.1 De aquí a 2030, asegurar o acceso de todas as persoas a vivendas e servizos básicos adecuados, seguros e alcanzables e mellorar os barrios marxinais
- 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, alcanzables, accesibles e sostibles para todos e mellorar a seguridade viaria, en particular mediante a ampliación do transporte público, prestando especial atención ás necesidades das persoas en situación de vulnerabilidade, ás mulleres, nenos, persoas con discapacidade e as persoas de idade.
- 11.3 De aquí a 2030, aumentar a urbanización inclusiva e sostible e a capacidade para a planificación e a xestión participativas, integradas e sostibles dos asentamentos humanos en todos os países
- 11.4 Redobrar os esforzos para protexer e salvagardar o patrimonio cultural e natural.
- 11.5 De aquí a 2030, reducir significativamente o número de mortes causadas polos desastres, incluídos os relacionados coa auga, e de persoas afectadas por eles, e reducir considerablemente as perdas económicas directas provocadas polos desastres en comparación con produto interno bruto mundial, facendo especial fincapé na protección dos pobres e das persoas en situacións de vulnerabilidade

- 11.6 De aquí a 2030, reducir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, incluso prestando especial atención á calidade do aire e a xestión dos lixos municipais e doutro tipo
- 11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes e espazos públicos seguros, inclusivos e accesibles, en particular para mulleres e nenos, persoas de idade e persoas con discapacidade
- 11.a Apoiar os vínculos económicos, sociais e ambientais positivos entre as zonas urbanas, periurbanas e rurais fortalecendo a planificación do desenvolvemento nacional e rexional.
- 11.b De aquí a 2020, aumentar considerablemente o número de cidades e asentamentos humanos que adoptan e implementan políticas e plans integrados para promover a inclusión, o uso eficiente dos recursos, a mitigación do cambio climático, a adaptación ao mesmo e a resiliencia ante os desastres, e desenvolver y poñer en práctica, en consonancia co Marco de Sendai para a Redución do Risco de Desastres 2015-2030, a xestión integral dos riscos de desastre a todos os niveis
- 11.c Proporcionar apoio aos países menos adiantados, incluso mediante asistencia financeira e técnica, para que poidan construír edificios sostibles e resilientes utilizando materiais locais.

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

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

❖ LEI DE ECONOMÍA SOSTIBLE

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

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



❖ ESTRATEXIA ESPAÑOLA DE MOBILIDADE SOSTIBLE

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

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

❖ PLAN MOVE: PLAN DE MOBILIDADE E ADECUACIÓN ESTRATÉXICA

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



❖ REDE DE INICIATIVAS URBANAS (RIU)

A Rede de Iniciativas Urbanas (RIU) constitúe unha das Redes Sectoriais previstas no Marco Estratéxico Nacional de Referencia de España, para o período de fondos 2007-2013 como principal mecanismo de coordinación en materia de desenvolvemento urbano e fondos comunitarios.



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

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

Neste caso, o concello de Lalín forma parte da Rede de Iniciativas Urbanas participando nos grupos de traballo e organismos da rede de iniciativas urbanas sobre a estratexia DUSI.

❖ PLAN DIRECTOR DE MOBILIDADE ALTERNATIVA DE GALICIA

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

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



❖ PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DA XUNTA DE GALICIA

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

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

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

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

Con data 31 de xaneiro de 2019, a Dirección Xeral de Mobilidade emitiu resolución pola que se someten a información pública, ao abeiro do apartado 1 do artigo 75 da Lei 2/2017, do 8 de febreiro, de Medidas Fiscais, Administrativas e de Ordenación, dende o día seguinte ao da publicación do anuncio correspondente no Diario Oficial de Galicia e ata o 28 de febreiro de 2019, os proxectos de explotación de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral por estrada de claves XG600 a XG743.

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

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

❖ SUBVENCÍONS PARA “PLANS DE MOBILIDADE SOSTIBLE” DA DEPUTACIÓN DE PONTEVEDRA.

A Deputación de Pontevedra dende o Servizo de Mobilidade e segundo as liñas de actuación contidas na Estratexia de Mobilidade 3.0 quere impulsar a planificación estratéxica nos Concellos fomentando unha mobilidade sustentable que supoña un cambio de paradigma no tocante a facilitar o acceso universal das persoas aos bens, servizos e equipamentos aos que teñen dereito, para o que plantexou unha liña de subvencións para a redacción de Plans de Mobilidade en concellos menores de 50.000 habitantes.

Con data do 17 de novembro de 2017 publícanse no DOG as bases reguladoras para a convocatoria de subvencións para “Plans de Mobilidade Sostible” cunha modificación das mesmas publicadas no DOG o 26 de febreiro de 2018.



En concreto, será obxecto da axuda a seguinte liña de subvención:

- Concellos ou agrupacións de Concellos de menos de 6.000 habitantes: 9.000 €
- Concellos ou agrupacións de Concellos de entre 6.000 e 12.000 habitantes: 15.000 €
- Concellos ou agrupacións de Concellos de máis de 12.000 habitantes: 20.000 €
- Agrupacións de Concellos de máis de 30.000 habitantes: 40.000 €

O importe total do financiamento será de ata un máximo do 75% do valor de redacción dos Plans de Mobilidade que se realicen e que cumpran as características indicadas nas citadas bases.

O 20 de abril de 2018, publícase a concesión de subvencións correspondentes á convocatoria para a redacción dos Plans de Mobilidade Sostible, adxudicando aos concellos, que presentan as solicitudes en prazo e cos requisitos esixidos, entre o que se encontra o concello de Lalín, as cantidades determinadas segundo os criterios establecidos.

Concello Solicitante	Nº habitantes	Importe máximo subvención
Lalín	> 12.000	20.000,00 €

1.3. OBXECTO E OBXECTIVOS DO PLAN

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

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

Obxectivos:

- Fomento dos modelos de transporte alternativos.
- Redución do consumo de enerxía.
- Mellora da calidade de vida dos cidadáns.
- Integrar as políticas de desenvolvemento urbano, económico, e de mobilidade de modo que se minimicen os desprazamentos habituais facilitando a accesibilidade eficaz, eficiente e segura aos servizos básicos co mínimo impacto ambiental.
- Favorecer os desprazamentos en modos de transporte enerxéticamente máis eficientes e, en particular, a mobilidade a pé e o uso da bicicleta e do transporte público.
- Potenciar, consolidar e definir novos itinerarios peonís e en bicicleta, asegurando a seguridade e a non discriminación de persoas.
- Establecer políticas en materia de aparcamento que comprenderá tanto os estacionamentos disuasorios como o aparcamento no casco urbano.
- Desenvolver a integración dos transportes públicos con medidas que favorezan a intermodalidade.
- Recuperar o viario urbano como soporte da mobilidade cotiá. Evitar a invasión do vehículo privado fronte as persoas, recuperando espazos públicos.
- Regular o fluxo de mercadoría e as operacións de carga e descarga.
- Reordenación do tráfico e xerarquización viaria en base a funcionalidade e capacidade das vías. Redución e calmado do tráfico nas zonas residenciais e céntricas.
- Fomentar o transporte público mellorando a oferta de servizos e os niveis de calidade global.
- Xestionar a mobilidade nos diferentes centros de atracción.
- Mellorar as condicións ambientais tanto do aire como da contaminación acústica. Diminuír o uso de enerxías non renovables e combustibles fósiles.
- Xestionar a mobilidade nos diferentes centros de atracción satisfacendo a demanda existente.
- Establecer estratexias de fomento dos lugares de interese turístico ou zonas de ocio dunha forma sostible.
- Mellora da seguridade viaria e da accesibilidade.



Figura 1. Esquema obxectivos do PMUS (Fonte: Elaboración propia)

1.4. METODOLOXÍA DO PLAN

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

• FASE I: Toma de datos e análise

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

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

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

- **FASE II: Identificación de problemas e retos**

A partires da información recollida e da análise realizada na fase anterior, identificaranse os principais problemas para a mobilidade do concello.

Identificaranse os retos a levar a cabo para cada aspecto analizado que servirán de base para definir as liñas estratéxicas de planificación en concordancia cos responsables do Concello.

- **FASE III: Definición de liñas estratéxicas**

Identificados os problemas e retos da fase anterior, fixaranse as liñas estratéxicas de planificación e os obxectivos prioritarios ou específicos de cada liña.

Para a selección de medidas seguirase a “Guía para o desenvolvemento e implantación de Plans de Mobilidade Urbana Sostible” do IDAE.

- **FASE IV: Delimitación de propostas e obxectivos específicos**

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

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

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

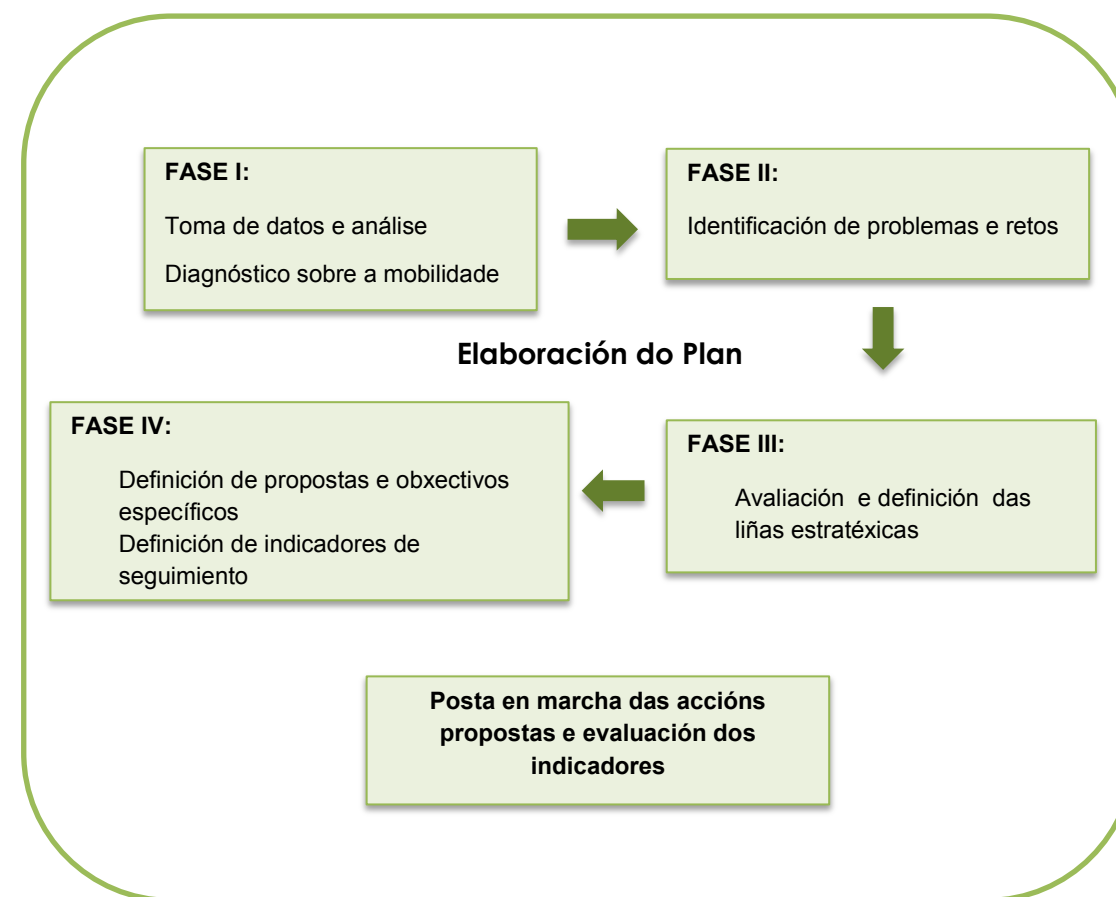


Figura 2. Esquema metodoloxía do PMUS (Fonte: Elaboración propia)

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

1.5. CONCLUSIÓN PRINCIPAL DO PLAN

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

2. FASE I. TOMA DE DATOS E ANÁLISE

2.1. RECOMPILACIÓN DE PLANS E NORMAS URBANÍSTICAS EXISTENTES

A continuación recóllense os plans e normas urbanísticas aprobados polo concello de Lalín, así como outros plans que deberán terse en conta na redacción do presente PMUS:

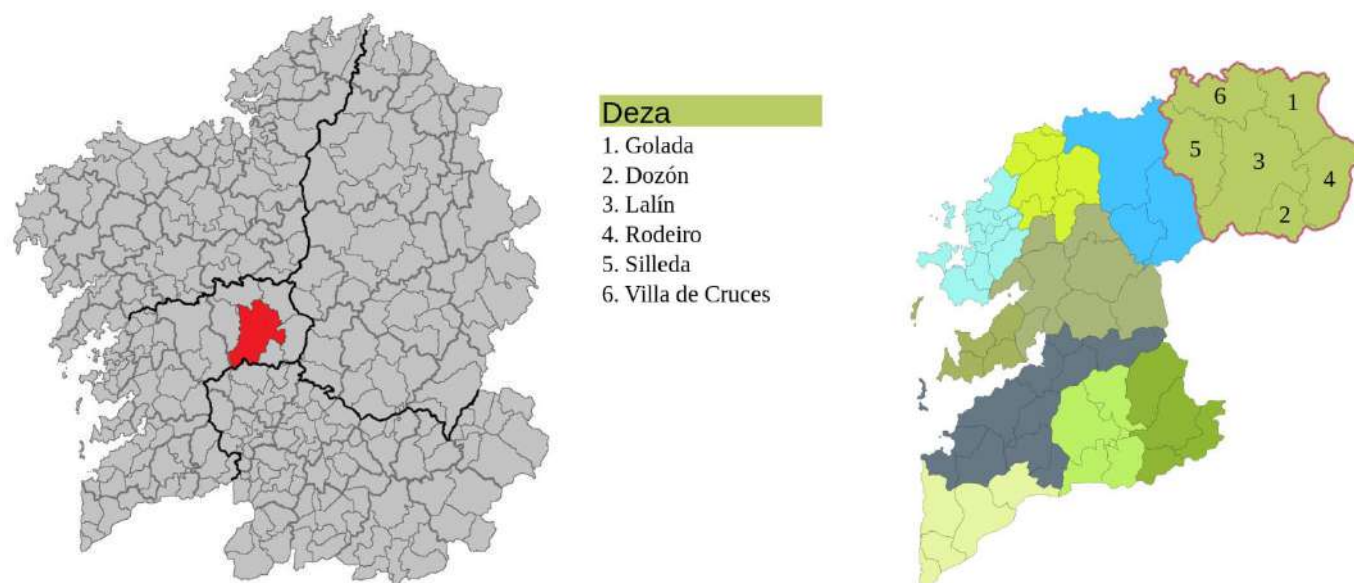
- Plan Xeral de Ordenación Municipal do Concello de Lalín publicado o 08/03/1999 no BOP, corrección de erros publicada con data 24/09/1999 no BOP, e as diferentes modificacións puntuais do mesmo.
- Plans parciais de sectorización.
- Lalín SSuma21 Dusi
- Plan Estratéxico de Turismo de Lalín.
- Plan Integral de Turismo de Galicia.

2.2. ANÁLISE FÍSICO E CONTEXTO TERRITORIAL

2.2.1. LOCALIZACIÓN E SUPERFICIE

O Concello de Lalín localízase no centro xeográfico da comunidade autónoma de Galicia, pertencente á comarca do Deza, na provincia de Pontevedra.

Lalín fai fronteira cos concellos de Silleda e Vila de Cruces polo noreste, con Forcarei polo oeste, con Agolada e Rodeiro polo nordeste, con Dozón polo sureste e con O Irixo polo sur, todos eles pertencentes á comarca pontevedresa do Deza, agás O Irixo que pertence á provincia de Ourense.



Imaxe 1. Localización do municipio de Lalín

O Concello de Lalín conta cunha superficie total de 326,76 quilómetros cadrados, o que o converte nun dos municipios de maior extensión de Galicia. Ademais goza dunha situación xeográfica privilexiada ("Quilómetro cero de Galicia"), equidistante das principais cidades e que o converte nun importante enclave loxístico da comunidade galega.

A poboación do Concello de Lalín é de 20.103 habitantes, segundo os últimos datos publicados polo INE (ano 2018) e divídese entre o núcleo urbano onde hai máis de 10.000 veciños, e as 48 parroquias do rural recollidas no INE e que se resumen a continuación: Albarelos, Alemparte, Anseán, Anzo, Barcia, Bendoiro, Bermés, Botos, Busto, Cadrón, Camposancos, Cangas, Castro, Catasós, Cello, Cercio, Cristimil, Doade, Donramiro, Donsión, Filgueira, Galegos, Goiás, Gresande, Lalín, Lalín de Arriba, Lebozán, Lodeiro, Losón, Maceira, Madriñán, Méixome, Moneixas, Muimenta, Noceda, Palmou, Parada, Prado, Rodís, Santiso, Sello, Soutolongo, Val do Carrio, Vilanova, Vilatuxe, Xaxán, Xesta e Zobra.

2.2.2. ANÁLISE XEOGRÁFICO DO TERRITORIO

2.2.2.1. Orografía

A orografía do municipio é ondulada, con montañas baixas e amplos vales, con altitudes que oscilan entre os 500 e os 1000 metros, encontrándose a vila de Lalín a unha cota media de +520 metros.

En xeral, o municipio lalinense caracterízase por ter unhas pendentes de moderadas a baixas, o que configura unha topografía suave sen grandes accidentes xeográficos.

As pendentes suaves, de entorno ao 3-10% de desnivel representan un 55% do municipio, as pendentes moderadas correspóndese cun 26% do resto do municipio, un 13% do total do territorio son zonas chans. As maiores cotas e pendentes (> 10%) correspóndese co sector meridional do municipio, onde se localizan as serras pertencentes á dorsal meridiana (Serra do Candán e Zobra).



Imaxe 2. Relevo do municipio de Lalín (Fonte: Atlas medioambiental de Lalín)

2.2.2.2. Hidroloxía

O territorio municipal pertence á conca hidrográfica do río Ulla, con numerosas concas fluviais derivadas da súa orografía, destacando os ríos Deza e Arnego e os seus principais afluentes: Asneiro, Medos, Lebozán, Abeleda, Riadigos, Portos e Arroio de Casas.

O substrato xeolóxico é moi impermeable, sen acuíferos subterráneos de interese e as captacións de pozos son escasas, sendo os recursos de auga principalmente superficiais.

No núcleo urbano de Lalín, localízase o regato Pontiñas, tamén denominado como rego de Cabirtas, que transcorre por unha zona de escasas pendentes a carón do cal se construíu un paseo que circula por ámbalas dúas marxes e que pode facerse a pé ou en bicicleta ao dispor de carrís diferenciados para cada actividade.



Imaxe 3. Rede Hidrográfica do municipio de Lalín (Fonte: Atlas medioambiental de Lalín)

2.2.2.3. Climatoloxía

O municipio presenta un clima atlántico con temperaturas, en xeral pouco extremas, e abundantes precipitacións. A temperatura media anual é de 12,1 °C; o valor máximo de temperatura media mensual acádase no mes de agosto con 24,6, e o valor mínimo de temperatura media mensual no mes de Xaneiro con 2,9 °C.

Segundo os datos obtidos da estación meteorolóxica de Lalín (Cristimil) localizada nas coordenadas 42° 40' 39" N, 008° 11' 27" W, e a unha cota de 463 m, a precipitación anual acumulada é de 1.254 mm. (l/m²). O período de baixas precipitacións céntrase nos meses de xuño a agosto, incluso setembro. Dende os meses de outubro a marzo recóllese a maior parte da precipitación anual acumulada no concello.

Climograma Lalín

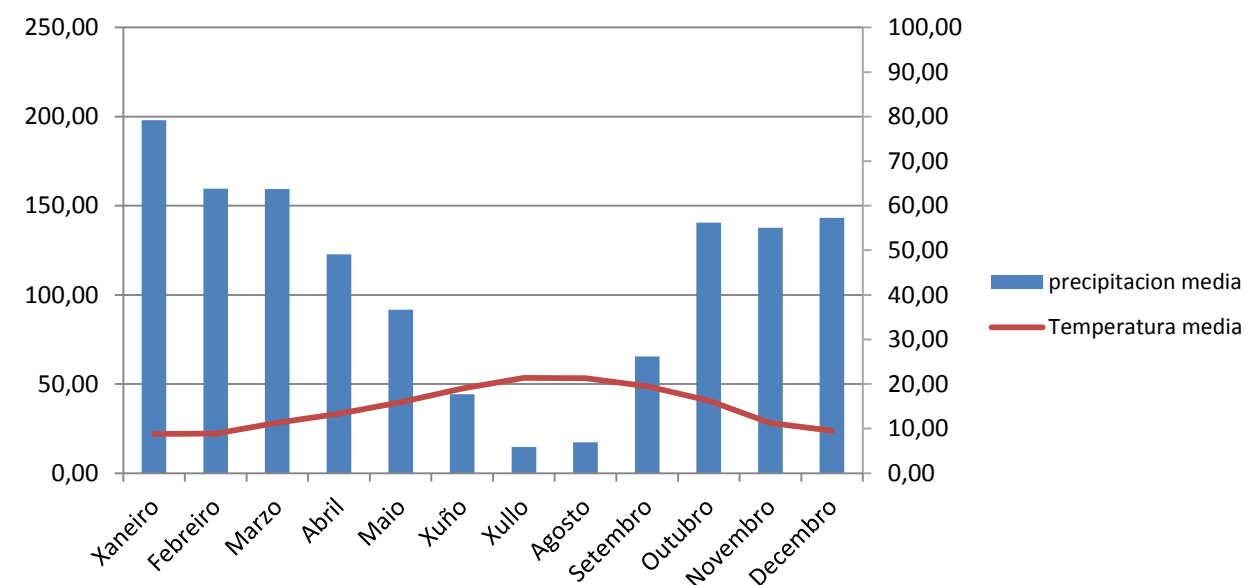


Figura 3. Climograma do municipio de Lalín (Datos estación meteorolóxica de Cristimil)

2.2.2.4. Áreas de Interese Ambiental

No termo municipal de Lalín atópanse 3 espazos naturais en réxime de protección. Dous deles dentro do ámbito Rede Natura 2000, clasificadas como Zonas de Especial Conservación (ZEC). Estes espazos ademais foron promulgados como espazos naturais protexidos en réxime de protección xeral baixo a figura de “Zonas de especial protección dos valores naturais” polo Decreto 72/2004.

As dúas zonas de especial protección dos valores naturais e ZEC no concello de Lalín son: Serra do Candán, no extremo suroeste do territorio municipal, e Sobreirais do Arnego, que configura parte do seu límite norte, ambas non incluídas integramente dentro do termo municipal. O terceiro espazo natural protexido é a Fraga de Catasós, declarada monumento natural polo Decreto 76/2000, do 25 do febreiro.

REDE NATURA E ZEPVN

- **Serra do Candán:** localízase ao suroeste do municipio (concretamente en parte da parroquia de Vilatuxe e a totalidade da de Zobra), conta cunha superficie total de 10.699 ha.

Constitúe unha estratéxica posición xeográfica en contacto con zonas de media montaña de Pontevedra e Ourense co que se configura unha área de indubidable interese para a conservación da fauna.

Nesta serra nacen os ríos Lerez e Umia, na vertente oeste, e numerosos regatos que cara o leste verten as súas augas no curso alto do río Deza, formando fermosas fervenzas.

As súas características favorecen a existencia de especies de flora e fauna de gran valor ecolóxico. Nos vales encaixados medran as fragas de maior tamaño da provincia de Pontevedra, formadas por árbores autóctonas, carballos, acivros, abeleiras... xunto a elas, especies de menor tamaño como arandeiras, rascacús así como diversas especies endémicas.

Nas ladeiras mais altas a vexetación é de monte baixo, uces, carqueixas ou toxos. Todo este conxunto ofrece unha espectacular gama de cores que vai variando ao longo do ano.

Entre a fauna podemos destacar especies emblemáticas como o lobo, o gato bravo ou o bufo real, que conta en Galicia con moi poucas parellas, así como unha gran riqueza de aves.

A orografía, de vales estreitos e fondos polos que discorren regatos atravesados por pontellas de lousa ou madeira, dificultou a agricultura.

Desenrolándose oficios e actividades como carboeiros, tecedeiras, cultivo e fiado de liño ou a apicultura. Como testemuña da ancestral labor apícola, consérvase na zona unha das maiores concentracións de alvarizas do noroeste ibérico, sendo hoxe en día o mel un dos seus produtos máis recoñecidos.



Imaxe 4. Zona de influencia do ZEC Serra do Candán (Fonte: Plan Director da Rede Natura 2000)

- **Sobreirais do Arnego:** Zona declarada ZEC (Zona Especial de Conservación) de 1.124 hectáreas, compartidas cos municipios de Agolada e Vila de Cruces, comprende no concello de Lalín parte das parroquias de A Veiga, Cadrón, Galegos, Muimenta, Parada e Rodís. Esténdese polas ladeiras do treito medio e inferior do val do río Arnego ata a súa desembocadura no encoro de Portodemouros, no río Ulla.

A sobreira, presente en Galicia só nas zonas máis abrigadas dos vales fluviais, ten nas beiras deste río un dos bosques mixtos mellor conservados e máis extensos da comunidade, algúns dos exemplares chegan ata os 25 metros de altura. A existencia desta especie e de outras como o érbedo é posible nesta zona gracias as condicións climáticas de tipo mediterráneo.



Imaxe 5. Zona de influencia do ZEC Sobreirais do Arnego (Plan Director da Rede Natura 2000)

MONUMENTO NATURAL

- **Fraga de Catasós:** tamén denominada Carballeira ou Souto de Quiroga, trátase dunha pequena área de bosque caducifolio autóctono, aínda que de gran singularidade e beleza. Pertence á parroquia de Catasós (lugar de Quintela) e encóntrase nas inmediacións da estrada N-525, a uns 4 km de Lalín en dirección a Ourense.

Esta fraga pode desfrutarse por un sendeiro circular sinalizado, de sinxelo percorrido, equipado con paneis interpretativos, e de 1 hora de duración estimada.



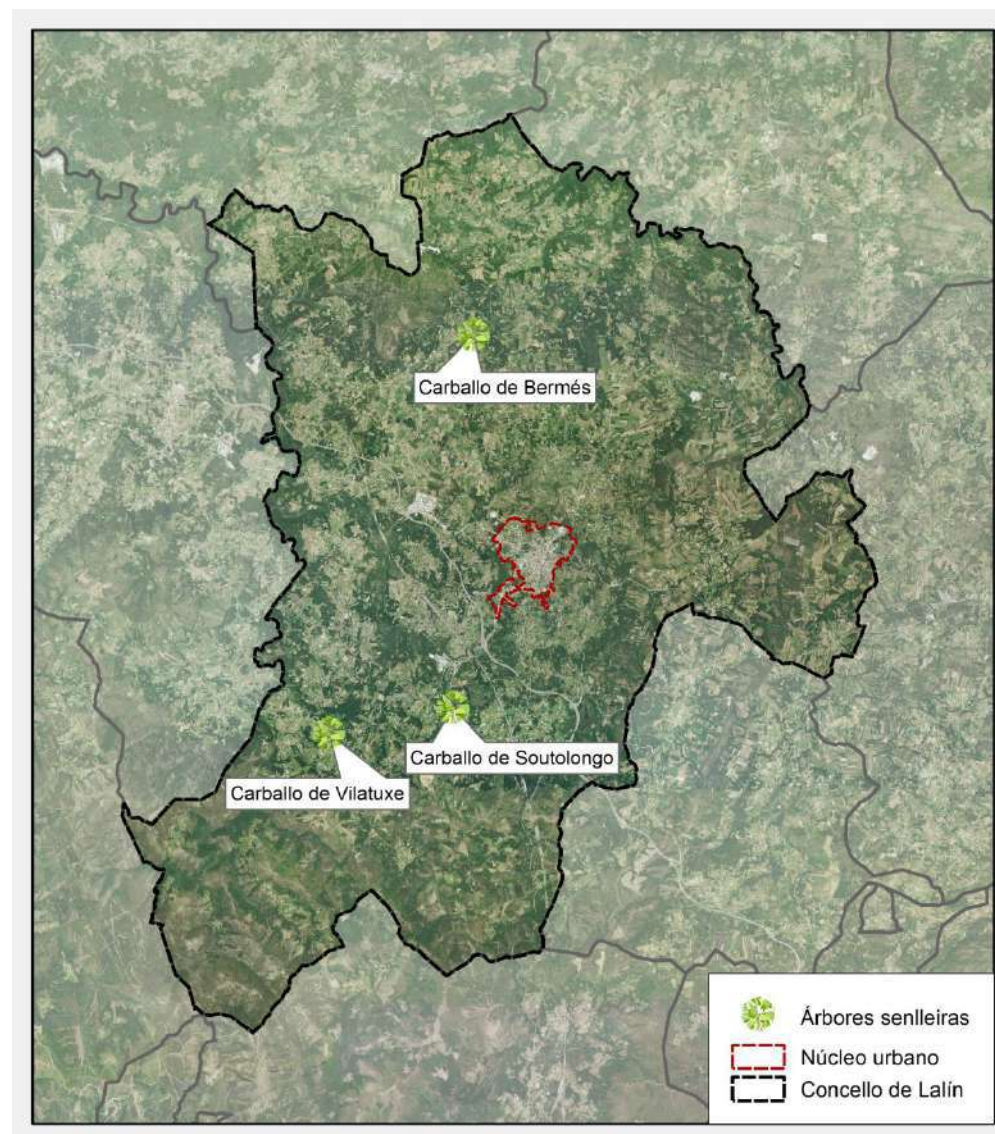
Imaxe 6. Localización da Fraga de Catasós (Fonte: Atlas medioambiental de Lalín)

A Fraga de Catasós, está tamén incluída no Catálogo Galego de Árbores Senlleiras como Formación Senlleira.

ÁRBORES SENLLEIRAS

En relación co Decreto 88/2007, do 22 de marzo, polo que se regula o Catálogo Galego de Árbores Senlleiras (actualizado pola Orde do 3 de outubro do 2011 da Consellería de Medio Rural), comprobouse que o concello de Lalín conta con tres árbores catalogadas que se recollen a continuación:

- Carballo de Vilatuxe, situado na parroquia de Vilatuxe (San Lourenzo).
- Carballo de Soutolongo, situado na parroquia de Soutolongo (Santa María).
- Carballo de Bermés, situado na parroquia de Bermés (Santa María).



Imaxe 7. Localización árbores senlleiras (Fonte: Catálogo galego de árbores senlleiras)

2.2.2.5. Patrimonio histórico-cultural

O termo municipal de Lalín conta cun extenso patrimonio histórico-cultural, tal e como queda reflexado no Catálogo de Bens Protexidos do PXOM, con presenza de xacementos arqueolóxicos (castros e mámoas), arquitectura civil e relixiosa, así como numerosos elementos etnográficos (cruceiros, muiños, hórreos,...).

➤ Bens de Interese Cultural (BIC):

- **Pazo de Liñares:** declarado BIC no ano 2009, localízase no núcleo de Liñares pertencente á parroquia de Prado (San Martiño). Trátase dun pazo de estilo barroco do século XX, composto polo edificio principal e dous conxuntos anexos, a capela e obradoiro por un lado e o forno e o alpendre por outro, quedando rodeado por un muro circundante de pedra.

Acolle o Centro de Xestión do Coñecemento Arqueolóxico, vinculado ao Museo Provincial de Pontevedra, que conta entre outras con área de exposición dos achados e laboratorio de tratamento e catalogación dos mesmos.

Tamén nas dependencias do pazo se atopa o Museo Galego da Marioneta, referencia museística única en Galicia que conta con dúas salas de exposición de monicreques e marionetas, así como unha das bibliotecas especializadas mais completas de España.

- **Mámoa de Cruz:** nela pódese apreciar perfectamente o túmulo de terra así como os 5 esteos que sobresaen da cámara e a pedra de cubrición movida. Hai un oco no que se cre que nalgún momento puido estar colocada unha cruz, motivo do nome da mesma. Foi recoñecida polo departamento de Cultura da Xunta de Galicia en 2011.
- **Gravado rupestre: Altar do Sol en Parada de Alperiz, Monte Fonteiriño:** formado por sete esteos e presidido por unha gran pedra con dous rebaxes en forma de círculo orientado cara o sol nascente, foi declarado BIC como monumento histórico-artístico no ano 1974.

Camiño de Inverno:

Dende o Concello de Lalín, estase levando a cabo unha iniciativa promocional para difundir os atractivos turísticos do concello, entre os que se encontra os Camiños de Inverno. Cómpre salientar que o Concello de Lalín forma parte da Asociación de Municipios do Camiño de Inverno a Santiago, que ten entre os seus fins a protección e promoción desta ruta xacobeá.

Trátase dunha ruta alternativa do Camiño Francés, sendo o único que pasa polas catro provincias galegas. Os peregrinos tomábano para evitar a dureza da subida aos cumes do Cebreiro no inverno. Esta variante parte de Ponferrada seguindo o curso do río Sil por O Bierzo, Valdeorras, e o sur da provincia de Lugo. Entra na provincia de Pontevedra por Rodeiro, a través do val de Camba e un par de quilómetros despois de cruzar a ponte medieval de Pedroso, chega ao concello de Lalín.

Atravesando unha paisaxe formada por prados e carballeiras chega a Lalín de Arriba onde se localiza un magnífico cruceiro do S.XVII, o mais antigo do municipio e a igrexa románica de S. Martiño, vestixio do desaparecido mosteiro medieval. A partir de aquí o peregrino pode optar por continuar camiño ou deterse no núcleo urbano de Lalín.

O Camiño de Inverno continúa, no seu tramo final pola vila, percorrendo o Paseo Fluvial do Pontiñas. Antes do final do Paseo desvíase para cruzar, en O Espiño, a estrada N-525 seguindo ata a Carballeira das Casianas e atravesando o parque empresarial por unha zona verde. No final do mesmo, usando a vía de servizo, cruzamos a autoestrada por un paso subterráneo que nos leva ata o albergue de peregrinos de A Laxe, na parroquia de Bendoiro. Aquí, o Camiño de Inverno xúntase co Camiño do Sueste continuando cara a Santiago.



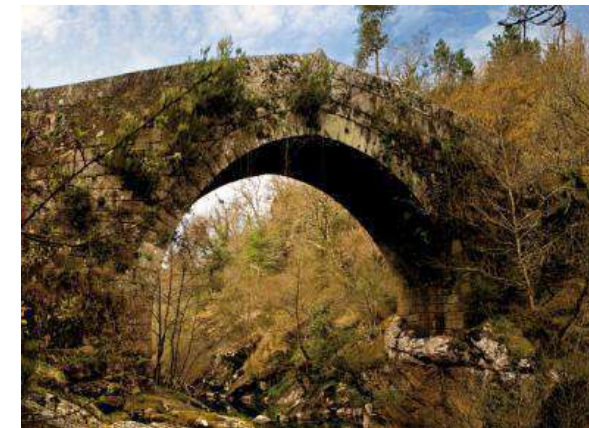
Imaxe 8. Camiño de inverno (Fonte: Web turismo Lalín)

Camiño Sanabrés/Vía da Prata:

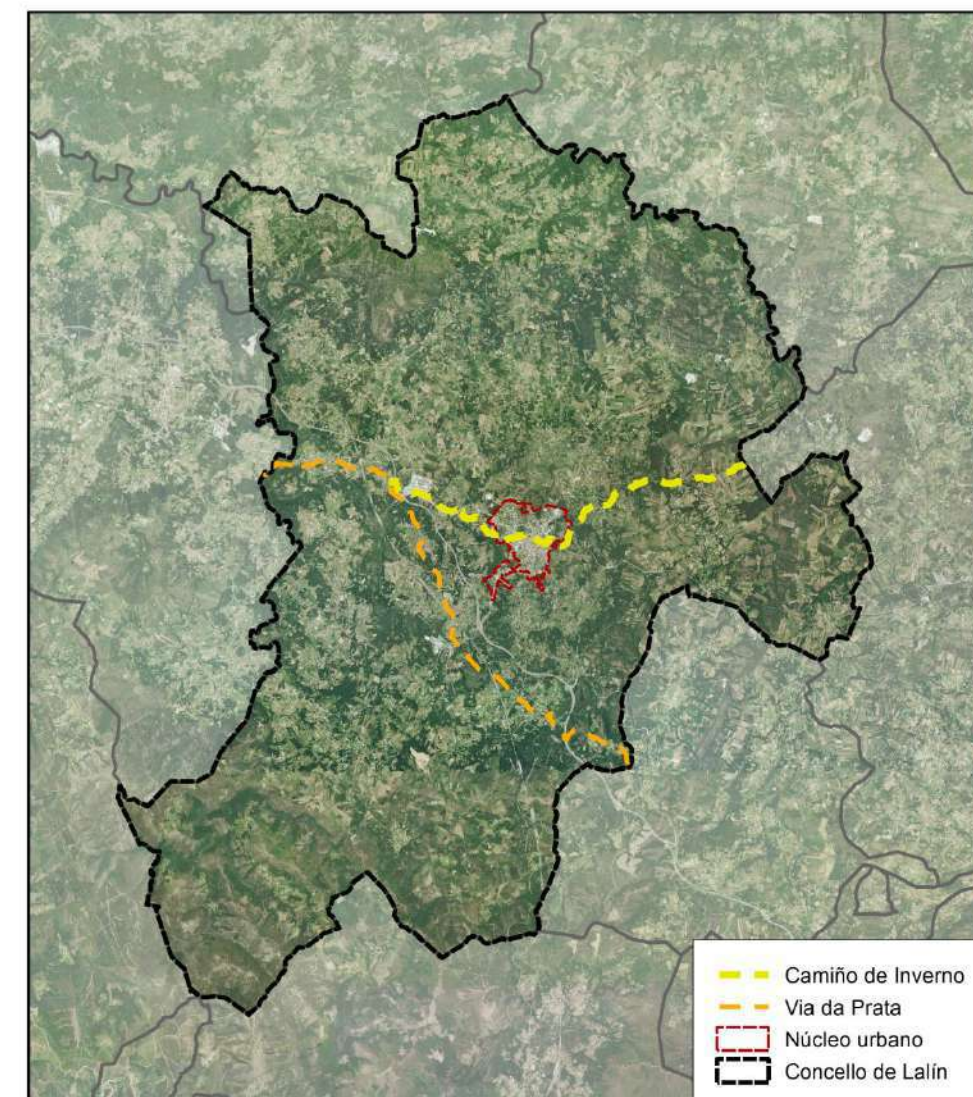
Trátase dunha prolongación da Vía da Prata, calzada romana que unía Sevilla (Hispalis) e Astorga (Asturica Augusta). No século XIII, tras a reconquista da maior parte do territorio andalusí, é utilizada como ruta de peregrinación por andaluces e extremeños. Chegados á localidade zamorana de Granja de Moreruela continuaban ata Astorga para sumarse ao Camiño Francés ou ben tomaban a desviación por Puebla de Sanabria (de ahí o nome Camiño Sanabrés). Este camiño ao entrar en Galiza polo sueste, tamén recolle aos peregrinos procedentes do norte de Portugal.

Tras percorrer terras ourensás entra na provincia de Pontevedra polo concello de Dozón. A 7 km, o primeiro núcleo que atopamos do concello de Lalín é a aldea de Puxallos, parroquia de Catasós, onde se atopa a capela de S. Roque. Atravesamos o río Asneiro en Pontenoufe, na parroquia de A Xesta, no lugar homónimo está a capela de S. Bieito, e continuamos por Medelo. Xa na parroquia de Botos chegamos ao lugar de A Estación (dende aquí, o núcleo urbano de Lalín, está a 4,1 km ascendendo pola estrada PO-534). Para continuar no camiño debemos cruzar esta estrada e seguir cara Baxán, Botos e O Porto ata chegar ao cruce coa estrada EP-6001 (á dereita, seguindo esta estrada, atopamos Lalín a 3,5 km). Continuamos de fronte, por un camiño empedrado, e xa na parroquia de Donsión atravesamos Eirexe coa súa fermosa igrexa barroca. Seguimos por Campo e tras atravesar o Rego das Cabirtas chegamos ao albergue de A Laxe, na parroquia de Bendoiro.

A partir de A Laxe abandonamos a N-525 e pasamos por Vilasoa, Campo e Bendoiro de Abaixo. Na parroquia de Prado atopamos o lugar do mesmo nome. Seguimos o camiño, paralelo á nacional, ata atopar a estrada EP- 6004. Á man esquerda, a 250 m. está o Pazo de Liñares (Ben de Interés Cultural que alberga o Museo Galego da Marioneta. Visitable). Continuamos camiño polo lugar de A Borralla, seguindo o trazado da estrada vella. Chegamos a un punto no que a abandonamos para coller un camiño, que por debaixo da ponte do ferrocarril nos leva á ponte medieval de Taboada, atravesamos o río Deza por ela deixando atrás o concello de Lalín para entrar en terras de Silleda.



Imaxe 9. Camiño Sanabrés/Vía da Prata (Fonte: Web turismo Lalín)



Imaxe 10. Camiños de Santiago ao seu paso por Lalín (Fonte: Elaboración Propia)

2.2.2.6. Infraestruturas lineais

➤ Infraestruturas viarias:

Lalín dispón dunha situación xeográfica estratéxica no centro da comunidade, ocupando un dos principais nodos entre as principais cidades galegas, cunha significativa rede viaria interurbana que conecta cos principais núcleos do interior de Galicia.

As principais vías de comunicación que atravesan o concello e que nalgúns casos dan acceso ao núcleo urbano de Lalín son:

ESTRADA	TITULARIDADE	CARRÍS POR SENTIDO	VELOCIDADE MÁX.	IMD	LONXITUDE
AP-53 (Santiago -Ourense)	Estatal	2	120 km/hora	6.620	56,59 km
N-525 (Santiago-Benavente)	Estatal	1	100 km/hora	9.915	325,57 km
N-640 (Lalín-Lugo-Asturias)	Estatal	1	100 km/hora	5.101	186,53 km

Táboa 1: Infraestruturas viarias estatais en Lalín (Fonte: Elaboración propia)

A trama viaria principal complementábase coas estradas provinciais PO-206 (Lalín-Vila de Cruces), PO-533 (Lalín- Alto do Faro), PO-534 (Lalín-Folgoso) e PO-902 (estrada provincial Lalín-Límite provincia-O Carballiño).

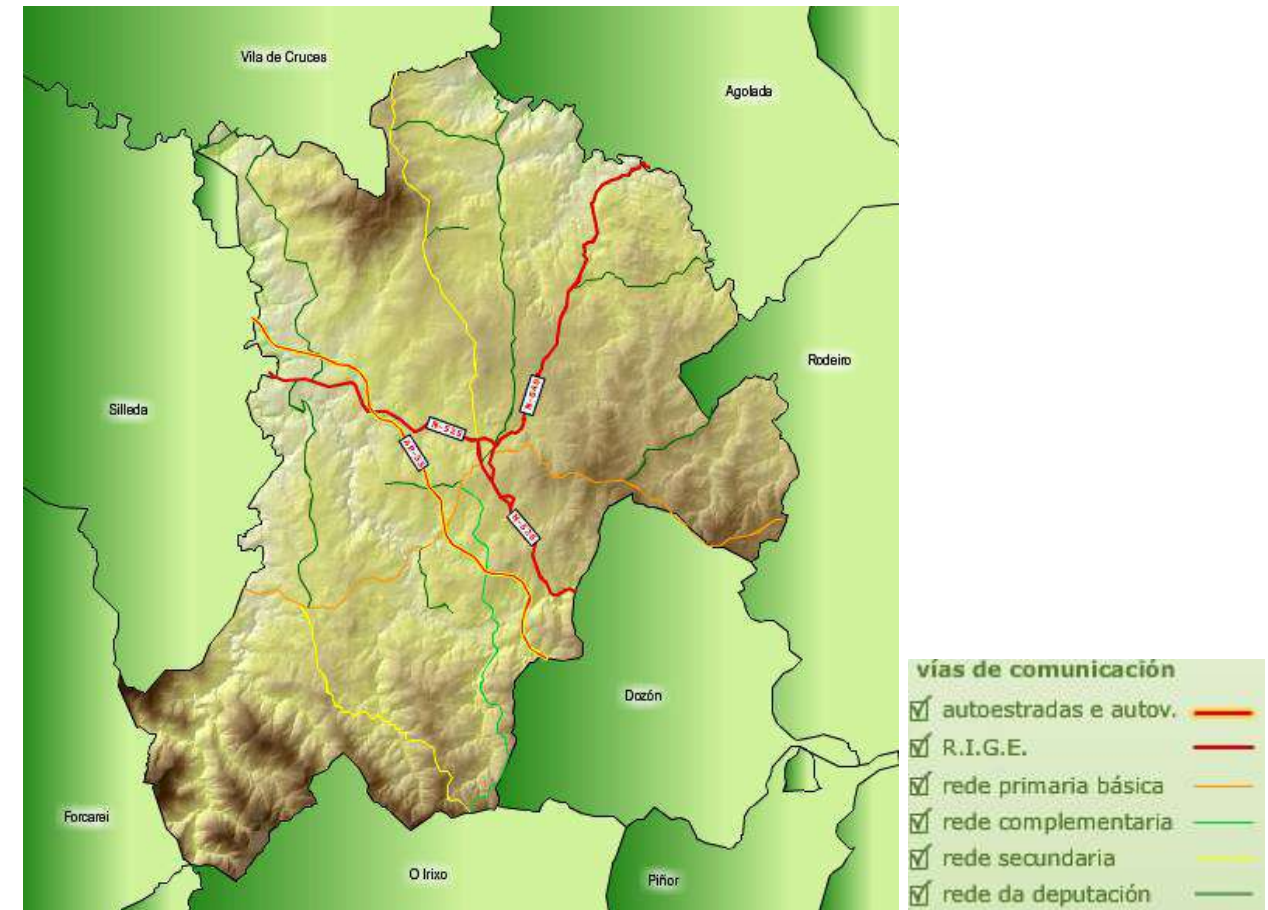
ESTRADA	TITULARIDADE	CARRÍS POR SENTIDO	VELOCIDADE MÁX.	IMD	LONXITUDE
PO-206 (Lalín-Vila de Cruces)	Autonómica	1	90 km/hora	-	16,32 km
PO-533 (Lalín-Alto do Faro)	Autonómica	1	90 km/hora	3.685	21,43 km
PO-534 (Lalín-Folgoso)	Autonómica	1	90 km/hora	4.325	33,39 km
PO-902 (Lalín-O Carballiño)	Autonómica	1	90 km/hora	-	13,37 km

Táboa 2: Infraestruturas viarias autonómicas que dan acceso ao núcleo de Lalín (Fonte: Elaboración propia)

Respecto a rede da deputación que da acceso ao núcleo de Lalín distínguense as estradas EP-6001 (Lalín-Botos-Gresande) e EP- 6009 (Lalín- Rodo-Brántega).

ESTRADA	OBSERVACIÓNS	TITULARIDADE	CARRÍS POR SENTIDO	LONXITUDE
EP- 6001	Lalín- Botos-Gresande	Provincial	1	6,80 km
EP- 6009	Lalín-Rodo-Brántega	Provincial	1	16,64 km

Táboa 3: Infraestruturas viarias deputación que dan acceso ao núcleo de Lalín (Fonte: Elaboración propia)



Imaxe 11. Vías de comunicación do municipio de Lalín (Fonte: Atlas medioambiental de Lalín)

➤ Ferrocarril:

A outra gran infraestrutura lineal que se encontra no termo municipal de Lalín é o ferrocarril. A rede ferroviaria atravesa o concello de sur a norte e consta das seguintes liñas:

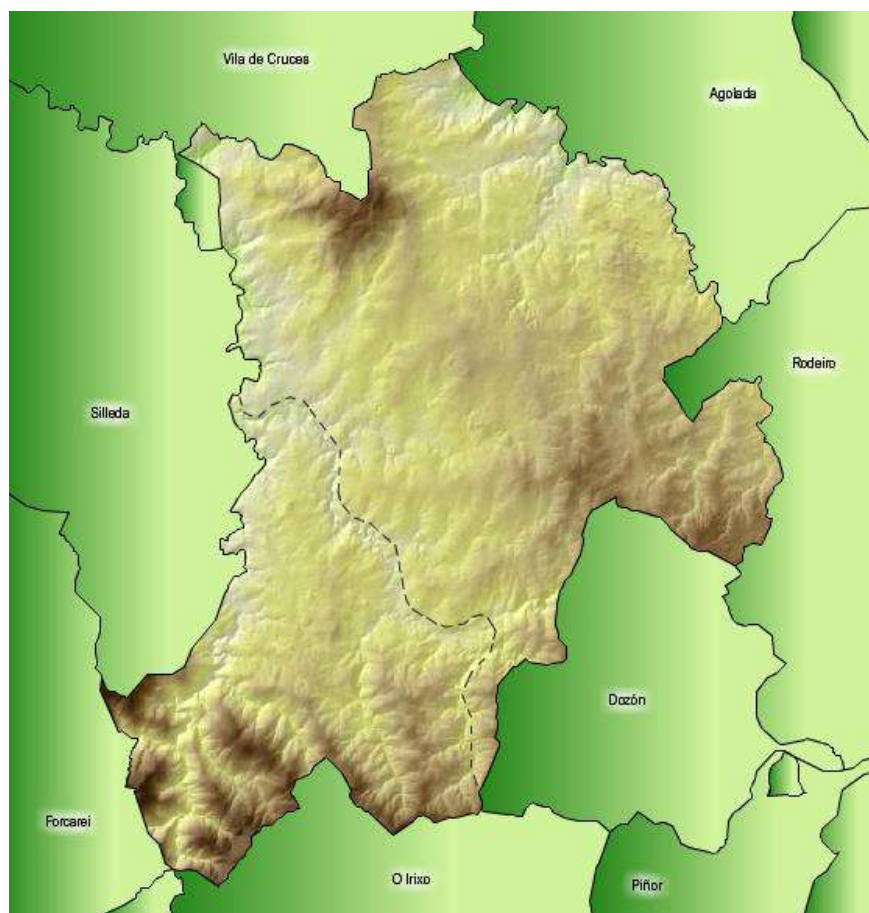
- AVE: Tramo Lalín (Abeleda)-Lalín (Baxán) da liña de alta velocidade Ourense-Santiago.

Non se prevé a execución dun apeadoiro no termo municipal.

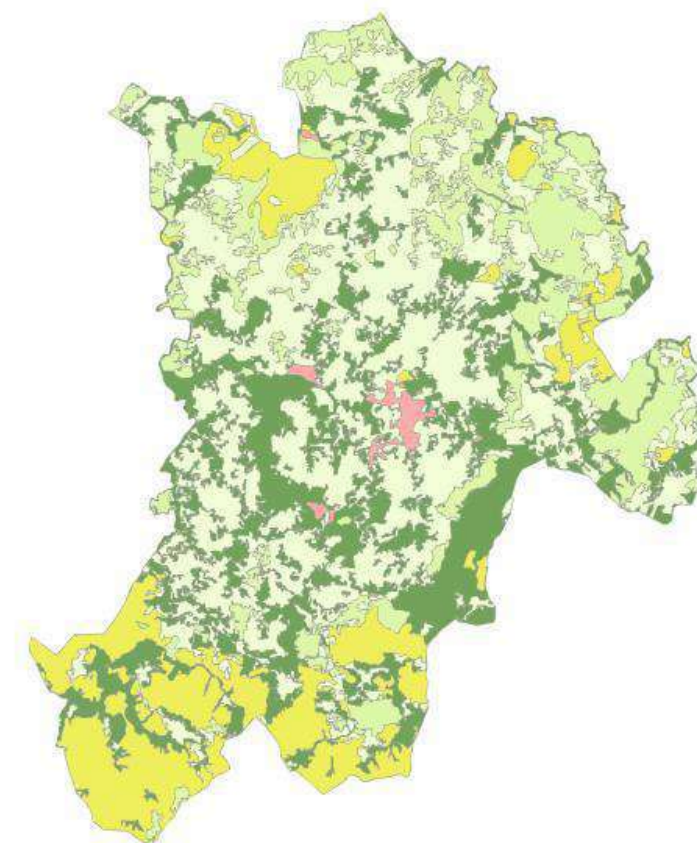
- Rede de media distancia Ourense-Santiago-Coruña.

O termo municipal dispón dunha estación de ferrocarril (Botos) situada a 4,4 km do centro de Lalín.

En xeral o transporte de viaxeiros por ferrocarril non presenta gran actividade, que coa progresiva supresión de trens con parada suscitou unha notable redución de pasaxeiros nos últimos anos. Na actualidade o servizo redúcese á conexión cas cidades de Ourense e Santiago cun servizo diario



Imaxe 12. Vías de comunicación do municipio de Lalín (Fonte: Atlas medioambiental de Lalín)



Imaxe 13. Vías de comunicación do municipio de Lalín (Fonte: Atlas medioambiental de Lalín)

2.2.3. USOS DO SOLO

Tal e como se mostra na seguinte imaxe, o termo municipal de Lalín conta con grandes superficies destinadas a cultivos e praderías froito do aproveitamento agropecuario imperante no rural e concentradas na zona central do municipio entorno ao val de Asneiro.

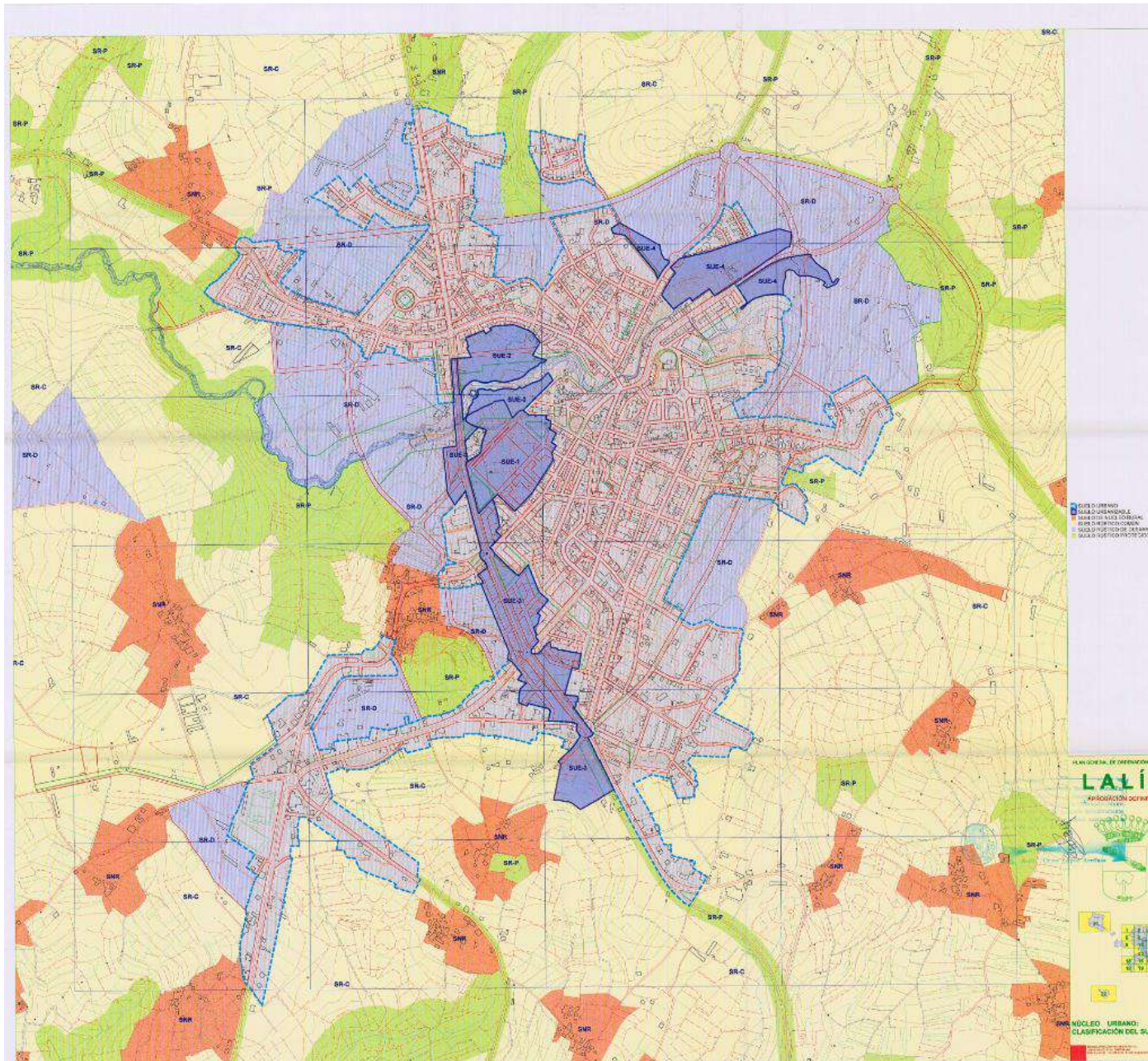
Consérvase ademais unha importante proporción de especies arbóreas autóctonas, localizadas ao redor dos cursos fluviais ou ben no caso de formacións de soutos e carballeiras a súa distribución está emparellada aos asentamentos humanos.

Nas zonas máis altas e abruptas do municipio (ao sur, este e norte) localízanse os terreos constituídos principalmente por mato e rochedo, toxeias e uceiras.

As masas forestais son importantes, ocupando case unha terceira parte do termo municipal e estando constituídas por soutos e bosques de frondosas e coníferas, con presenza de especies illadas. Entre as frondosas dominan as especies atlánticas de *Quercus Robur* (carballeiras) e, entre as coníferas, o pino *Pinaster*, seguidas en importancia por eucalipto, sempre de repoboación. As repoboacións de pinos soen realizarse nas zonas de máis solo, quedando para o eucalipto as menos produtivas.

2.2.3.1. Usos urbanos e novas zonas de desenvolvemento

O Plan Xeral de Ordenación Municipal de Lalín data do ano 1999, e posteriormente realizáronse unha serie de modificacións puntuais nas que se recolleron axustes da planificación locais ás modificacións normativas estatais e autonómicas e correccións de aspectos concretos das ordenanzas locais que foron quedando obsoletas.



Imaxe 14. Clasificación do solo (Fonte: PXOM de Lalín)

CLASIFICACIÓN DO SOLO EN LALÍN		
PLAN XERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL 1999		
SOLO URBANO (SU)		
NÚCLEO URBANO DE LALÍN	208,8 Ha	
POLÍGONO INDUSTRIAL "LALÍN-2.000"	36,85 Ha	
ÁREAS INDUSTRIALES:		
POLÍGONO INDUSTRIAL DE BOTOS	20,58 Ha	
ÁREA DE BERGAZOS	1,96 Ha	
Total Solo Urbano	268,19 Ha.	0,82 %
SOLO DE NÚCLEO RURAL (SNR)		
Total Solo de Núcleo Rural	1.861 Ha.	5,72 %
SOLO URBANIZABLE (SUE)		
Total Solo Urbanizable	34 Ha.	0,11 %

Táboa 4: Clasificación do solo de Lalín (Fonte: PXOM Lalín)

No PXOM vixente recóllense unha serie de usos urbanos entre os que se define:

➤ USOS RESIDENCIAIS:

O Plan Xeral potencia o desenvolvemento dos núcleos urbanos e rurais, así como dos polígonos industriais, establecendo importantes áreas de expansión capaces de acoller os crecementos propostos.

A continuación móstranse a calificación do solo no núcleo urbano de Lalín realizada no PXOM vixente:

NÚCLEOS URBANOS. CALIFICACIÓN DO SOLO			
Plan Xeral de Ordenación Municipal			
	SU (Ha)	SUE (Ha)	TOTAL (Ha)
SOLO RESIDENCIAL	189,54	34,71	224,25
SOLO TERCIARIO	1,24	(*)	1,24
SOLO INDUSTRIAL	59,39	---	59,39

(*) Corresponden con usos terciarios e outros usos compatibles co residencial, cunha superficie total construída máxima de 26,319 m²

Táboa 5: Clasificación do solo de Lalín (Fonte: PXOM Lalín)

Os novos desenvolvementos residenciais que se definen en **solo urbanizable** correspóndese con actuacións urbanas tendentes a completar a estrutura urbana da vila:

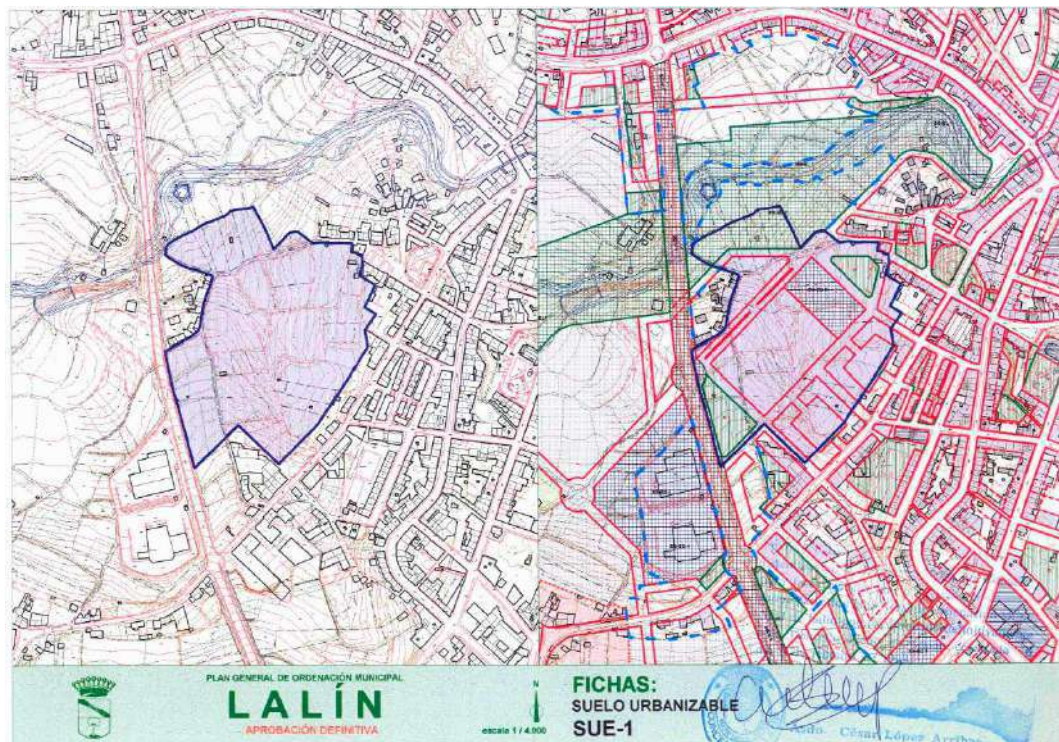
- Regueiriño:

Localizada ao sur da vaguada do Regueiriño entre a antiga circunvalación e o Barrio de Abaixo (SUE-1) e outra área residencial ao norte desta vaguada, co obxectivo de crear unha nova fachada urbana cara o Regueiriño (SUE-2).

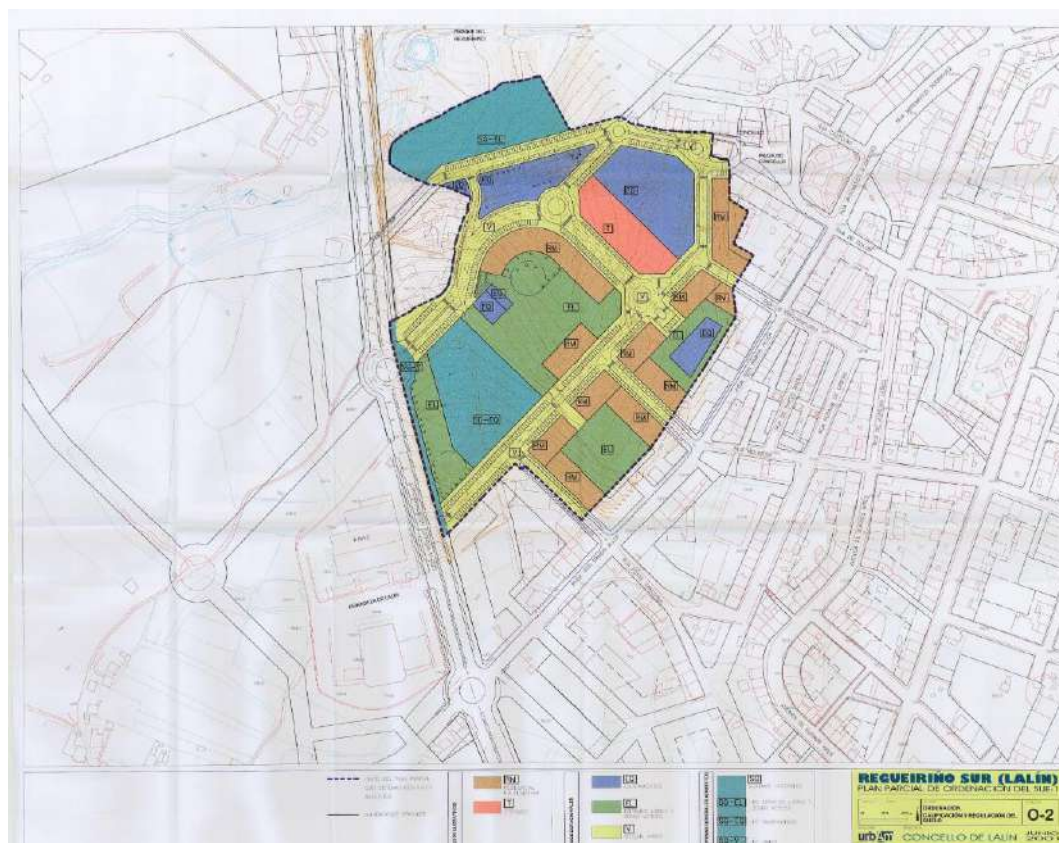
Os desenrols urbanísticos previstos no sector SUE-1 consideráronse de orde prioritario, con fin de procurar o solo dotacional para implantar as dotacións administrativas necesarias no municipio.

Establecese unha ordenación de tecido residencial denso de ampliación e remate da estrutura urbana actual, coa creación da fachada urbana da cidade cara o Parque de Regueiriño e coa implantación de usos terciarios e dotacionais, ademais da prolongación da estrutura viaria interna da cidade cara o oeste conectando coas Avenidas de Madrid e Xosé Cuiña.

A accesibilidade a este sector realízase dende as Avenidas de Madrid e Xosé Cuiña (antiga circunvalación) mediante unha glorieta a nivel situada nas proximidades do núcleo de Regueiriño, ao sur da ponte sobre o río Pontañas. Esta conexión permite unha adecuada distribución dos fluxos de tráfico previstos en especial os orixinados polo gran complexo administrativo e comercial. O ámbito presenta ademais outra conexión viaria con carácter secundario coa Avenida Xosé Cuiña entre a glorieta anterior e a situada na avenida Ramón Aller.



Imaxe 15. Localización do solo urbanizable SUE-1 (PXOM)



Imaxe 16. Calificación do solo SUE-1 (Plan Parcial SUE-1)

Levou a cabo a consolidación do **Plan Parcial do Regueiriño SUE-1** coa xeración de espazos públicos que posibilitaron contar con equipamentos para o novo concello, os xulgados, a gran Praza de Galicia, o Xardín Botánico, así como as zonas verdes que conectan co casco tradicional e que na actualidade conforman un dos principais puntos xeradores de desprazamentos no ámbito urbano.

Plan parcial SUE-1:

Usos previstos: Residenciais, Terciarios e Dotacionais

Densidade máxima: 75 viv/Ha

Sistemas xerais asignados

SG-EL.1 (Parque do Regueiriño): 6.885 m²

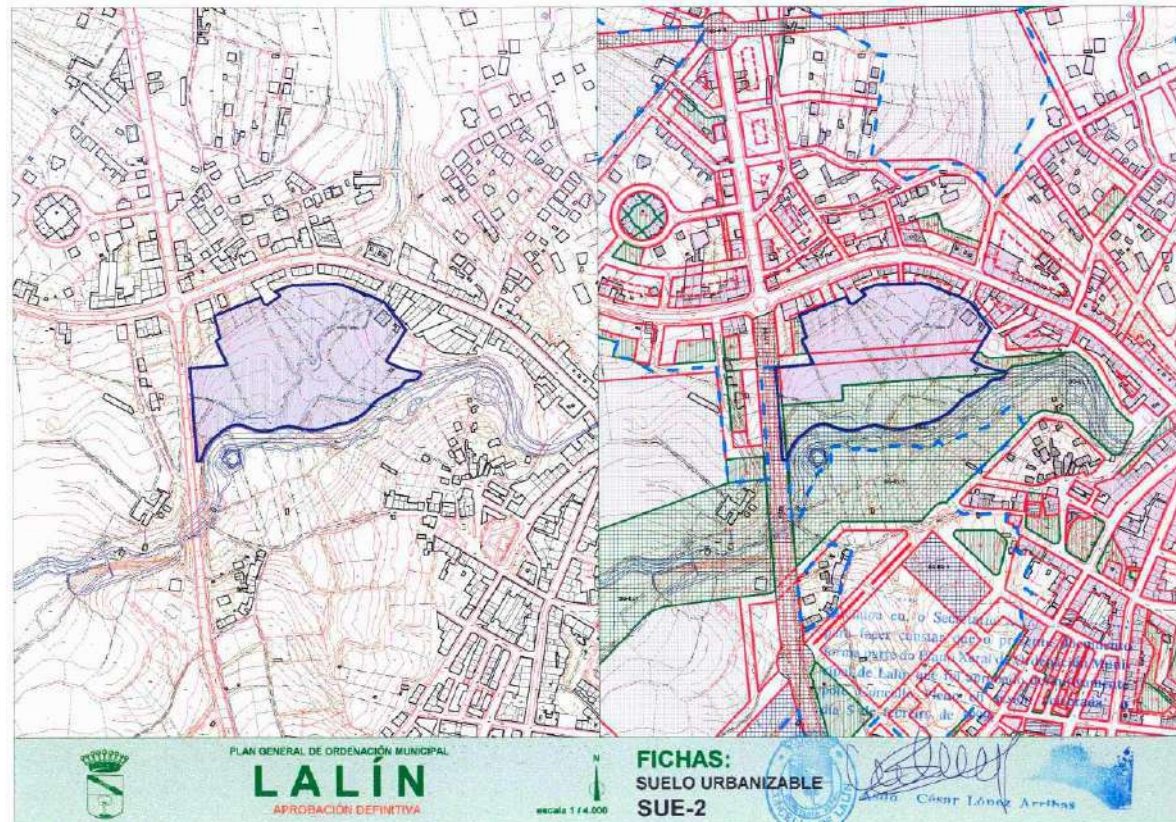
SG-EQ.6 (Centro Administrativo): 6600 m²

SG-V,1 (Circunvalación Norte) 1.123 m²



Imaxe 17. Situación actual en O Regueiriño

Respecto do “**Plan Parcial Regueiriño Norte**” (SUE-2) forma parte dos desenrols urbanísticos previstos para o crecemento do núcleo urbano. Supón principalmente a creación dunha franxa dotacional de xardíns, paseos urbanos e equipamentos entre as edificacións residenciais do sector e do Parque do Regueiriño, coa consecución dunha vía de tráfico rodado compatible con peonil e deportivo, así como a ampliación do Parque do Regueiriño e a súa configuración como sistema estruturante dos espazos libres da vila.



Imaxe 18. Localización do solo urbanizable SUE-2 (PXOM)

Plan parcial SUE-2:

Usos previstos: Residencial e Dotacional

Densidade máxima: 65 viv/Ha

Conexións viarias: conexión coa estrada da antiga circunvalación así como coa rúa da Ponte, con tratamento de paseo.

Sistemas xerais asignados

SG-EL.1 (Parque do Regueiriño): 6.885 m²

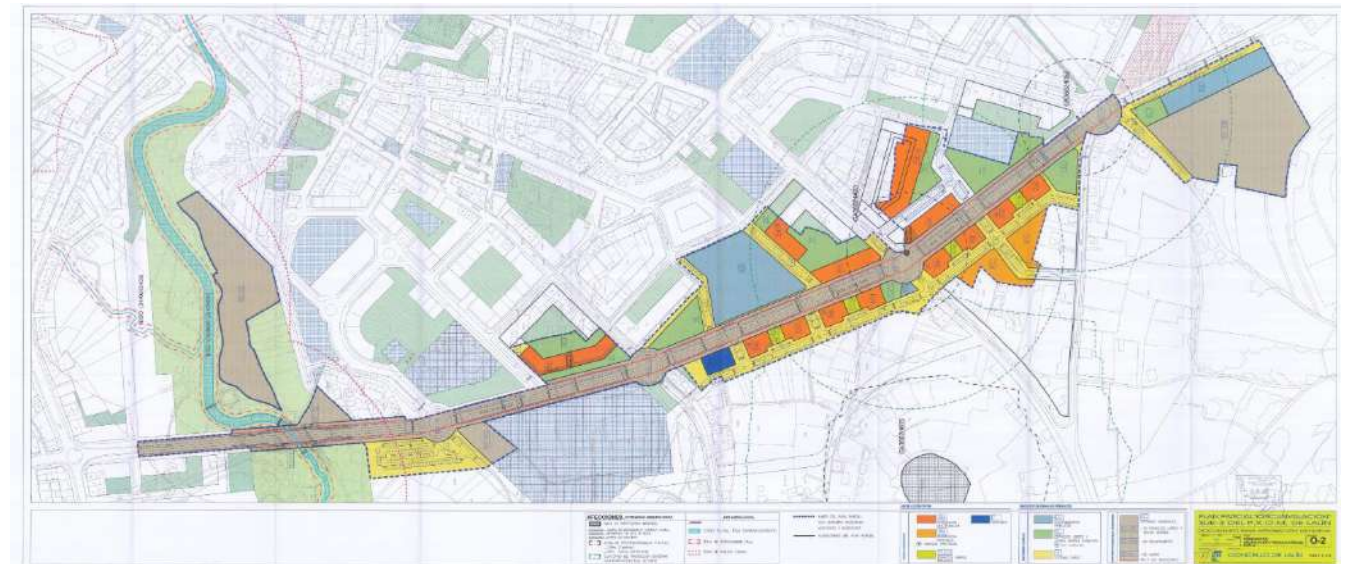
SG-EQ.6 (Centro Administrativo): 6.600 m²

SG-V.1 (Circunvalación Norte) 1.123 m²

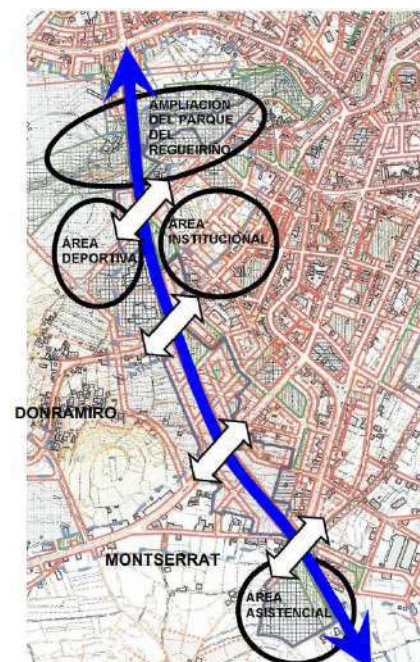
Vía de Circunvalación (SUE-3)

Correspondente coa extensión e remate do tecido residencial denso cara o este do núcleo urbano, conformando a fachada da vila ao longo de este eixo estruturante.

O obxectivo é desenrolar e consolidar unha ordenación residencial de densidades medias nun área de espazos vacantes colindantes co eixo estruturante da vila así como o desenvolvemento do eixo viario da antiga circunvalación mantendo a continuidade especial e visual do Parque do Regueiriño e conectando os accesos dende o oeste do municipio ao núcleo urbano.



Imaxe 19 Calificación do solo SUE-3 (Plan Parcial SUE-3)



Imaxe 20. Esquema das actuacións do Plan Parcial SUE-3. Complexo deportivo Lalín Arena

A rede viaria interior do ámbito estrutúrase mediante conexións transversais ao eixo principal que se prolongan o sistema viario do núcleo urbano de Lalín. Ao oeste deste eixo principal propúxose un eixo secundario paralelo, que enlaza a Avda. de Donramiro coa Avda. de Montserrat e a rúa do Castro, ao sur do ámbito do Plan Parcial. Entre ambos viarios paralelos dispóñense as zonas residenciais que caracterizan este desenrolo urbanístico con espazos libres privados de uso público en superficie no seu interior, que permiten a creación de itinerarios peonís complementarios ás beirarrúas da rede viaria proposta.

Defínese ademais o trazado dun carril-bici na marxe este do ámbito deste Plan Parcial, ao longo de toda la Avda. de Madrid e da Avda. de Xosé Cuiña, dende o extremo sur (rotonda de Alto de Vales) ata o Parque do Regueiriño, que permite conectar as diferentes áreas dotacionais públicas para rematar e integrarse en dito parque.

Obtense ademais unha importante área dotacional pública que inclúe infraestruturas deportivas (Lalín Arena) e a creación dunha nova área asistencial pública así como a ampliación do Parque do Regueiriño, espazo libre estruturante da vila.

Na actualidade executouse parte das actuacións propostas no Plan Parcial, como equipamentos deportivos (Lalín Arena), un dos principais equipamentos xeradores de desprazamento.

Ademais prevese un equipamento escolar, con capacidade para albergar un instituto, entre a rúa Pedra de Aire, prolongación da rúa Rosalía de Castro, prolongación da rúa S e Avda. de Xosé Cuiña.

Outro equipamento social-cultural previsto localízase no acceso ao castro de Donramiro dende a Avda. de Xosé Cuiña, estando prevista a creación dun equipamento vinculado á protección e divulgación do extenso patrimonio arqueolóxico e histórico do Concello. A disposición deste último equipamento permite respectar o trazado actual da rúa da Fonte, á vez que procura unha mellora das dotacións públicas no entorno.

Plan parcial SUE-3:

Usos previstos: Residencial e Dotacional

Densidade máxima: 75 viv/Ha

Sistemas xerais asignados:

SG-EL.1 (Parque do Regueiriño): 16.660 m²

SG-EQ.4 (Ampliación Feiral): 2.031 m²

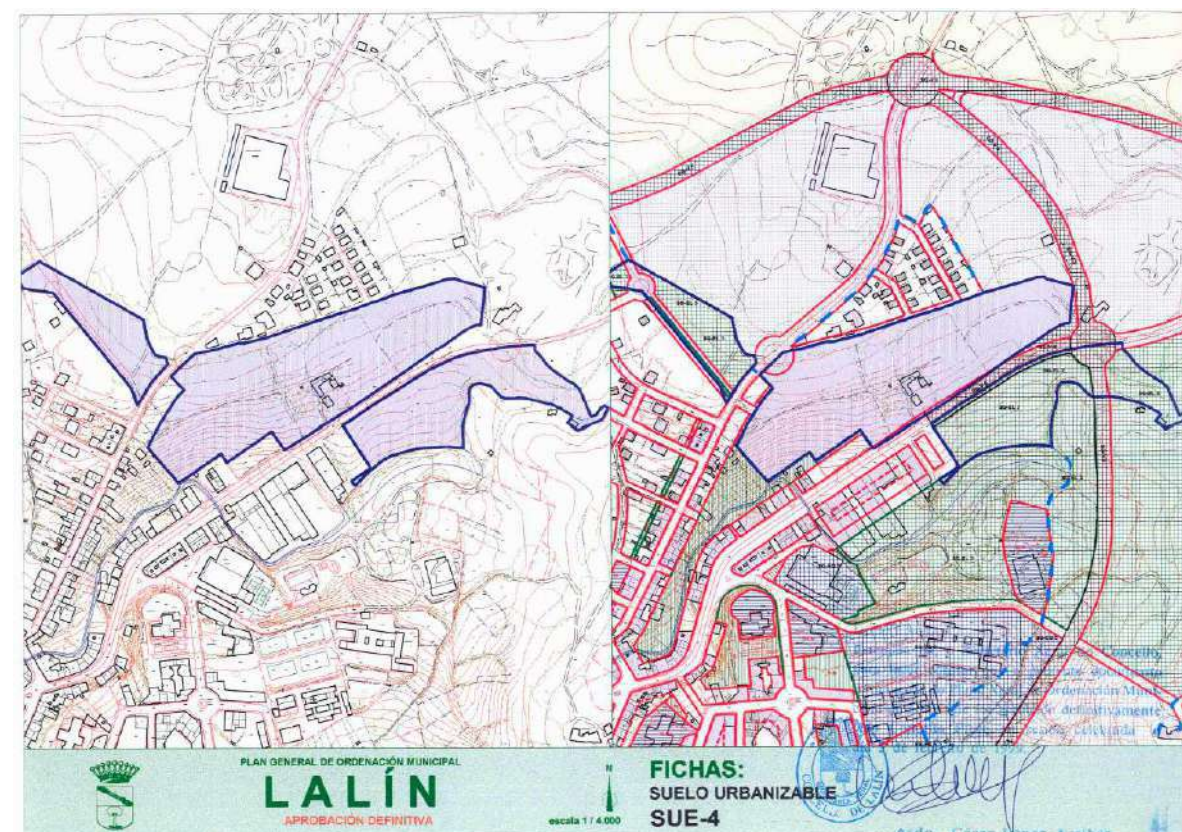
SG-V,1 (Ampliación Circunvalación): 12.500 m²

SG-EQ.7 (Equipamento Comunitario): 20.540 m²

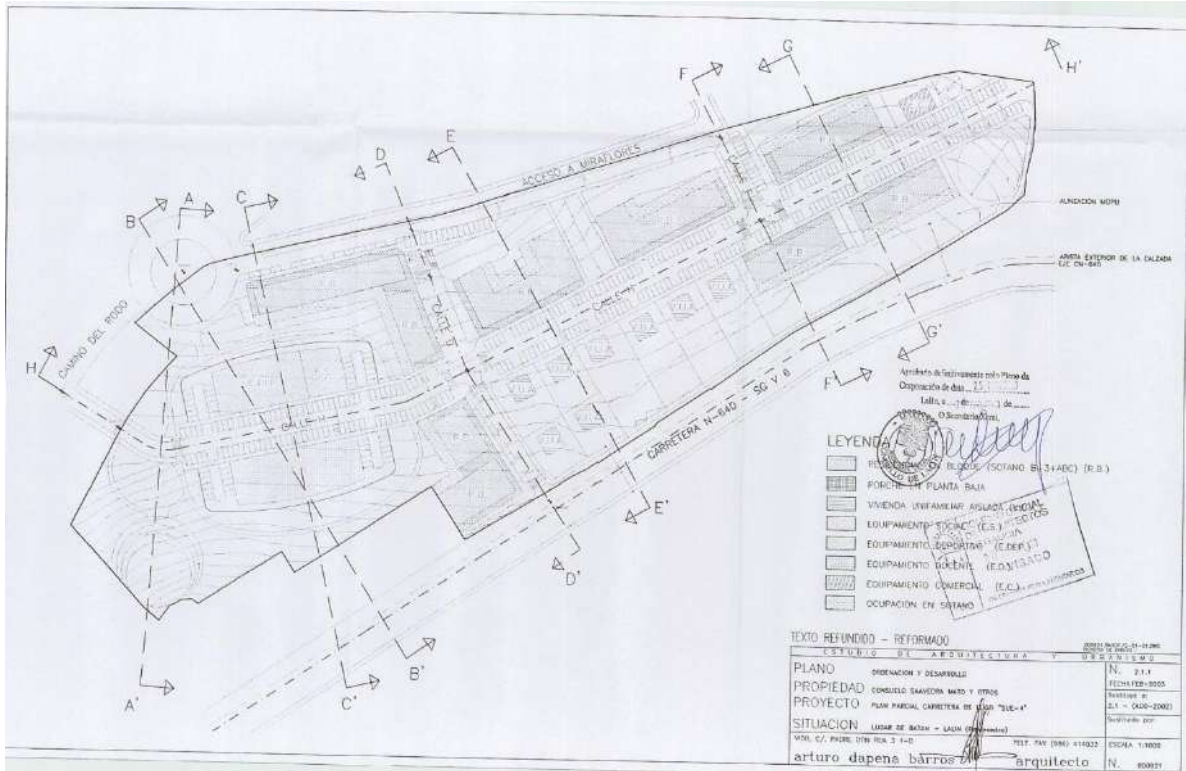
Estrada de Lugo (SUE-4):

Terreos localizados ao nordeste do casco urbano de Lalín, na estrada de Lugo. Constitúe unha actuación de iniciativa privada para o desenvolvemento urbanístico da zona, completando a fachada urbana no acceso nordeste da vila, pola estrada de Lugo.

Amplíanse as áreas dotacionais de espazos libres públicos, configurando un parque ligado ao paseo do Portiñas con presenza de equipamentos públicos, así como a obtención dun parque público nos terreos coñecidos como Carballeira de Afora. Sendas peonís dentro das zonas verdes de uso público entre os diferentes puntos de interese da zona. É de interese comunicar o regato do Puntillón coa zona verde situada no lado máis oriental do ámbito.



Imaxe 21. Localización do solo urbanizable SUE-4 (PXOM)



Imaxe 22. Ordenación e desenrolo do urbanizable SUE-4 (Plan Parcial)



Imaxe 23. Situación actual SUE-4 (Plan Parcial)

Plan parcial SUE-4:

Usos previstos: Residencial Terciario e Dotacional

Densidade máxima: 55 viv/Ha

Conexións viarias: conexión coa rolda Leste así como coa rúa do Rodo, ao norte do núcleo urbano.

Sistemas xerais asignados:

SG-EL.2 (Ampliación Parque de Fontiñas): 10.080 m²

SG-EL.3 (Parque Carballeira de Afora) e viario: 10.100 m²

SG-EL.5 (Parque Recreativo Monte da Pena): 4.795 m²

SG-V,3 (Vial Integrador): 2.110 m²

SG-V,6 (Ampliación N-640): 1.515 m²

NÚCLEOS URBANOS. SOLO CALIFICADO COMO RESIDENCIAL	
Plan Xeral de Ordenación Municipal	
TOTAL EN SOLO URBANO	1.898,420 m²
SUE-1	63.452 m²
SUE-2	29.700 m²
SUE-3	89.415 m²
SUE-4	52.370 m²
TOTAL EN SOLO URBANIZABLE	234.937 m²
TOTAL	2.130.357 m²

Táboa 6: Solo cualificado como residencia (Fonte: PXOM Lalín)

Plans de Sectorización

- **SR-D Agro de Lalín:**

Trátase de terreos clasificados no PXOM vixente como Suelo Rústico Común de Desenrolo (SR-D) considerados aptos para ser incorporados ao proceso de desenrolo urbanístico.

Na actualidade o SRD-Agro de Lalín de Arriba conta con Estudio de Detalle aprobado.

O ámbito localízase na periferia da vila, en contacto co solo urbano delimitado no planeamento xeral, comprendendo unha superficie conxunta de entorno a 8 Ha. Os usos previstos son residencial multifamiliar e unifamiliar e dotacional público.

O ámbito do Plan de Sectorización está atravesado lonxitudinalmente polo trazado previsto do Sistema Xeral Viario (Rolda Leste) que enlaza a estrada de Rodeiro (C-533) coa estrada nacional N-525. Ademais o sistema viario anexo a zona de actuación son ao este coa rúa Pinel, ao sur coa Rúa Enrique Vidal Abascal, ao oeste coa Rúa Nuno Eanes de Cercio. o acceso rodado realizase mediante unha glorieta logrando unha adecuada distribución dos fluxos de tráfico previstos. Os outros accesos realizaranse dende as rúas E. Vidal, da Calzada e do Pinel, prevíndose a ampliación destes dous últimos.

O Agro de Lalín de Arriba intégrase na trama urbana como un espazo de transición entre a zona do ensanche con edificios multivivenda e Feáns e Lagazós de vivendas unifamiliares e conta cunha densidade máxima de vivendas de 35 viv/ Ha.

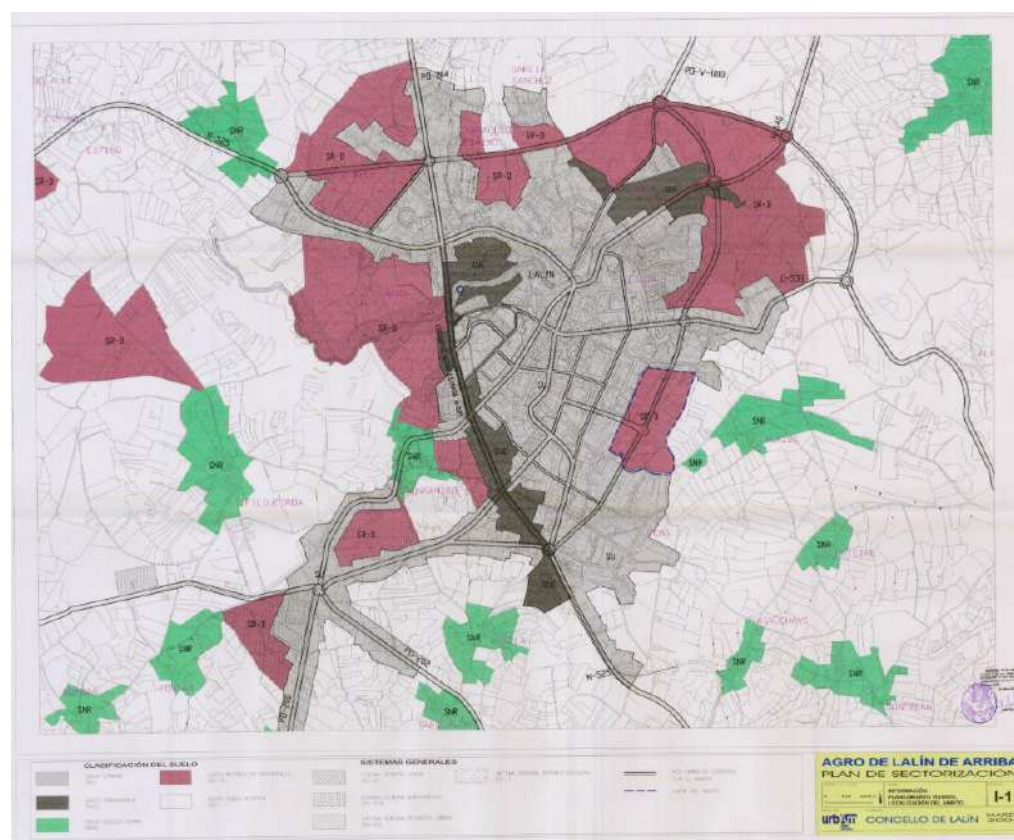
Divide o ámbito a rolda Leste o que posibilitou a localización do novo colexio Manuel Rivero situado entre a Rúa Maruja Gutiérrez e a Rolda Leste.

Considerouse dispor dunha zona de equipamentos deportivos cerca destas dotacións escolares como complemento a este uso. Este área deportiva encóntrase rodeada de dúas franxas de espazos libres e zonas verdes que resollen adecuadamente os desniveis de terreo existentes.

Conta ademais con amplas zonas verdes, destacando a Alameda do Agro, e con reserva de equipamento comercial/social próximo aos desenvollos unifamiliares previstos e existentes na zona de Feáns.

Ademais proxéctase a ampliación do centro asistencial existente coas adecuadas condicións de accesibilidade peonil e viaria.

Contará con dotacións de abastecemento de auga potable (servizo municipal de augas de Lalín), rede separativa de saneamento por gravidade conectada a rede municipal existente, rede de distribución de enerxía eléctrica (M.T. e B.T.), rede de alumeadado público, gas e telecomunicacións.



Imaxe 24. Localización do SR-D Agro de Lalín (Plan Sectorización)



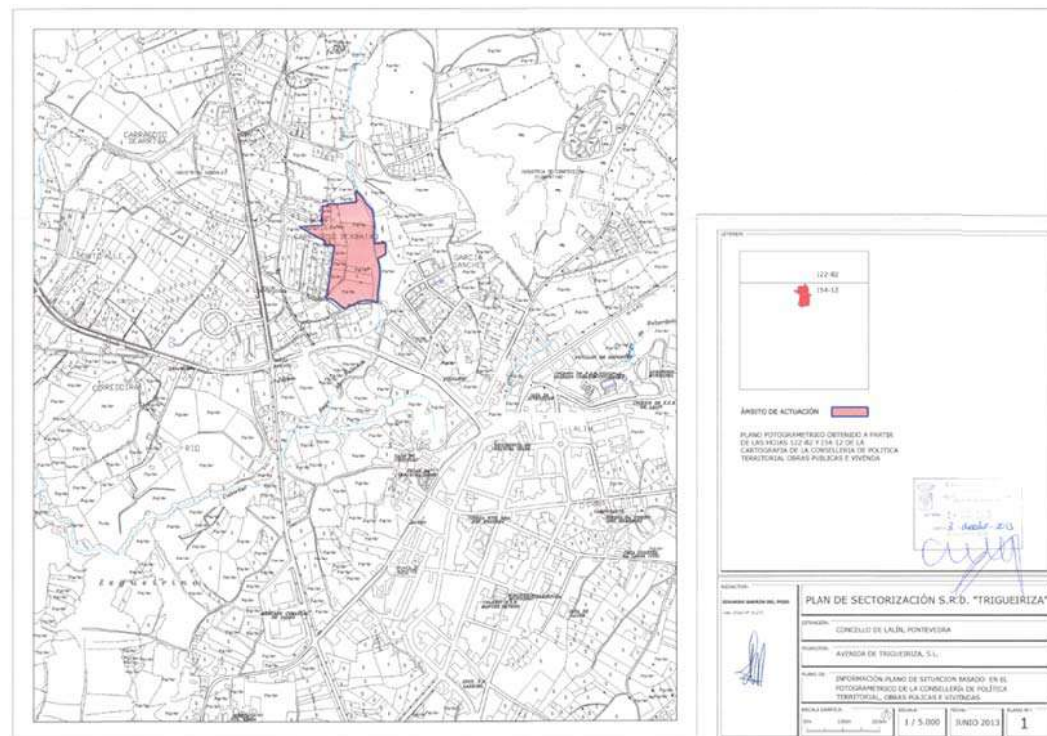
Imaxe 25. Calificación do SR-D Agro de Lalín (Plan Sectorización)



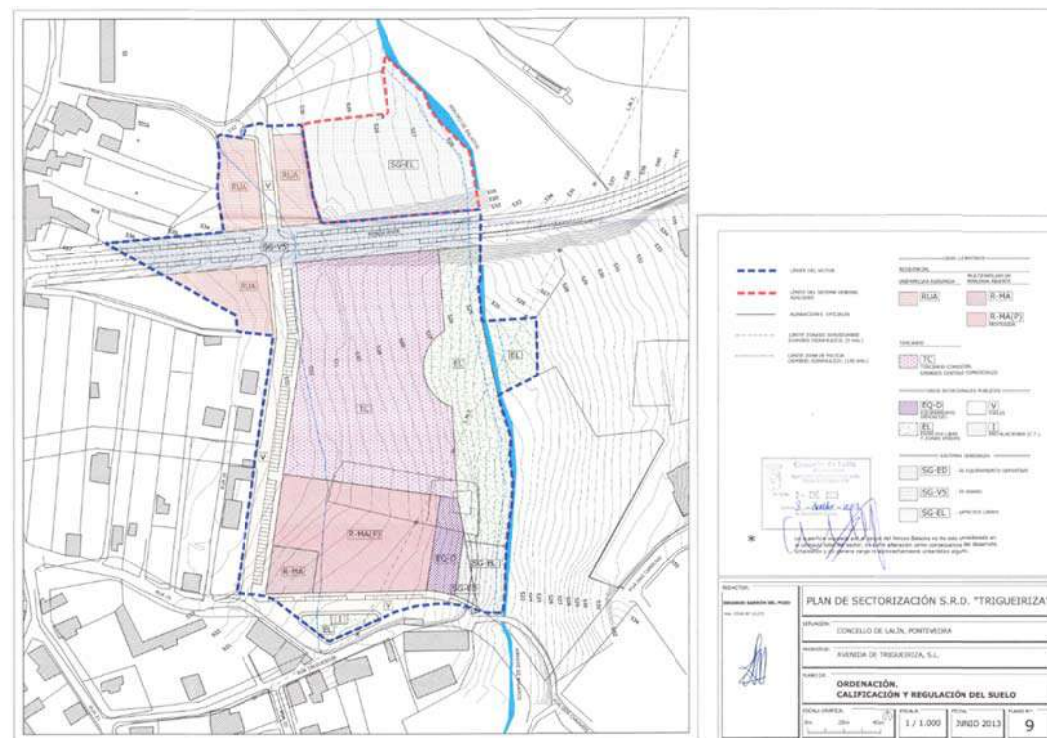
Imaxe 26. Estado actual do Agro de Lalín e da Rolda Leste.

- **SR-D “Trigueiriza”:**

Integra terreos clasificados no vixente PXOM como Solo Rústico Común de Desenvolvemento (SR-D), e localízanse na periferia do núcleo urbano, na súa maior parte no norte e este da actual delimitación de solo urbano de Lalín e quedan practicamente embolsados no mesmo.



Imaxe 27. Localización do SR-D Trigueiriza (Plan Sectorización)



Imaxe 28. Calificación do SR-D Trigueiriza (Plan Sectorización)

Sitúase a ambas marxes da N-640 entre a avenida de Cruces e o regato de Balados, e limita ao sur coa rúa Trigueiriza. O sector dispón de excelentes comunicacións a través da propia N-640 (Rolda Norte) que discorre polo propio sector. Este viario cerra a circunvalación do núcleo urbano polo norte da localidade permitindo un acceso rápido á autopista AP-53 e co centro da localidade.

O acceso máis inmediato ao centro da vila pode realizarse pola zona sur do sector a través da rúa Trigueiriza e da rúa da Ponte. Polo tanto a conexión rodada da estrutura viaria interna do sector coa trama urbana prodúcese nas rúas 25 e Trigueiriza polo Sur e no camiño de Caracocha ao Norte, ademais, da Rolda Norte que discorre polo propio sector.

O sector ten un dobre uso residencial-terciario comercial, abarcando unha superficie equivalente ao 50% do ámbito aproximadamente. A superficie do mesmo é de 3,33 Ha, cunha densidade máxima de 35 viv/Ha.

Parte do sector destinado a uso terciario comercial é na categoría de Grandes Centros Comerciais, que neste caso, a edificabilidade concentrárase nun edificio principal de 2 plantas sendo gran parte da superficie destinada a aparcadoiros de uso privado.

O viario proxectado divídese en varios niveis:

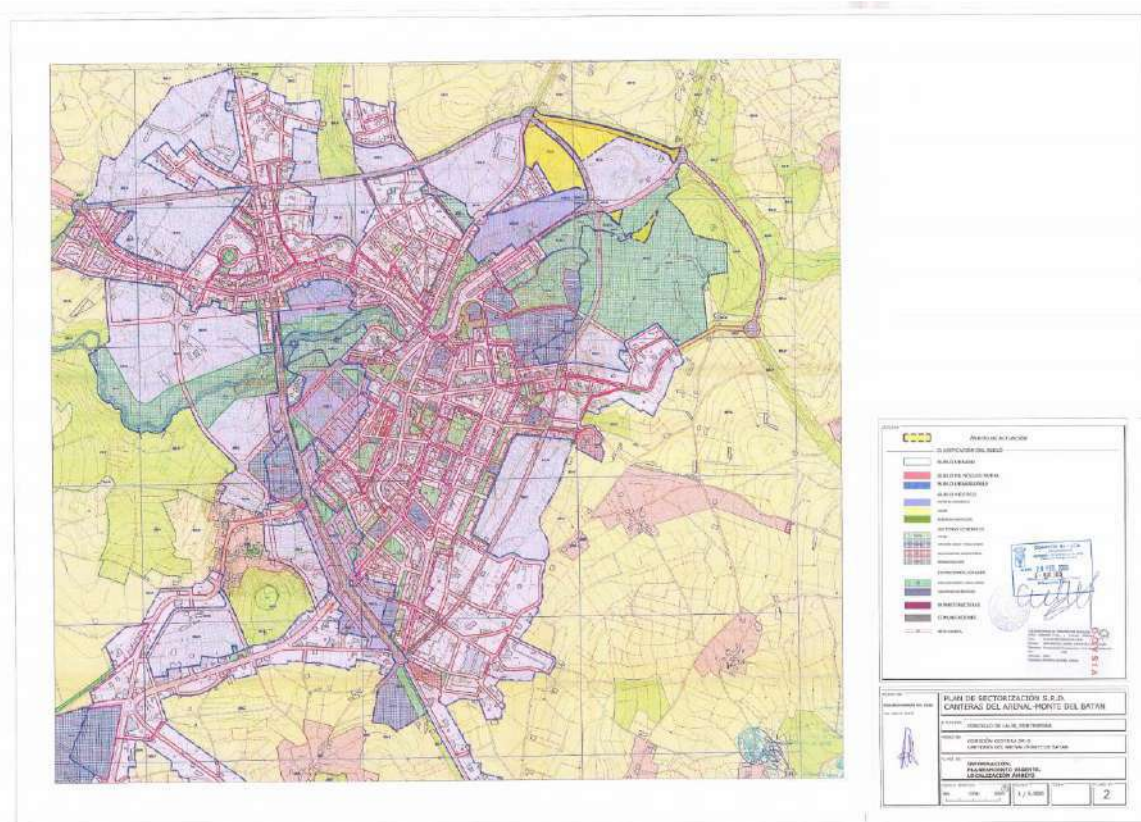
- Nivel 1 correspondente á propia Rolda Norte cun carril de circulación en cada sentido e aparcamentos en liña e beirarrúas de 4,00 m. a ambos lados
- Nivel 2 viario que conecta a Rolda Norte coa rúa 25 cun carril de circulación en cada sentido e aparcamentos en liña e beirarrúas a ambos lados.
- Nivel 3 formado polo viario interior, con 1 carril de circulación en cada sentido e beirarrúas de 2,00 m en ambos lados ou segundo o definido no P.X.O.U de Lalín.

Contará con dotacións de abastecemento de auga potable (servizo municipal de augas de Lalín), rede separativa de saneamento por gravidade conectada a rede municipal existente, rede de distribución de enerxía eléctrica (M.T. e B.T.), rede de alumado público, gas e telecomunicacións.

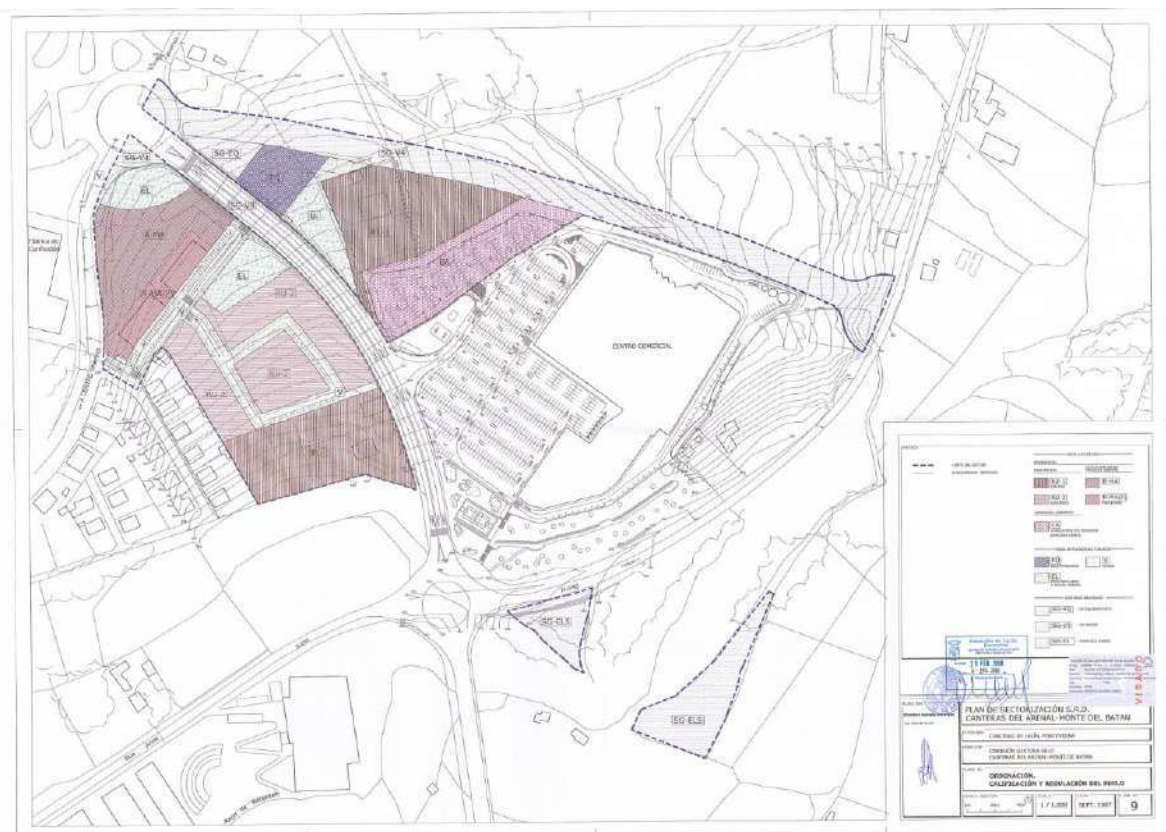
As dotacións de carácter deportivo e recreativo localízanse no entorno do regato de Balados o que facilitará a integración de ambos usos.

- **SR-D “Canteiras do Areal-Monte de Batán”:**

Integra terreos clasificados no vixente PXOM como Solo Rústico Común de Desenvolvemento (SR-D), localizados ao nordeste da actual delimitación de solo de núcleo de Lalín, lindeiro coa rúa do Rolo, urbanización Miraflores e terreos desenrolados co Plan Parcial Areal-1 e SUE-4 do PXOM. Comprende unha superficie conxunta de 66.280 m2 que suporá a culminación dos obxectivos previstos polo PXOM en dita zona.



Imaxe 29. Localización do SR-D Canteiras do Areal-Monte Batán (Plan Sectorización)



Imaxe 30. Calificación do SR-D Canteiras do Areal-Monte Batán (Plan Sectorización)

O ámbito do Plan de Sectorización, constitúe un área fisicamente descontinua, composta de 4 áreas diferentes:

Área 1: delimitada pola urbanización Miraflores ao Oeste, o SUE-4 ao sur, rúa do Rolo ao Norte e a SG-V3 ao este.

Área 2: delimitada pola SG-V3 ao oeste, o centro comercial ao sur, e SG-V4 ao norte e este, estando este último adscrito ao ámbito.

Área 3: está separada das dúas anteriores pola rúa do Arenal (N-640); localizada ao sureste do ámbito de desenvolvemento.

Área 4: igual que no caso anterior, separada das áreas 1 e 2 pola rúa do Arenal.

Constitúe unha actuación que ven a completar o crecemento de Lalín na súa fachada nordeste, mantendo a densidade de edificación da zona na que se enclava, repectando as edificacións existentes, e tendo en conta o entorno rural no que se circunscribe creando novos espazos libres destinados a zonas verdes públicas e conservando especialmente os elementos naturais que contén o ámbito.

Os usos principais son residencial e dotacional, no caso deste último concentrado adxacente ao actual centro comercial e calificado como “uso comercial asociado” e que se destinan a aparcamento e espazos libres privados. Conforme á densidade máxima prevista para a zona, o sector so poderá albergar un máximo de 166 vivendas.

A accesibilidade do sector queda garantida a través do sistema viario perimetral, formado pola rúa do Rodo ao norte, e a rúa Areal ao Sur. A conexión entre ambas, realízase mediante o S.G.-V-3 en sendas rotondas.

A estrutura viaria de interior do ámbito é moi sinxela e está formada por un único viario estruturante, que conecta a rúa Nardos co S.G.-V.3 en sentido Este-Oeste (sección de 16 metros con dous carrís, aparcamento en batería e beirarrúas) e unha pequena rede interior que permite o acceso ás parcelas destinadas a vivendas unifamiliares (sección de 10 metros de ancho composto por un carril de circulación, aparcamento en liña e beirarrúas).

O sector contará con dotacións de abastecemento de auga potable e rego (servizo municipal de augas de Lalín), rede separativa de saneamento por gravidade conectada a rede municipal existente, rede de distribución de enerxía eléctrica (M.T. e B.T.), rede de alumeadado público, gas e telecomunicacións.

Ante a entrada en vigor da recente Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do solo de Galicia (LSG), o Concello de Lalín apreciou a necesidade de modificar o planeamento xeral municipal vixente de acordo co establecido no artigo 83 da LSG mediante a Modificación Puntual nº 16, que se fundamenta na conveniencia e interese público da adaptación de determinados aspectos concretos do planeamento urbanístico en vigor ao novo marco lexislativo e, en particular, a adecuación da clasificación do solo en áreas de Solo Rústico Común de Desenvolvemento (SR-D) contempladas no documento urbanístico municipal á establecida pola nova lexislación urbanística (LSG), na que se suprimiu a categoría de Solo Urbanizable Non Delimitado á que conforme á Disposición Transitoria Primeira.

Réxime de aplicación aos municipios con planeamento non adaptado da agora derogada Lei 9/2002 de Ordenación urbanística e protección do medio rural de Galicia remítase:

“ d) Al suelo urbanizable de los municipios con plan general adaptado a la Ley 1/1997, del suelo de Galicia, se aplicará lo dispuesto en la presente ley para el suelo urbanizable delimitado, y al resto del suelo urbanizable, apto para urbanizar o rústico apto para el desarrollo urbanístico, se aplicará lo dispuesto en la presente ley para el suelo urbanizable no delimitado.”

Esta modificación puntual afecta ás áreas de Solo Rústico Común de Desenrolo (SR-D) do vixente PXOM de Lalín que se localizan colindantes ao núcleo urbano de Lalín, atendendo aos seus obxectivos xerais e criterios de ordenación establecidos, con exclusión das dúas áreas localizadas ao oeste do núcleo (Área SR-D con uso residencial contigua ao núcleo rural de Filgueiroa e Área SR-D terciario-industrial para a ampliación do Polígono Lalín 2000) e os dous sistemas xerais SG-EQ 8 e 9.

A continuación resúmense os diferentes sectores de solo SUE residencial recollidos na última Modificación. A densidade é de 32 vivendas/Ha cunha edificabilidade de 0,3200 m²c/m² en cada área de reparto correspondente.

▪ **SUE-R1:**

Sector localizado ao noroeste do núcleo de Lalín, dividido pola Rolda Norte e cunha sup. de 13,950 Ha. Delimita ao norte por edificacións familiares das rúas 32 e San Roque, ao sur e suroeste coas traseiras das edificacións das rúas Corredoira, 55 e Recanto, e o oeste e noreste con bosquetes de caducifolias.

▪ **SUE-R2:**

Sector localizado no extremo noroccidental do núcleo urbano de Lalín cunha sup. de 10,117 Ha. Limita ao sur e este co solo urbano e ao oeste e norte con parcelas agrícolas en solo rústico.

▪ **SUE-R3:**

Sector localizado ao norte do núcleo de Lalín, entre os barrios de Carragoso e Abaixo e García Sánchez, na vertente occidental do regato de Balado. Superficie 1,679 Ha e limita ao norte e ao oeste co solo urbano, ao sur coa Rolda Norte e o sector da Trigueiriza e ao este con solo rústico de protección de cauces (regato Balado)

▪ **SUE-R4:**

Este sector localízase ao norte do núcleo e está divido pola actual Rolda Norte. Conta cunha superficie de 3,870 Ha.

▪ **SUE-R5:**

El sector está limitado ao norte pola Rolda Norte e ao sur pola Carballeira do Rodo, actualmente acondicionado como parque urbano. Ao oeste o sector está cercado pola rúa García Sánchez e polas vivendas unifamiliares localizadas na mesma rúa, en solo urbano. Conta cunha superficie de 5,052 Ha.

▪ **SUE-R6:**

Este ámbito encóntrase ao norte do núcleo de Lalín, delimitado pola Rolda Norte e ten unha superficie de 5,083 Ha.

Ao este está circundado pola urbanización de Vila Flores e o sector urbanizable “Canteiras do Areal-Monte de Batán”. Ao sur o sector está bordeado polo Parque do Rodo e ao oeste polo sector SUE-R5.

▪ **SUE-R7:**

O sector está dividido en dúas partes pola Rolda Leste cunha superficie total de 2,829 Ha. O primeiro subsector (ao oeste da Rolda Leste) limita a oeste co IES “Ramón Aller” e CEIP “Xesús Golmar”, ao sur cunha rúa de nova construción e ao este coa Rolda Leste.

O segundo subsector limita ao oeste coa Rolda Este, a norte co Monte da Pena, ao este con vivendas unifamiliares situadas mo camiño de Penacoba e ao sur cos solares e as traseiras das vivendas, sitas ao norte da Avda. de Rodeiro (en solo urbano).

▪ **SUE-R8:**

Este sector localízase ao oeste do núcleo urbano de Lalín, no entorno de Donramiro. Está limitado ao norte polas traseiras das edificacións da rúa Don Ramiro, ao este por parcelas en solo urbano regulado polo Plan Parcial SUE-3, ao oeste polo núcleo rural de Donramiro e ao sur polas traseiras de varias vivendas da Avenida de Montserrat. Dispón dunha superficie de 4,048 Ha.

O Plan Parcial que desenvolva o sector establecerá infraestructuras que permitan unha mobilidade “branda” entre Lalín e Donramiro.

▪ **SUE-R9:**

Está composto por terreos localizados ao suroeste do núcleo urbano de Lalín, colindante co solo urbano definido polos solares e as traseiras edificadas das avenidas de Donramiro (Empalme) e de Montserrat, estando limitada ao este polo Castro de Donramiro. A súa superficie total é de 6,866 Ha.

O Plan Parcial que desenvolva o sector establecerá infraestructuras que permitan una mobilidade “branda” nesta zona de baixa densidade.

▪ **SUE-R10:**

Sector situado ao oeste de Lalín, concretamente ao norte do núcleo rural de Donramiro. Ao norte limita co aparcamento do Lalín Arena, ao leste co complexo deportivo Lalín Arena e o campo da Feira Novo, ao sur con solares en solo urbano (avda. de Donramiro) e vivendas unifamiliares do solo de Núcleo Rural de Donramiro e ao oeste coas traseiras das vivendas de Donramiro e con parte da Carballeira da Crespa ou de Donramiro. A súa superficie total é de 2,360 Ha.

▪ **SUE-R11:**

Sector situado ao oeste do núcleo urbano de Lalín, na vertente setentrional do Pontiñas. Limita ao norte e este co Centro Comercial Pontiñas, as traseiras das edificacións próximas á gasoleira (Avda. Corredoira) e a rúa 53 ao oeste con prados e a antiga fábrica de Toypes e ao sur con parcelas agrícolas ata o paseo do Pontiñas. A súa superficie total é de 14,444 Ha.

O incremento de vivendas e actividades, supón un aumento dos desplazamentos, debido á proximidade do núcleo de Lalín moitos dos mesmos serán a pé. Nalgún caso como o SUE-R4, SUE-R7, SUE-R8 e SUE-R9 suporán unha mellora da mobilidade interna do núcleo, conectando á actual trama urbana de Lalín e Donramiro.

A pesar diso, en xeral conleva un incremento dos desprazamentos motorizados nas zonas periféricas.

No ámbito da mobilidade sostible, as medidas previstas para previr, reducir e corrixir os efectos negativos no medio serán:

- Promover a mobilidade branda, favorecendo os desprazamentos non motorizados (itinerarios peonís, carrís bici, etc).
- No caso de existir carrís bici lindando cos sectores da MP 16, favorecerase a súa conexión e a súa continuidade a través da trama urbana.

A continuación resúmense os usos residenciais urbanos existentes e das novas zonas de desenvolvemento:

	SUPERFICIE TOTAL
Núcleo urbano Lalín (Solo urbano)	189,842 Ha
Plan Parcial SUE-1 (Regueiriño Sur)	63,45 Ha
Plan Parcial SUE-2 (Regueiriño Norte)	29,70 Ha
Plan Parcial SUE-3 (Circunvalación)	89,41 Ha
Plan Parcial SUE-4 (Carretera de Lugo)	52,37 Ha
SUE-R1	13,95 Ha
SUE-R2	10,17 Ha
SUE-R3	1,679 Ha
SUE-R4	3,870 Ha
SUE-R5	5,052 Ha
SUE-R6	5,083 Ha
SUE-R7	2,829 Ha
SUE-R8	4,048 Ha
SUE-R9	6,866 Ha
SUE-R10	2,360 Ha
SUE-R11	14,444 Ha

Táboa 7: Usos residenciais (Fonte: PXOM Lalín)

Ao final do documento inclúese un plano no que quedan reflexadas cada un destes sectores.

➤ **USOS INDUSTRIAIS:**

Polígono Industrial de Botos:

Cunha superficie total de 20,50 Ha. localízase na parroquia de Botos a 4 km do centro urbano de Lalín. A AP-53 cunha conexión a apenas dous quilómetros do de Botos, supón a súa principal vía de comunicación. O acceso ao polígono realízase directamente dende a estrada PO-534 que une Lalín con Laro.

No PXOM contémpanse as actuacións necesarias para a adecuada urbanización do mesmo, incluído o tratamento de augas residuais do polígono xa executado na actualidade.

Na actualidade desenvolven a súa actividade unha vintena de empresas de varios sectores, sendo os máis destacados o metalúrxico (Metalúrxica do Deza), o madeireiro ou o da alimentación.

Polígono Industrial Lalín 2000:

Trátase dunha gran área industrial, localizada nas parroquias de Bendoiro e Filgueira, a menos de 3 km do núcleo urbano de Lalín, na marxe norte da estrada nacional N-525 (Santiago-Ourense) en dirección a Santiago, dispoñendo tamén de acceso a partir da Autopista AP-53. Caracterízase por non ser exclusivamente un espazo industrial de naves e talleres, senón tamén por albergar usos comerciais, oficinas e servizos, que configuran un atractivo espazo produtivo de indudable modernidade e ampla oferta de servizos, creando una singular fachada de industria-escaparate á estrada nacional N-525 .

Nos anos 90, ao amparo do Plan do Solo Empresarial de Galicia, promovido por IGVS-Xestur, constrúese o Parque Empresarial Lalín-2000, cunha superficie de 36,85 Ha., e cuxa primeira fase foi inaugurada no ano 1.993, cunha extensión de 30,54 Ha.

Con posterioridade, e atendendo ás novas demandas económicas, en 1.999 promoveuse unha segunda fase de 4,84 Ha. destinada á Cidade do Transporte, que conta con dúas amplas naves que albergan empresas de distintos ámbitos distribuídas en módulos, o que reforzou o papel de Lalín como centro loxístico no interior de Galicia.

No ano 2.004 remata a urbanización dunha terceira fase de 18,30 Ha., que supuxo a ampliación cara o norte do parque empresarial, con capacidade de 15 novas parcelas de ampla superficie.

Tras esta ampliación, a superficie deste parque empresarial supera o medio millón de metros cadrados (57,36 Ha.). Non obstante, cunhas demandas e expectativas de crecemento maiores, o concello lalinense promoveu no ano 2.003 una Modificación Puntual do PXOM co obxecto de reclasificar unha superficie de 33 Ha. para usos industriais, en terreos lindeiros co Parque Empresarial Lalín-2000, ó este do mesmo, obxecto do desenvolvemento urbanístico por parte de Xestur Pontevedra S.A. (4ª Fase).



Imaxe 31. Fases do parque empresarial Lalín -2000 (Fonte: Modificación PP ampliación do PE Lalín 2000)

Nunha parcela derivada do desenvolvemento do Parque Empresarial Lalín 2000 localízase o edificio de usos múltiples no que se sitúa a sede do GDR, o Centro de Asesoramento Empresarial de novas tecnoloxías, o Punto de Atención Cidadá (UDIAF), o viveiro de empresas e a radio ECCA. Ademais, o polígono conta cunha escola infantil Galiña Azul que pertence á rede de Escolas Infantís de Galicia, servizo de atención á infancia, educativo asistencial.

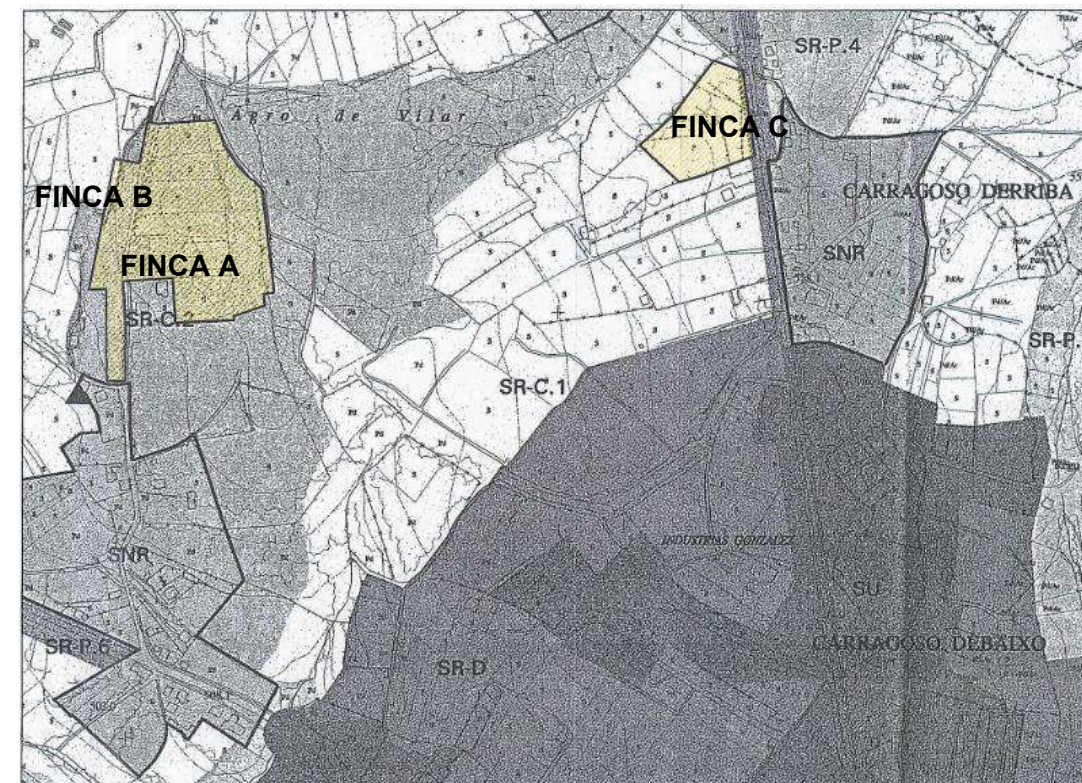
Na actualidade xa está aprobada a 4ª fase do mesmo, polo que en conxunto, estímase que este área industrial-comercial de entorno a 90 Ha. de extensión, se converta nun dos referentes do desenvolvemento económico do interior galego.

Consultouse coa asociación de empresarios do Deza o número de traballadores do polígono, pero ao non dispoñer dese dato optouse por facer unha estimación a través de datos obtidos das propias empresas, da páxina web infocif e da guía de empresas publicada por Universia obtendo un total de aproximadamente 1380 traballadores.

Veneciana Iberiaglass S.L.:

Na modificación puntual do PXOM N°12 , promovida polo propio concello propónse a reclasificación do Solo Rústico Común en Solo Urbanizable Delimitado Industrial cos sistemas xenerais adscritos.

Os terreos afectados pola Modificación Puntual n°12 e os sistemas xenerais asignados correspóndese cas superficies:



Imaxe 32. Situación solos industriais Modificación PXOM N°12 (Fonte: Modificación PXOM N°12)

Superficie do ámbito do Sector de Solo Urbanizable Delimitado: 38.163. m'. localizada ao noroeste do núcleo de Lalín, a ambos marxes da estrada que dende a N-525 une os lugares de O Porto de Alle e Outeiro (km 0+450) na parroquia de Filgueira. Comprende as fincas (A e E) e o camiño público que se sitúa entre ambas. A parcela conta con acceso rodado, saneamento e abastecemento de auga municipal, e liña de subministro eléctrico. As dúas fincas sitúanse a unha distancia de menos de 500 metros do límite de solo urbano definido no planeamento municipal.

Sistemas Xenerais: 11.092 m², que se corresponden coa Finca C situada na marxe esquerda da estrada PO-206, Vila de Cruces-Lalín. Sitúase a 225 metros do límite de solo urbano definido no planeamento municipal e enfronte do núcleo rural de Carragoso.

Parte dos terreos da finca A están ocupados pola fábrica de vidro illante da sociedade A Veneciana Iberiaglass S.L. polo que os obxectivos desta modificación son principalmente regularizar a situación dos terreos de Veneciana Iberiaglass S.L. de maneira que a cualificación dos mesmos se corresponda co uso soportado dende 1989, o que favorece a consolidación da mesma na zona evitando así o seu traslado a outra comunidade

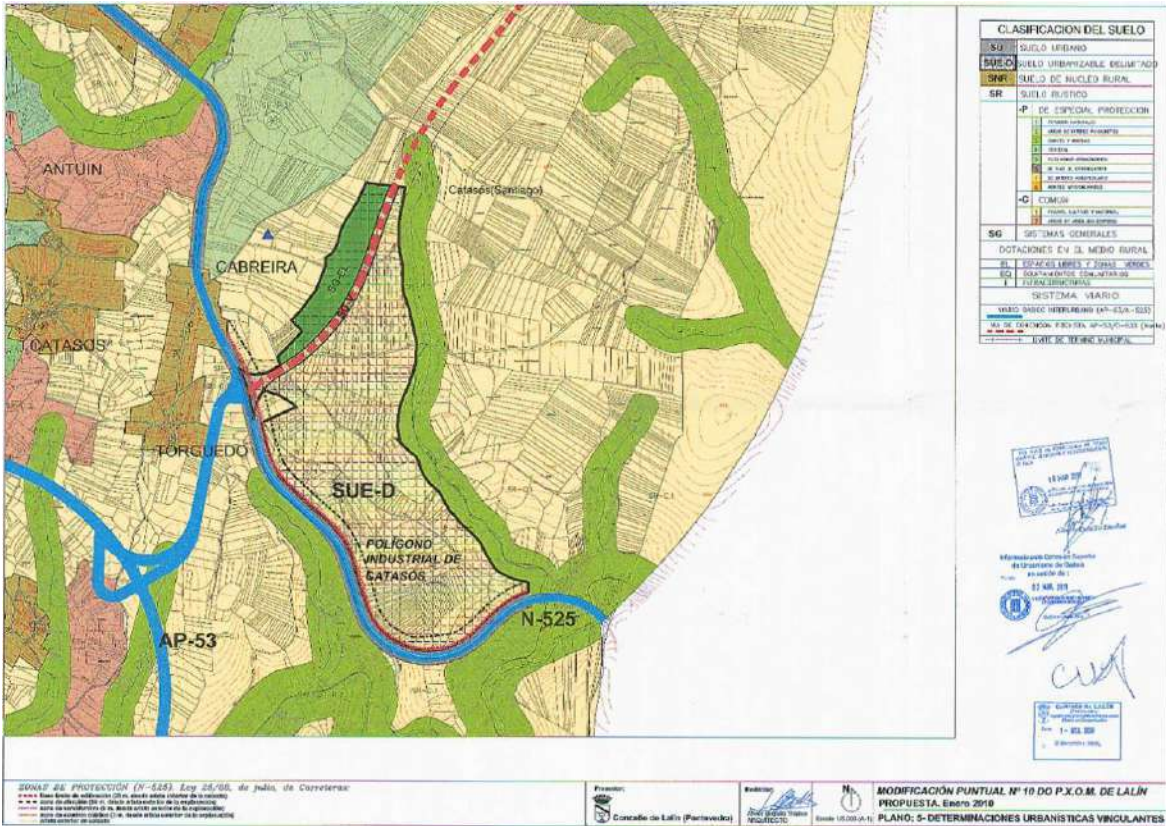
Uso característico: Industrial. autorizándose exclusivamente para instalacións e construcións propias e complementarias da actividade produtiva existente, non permitíndose a implantación de outros usos que non estean vinculados directa ou indirectamente ao almacenamento, produción e/ou transformación e/ou comercialización de vidro para a construción e industria.

Na actualidade, na Modificación Puntual n° 12, a urbanización está entregada e recepcionada.

Catasós.:

Na Modificación Puntual nº 10 do PXOM establécese a creación dun novo espazo industrial-empresarial, convertendo o solo rústico en solo urbanizable de uso global industrial, que acolla as demandas existentes e previstas de solo cualificado para actividades produtivas dado o esgotamento da oferta dispoñible nos polígonos industriais de Botos e Lalín-2000; e, á vez configurar un nodo loxístico entre o espazo dinámico do litoral e o interior do territorio galego, baseado na localización estratéxica do concello de Lalín

Os terreos localízanse maioritariamente na parroquia de Catasós, a uns 3 km do núcleo urbano de Lalín, entre as estradas N-525 e PO-533.



Imaxe 33. Proposta solo industriais Modificación PXOM Nº10 (Fonte: Modificación PXOM Nº10)

A superficie do ámbito é de 61,22 Ha, das que 9,18 corresponderanse con sistemas xerais incluídos. O uso global será industrial, compatible con usos terciarios e dotacionais.

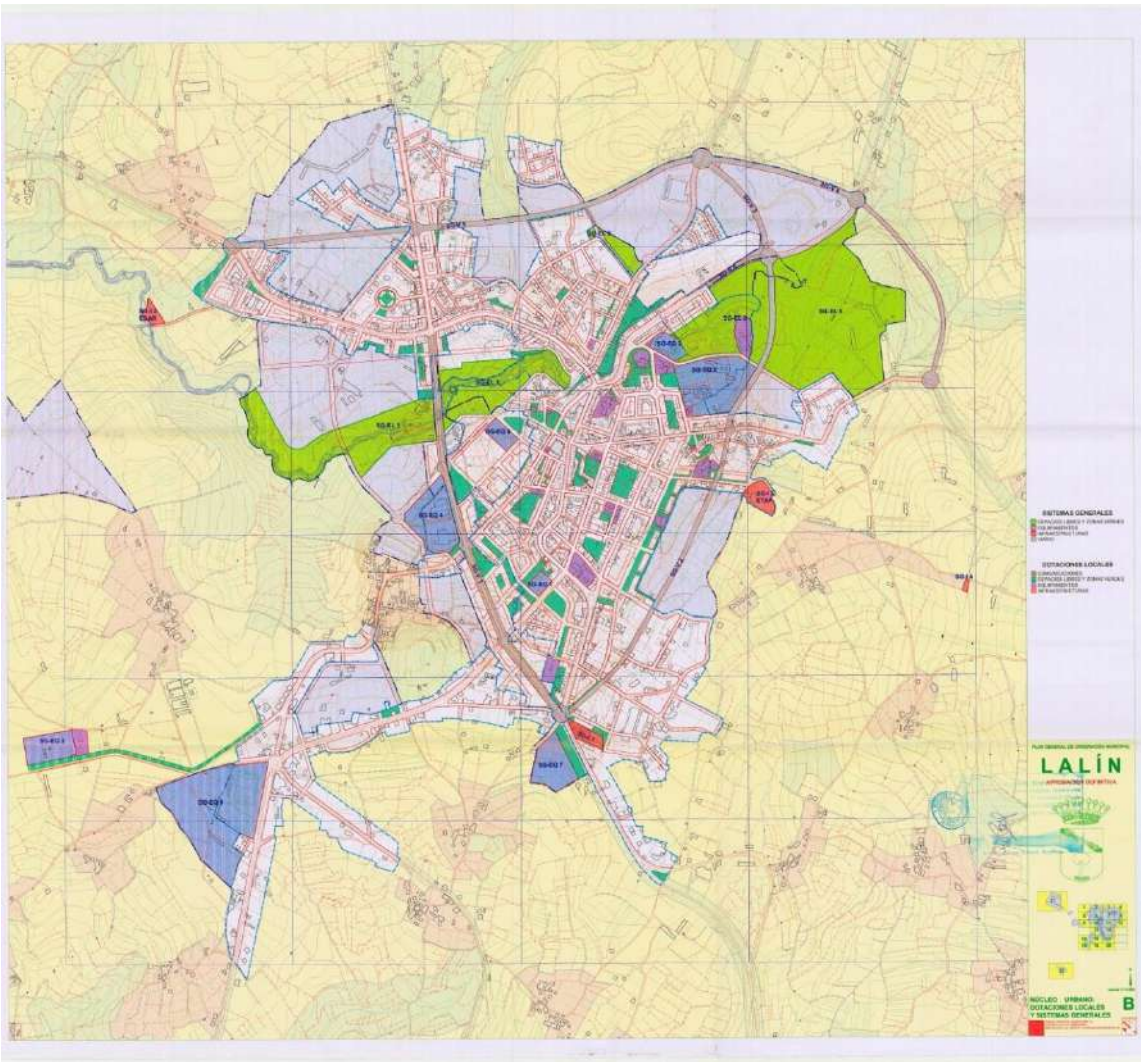
A continuación resúmense os usos residenciais urbanos existentes e das novas zonas de desenvolvemento:

	SUPERFICIE TOTAL
Polígono Industrial de Botos	20,50 Ha
Polígono Industrial Lalín 2000	90,36 Ha
Iberiaglass	49,25 Ha
Catasós	61,22 Ha

Táboa 8: Usos industriais (Fonte: PXOM Lalín)

➤ USOS DOTACIONAIS E SISTEMAS XERAIS:

Están incluídos tanto os equipamentos como os espazos libres públicos. No seguinte plano móstranse os sistemas xerais e dotacións definidas no PXOM vixente:



Imaxe 34. Núcleo urbano. Dotacións e sistema xerais (Fonte: PXOM Lalín)

As dotacións significativas concéntranse no núcleo urbano, reforzando a centralidade do mesmo.

En canto as actuacións propostas no propio Plan e nalgún caso executadas na actualidade correspóndense con:

Estación de autobuses (SG-EQ.1), localizada na avenida da estación.

Polideportivo/ pavillón municipal executado no entorno da área escolar e clasificado como SG-EQ.2 no PXOM.

Cemiterio municipal, localizado no lugar de Filgueiroa (Donramiro), e cuxa ampliación se define na modificación Nº13 do PXOM. Na actualidade a Modificación Puntual Nº13 está en fase de expropiación e ocupación dos terreos e de redacción do proxecto.

Prevese a localización de novas instalacións e ampliación do recinto feiral (SG-EQ.4), en terreos de solo rústico de común desenvolro en Bergazos con acceso dende a estrada N-525.

Ampliación da área Escolar (SG-EQ.5), no entorno do C.E.I.P Xesús Golmar e o I.E.S. Ramón M. Aller ao noroeste do núcleo urbano entre as rúas do Parque e Memorias Dun Neno Labrego.

Creación dun Centro Administrativo (SG-EQ.6) para dependencias municipais do concello, xulgados e da Xunta, asignado ao Plan Parcial SUE-1, definido con anterioridade.

Creación dun Centro Deportivo (Lalín Arena) tal e como se definiu no Plan Parcial SUE-3.

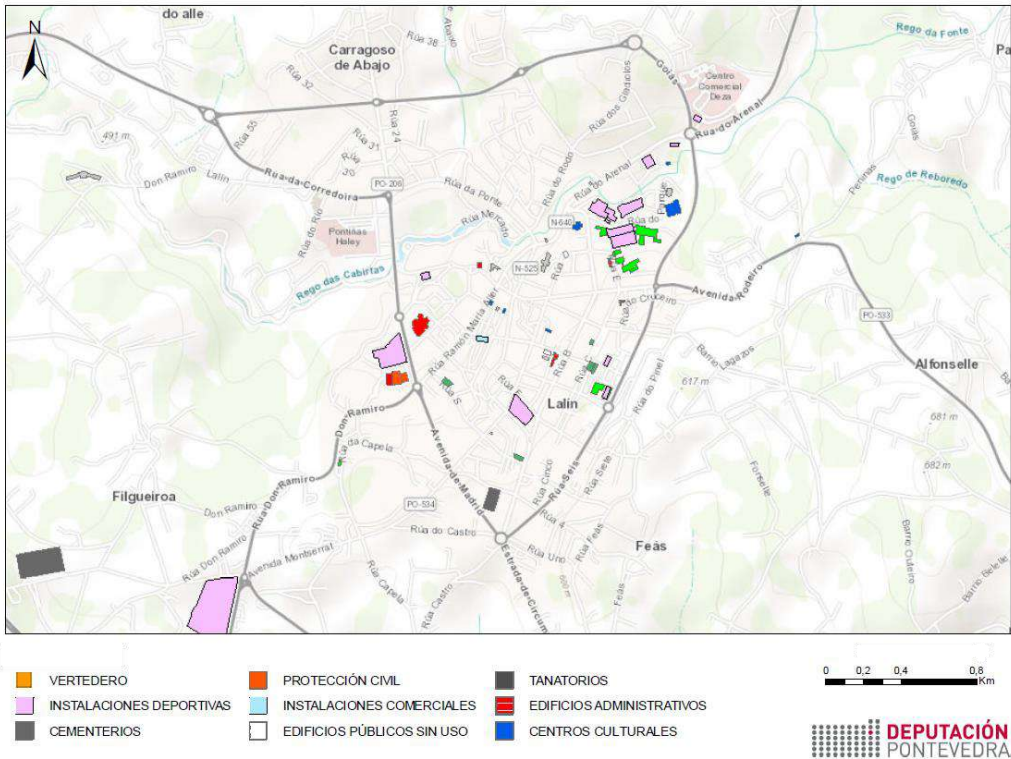
Terreos para equipamento comunitario (SG-EQ.7), localizados ao sur do núcleo urbano na Avenida de Ourense.

Ampliación do Parque Deportivo de Lalín, Manuel Anxo Cortizo situado na Avenida dos Olmos (SG-EQ.8), que segundo a última modificación do PXOM conserva a clasificación como solo rústico limitando o seu desenvolvemento respecto ao Plan Xeral.

Ampliación de usos permitidos no equipamento Praza de abastos (entre as rúas Molineras e Rosalía de Castro), incluída na modificación Nº14 do PXOM.

Implantación dun centro asistencial de terceira idade de carácter público ou privado, localizado nun entorno natural fora do núcleo urbano, pero nas súas proximidades definido na modificación puntual do PXOM para equipamento asistencial destinado a centro da 3ª idade

A continuación móstranse os principais equipamentos do núcleo urbano de Lalín obtidas a través sa Enquisa de infraestruturas e equipamentos locais (EIEL) publicada pola Deputación de Pontevedra.



Imaxe 35. Núcleo urbano. Equipamento (Fonte: EIEL Deputación de Pontevedra)

Na última modificación do PXOM, Modificación Nº16, inclúese os sectores de solo urbanizable, anteriormente clasificados como Solo Rústico Común de Desenvolro (SR-D) de uso global dotacional público para a ampliación da área deportiva pública (SUE-D1) e de espazos libres (SUE-EL5).

O primeiro ámbito linda coas instalacións municipais do recinto deportivo “Lalín Arena” e conta cunha superficie de 5,156 Ha e o segundo localízase no extremo noroccidental do núcleo entre as estradas N-640, a Ronda Leste e a Avenida de Rodeiro cunha superficie de 18,168 Ha.

➤ Usos terciarios:

O Plan Xeral define actuacións específicas para este uso, establecendo áreas concretas en solo urbano reguladas a través dunha ordenanza particular e situadas na Rúa da Corredoira, na saída cara Santiago de Compostela, así como os usos terciarios previstos nos desenvolros urbanizables. Salvo estas actuacións localizadas, búscase continuar co proceso de terciación do núcleo urbano en xeral e da súa área de influencia.

Establecese en áreas de solo rústico de común desenvolro a previsión dun novo sistema xeral para equipamento comercial e administrativo (Recinto Feiral, SG-EQ.9) en Berganzos xunto á N-525, entre o núcleo urbano e o polígono industrial Lalín 2000, que segundo a última modificación do PXOM conserva a clasificación como solo rústico limitando o seu desenvolvemento respecto ao Plan Xeral.

Existe ademais unha zona comercial localizada ao nordeste do núcleo urbano, entre as rúas e definida no plan parcial Areal 1. Centro Comercial a instancia de EROESMER IBÉRICA SA.

NÚCLEOS URBANOS. SOLO CALIFICADO COMO TERCARIO	
Plan Xeral de Ordenación Municipal	
TOTAL EN SOLO URBANO	12.390 m²
SUE-1	6.345 m²c
SUE-2	2.123 m²c
SUE-3	7.377 m²c
SUE-4	10.474 m²c
TOTAL EN SOLO URBANIZABLE	(*)
TOTAL (EXCLUÍDOS SG.-EQ-4 E SG.-EQ-4)	38.704 m²

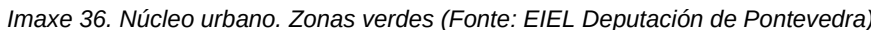
(*) Corresponden con posibles usos terciarios exentos e outros usos compatibles co residencial cunha superficie máxima de 26.319 m2.

Táboa 9: Solo cualificado como terciario (Fonte: PXOM Lalín)

Na última modificación do PXOM (Modificación Nº16), inclúese o sector de solo urbanizable (SUE-T1), clasificado anteriormente como Solo Rústico Común de Desenvolro (SR-D) de uso global terciario, cunha edificabilidade bruta de 0,60 m²/m², localizado entre o centro comercial Deza e a estrada N-640 cunha superficie de 1,242 Ha.

No documento Planos recóllese os diferentes usos existentes e recollidos no planeamento do núcleo urbano de Lalín e do seu entorno.

Segundo a Enquisa de Infraestruturas e Equipamentos Locais (EIEL) publicada pola Deputación de Pontevedra as principais zonas verdes do núcleo urbano de Lalín quedan recollidas a continuación:



Respecto á superficie destinada a espazos verdes e de esparcemento acondicionadas no núcleo urbano de Lalín, ascende a 26,80 ha, que si se reparten entre os 10.846 habitantes do casco urbano, sitúa o ratio en 24,8 metros cadrados por habitante. Os datos de Lalín duplican á cidades como Lugo (15) ou Vigo (10) e sitúana por diante de municipios cos mellores datos de Galicia como Santiago e Pontevedra que está entono aos 24 metros.

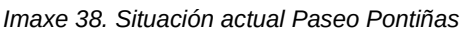
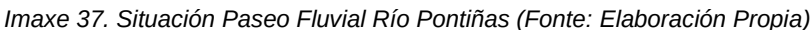
O Paseo do Pontiñas configura un paseo lineal que bordea o regato do mesmo nome xerando un área de esparcemento e lecer para o conxunto dos veciños. Estendese dende o Auditorio Municipal, no casco urbano, ata O Espiño ou viceversa.

Executouse en dúas fases separadas pola vella circunvalación e con tratamentos diferenciados.

A máis próxima ao casco, cunha natureza máis urbana, mentres a segunda levouse a cabo cunha intervención máis sinxela e de maior integración paisaxística de masas de arboredo existentes en Donramiro.

Sirve de eixo lonxitudinal ao carón do que se localizan outras áreas de zonas verdes e de equipamentos, como o Parque do Auditorio ou o Xardín Botánico. A súa presenza ten gran calado entre os veciños que o usan como zoa de paseo por motivos de saúde ou ocio e pode recorrerse tanto a pé como en bicicleta o dispor de carrís diferenciados para cada unha das actividades.

Está vinculado aos desenrols previstos na programación do Plan Xeral SUE-1, SUE-2, SUE-3 e PERI Barrio de Abaixo.



Parque do Auditorio

Situado no entorno do auditorio municipal pódense contemplar varias esculturas relacionadas coa música. Destaca a que representa unha orquestra na que os músicos son diferentes tipos de árbores e arbustos.

Nas inmediacións, localízase un parque infantil, unha pista para monopatíns, e un pequeno circuíto de condución segura, o que o converte nun lugar moi transitado. Dispón dun estanque, o lago do Pontiñas, que se pode bordear, comezando aquí o Paseo do Pontiñas definido anteriormente.



Imaxe 39. Situación actual e localización Parque do Auditorio

Carballeira do Rodo:

Localizado ao norte do núcleo urbano de Lalín, entre as rúas García Sánchez e do Rodo, constitúe un espazo verde formado por carballos e castiñeiros. Dispón de varias áreas de ocio, un parque infantil, un parque biosaudable e un merendeiro.

Na zona máis próxima á Rolda Norte dispóñense unha serie de esculturas en pedra creadas polo escultor César Portela, na que destaca a “mesa parroquial” con forma elíptica e rodeada dun banco de pedra.



Imaxe 40. Situación actual e localización Carballeira do Rodo

Outra das esculturas que encontramos na Carballeira do Rodo é a coñecida como "A Fonte", onde podemos ver unha figura feminina de bronce apoiada nunha tarima cúbica centrada nun pequeno estanque bordeado por un banco de pedra, ou o Pavillón da Auga, composto por un cubo de pedra rodeado por catro esculturas de formas fantásticas.

Parque casa da xuventude:

Localizado nun punto estratéxico do núcleo urbano de Lalín, próximo a centros educativos, instalacións deportivas e lúdicas como o pavillón dos deportes ou a propia casa da xuventude de Lalín, trátase dun espazo público moi utilizado onde é habitual que se desenvolvan actividades lúdicas incluídas en campamentos urbanos ou escolas de verán. Recentemente realizáronse varias actuacións neste ámbito co fin de convertelo nun reclamo como espazo de lecer.



Imaxe 41. Situación actual e localización Parque casa da xuventude

Parque de Loriga:

Situado no centro da vila está presidido pola estatua que rende homenaxe a Xoaquín Loriga e lle dá nome ao mesmo. Acolle un campo de petanca e aparellos biosaudables para facer ximnasia.

É importante destacar a humanización realizada na rúa Matemático Rodríguez, fronte o citado parque poñendo en valor un dos puntos neuráxicos da localidade mellorando as condicións de accesibilidade e seguridade da zona.



Imaxe 42. Situación actual e localización Parque de Loriga

Praza da Igrexa - Praza da Vila:

Situadas ao carón da parroquia da Nosa Señora das Dores de Lalín, no centro do núcleo urbano de Lalín, atópanse as Prazas da Vila e da Igrexa formadas constituídas por zonas axardinadas, un parque infantil, un estanque circular dobre onde se sitúa a figura do astrónomo Ramón Aller Ulloa ou a escultura de homenaxe a un labrego.



Imaxe 43. Situación actual e localización Praza da Igrexa

Praza de Galicia:

Situada no centro administrativo da vila, trátase dunha zona axardinada que rodea o edificio do Concello. Coas últimas actuacións realizadas, dotouse a praza dunha nova zona de axardinamento central de maior extensión con novas plantacións de árbores, un paso central e melloras na iluminación. O obxectivo é conseguir un espazo público agradábel e humanizado que o converta nun lugar de encontro e de ocio para os veciños.

Recentemente finalizou a 3ª fase da humanización da Praza de Galicia.



Imaxe 44. Situación actual e localización Praza de Galicia

Ademais dos parques citados anteriormente, existen diversos espazos libres como prazas ou xardíns, recollidos no PXOM, e nalgún caso a desenvolver tanto no solo urbano, urbanizable ou rústico da vila. Un exemplo é o parque recreativo Monte da Pena (SG-EL.5 do PXOM), situado nas proximidades do auditorio da vila e delimitado pola Rolda Leste, así como polo sector SUE-4.

Afecta a unha superficie de 182.000 m² de terreos en solo rústico de común desenrolo, que se pretende acondicionar para crear un novo espazo de lecer con sendas e accesos axeitados sen alterar a natureza do mesmo

Asimesmo, dentro da estratexia (EDUSI) LalinSsuma21 redactada polo concello de Lalín, propuxéronse unha serie de liñas de actuación entre as que se encontra “Lalín Cinto Verde.LA06”, cos seguintes obxectivos:

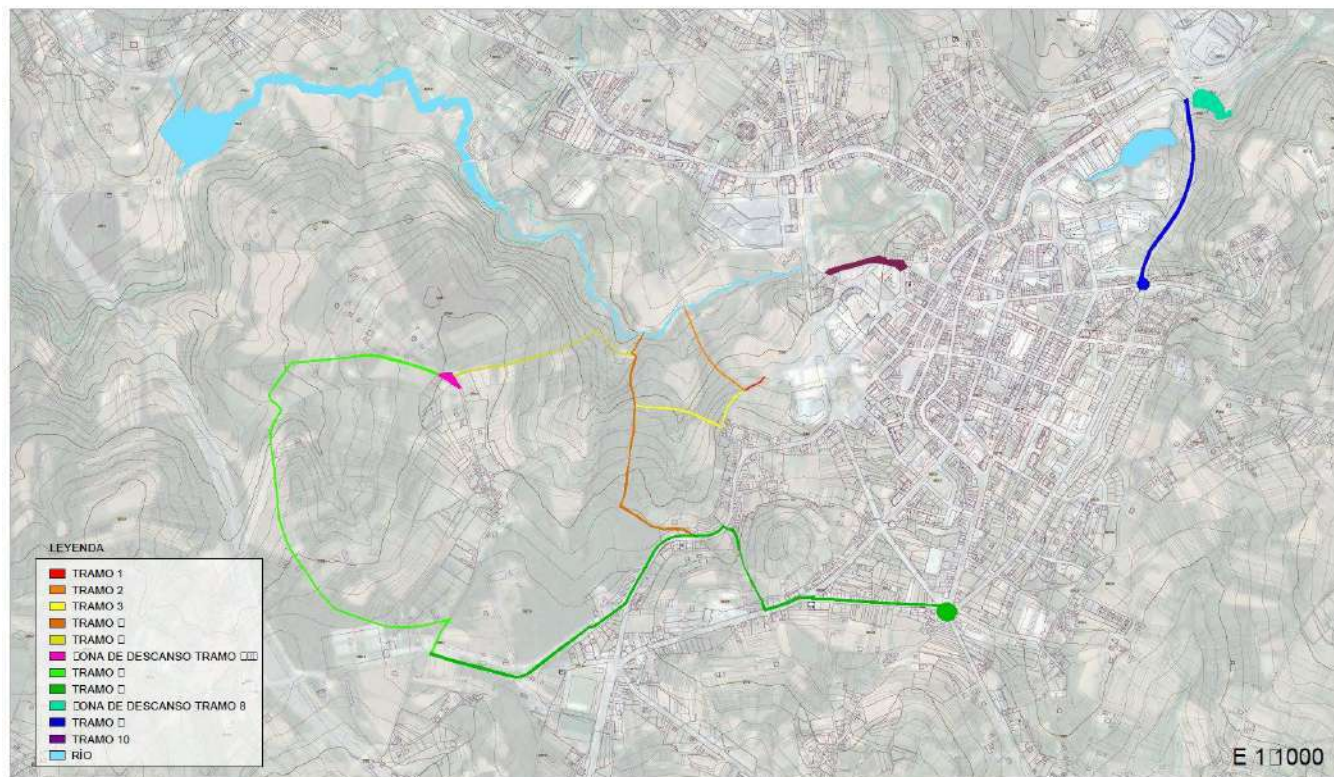
- Mellorar a interconexión urbana e periurbana usando como eixo o Paseo do Pontiñas, principal zona verde de Lalín
- Facilitar unha mobilidade multimodal e sostible na área urbana abarcando os puntos neuráxicos da cidade
- Promover unha mobilidade saudable para os cidadáns ao tempo que se evitan desprazamentos innecesarios en coche.

A actuación física consistirá na adecuación dos camiños públicos existentes. Óptase por unha plataforma multimodal peonil e ciclista baseada en sendas e, naquelas vías que compartan espazos co coche, optarase por mellorar a seguridade do peón ou ciclista. Todo o cinto verde estará homoxeneamente sinalizado e dotarase de elementos simples e sostibles de descanso e iluminación.

Para iso dividiuse o cinto verde en 12 tramos que se recollen a continuación:

- Tramo 01. Lalín Arena
- Tramo 02. Camiño do Muiño
- Tramo 03. Camiño da Costa
- Tramo 04. Filgueiroa
- Tramo 05. Carballeira da Crespa
- Tramo 06. Cemiterio da Romea
- Tramo 07. Rúa da Romea-Avenida do Empalme-Donramiro-Avenida Montserrat-Rúa do Castro
- Tramo 08. Monte da Pena
- Tramo 09. Rolda Este
- Tramo 10. Rúa do Regueiriño
- Tramo 11. Zona de descanso
- Tramo 12. Sinalización do Paseo Pontiñas

O Cinto Verde permitirá que edificios públicos como o Lalín Arena, auditorio e os centros educativos teñan unha masa verde cerca e estean conectados á hora de moverse a pé. Crearanse novos itinerarios peonís aproveitando camiños e zonas públicas.



Imaxe 45. Plano de tramos cinto verde (Fonte: Lalín Ssuma 21)

2.2.5. VIARIO URBANO

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

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

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

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

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

Viario local: son as vías que recollen sobre todo un tráfico residencial no casco urbano

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

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

2.2.5.1. Viario de acceso

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

O **viario de acceso** ao núcleo urbano de Lalín está formado principalmente polas seguintes estradas:

- **N-525.** Estrada Nacional que une Santiago de Compostela con Ourense, da acceso ao núcleo de Lalín polo noroeste, converténdose en viario urbano (Rúa da Corredoira e da Ponte), e polo sur conectado ata a Cabreira (parroquia de Catasós). Ademais da servizo ao polígono industrial Lalín 2000 situado entorno ao P.Q. 295 e conecta directamente Lalín con Silleda e Dozón.

A cesión do tramo de nacional N-525 que atravesaba o núcleo urbano de Lalín por parte de Fomento ao Concello, produciuse no ano 2010. Nos accesos ao casco urbano dispón de 2 carrís de circulación (1 para cada sentido) de ancho mínimo 3,5 m e beiravías en ambas marxes e espazo reservado para aparcamento.



Imaxe 46. N-525 antes e despois do núcleo de Lalín (Fonte: Google Street View)

- **N-640.** Estrada Nacional que une Asturias con Galicia, da acceso ao núcleo de Lalín polo noreste, converténdose en viario urbano (Rúa do Areal).

Nos accesos ao casco urbano dispón de 2 carrís de circulación (1 para cada sentido) de ancho mínimo 3,5 m e beiravías en ambas marxes.



Imaxe 47. Acceso a Lalín a través da N-640 (Fonte: Google Street View)

- **Circunvalación exterior.** Tanto no PXOM como nos Planes de Infraestruturas do Ministerio de Fomento contéplase a execución dunha circunvalación exterior da N-640 en Lalín dende a rotonda do polígono (N-525) ata Catasós pasando pola cima de Goiás, aínda que non existe ningún tipo de previsión temporal.

Ademais dentro do programa de inversión do PITVI (2012-2024) contéplase nas actuacións para o transporte por estrada a autovía Pontevedra-Cerdedo-Lalín-Lugo que vertebraría a zona interior de Pontevedra e Lugo pasando por Lalín.

- **PO-206.** Estrada Autonómica que une o núcleo urbano de Lalín con Vila de Cruces, da acceso ao núcleo de Lalín polo norte converténdose en viario urbano (Avenida de Cruces), ata a rotonda coa Avenida de Cuiña. Recolle gran cantidade de tráfico de vehículos procedente dos núcleos situados ao norte da vila. Nos accesos ao casco urbano dispón de 2 carrís de circulación (1 para cada sentido), con ancho de carril de entorno a 3,5m e beiravías de ancho variable en ambas marxes con espazos reservados para o aparcamento.



Imaxe 48. Acceso a Lalín a través da PO-206 (Fonte: Catálogo visual de estradas da Xunta)

- **PO-534.** Estrada Autonómica que une o núcleo urbano de Lalín con Folgoso, da acceso ao núcleo de Lalín polo oeste desembocando na rotonda do Mercado de Gando de Lalín. Atravessa o barrio de Donramiro, onde toma o seu nome. Nos accesos ao casco urbano dispón de 2 carrís de circulación (1 para cada sentido), con ancho de carril entorno a 3,5 e beiravías de ancho variable en ambas marxes con espazos reservado para aparcamento.



Imaxe 49. Acceso a Lalín a través da PO-534 (Fonte: Catálogo visual de estradas da Xunta)

- **PO-533.** Estrada Autonómica que une o núcleo urbano de Lalín con Alto do Faro, da acceso ao núcleo de Lalín polo este converténdose en viario urbano (Rúa Monte Faro). Conecta Rodeiro con Lalín e dá servizo a o tráfico de vehículos procedentes do leste do municipio. Nos accesos ao casco urbano dispón de 2 carrís de circulación (1 para cada sentido), con ancho de carril entorno a 3,5 metros e beiravías en ambas marxes.



Imaxe 50. Acceso a Lalín a través da PO-534 (Fonte: Catálogo visual de estradas da Xunta)

2.2.5.2. Viario periférico

Destacan por unha parte as Avenidas de Madrid e Cuiña, e a Rolda Leste, que conforman o anel circulatorio periférico do núcleo de Lalín.

- **Avenida de Cruces-Avenida Xosé Cuiña-Avenida de Madrid**

Correspóndese coa antiga circunvalación da N-525 ao seu paso por Lalín. Este eixo viario é de dobre sentido de circulación e recolle o tráfico das estradas N-525, PO-534 e PO-206, incluíndo os polígonos de Botos e Lalín 2000, evitando o paso daqueles vehículos que non o precisen polo centro urbano.

Este eixo viario alberga seis glorietas nas principais interseccións, a unha interdistancia de 300-350 metros e que de norte a sur son:

- Intersección Avenida de Cruces-Rolda Leste.
- Intersección Avenida de Cruces-Rúa da Ponte- Avenida de Xosé Cuiña e Rúa da Corredoira.
- Intersección do Regueiriño onde se emprazan os edificios do Concello e Xulgados, así como as instalacións deportivas do "LalínArena" na outra marxe da Avda. de Madrid.
- Intersección Av. Ramón Aller-Don Ramiro
- Intersección Av Montserrat-Av. Madrid-Av Estación.
- Intersección Ronda Rúa do Castro-Av. Madrid - Rolda Leste-Avenida Bos Aires.

Avenida de Cruces discorre de norte a sur dende a intersección coa Rolda Leste ata a seguinte intersección coa Rúa da Corredoira-Rúa da Ponte. Está composta por 1 carril de circulación por sentido de ancho 3,5 metros e aparcamento en liña en ambas marxes cun ancho de entre 2-2,5 metros.



Imaxe 51. Avenida de Cruces (Fonte: Google Street View)

Avenida de Xosé Cuiña discorre de norte a sur dende a intersección coa Rúa da Corredoira-Rúa da Ponte ata a nova rotonda da Montserrat. Distinguimos varios tramos de norte a sur en función da súa sección transversal:

- Tramo 1 (Glorieta Rúa da Corredoira/ Rúa Ponte- Glorieta Regueiriño): Está composto por 1 carril de circulación por sentido, de ancho 3,5 metros, mediana separadora e un carril de incorporación ao centro comercial. Dispón de aparcamento en batería en ambas marxes no tramo inicial e so pola marxe dereita (dirección norte-sur) dende a intersección coa Travesía do Regueiriño ata o centro comercial Pontañas. Carece dunha continuidade no espazo reservado para o tránsito de peóns en ambas marxes, dificultando o acceso a pe ou en bici ó centro comercial.



Imaxe 52. Avenida de Xosé Cuiña, Tramo 1 (Fonte: Google Street View)

- Tramo 2 (Glorieta Regueiriño-Glorieta Don Ramiro): Está composto por 1 carril de circulación en sentido norte-sur de ancho 3,5 metros e mediana separadora. Dende a intersección coa Rúa da Habana dispón dun carril adicional en sentido sur-norte para os vehículos que proceden da citada rúa ademais dun carril de incorporación fronte ao Lalín Arena.

Nesta zona o aparcamento límtase á parte dianteira do Lalín Arena con prazas en batería e á marxe dereita da vía (dirección sur-norte) entre as rúas Habana e Escaldes-Engordany con aparcamentos en liña.



Imaxe 53. Avenida de Xosé Cuiña, Tramo 2 (Fonte: Google Street View)

- Tramo 3 (Glorieta Don Ramiro- Glorieta Montserrat): Está composto por 2 carrís de circulación en sentido norte-sur de ancho 3,5 metros, un carril en sentido contrario de 3,5 metros de ancho e beirarrúas en ambas marxes. Na parte final do tramo de estudo, a sección límtase a un carril para cada sentido de circulación, mediana separadora e beirarrúas en ambas marxes.



Imaxe 54. Avenida de Xosé Cuiña, Tramo 3 (Fonte: Fonte: Google Street View)

A Avenida Xosé Cuiña-Avenida de Madrid está afectada polo Plan Parcial do sector urbanístico SUE-3 “Circunvalación” do PXOM de Lalín que define o sistema xeral viario no SG-V1. Nel defínese o trazado dun carril-bici no marxe este do ámbito do Plan Parcial, ao largo de toda a Avda. de Madrid e da Avda. de Xosé Cuiña, dende o extremo sur (rotonda de Alto de Vales) ata o Parque do Regueiriño, que permite conectar as diferentes áreas dotacionais públicas ata rematar e integrarse no parque.

Asimesmo na estratexia DUSI Lalín Ssuma 21 dentro da Liña de Actuación LA11: Pasarelas verdes de continuidade urbana (enmarcada no obxectivo temático 6), contempla a urbanización e humanización da avenida de Xosé Cuiña mellorando a accesibilidade e a mobilidade na zona. Consiste en transformar Xosé Cuiña nunha avenida urbana humanizada e de calidade, con beirarrúas, carril bici e unha zona verde intermedia que permita aumentar a seguridade.

Avenida de Madrid discorre a continuación da Avenida de Xosé Cuiña dende a glorieta da Avenida Montserrat- Avenida da Estación ata a glorieta que da acceso á Rolda Leste. Está composto por 1 carril en cada sentido de circulación cun ancho de 3,5 metros, mediana separadora e beiravías en ambas marxes.



Imaxe 55. Avenida de Madrid (Fonte: Google Street View)

▪ Rolda Leste –Rolda Norte

Este eixo transcorre ao leste e rodeando o núcleo urbano de Lalín dende a intersección coa Avenida de Xosé Cuiña ata a N-640 coa que conecta no entorno do centro comercial do Deza e de aí ata a conexión coa antiga N-525.

Este eixo viario alberga sete glorietas nas principais interseccións, a unha interdistancia variable de entre 400-600 metros e que de sur a norte son:

- Intersección Rotonda Rúa do Castro-Av. Madrid - Rolda Leste-Avenida Bos Aires.
- Intersección coa Rúa Maruja Gutiérrez no entorno do Colexio Manuel Rivero.
- Intersección coa Avenida de Rodeiro (PO-533).
- Intersección coa Rúa do Areal no entorno do centro comercial do Deza.
- Intersección coa estrada DP-6009.
- Intersección coa Rúa García Sánchez (zona norte).
- Intersección coa estrada PO-206 (Rúa do Rodo).
- Intersección coa antiga N-525.

En este caso, gran parte do tráfico de pesados procedentes da estrada de Lugo discorre por esta circunvalación sen necesidade de acceder o centro urbano de Lalín o que supuxo unha importante mellora circulatoria sobre todo nas horas punta.

A **Rolda Leste** dende a glorieta intersección coa Av de Madrid ata a intersección coa estrada PO-533 dispón de dous carrís de circulación (1 para cada sentido) cun ancho de 3,5 metros e con zonas destinadas a aparcamentos en liña en ambas marxes.

Dende a intersección coa estrada PO-533 ata a glorieta que conecta coa N-640 (centro comercial Deza) a sección cambia a 2 carrís de 3,5 metros de ancho en sentido norte-sur e un carril de 3,5 metros no sentido contrario con zona destinada a aparcamento en liña nesa marxe (2-2,5 metros de ancho).



Imaxe 56. Rolda Leste (Fonte: Google Street View)



No último tramo situado entre as glorietas do centro comercial do Deza e do Rodo a sección cambia a 1 carril de 3,5 metros de ancho en sentido norte-sur con zona destinada a aparcamento en liña (2-2,5 metros de ancho) na súa marxe, e 2 carrís de 3,5 metros de ancho no sentido contrario.



Imaxe 57. Rolda Leste (Fonte: Google Street View)

A **Rolda Norte** dende a glorieta do Rodo ata a glorieta intersección coa rúa García Sánchez conta con dous carrís de circulación en sentido oeste-leste e un carril no sentido contrario (ancho de 3,5 metros). A partir deste punto a sección convértese en 1 carril de 3,5 metros de ancho para cada sentido de circulación e beiravías en ambas marxes.



Imaxe 58. Rolda Leste (Fonte: Google Street View)

Ante a entrada en vigor da recente Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do Solo de Galicia (LSG), surxiu a necesidade de modificar o plan xeral municipal vixente de acordo co establecido no artigo 83 da LSG mediante a proposta da presente Modificación Puntual nº 16, que se fundamenta na conveniencia e interese público da adaptación de determinados aspectos concretos do plan urbanístico en vigor ao novo marco lexislativo e, en particular, a adecuación da clasificación do chan en áreas de Solo Rústico Común de Desenvolvemento (SR-Ds) contempladas no documento urbanístico municipal á establecida pola nova lexislación urbanística (LSG), na que se suprimiu a categoría de Solo Urbanizable Non Delimitado á que conforme á Disposición Transitoria Primeira.

O réxime de aplicación aos municipios con plan non adaptado da agora derogada Lei 9/2002 de Ordenación urbanística e protección do medio rural de Galicia remitíase:

“ d) Al suelo urbanizable de los municipios con plan general adaptado a la Ley 1/1997, del suelo de Galicia, se aplicará lo dispuesto en la presente ley para el suelo urbanizable delimitado, y al resto del suelo urbanizable, apto para urbanizar o rústico apto para el desarrollo urbanístico, se aplicará lo dispuesto en la presente ley para el suelo urbanizable no delimitado..”

O vixente P.X.O.M. de Lalín establece as Normas particulares do Solo Rústico, as condicións particulares do Solo Rústico Común de Desenvolvemento (SR-D); definindo no seu artigo 239 o concepto e ámbito do mesmo:

“1. Constitúen o Solo Rústico Común de Desenvolvemento (SR-D), aqueles terreos do solo rústico común do termo municipal de Lalín que, ao amparo dos artigos 14.d) e 78 da Lei do Solo, considéranse aptos para ser incorporados ao proceso de desenvolvemento urbanístico, a través do procedemento sinalado na lexislación mediante a aprobación de plans parciais, e que se delimitan expresamente nos planos de ordenación deste Plan Xeral co código SR-D.

2. Corresponden con terreos situados na periferia do núcleo urbano de Lalín, situados, no seu maior parte, no norte e leste da vila. A través do desenvolvemento destes sectores de chan rústico común, procúrase a extensión e consolidación da estrutura urbana existente, á vez que fomentar desenvolvementos residenciais de baixas e medias densidades na periferia do núcleo urbano en adecuadas condicións urbanísticas”.

No artigo 240 determina que a incorporación de áreas desta clase de solo ao proceso de desenvolvemento urbanístico realizárase mediante a formulación dun plan parcial , cuxa aprobación determinará a clasificación como solo urbanizable da área afectada.

Conforme á nova lexislación urbanística autonómica, esta norma do P.X.O.M. queda sen efecto, por canto na mesma non se recolle esta categoría do Solo Rústico definida no plan xeral municipal.

Esta situación incide, naquelas áreas de Solo Rústico Común de Desenvolvemento (SR-D) que non foron obxecto de transformación urbanística mediante a aprobación dos correspondentes planes de desenvolvemento.

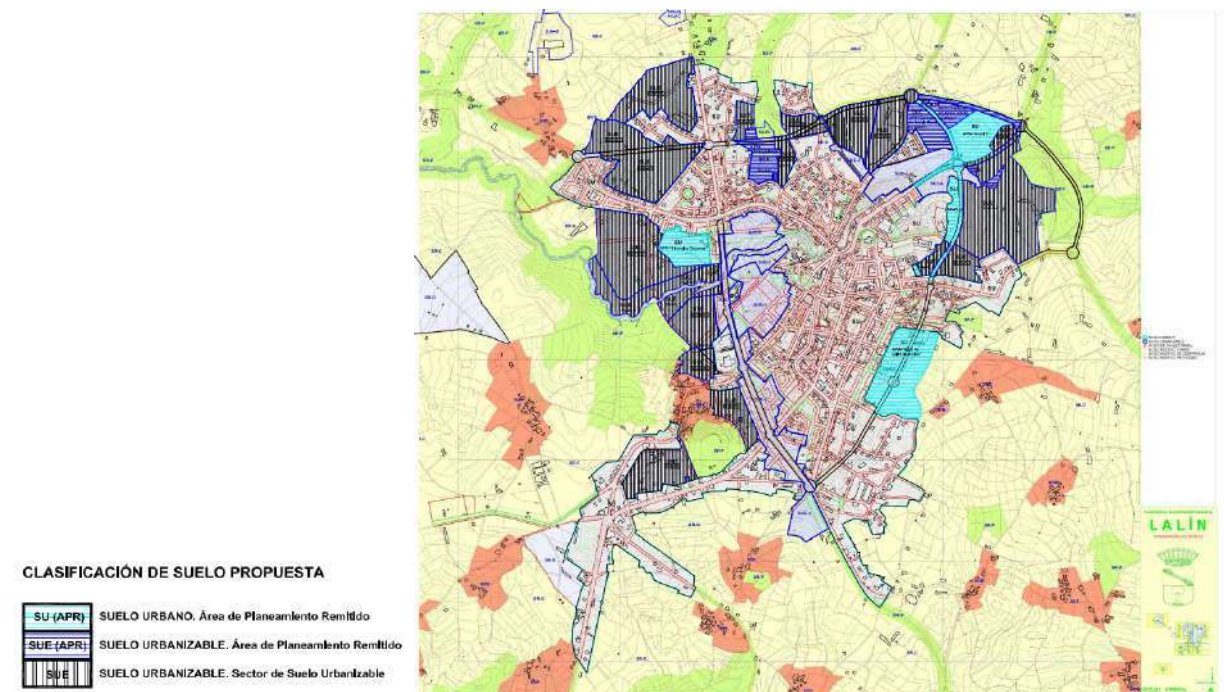
Ao amparo do plan xeral municipal aprobado desenvóléronse diferentes plans de desenvolvemento que supuxeron, en determinados casos, a transformación urbanística de áreas desta clase de solo. Así mesmo, nesta, realizáronse diferentes actuacións urbanísticas para a obtención do chan necesario para a execución de infraestruturas xerais, en particular o sistema xeral viario SG-V2 e SG-V5 (Rolda Este-Norte), e outras dotacións públicas mediante a formulación de expedientes expropiatorios, convenios ou mutuos acordos cos propietarios dos terreos afectados.

Coa citada modificación do PXOM preténdese a reclasificación das áreas de Solo Rústico Común de Desenvolvemento (SR-D), non reclasificadas, como Solo Urbanizable Delimitado e que se consideran necesarias para a consolidación da estrutura urbana existente á vez que se fomenta os desenvolvementos residenciais de baixas e medias densidades na periferia do núcleo urbano.

A modificación proposta establece a delimitación de 13 sectores de solo urbanizable no ámbito do solo actualmente clasificado como Solo Rústico Común de Desenvolvemento (SR-D), dos que 11 son sectores de uso global residencial, 1 de uso dotacional e outro de uso terciario.

Nas Roldas Leste e Norte (SG-V2 e SG-V5) forman parte de varias áreas SRDs con planeamento de desenvolvemento aprobado e varios dos SRDs non reclasificadas e propostas na modificación.

En caso de non realizarse a modificación por canto a consideración destas áreas de solo rústico común de desenvolvemento (SR-D) como chan rústico en aplicación da LSG supoñería unha importante alteración no modelo territorial definido no plan vixente que afectaría directamente a este viario (que se localiza en parte en áreas de solo rústico de común de desenvolvemento).



Imaxe 59. Estado actual áreas SRDs con planeamento de desarrollo aprobado (Fonte: PXOM Lalín)

2.2.5.3. Viario principal

Como **Rede Viaria Principal** do casco urbano de Lalín considéranse as vías que pola súa situación e características acollen os maiores fluxos de entrada e saída no núcleo.

As principais rúas do núcleo, que acollen os maiores fluxos de tráfico son:

- Rúas da Ponte e do Areal ata a Fonte dos Cabalos.
- Rúa Principal e Xoaquín Loriga
- Rúa Matemático Rodríguez-Praza da Torre e Rúa Ramón Aller
- Rúa Monte Faro
- Avenidas Montserrat-Av. da Estación- Avenida Cacharela-Av. Luis González Taboada.
- Avenida Cacharela
- Rúa B- Rúa Melide-Praza da Mariña e Rúa Peatonares

▪ Rúas da Ponte-Areal-Fonte dos Cabalos

A Rúa da Ponte e Areal son prolongacións da nacional N-640 no núcleo urbano de Lalín, polo que a súa titularidade é de Fomento.

A **Rúa da Ponte** é unha das principais entradas á vila dende o oeste conectando coa Rúa Areal (N-640) na intersección coñecida como Fonte dos Cabalos. Conta con 2 carrís cun ancho mínimo de 3,5 metros e dobre sentido de circulación. En ambas marxes presenta espazo destinado a aparcamento tanto en liña como en batería.

Por outro lado a **Rúa Areal**, dá acceso ao casco urbano dende o nordeste e recolle o tráfico procedente da N-640 (Lugo). Esta vía conta cun carril por sentido de circulación, de ancho mínimo 3,5 metros en función dos aparcamentos en superficie.

Dispón de zonas de aparcamento en ambas marxes, en liña nun primeiro tramo e en batería dende a rúa que conecta con Álvaro Cunqueiro ata a Fonte dos Cabalos. Conta ademais cun paso de peóns elevado como medida de calmado do tráfico.

Tanto a Rúa da Ponte como a Areal contan cun importante tráfico de vehículos, que en ocasións circulan por riba da velocidade da rúa o que as converte en unha zona cunha alta concentración de accidentes.

Fonte dos Cabalos: é un dos puntos máis transitados do centro urbano de Lalín onde se xeran problemas de circulación. Trátase dunha intersección que dá acceso ao centro da vila e no que conflúe o tráfico procedente das principais vías de entrada polo norte. É un dos puntos onde se rexistra unha maior siniestralidade, debido fundamentalmente á mala visibilidade e á cantidade de direccións sen unha regulación clara (semáforos).



Imaxe 60. Rúas da Ponte, Areal e Fonte dos Cabalos (Fonte: Google Street View)

▪ Rúas Principal e Xoaquín Loriga

Dende a Fonte dos Cabalos parte a **Rúa Principal** que conta cunha morfoloxía de beirarrúas anchas e plataforma viaria dun so carril de circulación de 3,00 metros de ancho en dirección Norte-Sur. Dispón ademais de aparcamento en liña regulado (zona azul) na marxe dereita da mesma.

Dando continuidade á Rúa Principal atopamos a **Rúa Xoaquín Loriga** que mantén as mesmas características de beirarrúas anchas, un único carril de circulación e aparcamentos en liña regulados na marxe dereita da mesma. Finaliza na Avenida Cacharela-Bos Aires, outra das principais entradas a vila polo sur. Ambas rúas forman parte da zona centro da vila onde o tránsito de peóns e a actividade comercial é maior.



Imaxe 61. Rúas Principal e Xoaquín Loriga (Fonte: Google Street View)

▪ Rúa Matemático Rodríguez-Praza da Torre e Rúa Ramón Aller

Dende a Fonte dos Cabalos parte a rúa Matemático Rodríguez que xunto coa Rúa Ramón Aller forma un dos principais eixos de circulación que atravesa o núcleo urbano de norte a sur en ambas direccións.

Con dobre sentido de circulación a **Rúa Matemático Rodríguez** parte da Fonte dos cabalos cunha sección formada por un carril de circulación en cada sentido de ancho mínimo 3,00 metros e aparcamentos en fila en ambas marxes ata a **Praza da Torre** que mantén os dous carrís de circulación pero formando unha plataforma única con pavimento de granito na que os peóns teñen prioridade fronte ao vehículo privado e onde non hai un espazo reservado para o aparcamento.

Trátase dunha zona moi concorrida onde se levan a cabo numerosas actividades de ocio entorno ao parque e as zonas peonís adxacentes.



Imaxe 62. Rúa Matemático Rodríguez e Praza da Torre (Fonte: Google Street View)

Por último, dando continuidade a este eixo, discorre a **Rúa Ramón Aller** cunha sección entre a Praza da Torre e a intersección coa Rúa Observatorio formada por beirarrúas anchas e dous carrís, un para cada sentido de circulación, sen un espazo destinado a aparcadoiro e con algún paso de peón sobreelevado.

Posteriormente, entre as rúas Observatorio e Molinera mantén os dous carrís de circulación pero con aparcamento en liña na marxe dereita (sentido NO-SE) e finalmente no último tramo ata a rotonda da circunvalación a sección está formada por dous carrís (un para cada sentido da circulación) e aparcamento en liña en ambas marxes.



Imaxe 63. Rúa Ramón Aller (Fonte: Google Street View)

▪ Rúa Monte Faro

A rúa Monte Faro dá acceso ao casco urbano de Lalín dende a intersección coa Rolda Leste a través da estrada PO-533 que definimos con anterioridade.

Nun primeiro tramo dende a glorieta que a conecta coa Rolda Leste ata a intersección coa Rúa B dispón de dous carrís, un para cada sentido de circulación (E-O) sen un espazo destinado a aparcamento.

Nesa intersección, para acceder ao centro é preciso continuar pola Rúa B ou pola Rúa Melide xa que o tramo da Rúa Monte Faro entre a Praza da Igrexa e a Rúa B ten un único carril con sentido de circulación O-E (saída do núcleo) con aparcamento en liña en ambas marxes, beirarrúas estreitas e unha pendente significativa.



Imaxe 64. Rúa Monte Faro (Fonte: Google Street View)

▪ **Avenidas Montserrat - Av. da Estación- Av. Luís González Taboada.**

Outro dos eixos principais de entrada e saída do centro urbano de Lalín atravesando o núcleo é o formado polas Avenidas Montserrat, Estación e Luís González Taboada ao sur da vila.

Neste caso, a Avenida Montserrat conecta os núcleos rurais diseminados de Lalín, Fontao, Padrón ou Figueiroa coa vila.

Tamén cabe sinalar a presenza nesa zona do Estadio Municipal Manuel Anxo Cortizo e do cemiterio municipal de Romea que poden xerar importantes desprazamentos en momentos puntuais.

A **Avenida Montserrat** está composta por dous carrís de circulación de ancho 3,5 metros e aparcamento en liña en ambas marxes ata a glorieta do mesmo nome recentemente executada.

Dende esa intersección parte en dirección ao núcleo a **Avenida da Estación** que mantén o dobre sentido de circulación con carrís de 3,5 metros de ancho e con aparcamentos en liña en ambas marxes. Nesta avenida localízase a estación de autobuses de Lalín e polo tanto o tránsito de buses de entrada e saída nesa zona é significativo.



Imaxe 66. Avenida Montserrat e da Estación (Fonte: Google Street View)

Por último, continuando en dirección norte cara o centro da vila localízase a **Avenida González Taboada** con dobre sentido de circulación (ancho mínimo de 3 metros) e aparcamentos en liña regulados na marxe dereita (dirección norte-sur). Trátase dunha avenida cun importante tránsito de vehículos que conecta coa Praza da Igrexa (quilómetro 0) e cun notable carácter comercial, con beirarrúas anchas sobre todo cara o centro da vila.



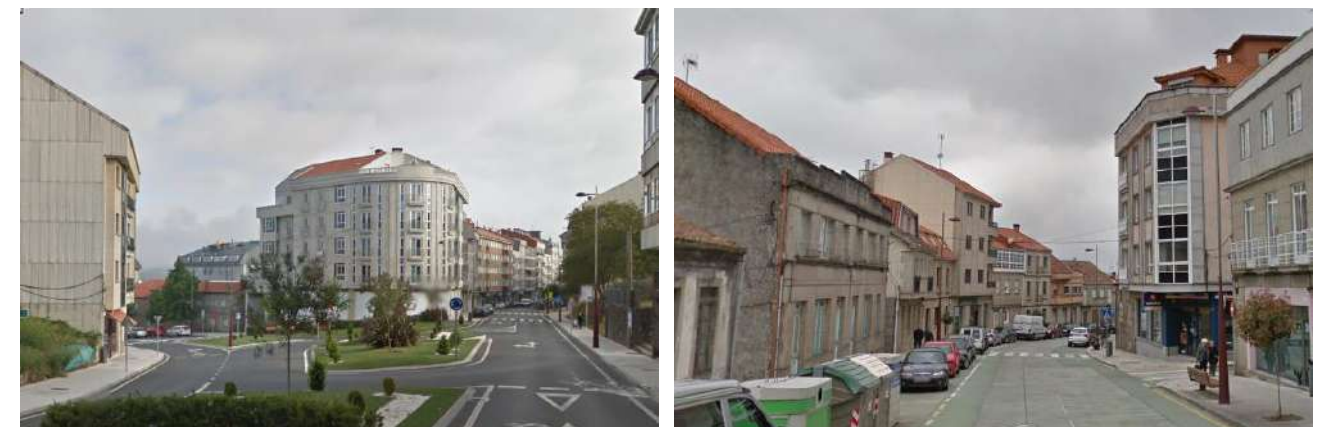
Imaxe 66. Avenida González Taboada (Fonte: Google Street View)

▪ **Avenida Cacharela /Bos Aires**

A Avenida Cacharela/Bos Aires parte da glorieta que une a Ronda Leste coa Avenida de Madrid e recolle o tráfico procedente da N-525 ao sur da vila. Dispón de dobre carril de circulación de 3,5 metros de ancho con espazo reservado para o aparcamento en liña na marxe dereita e en batería na marxe esquerda (sentido S-N).

O longo da súa traxectoria localízase unha intersección coa Rúa B resolta mediante unha glorieta axardinada cun carril de xiro e outro ramal directo que permite a continuidade pola Avenida Bos Aires en dirección de saída do núcleo.

O último tramo da citada avenida ata o seu entronque coa rúa Xoaquín Loriga está composta por un carril de circulación de ancho 3,5 metros para cada sentido da circulación e aparcamento en liña na marxe esquerda (dirección N-S).



Imaxe 67. Avenida Cacharela-Bos Aires (Fonte: Google Street View)

▪ Rúa B- Rúa Melide-Praza da Mariña e Rúa Peatonares

Dende a intersección coa Avenida Chacharela parte outro dos eixos de circulación principais do núcleo, atravesándoo de sur a norte a través das Rúas B- Melide- Praza da Mariña e Peatonares.

A **Rúa B** comeza na intersección coa Avenida Bos Aires con dous carrís de circulación (un para cada sentido) de ancho mínimo 3,00 metros e aparcamentos en liña en ambas marxes, continúa pola **Rúa Melide** mantendo a sección formada por un carril para cada sentido de circulación e aparcamentos en liña en ambas marxes ata a Praza da Mariña. Nesta rúa a velocidade está limitada a 30 km/h e conta con pasos de peóns sobreelevados que nalgúns casos non compren a normativa. Nas interseccións coas Rúas Maruja Gutiérrez e Pintor Laxeiro localízase unha zona con problemas de sinistralidade.

A intersección da **Praza da Mariña** está formada por unha glorieta con dous carrís de xiro e rodeada de aparcamentos en batería. Nela converxen as rúas Melide, D, Memorias Dun Neno Labrego e Peatonares e pola que discorre un importante fluxo de vehículos, debido principalmente á súa proximidade a zona escolar, conservatorio e o pavillón municipal. Correspóndese ademais cunha das interseccións con mais sinistralidade detectada do casco urbano.

Por último, dende a Praza da Mariña parte, en dirección norte, a Rúa Peatonares que conecta coa rúa do Areal analizada con anterioridade. Conta cunha sección composta por dous carrís de circulación (1 para cada sentido) e aparcamento en fila na marxe dereita (onde o colexio Sagrado Corazón), e en batería na oposta.



Imaxe 68. Rúas B, Melide, Praza da Mariña e Penatoares (Fonte: Google Street View)

2.2.5.4. Viario secundario

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

▪ Rúas Molinera-Pintor Laxeiro

No caso da **Rúa Molinera** conecta o centro urbano da vila co centro administrativo (concello e xulgados) da mesma, dando servizo tamén á praza de abastos.



Imaxe 69. Rúa Molinera (Fonte: Google Street View)

Conta con dobre sentido de circulación entre as rúas Xoaquín Loriga e Rosalía de Castro sen espazo destinado ao aparcamento. O seguinte tramo dispón dun único sentido de circulación entre as rúas Rosalía de Casto- Ramón Aller (sentido E-O) e con aparcamento en liña no marxe esquerdo da vía. No último tramo que conecta co centro administrativo da vila retoma o dobre sentido de circulación (2 carrís) con aparcamentos en liña en ambos marxes.

Por outro lado a **Rúa Pintor Laxeiro** conecta o centro urbano (Xoaquín Loriga) coa rúa Nuno Eanes de Cercio onde se localiza actualmente o centro de saúde de Lalín. No primeiro tramo dispón de beirarrúas anchas, un único carril con sentido de circulación O-E, ancho 3,5 metros e aparcamento regulado en liña na marxe dereita da mesma. O segundo tramo mantén un único carril de circulación en dirección O-E pero con beirarrúas máis reducidas e aparcamento en liña en ambos marxes.



Imaxe 70. Rúa Pintor Laxeiro (Fonte: Google Street View)

▪ Rúa Maruja Gutierrez

Conecta a Ronda Leste co centro urbano da vila. Dispón dun primeiro tramo con dobre sentido de circulación onde o colexio Manuel Rivero formado por 2 carrís cun ancho mínimo de 3,5 metros, mediana separadora e aparcamento en liña en ambas marxes.

O segundo tramo (dende a Rúa Nuno Eanes de Cercio ata a Avenida Luis G. Taboada) ten dirección única E-O, cun carril de circulación e aparcamento en liña por ambas marxes. Neste tramo as beirarrúas redúcense en ambas marxes en favor de crear zona de aparcamento.



Imaxe 71. Rúa Maruja Gutiérrez (Fonte: Google Street View)

Outros eixos secundarios que dan servizo a centros atractores de desprazamentos e nos que se xeran intensidades de tráfico significativas son por exemplo as **Rúas da Habana** e **Nuno Eanes de Cercio**, que dan servizo ao centro administrativo e de saúde de Lalín respectivamente, e que en ambos casos dispoñen dun dobre sentido de circulación con espazos reservados para o aparcamento en ambos marxes. Na rúa Nuno Eanes de Cercio é importante sinalar un punto negro no entorno do centro de saúde onde abundan os aparcamentos indebidos sobre todo nas horas punta que presentan unha maior densidade de tráfico.

Outra rúa significativa é **Memorias Dun Neno Labrego** que discorre pola zona escolar, cun único carril de circulación en dirección Praza da Mariña cun ancho superior aos 5 metros. É importante sinalar que nesta rúa permítese o aparcamento na marxe esquerda no sentido de circulación, pero non así na marxe dereita onde se atopan os centros escolares durante o horario escolar.



Imaxe 72. Rúas C e Memories dun Neno Labrego (Fonte: Google Street View e Propias)

2.2.5.5. Viario local

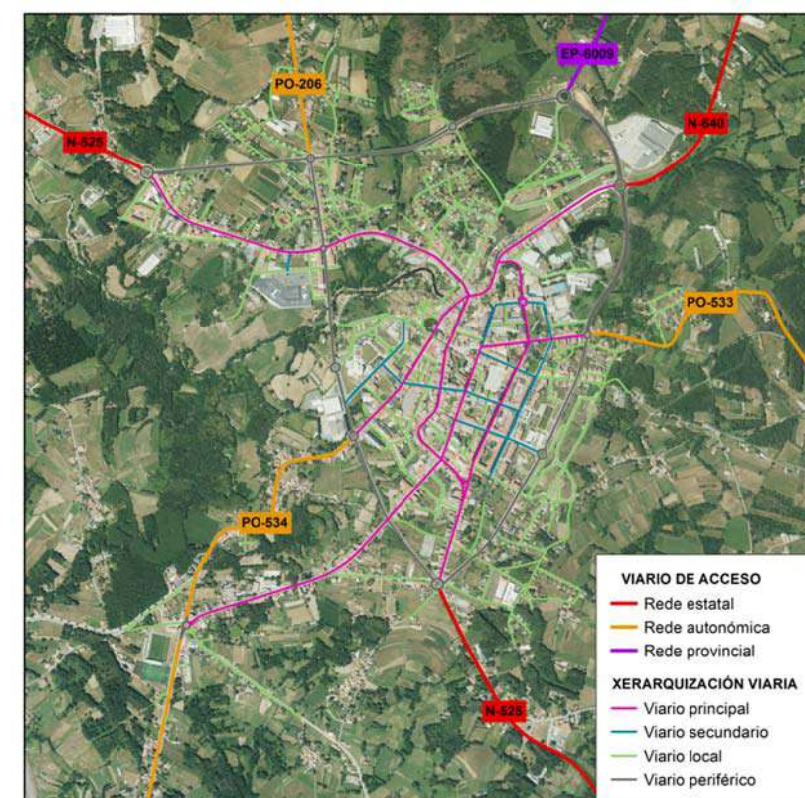
Está formado polo resto de vías nun entorno urbano máis tranquilo con intensidades de tráfico inferiores e un fluxo de peóns pouco significativo.

2.2.5.6. Zonas a 30

As zonas a 30, son áreas urbanas formadas por vías cunha velocidade máxima de circulación de 30 km/h. Caracterízanse por ter un tráfico de destino, que garante o acceso a vivendas, equipamentos, zonas escolares ou actividades comerciais e por presentar elementos de calmado do tráfico como lombos de burro. En Lalín están sinalizada como zona a 30 “Ecovía” a rúa B, o tramo con prioridade peonil na Praza da Torre e a rúa Banda de Música de Lalín que discorre pola zona escolar e do auditorio.



Imaxe 73. Zona a 30 nas rúas do Parque e B (Fonte: Elaboración Propia)



Imaxe 74. Viario Lalín (Fonte: Elaboración Propia)

2.2.6. MOBILIDADE PEONIL E EN BICICLETA

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

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

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

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

A calidade das vías peonís depende directamente das súas características físicas e do mobiliario urbano. A ocupación das beirarrúas por maceteiros, semáforos, marquesiñas, bancos, quioscos, luminarias, árbores,... poden en moitas ocasións obstaculizar o tránsito peonil.

Cando existen barreiras ou falta de accesibilidade provócase unha limitación a parte da poboación, e polo tanto situacións de discriminación directa.

Condicións de accesibilidade nas zonas peatonais

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

AUTONÓMICA

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

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

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

ESTATAL

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

Real Decreto 505/2007, do 20 de Abril, polo que se aproban as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación das persoas con discapacidade para o acceso e utilización dos espazos públicos urbanizados e edificacións – (Que dá cumprimento á disposición final novena da Lei 51/2003-LIONDAU).

Orde VIV/561/2010, do 1 de Febreiro; pola que se desenvolve o documento técnico de condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización dos espazos públicos urbanizados.

2.2.6.1. Principais áreas peonís, de tráfico calmo ou restrinxido

▪ Rúa Colón-Praza da Torre- Praza da Igrexa/Praza da Vila

A Rúa Colón-Praza da Torre e a Praza da Igrexa conforman a principal zona peonil da Vila de Lalín. Localízanse no centro do casco urbano coincidindo co Km 0.

Trátase dunha zona moi concorrida durante todo o ano, tanto polo seu carácter comercial como pola presenza da Parroquia da Nosa Señora das Dores de Lalín. Conta ademais cun parque infantil, zonas axardinadas e un espazo dedicado á celebración de diversos eventos culturais e mercados, o que a converte en unha zona de esparcemento e lecer no centro.

En xeneral as condicións de accesibilidade son óptimas, con pavimentos ao mesmo nivel, ramplas de acceso ou mobiliario urbano fora do espazo peonil, aínda que a iluminación en xeral da zona é deficiente, tal e como nolo trasladaron diversas asociacións do concello.

Tanto os servizos de mantemento como de emerxencia poden acceder á praza e a rúa Colón a través das rúas Xoaquín Loriga ou Luís González Taboada sen problema.



Imaxe 75. Áreas peonís Rúa Colón e Praza da Igrexa (Fonte: Google Street View e Propias)

Cabe destacar o paso do camiño de inverno pola zona, que atravesa o centro urbano por O Regueiriño- Rúa Colón-Praza da Igrexa- Rúa da Calzada e Rúa Garda Civil o que o converte nun itinerario peonil a ter en conta, máis cando o número de peregrinos que o recorren aumentou notablemente os últimos anos.

Por outro lado, no entorno da praza da Igrexa atopamos un espazo en total estado de abandono pese a atoparse en pleno centro urbano, a rúa X, cuxos terreos se asentán nun área de reparto pendente de desenvolvemento.

▪ Praza interior Europa

Situada entre as rúas da Calzada e Pintor Laxeiro sobre o aparcamento Aldea Grande. Trátase dun espazo dedicado principalmente ao ocio e á estancia permanente. Dispón dunha pista deportiva e un parque infantil o que a converte nun lugar moi frecuentado sobre todo por nenos e xoves, máis tendo en conta que o principal parque do centro urbano sito na Praza da Igrexa está en ocasións moi masificado.

Dende as rúas que a rodean (Calzada, B, Pintor Laxeiro ou Luis G. Taboada) é posible o acceso á mesma aos servizos de emerxencia e públicos, entorno aos que se prohíbe o aparcamento.



Imaxe 76. Áreas peonil Praza de Europa (Fonte: Google Street View e Propias)

Dende o punto de vista da accesibilidade, a praza está proxectada adecuadamente, conta cun pavimento sen desniveis e ramplas de acceso, e as zonas dedicadas a pista deportiva ou parque infantil, están limitadas de forma apropiada.

▪ Rúa Matemático Rodríguez

O tramo da rúa Matemático Rodríguez que discorre entre as rúas Colón e Castelao, recentemente humanizado, está composto por unha plataforma única (ao mesmo nivel da Praza da Torre e o Parque de Loriga) dando continuidade á zona e con prioridade para a circulación de peóns fronte os vehículos.

Ten dobre sentido de circulación, sen espazos destinados ao aparcamento e está dotada de dous pasos de peóns elevados no inicio e fin do tramo así como a correcta sinalización de zona de prioridade peonil. Trátase dun espazo de esparcemento onde se desenvolven diversas actividades, e na que en momentos puntuais se corta ao tráfico sinalizando os desvíos polas rúas adxacentes.



Imaxe 77. Rúa Matemático Rodríguez (Fonte: Google Street View e Propias)

▪ Rúas Principal e Xoaquín Loriga

En este caso, ambas rúas funcionan como peonís durante a fin de semana, restrinxindo o tráfico a residentes, taxis e servizos de emerxencia.

Dentro da estratexia Lalín Ssuma 21 do Plan Dusi, está proxectada a humanización de ambas rúas creando unha plataforma única na que se manterá a circulación pero onde os peóns terán prioridade fronte aos vehículos. A renovación deste espazo contempla maiores zonas verdes conseguindo un espazo perfectamente adaptado á accesibilidade e con dous aparcamentos a menos de cinco minutos en calquera situación.

Aínda que se trata de dotar esta zona dunha plataforma única, situada ao mesmo nivel, no tramo que vai dende a fonte dos cabalos ao cruce coa rúa Pintor Laxeiro, ambas rúas serán peonís en fins de semana e momentos puntuais, o resto do tempo permitirase a circulación de vehículos.

▪ Rúa Rosalía de Castro

Ao igual que o caso anterior a rúa Rosalía de Castro é peonil durante o fin de semana no tramo que transcorre paralelo ao Campo da Feira entre a rúa Molinera coa rúa T permitindo o acceso a residentes. Trátase dunha vía de dobre sentido de circulación con beirarrúas anchas e árbores en ambas marxes.

Esta iniciativa busca revitalizar a zona tanto económica como socialmente, xa que a Rosalía de Castro é unha das rúas máis concorridas da vila e cunha maior concentración hostaleira e comercial, destacando, neste aspecto, a praza de abastos, cuxo funcionamento se pretende estimular. Así, o fin último é contribuír a que a cidadanía poida gozar durante dun bulevar no que o ocio sexa posible e seguro.



Imaxe 78. Rúa Rosalía de Castro (Fonte: Google Street View e Propias)

▪ Rúa B

Tal e como vimos antes a rúa B que discorre de sur a norte dende a intersección coa Avenida Bos Aires ata a Rúa Monte Faro, está delimitada como Ecovía.

Está prohibido circular a unha velocidade superior a 30 km/h instalándose ao longo da mesma catro lombos de burro para reducir a velocidade.

A rúa conta con media dúcia de isletas axardinadas, xunto con bancos e papeleiras reducindo o espazo de aparcamento dotándoas dun bordo e unha varanda perimetral para evitar a invasión por parte dos vehículos de eses espazos.

Nesta rúa é preciso sinalar a existencia de pasos irregulares (lombos de burro), que non cumpren a normativa, e sobre os que será preciso actuar.

2.2.6.2. Itinerarios peonís

Camiñar debería ser a principal forma de desprazamento pola vila de Lalín. En calquera viaxe sempre se camiña algún traxecto, ben para ir a buscar o vehículo aparcado sexa coche ou bicicleta, ben para chegar hasta a parada do Autobús. Pero iso no quere dicir que o espazo dominante sexa o dedicado ao peón. En liñas xerais concédeselle máis espazo ao vehículo que aos que camiñan.

En liñas xerais o estado das beirarrúas nos principais itinerarios peonís da vila é bo, aínda que existen zonas e rúas nas que o ancho das mesmas, a existencia de mobiliario urbano ou o seu deterioro dificultan a accesibilidade e a mobilidade peonil.

Nos últimos anos dende o concello estanse levando a cabo diversas actuacións de mellora e acondicionamento de beirarrúas, así como da mellora da continuidade e da seguridade peonil, coa execución de pasos de peóns elevados ou a colocación de bolardos nos puntos máis problemáticos.

Así, o común na vila de Lalín, son as beirarrúas con aquel espazo cualificado de normal e, en menor medida, ancho.

Nas principais rúas que conforman o centro urbano, como as rúas Principal e Xoaquín Loriga contan con beirarrúas en ambos marxes cunha sección suficiente (ata 4,55 metros), sendo de notar que

está en relación cun sentido único do tráfico e cunha presenza densa e regular de elementos de mobiliario urbano e humanización como logo de comentará.

No eixo formado polas rúas de Melide e B, pásase dun ancho de 1,95 a un de 2,05. Mentres que no eixe Rúa D-Avenida de Luís González Taboada, segundo treitos e beiras hai valores desde e 2,90 m. a 3,27 m., chegándose nalgún punto singular a 4,20 m.

Igualmente outras rúas do centro da vila como Matemático Rodríguez, D, Rosalía de Castro, Pintor Laxeiro (entre rúas Principal e Luís G.Taboada), etc. dispoñen de beirarrúas adecuadas que aseguran unha continuidade peonil con sección axustadas ás necesidades da zona.

Sen embargo, noutras rúas tamén céntricas e nalgúns casos contiguas a importantes centros de atracción de desprazamentos detectáronse deficiencias como ancho insuficiente dos itinerario peonís para a intensidade de tránsito peonil que presenta ou limitando o paso de persoas con mobilidade reducida. É o caso das rúas Molinera (1,57 metros en unha das marxes), Manuel Rivero (con apenas 1 metros), Monte Faro, Maruja Gutiérrez, Penatoares ou Wenceslao Calvo Garra cuxa humanización comezará durante a redacción deste Plan.

Outras deficiencias detectadas son itinerarios nos que non existe unha continuidade, orixinada pola falta de beirarrúas ou pasos de peóns, así como a existencia de elementos do mobiliario urbano ou terrazas ocupando o espazo destinado aos peóns como ocorre na Avenida Bos Aires ou Pintor Laxeiro.

En calquera caso, nos planos do Plan quedan reflexados os itinerarios peonís onde se localizaron deficiencias segundo o tipo.



Imaxe 79. Rúa Molinera e Av. de Bos Aires (Fonte: Elaboración propia)



Imaxe 80. Principais fluxos peonís (Fonte: Elaboración propia)

2.2.6.3. Outros espazos peonís e para bicicleta

Existen tamén outro gran eixo peonil no núcleo de Lalín que transcorre ao longo das dúas marxes do río Pontiñas, que compre coa función das vías peonís, aínda que orientadas a actividades de ocio.

O paseo do Pontiñas vai bordeando o río Pontiñas dende o entorno do Auditorio Municipal ata preto do polígono Lalín 2000, cun percorrido aproximado de 5 quilómetros. Dispón de carrís diferenciados para recorrela a pé ou en bicicleta, con pouca pendente e accesibles.

Ao longo do percorrido atopámonos con varios muíños, carballeiras, parques, pontes, sendo un lugar moi frecuentado polos veciños de Lalín.

Ademais, dentro da estratexia Lalín Suma 21 proxectouse a execución de sendas peonís verdes e seguras na carballeira do Rodo, Lalín-Xaxán e Lalín-Goiás accesibles a persoas con mobilidade reducida, e que mellorarán o uso lúdico dunhas paraxes singulares e de gran atractivo paisaxístico.

Dispón de paneis ao longo de todo o percorrido que marcan as distancias tanto a pé como polo carril bici entre as zonas de este parque, xunto con outras informacións de interese. Existe ademais sinalización dende os principais puntos de acceso dende o casco urbano.



Imaxe 81. Paseo do Pontiñas (Fonte:Elaboración propia)

Dentro da estratexia Dusi Lalín Ssuma21, inclúese o proxecto do Cinto Verde de Lalín que ten como obxectivo a creación dun corredor verde que una os extremos do paseo do Pontiñas recorrendo o perímetro do casco urbano en dirección NO-O-S-SE creando un corredor verde que aproveitaría camiños xa existentes ou conexións viarias dotadas de zonas de paseo peonil e carril bici.

El recorrido permitirá conectar perimetralmente mediante un sistema de mobilidade sostible os principais edificios públicos de servicios existentes e Concello de Lalín.

Ademais do paseo do Pontiñas, no entorno do campo de fútbol Manuel Anxo Cortizo e do cementerio municipal existe un tramo acondicionado como carril bici na beirarrúa da marxe dereita.



Imaxe 82. Carril bici zona cementerio municipal (Fonte:Elaboración propia)

2.2.6.4. Sistema de préstamo de bicicletas

El concello de Lalín dispoñía dun sistema de aluguer de bicicletas (normais e eléctricas). Dito servizo contaba con 4 puntos de recollida que se localizaban na zona deportiva escolar, na Praza da Torre, na estación de autobuses e no estadio Anxo Cortizo. O servizo deixou de funcionar debido á falta de usuarios, xa que o relevo da vila con importantes pendentes non favorece o uso da bicicleta como medio de transporte habitual.

2.3. ANÁLISE SOCIO-ECONÓMICO E DEMOGRÁFICO

2.3.1. ESTRUCTURA E EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN

O termo municipal de Lalín ten unha poboación total de 20.075, segundo os últimos datos publicados polo INE e correspondentes ao ano 2018, concentrándose un 51% da poboación no núcleo urbano.

En xeral, a tendencia na evolución da poboación do termo municipal nos últimos dez anos foi decrecente, cunha perda de 792 habitantes.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total municipio	20867	21130	21254	21216	21127	20409	20048	20158	20005	20044	20075	20103
Núcleo Lalín	9683	10090	10300	10403	10462	10348	10176	10382	10380	10549	10670	10846

Táboa 10: Evolución da poboación (Fonte: IGE ano 2017)

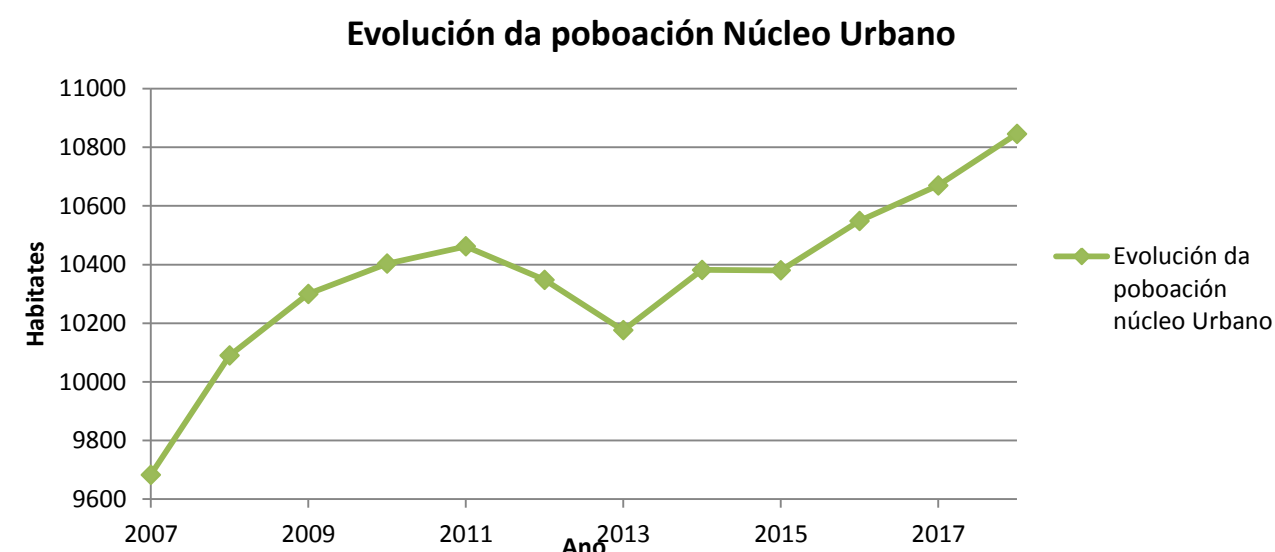


Figura 5. Evolución da poboación no núcleo urbano de Lalín (Datos INE)

Comparando a evolución da taxa neta de Lalín co da provincia de Pontevedra e da comunidade autónoma observamos unha tendencia parella en dous tramos diferenciados:

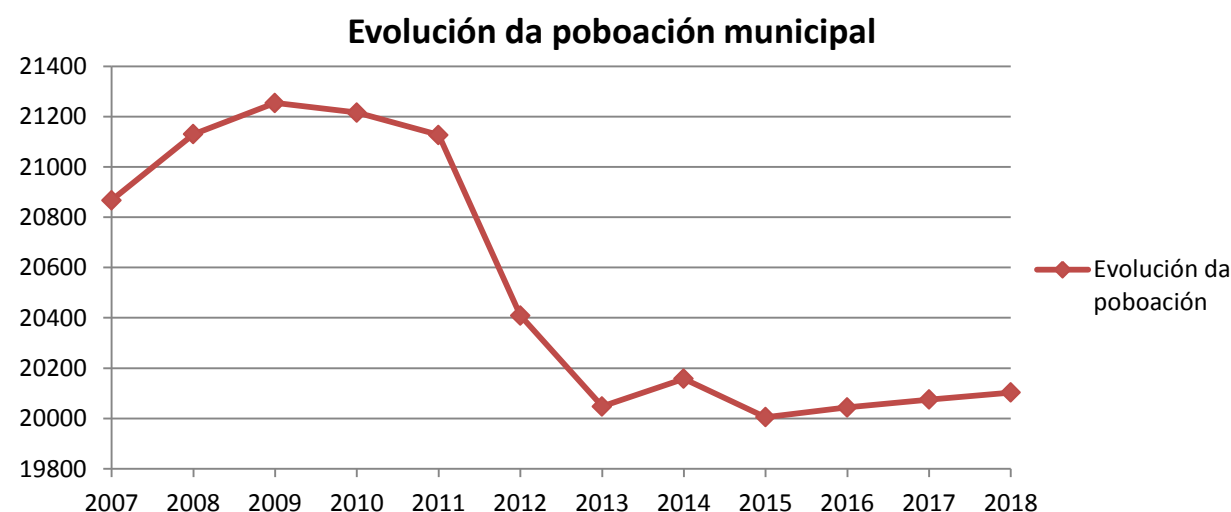


Figura 4. Evolución da poboación no Concello de Lalín (Datos INE)

Observando a evolución do número de habitantes do municipio de Lalín nos últimos dez anos, destaca o descenso sufrido dende o ano 2009, pasando de 21.254 habitantes a 20.075 no ano 2017, o que supón unha diminución dun 5,8% en oito anos.

Si analizamos a evolución da poboación no núcleo urbano de Lalín, obsérvase que a tendencia é crecente ata o ano 2011 no que se produce unha perda significativa de habitantes, tal e como vimos tamén nos casos anteriores, para volver a recuperarse a partir do ano 2015. Esta tendencia está vinculada aos desprazamentos de poboación dende o rural na busca de novas oportunidades laborais.

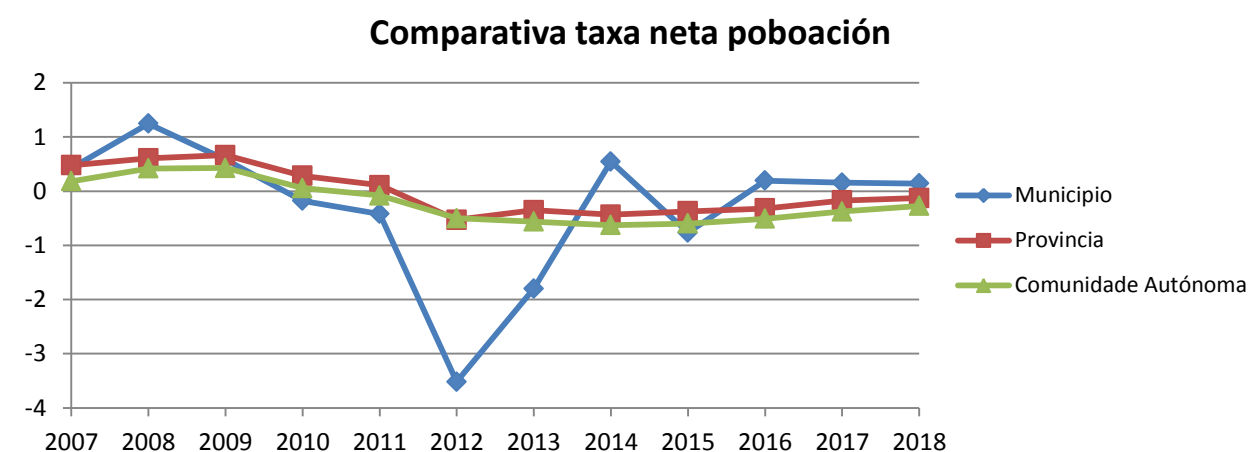


Figura 6. Taxa neta de poboación do municipio de Lalín, da provincia de Pontevedra e da Comunidade Autónoma (Datos INE)

Ata o ano 2010 a taxa de poboación mantense positiva en tódolos casos, debido principalmente á atracción de poboación cara o municipio como cabeceira da Comarca do Deza.

A partir do ano 2010, obsérvase un descenso significativo sobre todo no caso de Lalín, cun descenso superior ao 3% no ano 2012 aínda que nos últimos anos a tendencia é cara a recuperación. Este descenso ven provocado principalmente pola saída de emigrantes en situación de desemprego e polo éxodo de xoves na busca de oportunidades laborais.

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

A taxa bruta de natalidade (número de nacementos cada mil habitantes) de Lalín, últimos datos aportados polo IGE, foi de 6,56 ‰, por debaixo da media autonómica que está no 6,82 ‰ e nacional do 8,41‰.

Por outro lado, se nos fixamos no índice de envellecemento da poboación, que mostra a relación de porcentaxes entre as persoas maiores de 64 anos e as menores de 16, o municipio de Lalín ten un índice de envellecemento do 178,24% (ano 2017), superior ao da comunidade galega 154,77% e ao nacional do 118,26%.

Polo tanto, a problemática existente no municipio de Lalín, ao igual que na maioría dos concellos galegos, é a existencia dunha poboación cada vez máis envellecida e unha taxa de natalidade en descenso que compromete o futuro da comunidade.

Movements de poboación

No que respecta aos movementos migratorios, en Lalín apréciase un comportamento positivo tanto no ámbito da propia provincia como respecto a outras provincias galegas ou do estranxeiro (composto por emigrantes retornados e inmigrantes estranxeiros). En todos os casos a diferenza entre os movementos de inmigración-emigración é positiva.

MOVEMENTOS MIGRATORIOS	EMIGRACIÓNS	INMIGRACIÓNS	SALDO
Mesma provincia	177	197	20
Outra provincia de Galicia	171	172	1
Outra CCAA	110	107	-3
Estranxeiro	42	117	75
TOTAL	500	653	44

Táboa 11: Movementos migratorios Lalín (Fonte: IGE ano 2017)

2.3.2. ACTIVIDADES PRODUCTIVAS E MERCADO DE TRABAJO

A situación estratéxica de Lalín equidistante das principais cidades galegas é fundamental a hora de explicar a evolución e a diversificación das actividades económicas no municipio. Ademais, como cabeceira da comarca do Deza, na vila concéntrase o comercio e servizos (incluíndo os públicos), con tendencia á proximidade pero tamén orientados ao radio comarcal, o que unido as comunicacións e a condición de lugar de paso, poténcianse reciprocamente.

É importante diferenciar o desenvolvemento económico da zona urbana de Lalín, vinculada ao comercio minorista e o desenrolo industrial e empresarial debido á localización dos seus polígonos e por outro lado, a zona rural ligada ao desenvolvemento de actividades relacionadas co sector agropecuario.

O concello dispón dunha economía moi diversificada, cun sector gandeiro altamente tecnificado e competitivo e, por outra parte, unha importante actividade industrial en expansión, baseada principalmente na confección e o téxtil, na industria auxiliar da construción e nas industrias agropecuarias. Este forte desenvolvemento da actividade económica viuse mermado como consecuencia da crise económica nos últimos anos.

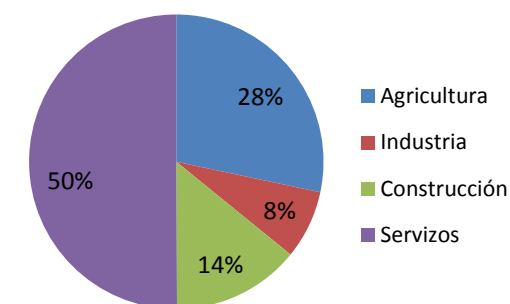


Figura 7. Actividades productivas do concello de Lalín (Elaboración propia)

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

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

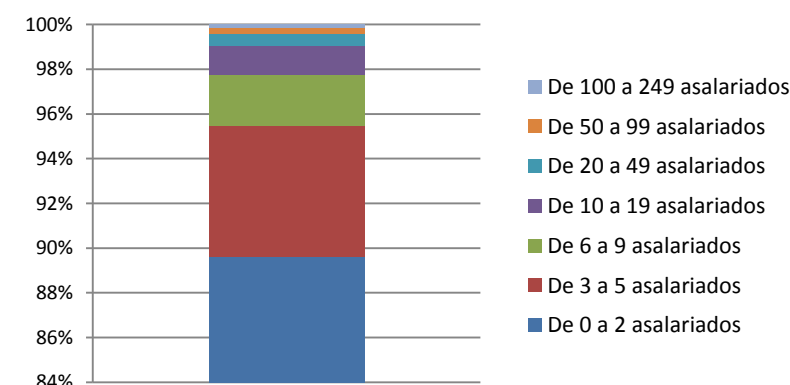


Figura 8. Porcentaxes de empresas por sectores e por número de asalariados en Lalín. (Fonte: Instituto Galego de Estatística)

Tal e como podemos ver, a maior parte das empresas do municipio de Lalín están vinculadas ao sector servizos e ao sector agrícola.

Dende o propio concello búscase a promoción do comercio e a hostalaría local a través do Plan de Acción para o Comercio e a Hostalaría da Vila de Lalín, que inclúe diversas propostas de actuación que fortaleza a imaxe comercial de Lalín, promocióne e profesionalice o comercio local ou fomenta o emprendemento.

Os datos obtidos referendan ademais a importancia da actividade agraria a nivel municipal e axuda a explicar o aumento de empresas sen asalariados debido ao gran número de explotacións de pequeno tamaño atomizadas ao longo das máis de 350 aldeas presentes en todo o ámbito municipal.

Outro sector en auxe é o sector turístico. Apoiándose no seu patrimonio natural e cultural así como no seu potencial gastronómico, Lalín busca converterse nun referente turístico do interior de Galicia. Cabe destacar a Feira do Cocido como o seu maior referente e convertido en evento de interese turístico nacional, presenta un incremento dun 9,5% de prazas hoteleiras na área urbana sobre todo entre os anos 2010 e 2013.

Por outro lado, segundo os datos publicados no INE (Instituto Nacional de Estadística) e polo goberno o paro rexistrado no municipio distribúese por idades e sectores da seguinte maneira:

	TOTAL	MULLERES	HOMES
PARO REXISTRADO POR IDADE			
Total	1.107	713	394
menores 25 anos	48	28	21
outras idades	1058	685	373
PARO REXISTRADO POR SECTORES			
Agricultura	45	16	29
Industria	182	105	77
Construción	103	12	91
Servizos	632	446	186
Sen emprego anterior	145	108	37

Táboa 12: Paro rexistrado por idades e segundo actividade (Fonte: Datos INE)

Nese sentido os últimos datos publicados (Decembro 2018) sobre o paro rexistrado, cífrano en 1.105 persoas, principalmente mulleres, e cunha distribución por orixe sectorial na que destaca o sector servizos e a industria –afectándoas sobre todo a elas- e a construción –aos varóns-. Polo tanto, o sector servizos ten un peso importante na economía lalinense e viuse afectado de maneira notable pola crise económica.

Por outro lado, as afiliacións en alta laboral no último período de 2018 (Setembro) mostra os seguintes datos, onde o sector servizos é o ámbito onde se rexistra un maior número de afiliacións probablemente debido ao auxe comercial e turístico do concello nos últimos anos.

	TOTAL
Total	7.635
Agricultura	982
Industria	1396
Construción	763
Servicios	4489

Táboa 13: Afiliacións en alta laboral por sectores (Fonte: Datos INE)

Nos últimos anos a tendencia é a recuperación do mercado laboral e, por extensión, da actividade económica e social do municipio. Entre xuño de 2015 e xuño de 2018, Lalín situouse como o quinto municipio galego de máis de 20 mil habitantes cunha maior redución porcentual do paro rexistrado. O número de demandantes de emprego nese período experimentou un descenso de 457 persoas, ao pasar de 1.635 a 1.178. En termos porcentuais, supón unha baixada de case un 28 por cento, o que sitúa a Lalín por enriba da media galega, e da maioría dos municipios da mesma categoría.

Os datos son aínda máis significativos se temos en conta as afiliacións á seguridade social, un factor que ilustra de maneira moi precisa a recuperación do mercado laboral. Neste eido, Lalín pasou de ter 6.796 afiliados en xuño de 2015 a 7.368 no mesmo mes do ano 2018. Estamos ante un incremento absoluto de 572 afiliados máis á seguridade social, o que representa un aumento porcentual de máis dun 8,4 por cento e coloca a Lalín dentro dos 10 municipios galegos de máis de 20 mil habitantes cunha maior suba.

Tanto o aumento das afiliacións á seguridade social como o descenso do paro rexistrado continuaron ampliando a súa melloría nos tres últimos meses deste ano no que as cifras son aínda máis positivas, cun número total de parados de 1.107 e se se poñen en relación co incremento da poboación en Lalín.

2.3.3. NIVEL E CARACTERIZACIÓN DA MOTORIZACIÓN

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

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

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

Na actualidade, segundo os últimos datos publicados pola DXT (novembro de 2018) o número de vehículos rexistrados no municipio distribúese da seguinte maneira:

	TOTAL	TURISMOS	CAMIÓNS	FURGONETAS	AUTOBUSES	MOTOS E CICLOMOTORES	TRACTORES INDUST.	OUTROS
Lalín	16.977	12.274	1.394	1.225	50	1.423	170	441

Táboa 14: Parque de vehículos (Datos IGE)

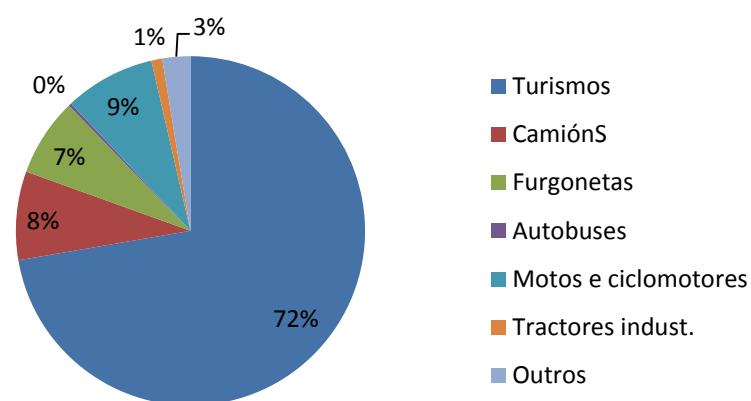


Figura 9. Distribución clases de vehículos (Datos DXT)

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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Turismos	10911	11046	11138	10985	11150	11255	11518	11876	12274
Total vehículos	15231	15416	15549	15365	15604	15725	16038	16460	16977
% turismos/vehículos	71,64	71,65	71,63	71,49	71,46	71,57	71,82	72,15	72,30
Taxa motorización	514	523	546	548	553	563	575	592	611

Táboa 15: Evolución do parque de vehículos de Lalín (Fonte: Datos DXT)

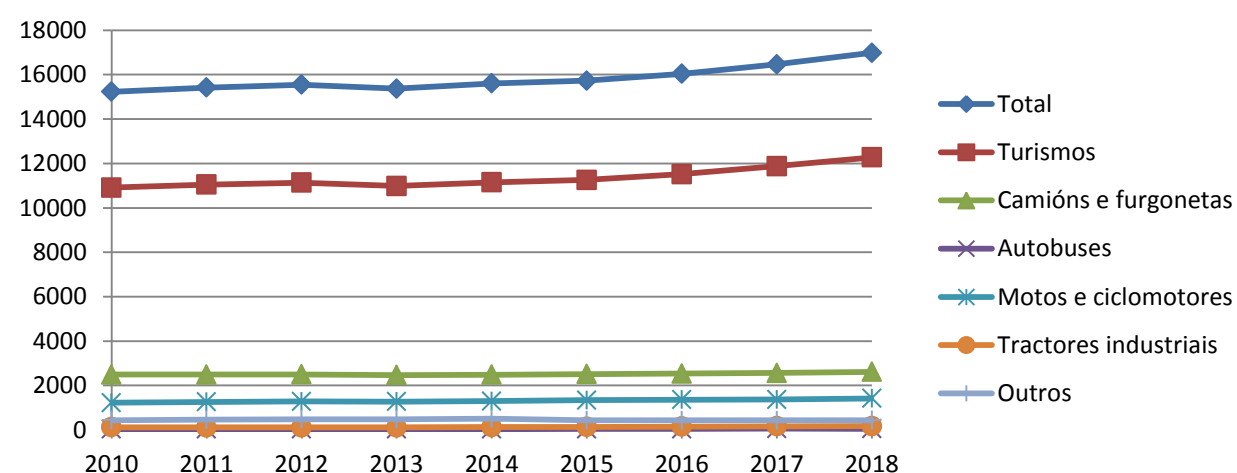


Figura 10. Evolución do parque móbil Lalín (Datos DXT)

Obsérvase unha tendencia crecente na evolución do parque móbil de Lalín dende o ano 2010 ata a actualidade cunha lixeira diminución no ano 2013, estes datos caracterizan a forte dependencia do municipio respecto ao vehículo privado.

2.3.4. CENTROS ATRACTORES E XERADORES DE DESPRAZAMENTOS

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

Os principais centros de atracción de viaxe que se avalían neste Plan de Mobilidade son os centros de traballo que congregan un número importante de traballadores, principalmente polígonos industriais e empresariais; así como dotacións sanitarias, deportivas, educativas, comerciais, culturais e de ocio.

2.3.4.1. Polígonos industriais e centros de traballo

Lalín conta na actualidade con dous polígonos industriais de importancia: Polígonos Industriais de Botos e Lalín 2000, que son os principais centros de atracción de solo industrial.

Nestes polígonos concéntranse a maior parte das empresas destinadas á produción na comarca e dedicadas principalmente aos sectores téxtil, da construción ou da industria agropecuaria polo que gran parte das viaxes por motivo de traballo no municipio teñen a súa orixe/ destino nestes dous puntos.

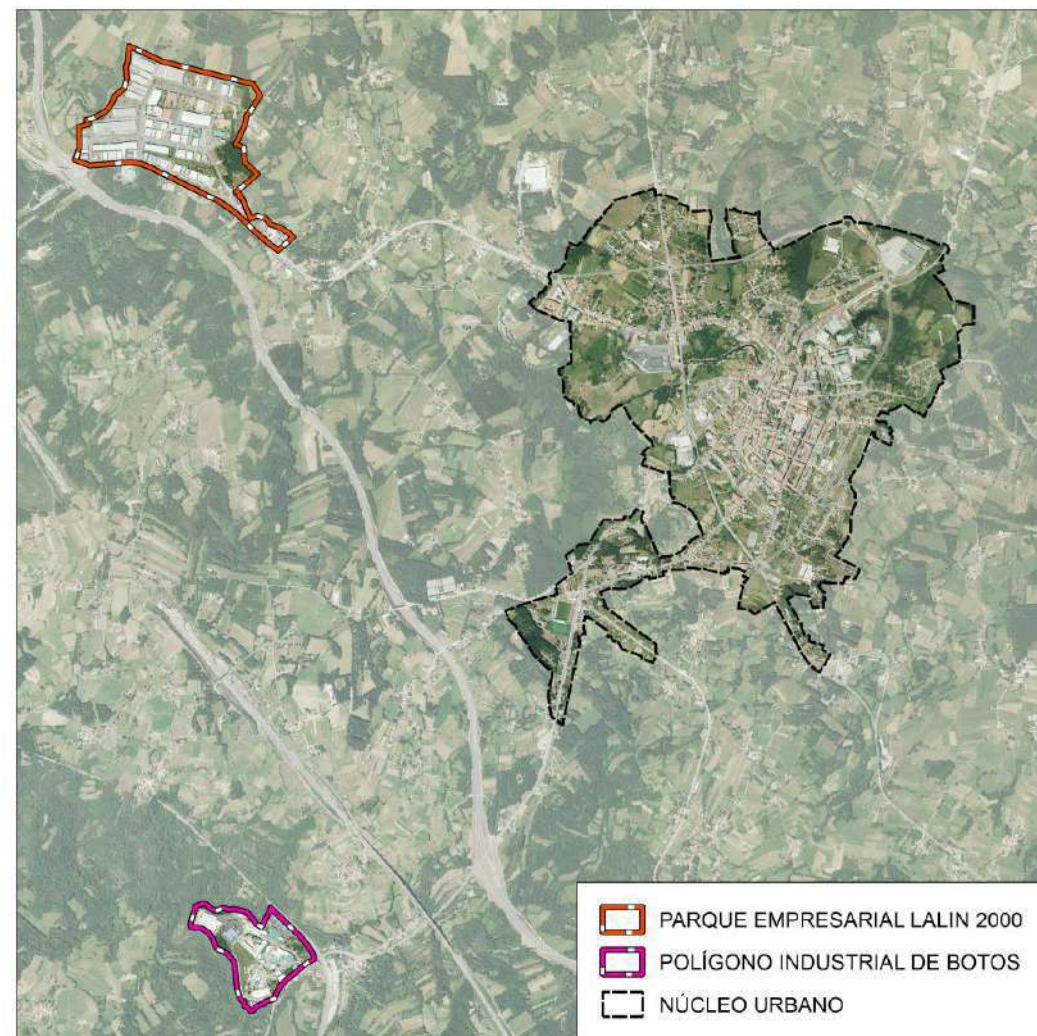
Por unha parte o polígono industrial de Botos, que se sitúa na parroquia de Botos a 4 km do centro urbano de Lalín. A AP-53 cunha conexión a apenas dous quilómetros do de Botos, supón a súa principal vía de comunicación. O acceso ao polígono realízase directamente dende a estrada PO-534 que une Lalín con Laro.

Por outra parte, o polígono industrial de Lalín 2000, localízase nas parroquias de Bendoiro e Filgueira, a menos de 3 km do núcleo urbano de Lalín, na marxe norte da estrada nacional N-525 (Santiago-Ourense) en dirección a Santiago, dispoñendo tamén de acceso a partir da Autopista AP-53.

Caracterízase por non ser exclusivamente un espazo industrial de naves e talleres, senón tamén por albergar usos comerciais, oficinas e servicios, que configuran un atractivo espazo produtivo de indudable modernidade e ampla oferta de servicios, creando una singular fachada de industria-escaparate á estrada nacional N-525 .

Os dous polígonos existentes caracterízanse pola súa relativa proximidade ao núcleo urbano. Obsérvase unha situación de predominio maioritario no uso do vehículo privado para o desprazamento dos seus traballadores, situación favorecida polo deficiente servizo público de transporte existente.

Ademais destes dous polígonos, cabe destacar a empresa Veneciana Iberiaglass, situada ao noroeste do núcleo de Lalín, a ambos marxes da estrada que dende a N-525 une os lugares de O Porto de Alle e Outeiro (km 0+450) na parroquia de Filgueira.



Imaxe 83. Localización Polígonos Industriais Lalín (Elaboración Propia)



Imaxe 84. Polígonos Industriais Lalín 2000 e Botos en Lalín (Elaboración Propia)

2.3.4.2. Centros sanitarios

A rede sanitaria está formada principalmente por un centro de saúde público, o **Centro Esp. Ambulatorio de Lalín** localizado na Rúa Nuno Eanes de Cercio do casco urbano. Ademais Lalín conta con dous centros médicos privados:

- HM Rosaleda situado na Av. Cacharela 102
- Clínica Deza localizada na rúa Nuno Eanes de Cercio.

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

Ademais, as necesidades de ofrecer unha boa accesibilidade para todos os cidadáns están máis acentuadas neste tipo de equipamentos.

Está previsto a execución dun novo centro integral de saúde localizado no Alto de Vales ao sur do casco urbano, e recollido no Plan Parcial SUE-3 “Plan Parcial Circunvalación” do P.X.O.M de Lalín como Sistema Xeneral de Equipamento Comunitario (SG-EQ-7), coa posibilidade de albergar un centro asistencial ou hospitalario nunha localización de gran accesibilidade viaria.

Recentemente os terreos onde se localizará o novo centro integral de saúde (CIS) foron cedidos ao Sergas, co que se espera que a posta en marcha da infraestrutura sanitaria se axilice e o centro integrado sexa unha realidade.



Imaxe 85. Localización novo Centro Sanitario de Lalín (Fonte: Plan Parcial SUE-3 do P.X.O.M de Lalín)

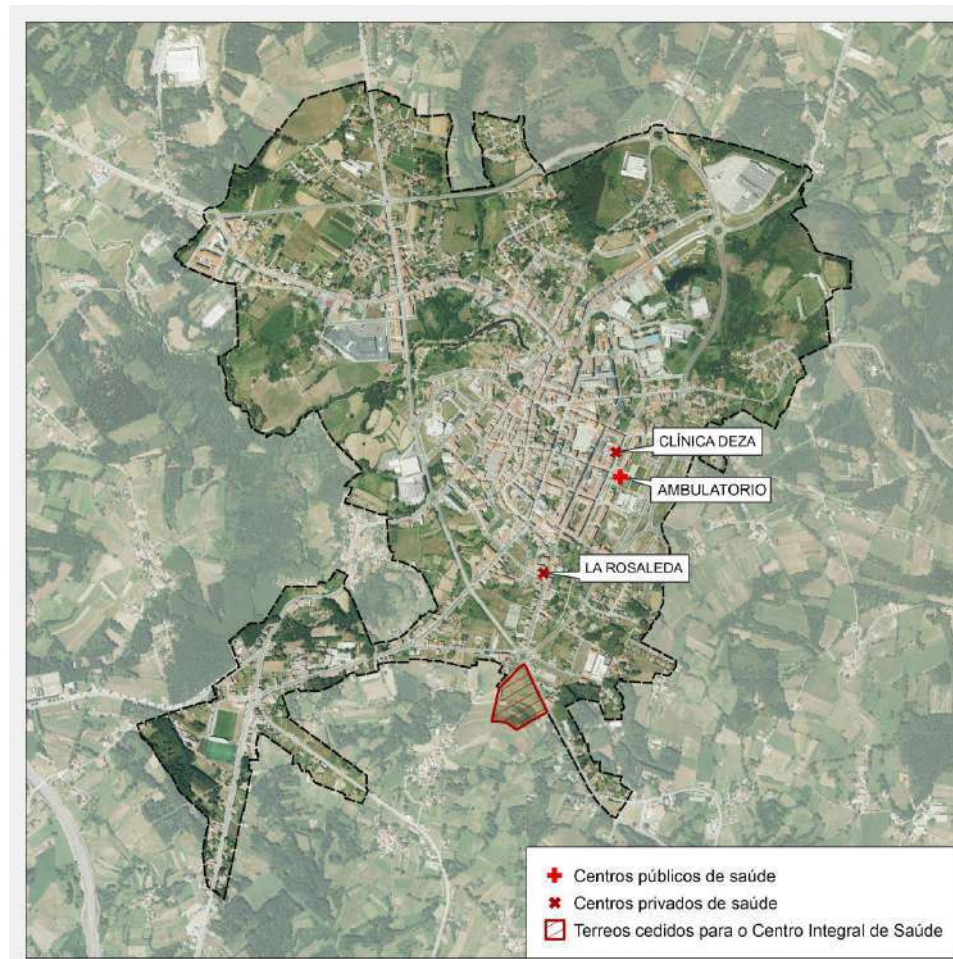
O traslado do centro sanitario á nova situación no Alto de Vales suporá un cambio na mobilidade da zona, polo que paralelamente á construción do mesmo será preciso realizar unha serie de actuacións como por exemplo:

- Adecuar os accesos peonís a nova demanda prevista, con sinalización adecuada, pasos de peóns e incluso con medidas de calmado de tráfico nos arredores.

- Asegurar a continuidade peonil, con percorridos funcionais que conecten o CIS co casco urbano.
- Execución dunha zona de aparcamento público que dea servizo ao CIS. Reserva de varias prazas para o servizo de taxis.
- Adecuación do servizo de transporte público, posibilidade de incluír unha nova parada de autobús no entorno do CIS.



Imaxe 86. Situación actual Centro de Saúde de Lalín e nova parcela centro integral (Fonte: Elaboración Propia)



Imaxe 87. Situación dos centros sanitarios de Lalín (Fonte: Elaboración Propia)

2.3.4.3. Centros Educativos

Parte dos desprazamentos no núcleo urbano e dos que se realizan a nivel municipal están motivados polos centros de estudo existentes. A mobilidade por motivo de estudo realízase a pé, en coche ou mediante servizo de autobús.

O aumento de circulación de vehículos motorizados nas inmediacións dos colexios xera dificultades para aqueles nenos e familias que desexan ir camiñando. A inseguridade viaria pon en perigo a autonomía dos nenos, o cal está a motivar cada vez unha maior utilización do vehículo privado. Ademais, os nenos perden unha fase esencial na súa aprendizaxe da contorna inmediata e como comportarse no tráfico, relaciónanse menos con outros nenos da rúa. A pesar de que esta tendencia tamén a sofre Lalín, aínda está moi lonxe de chegar aos niveis das cidades galegas.

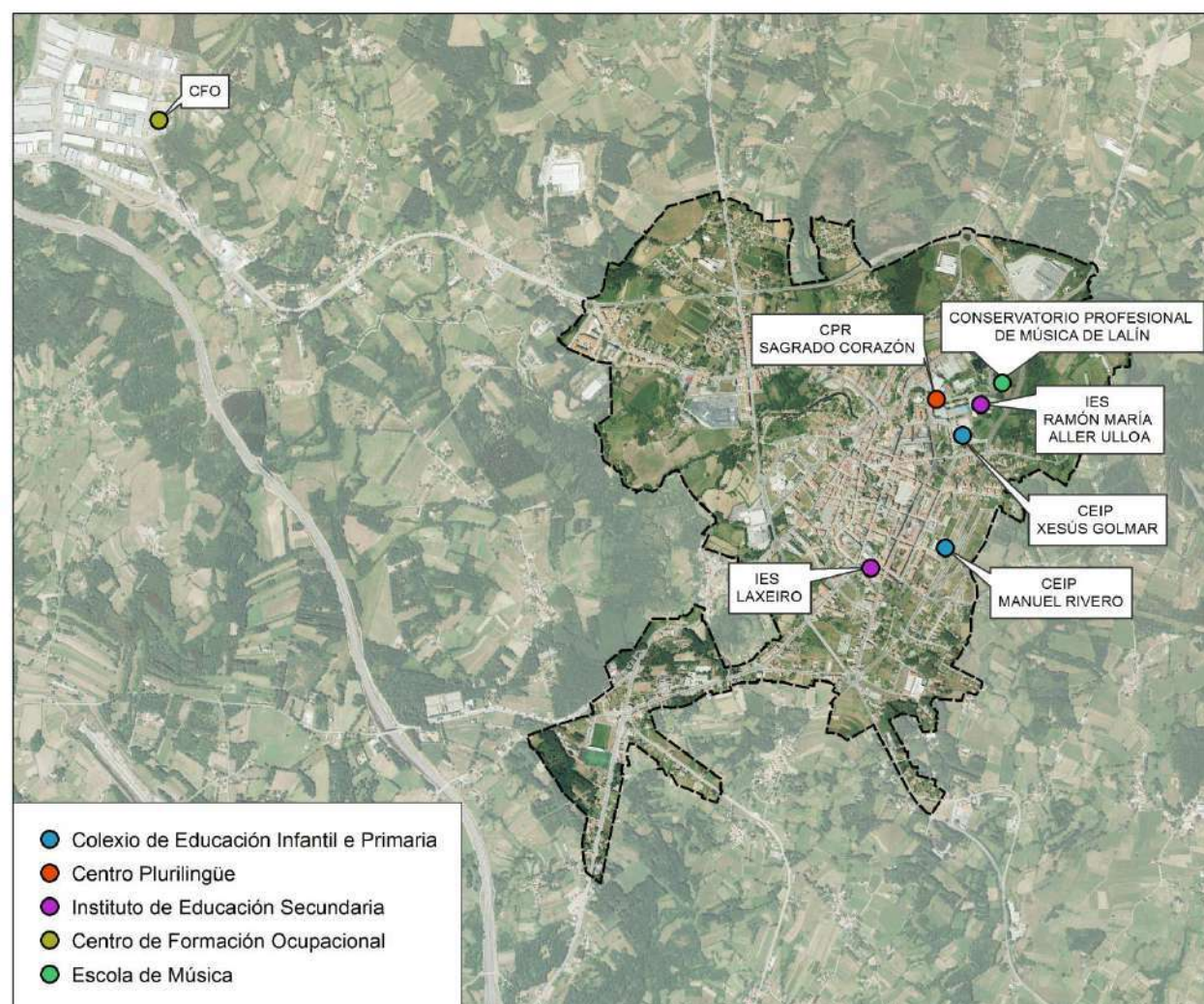
Lalín conta con varios centros educativos de titularidade pública e privada con varios niveis no seu núcleo urbano:

- Institutos Educación Secundaria: I.E.S. Ramón Aller Ulloa (Rúa Banda de Música de Lalín 8) onde se encontra tamén a sede da escola de idiomas e I.E.S. Laxeiro (Avenida de Bos Aires 71)
- C.P.R. Plurilingüe Sagrado Corazón (Rúa Peatonares 1).
- Centros de Educación Infantil e Primaria: C.E.I.P. Xesús Golmar (Rúa Memorias Dun Neno Labrego 9) e C.E.I.P. Manuel Rivero (Rúa Maruja Gutiérrez).
- Conservatorio Profesional de Música de Lalín (Rúa Banda de Música de Lalín 10) e E.M.U.S.P.R. Banda de Lalín (Rúa Polideportivo 10).
- Centro de Formación Ocupacional

Fora do núcleo urbano, existen outros centros educativos que se recollen a continuación:

- C.E.I.P. Plurilingüe Vicente Arias de la Maza (Lugar de Vilatuxe s/n).
- E.M.U.S.P.R. Escola de Música de Vilatuxe (Edificio Auditorio de Vilatuxe)
- C.E.I.P. Plurilingüe Varela Buxán (Núcleo de Cercio)
- C.E.I.P. Xoaquín Loriga (Lugar de Prado s/n)

As garderías municipais clasifícanse como centros asistenciais igual que na Enquisa de Infraestruturas e Equipamentos Locais (EIEL) publicada pola Deputación de Pontevedra.



Imaxe 88. Situación dos Centros Educativos de Lalín (Fonte:Elaboración Propia)



I.E.S. RAMÓN ALLER ULLOA



I.E.S. LAXEIRO



C.E.I.P. MANUEL RIVERO



CONSERVATORIO

Imaxe 89. Principais Centros Educativos de Lalín (Fonte: Elaboración Propia)

2.3.4.4. Centros Culturais e de lecer

Os equipamentos culturais propiamente ditos, son centros de atracción regular e de tempada (biblioteca, museos), mentres que os vinculados a espectáculos ou ao lecer, significan grandes movementos de persoas en espazos curtos de tempo.

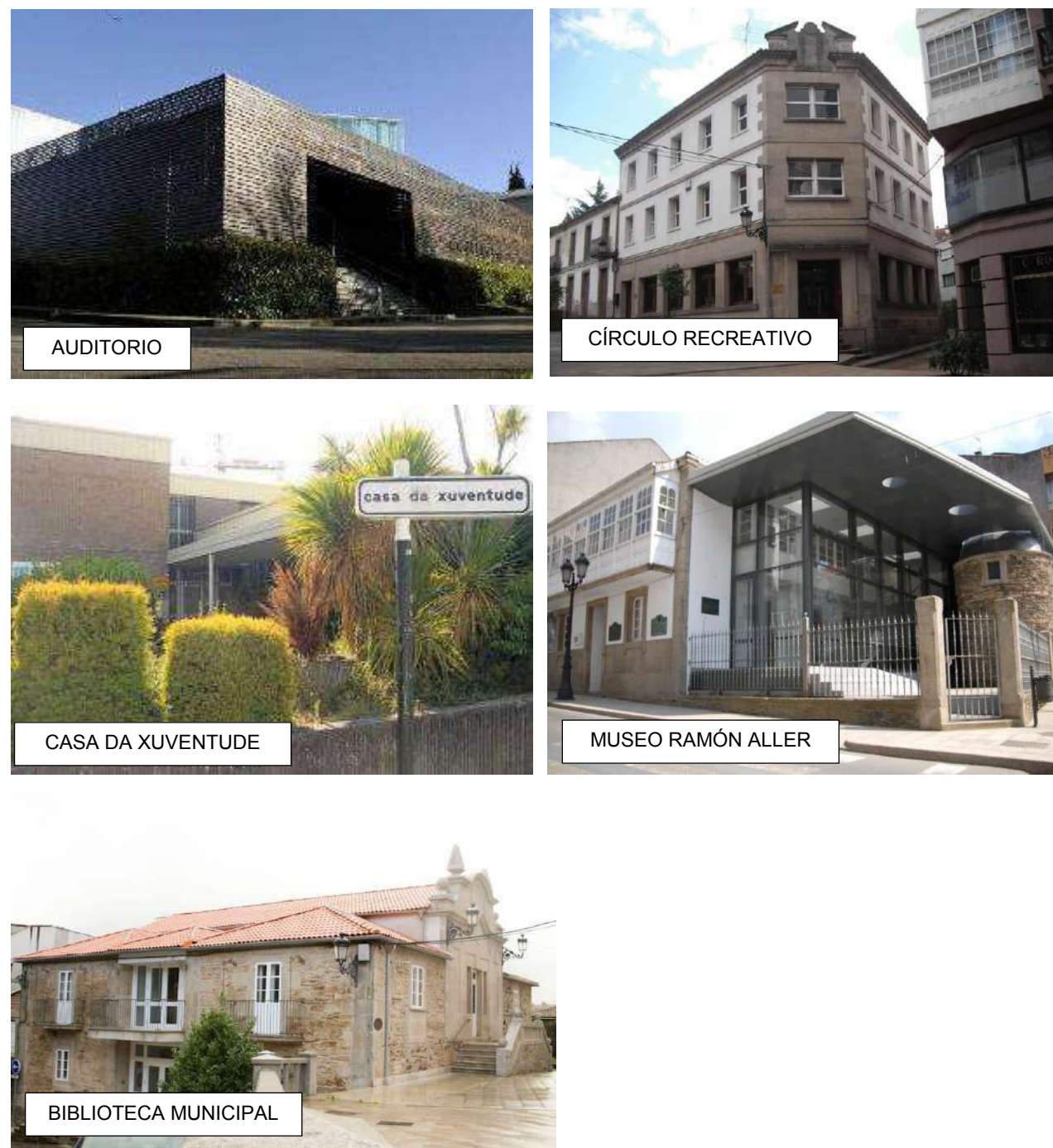
- Auditorio e Conservatorio de Música (Rúa Banda de Música de Lalín 10) no que se celebran distintos tipos de eventos e actuacións que en momentos puntuais convértese nun importante centro xerador de desprazamentos, tanto a pé como en coche.
- Casa da Xuventude (Rúa Peatonares 2). Realízanse actividades de diverso tipo como festivais, talleres, cursos e seminarios, etc. o longo de todo o ano.
- Círculo Recreativo Casino de Lalín (Avenida Xosé Antonio 6).
- Museo Municipal Ramón M^o Aller-Observatorio de Lalín (Rúa Ramón Aller 9). Nel atopamos de forma permanente o despacho do ilustre D. Ramón M^a Aller, nunha sala que xunto co espazo anexo, outrora patio que rodeaba a vivenda, acolle exposicións temporais de arte. No exterior, atópase o mencionado Observatorio Astronómico, recentemente recuperado, así como unha estatua, en pedra, do pintor "Laxeiro", obra de Luís Ferreiro "O Vila".
- Biblioteca Municipal Varela Jácome (Praza do Concello 1).



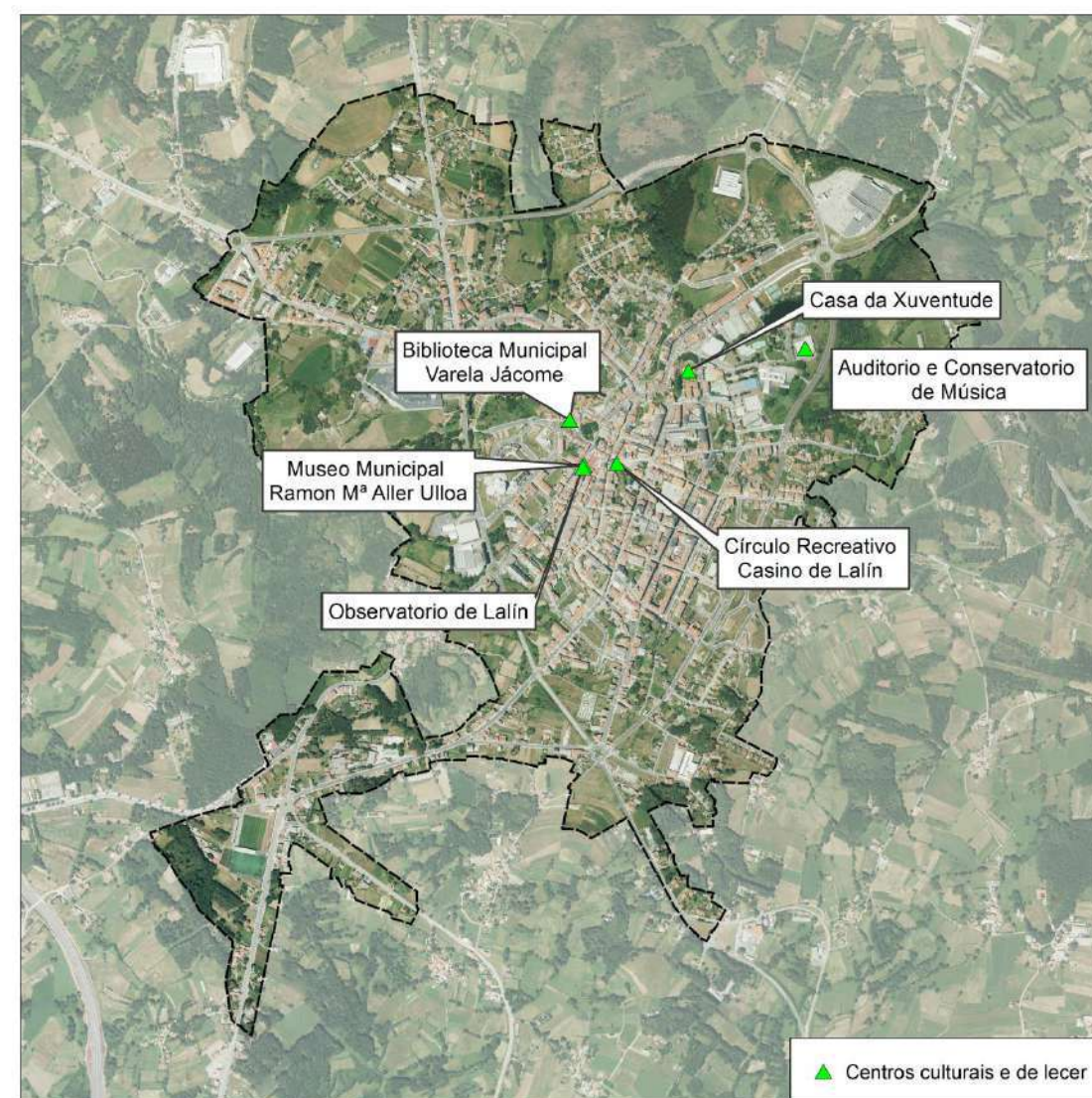
C.P.R. SAGRADO CORAZÓN



C.E.I.P. XESÚS GOLMAR



Imaxe 90. Principais Centros Culturais e de lecer de Lalín (Fonte:Elaboración Propia)



Imaxe 91. Situación dos Principais Centros Culturais e de lecer de Lalín (Fonte: Elaboración Propia)

2.3.4.5. Centros Comerciais e mercados

Neste caso as actividades comerciais localízanse principalmente na grella central do casco urbano de Lalín, onde cabe destacar a Praza de Abastos situada na rúa Molinera. Lalín conta ademais cun Plan de Acción Comercial e Hostaleiro co que se pretende impulsar e promocionar o comercio no casco urbano da vila.

Asimesmo, existen dous centros comerciais localizados nas proximidades do núcleo e o campo da feira onde cada

- Centro Comercial Pontiñas (Rúa Carballeira da Botica 5).
- Centro Comercial Lalín (Rolda Leste 98).
- Campo Vello da Feira Lalín: Todos os 3 e 18 de cada mes pola mañá, Lalín celebra o mercado-Feira en dous lugares: No campo da Feira Vello e no Campo da Feira Novo onde se celebran anualmente as feiras do cabalo ou Feiradeza de Lalín.



Imaxe 92. Situación dos Centros Comerciais de Lalín (Fonte: Elaboración Propia)



CAMPO DA FEIRA VELLO



CAMPO DA FEIRA NOVO



MERCADO MUNICIPAL

Imaxe 93. Principais Centros Comerciais de Lalín (Fonte: Elaboración Propia)

2.3.4.6. Centros Dotacionais

Neste grupo incluíronse os equipamentos relacionados coa administración e a xestión do municipio. É dicir, lugares aos que as persoas se achegan para resolver algún tipo de xestión ou problema eventual ao longo dun día laborable (Concello, Facenda, Emprego, Policía local, Correos), ou por algún acontecemento puntual (Garda civil).

Neste sentido, identificáronse os equipamentos administrativos (Concello, Policía local e Protección civil,...), así como os centros asistenciais (residencias, fogares infantís,...) seguintes:

➤ Centros asistenciais

- Residencia Nosa Señora das Doras: Rúa D 7
- Residencia Domus VI (Geriatros): Donramiro 60, Lalín.
- Fogar de Santa Rita: Rúa Areal 59, 1º, Lalín.
- Escola Infantil Galiña Azul Lalín-Pontiñas: Rúa Banda de Música de Lalín 12
- Escola Infantil Galiña Azul Polígono: Polígono Lalín 2000, 3E.



CENTRO COMERCIAL PONTIÑAS



CENTRO COMERCIAL DEZA

➤ **Administración e xestión do municipio**

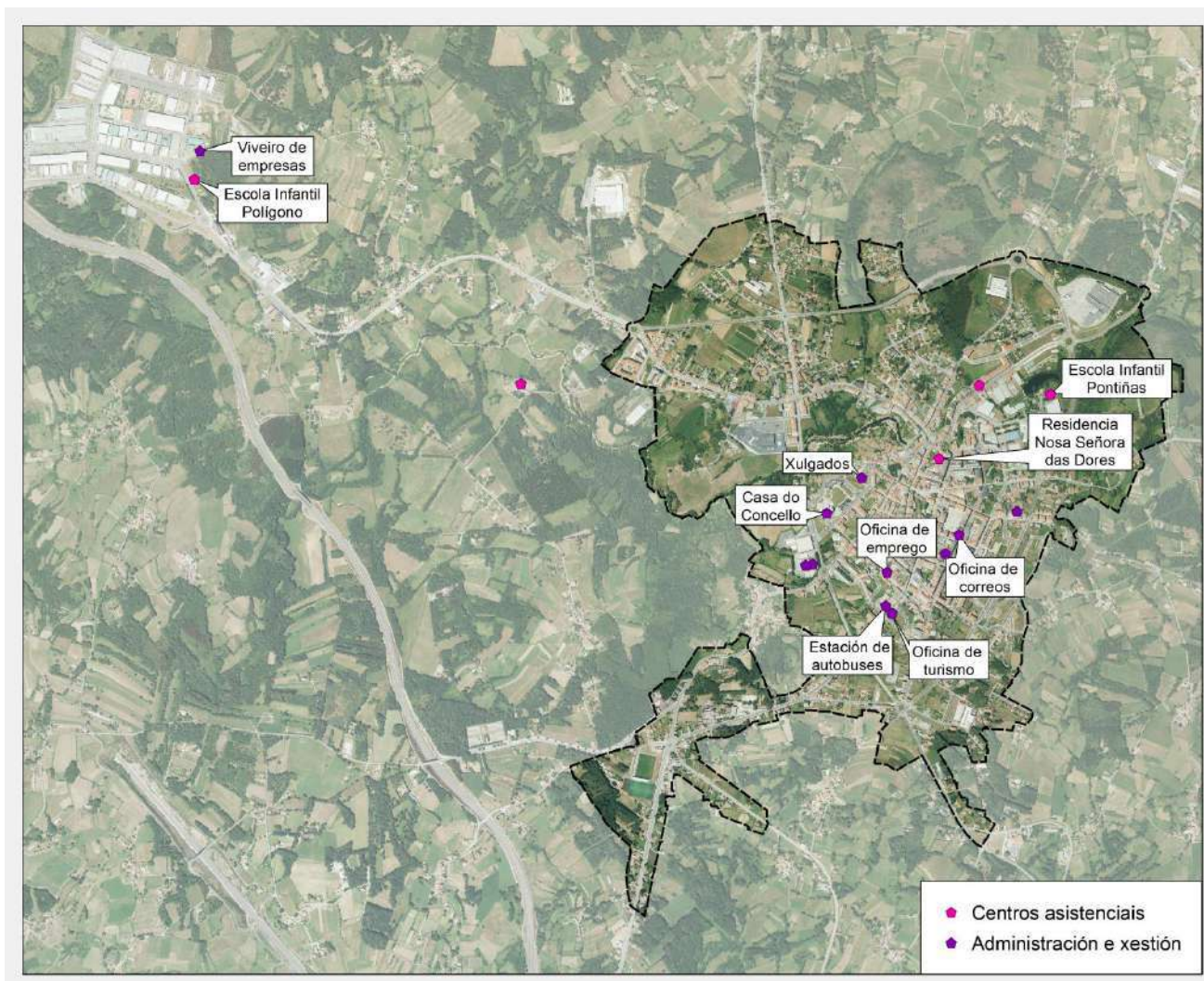
- Concello de Lalín: Praza de Galicia 1
- Oficina de igualdade, centro de información á muller: Rúa do Mercado s/n
- Axencia de desenvolvemento local: Praza de Galicia 1
- Instituto Nacional de Seguridade Social: Rúa Manuel Rivero 7
- Instituto Nacional de Emprego: Avenida Luis González Taboada 18
- Policía Local: Praza de Galicia 1
- Xulgados: Rúa da Habana 2
- Oficina de correos: Rúa B 40
- Oficina Municipal de Turismo: Avenida da Estación s/n
- Garda Civil: Rúa Garda Civil 41
- Protección Civil: Avenida Xosé Cuiña s/n (Mercado Gandeiro)
- Bombeiros (Parque Intercomarcal): Polígono Empresarial Silleda
- Estación de autobuses: Avenida da Estación



Imaxe 94. Centros asistenciais de Lalín (Fonte: Elaboración Propia)



Imaxe 95. Centros dotacionais de Lalín (Fonte: Elaboración Propia)



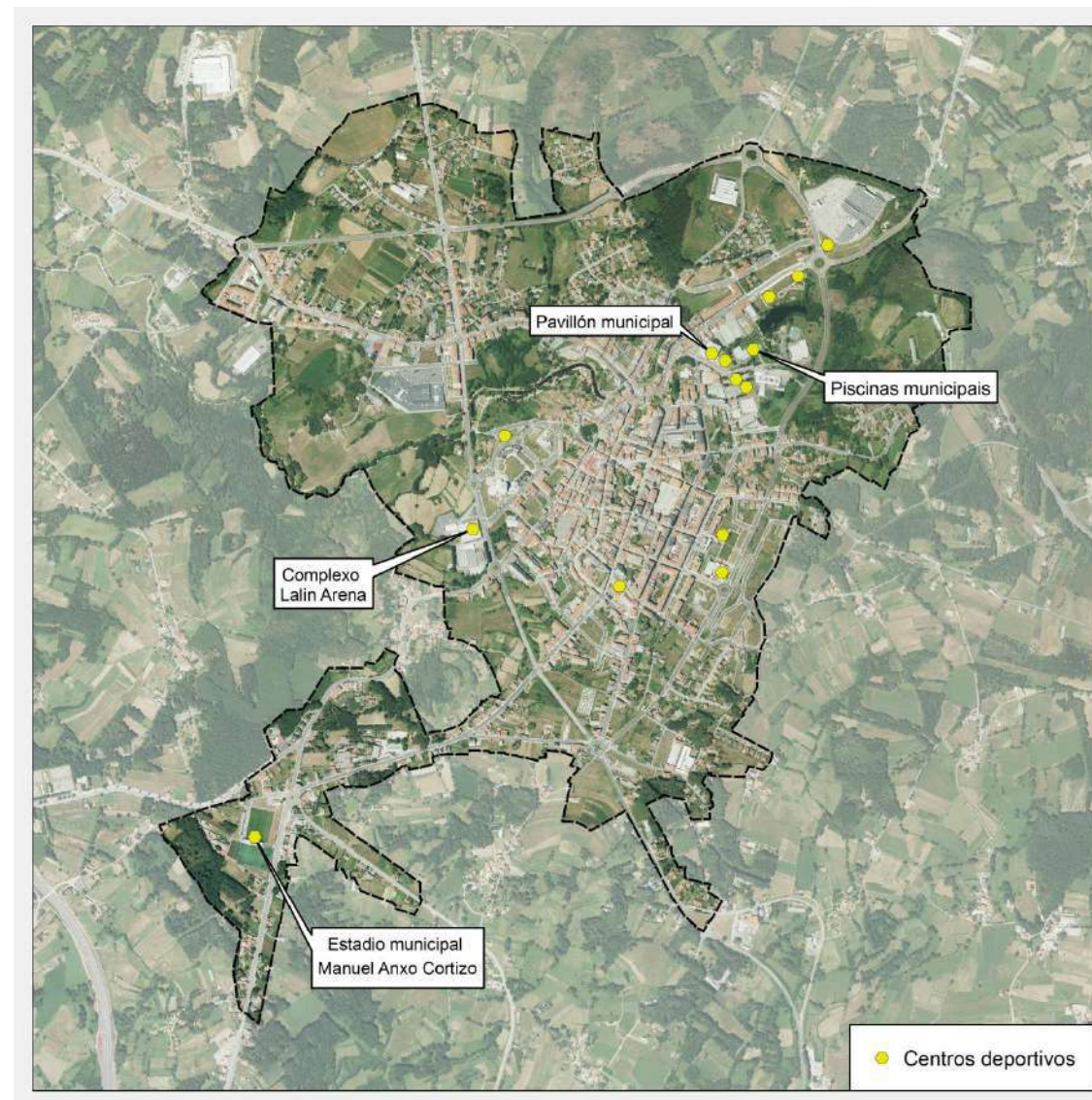
Imaxe 96. Situación centros asistenciais e dotacionais de Lalín (Fonte: Elaboración Propia)

2.3.4.7. Centros Deportivos

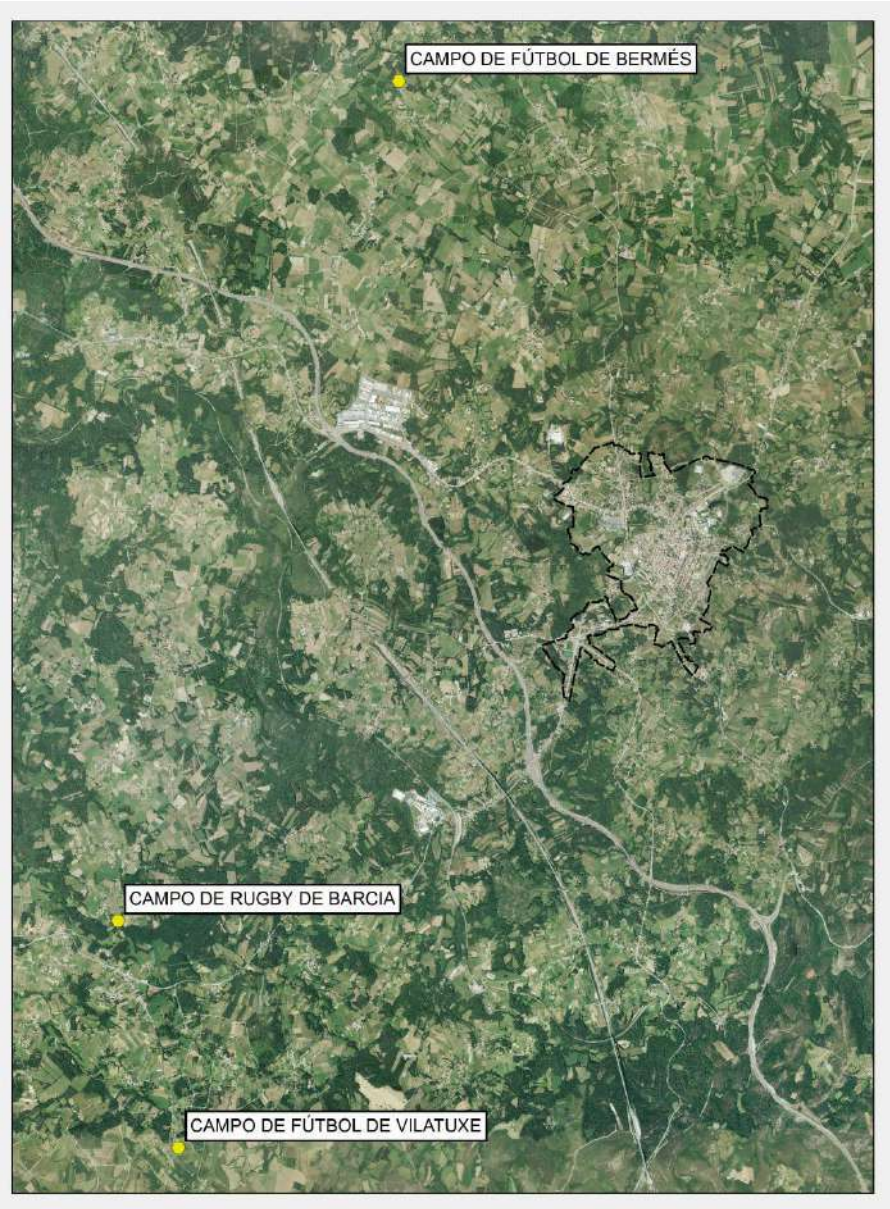
As instalacións deportivas de Lalín que reciben unha maior afluencia de poboación son o polideportivo municipal e o complexo deportivo Lalín Arena. A continuación resúmense as principais instalacións deportivas dispoñibles:

- Complexo Lalín Arena: Avenida Xosé Cuiña 42
- Pavillón Municipal de Lalín: Rúa Polideportivo s/n
- Piscina Municipal de Lalín: Rúa Polideportivo s/n
- Pista de tenis e skate de Lalín: Rúa do Arenal
- Estadio Municipal Manuel Anxo Cortizo: Avenida dos Olmos 2
- Outras pistas polideportivas: Rúa do Regueiriño
- Instalacións deportivas I.E.S. Laxeiro: Avenida de Bos Aires 71

- Pistas Polideportivas C.E.I.P Manuel Rivero: Rúa Maruja Gutiérrez
- Polideportivo C.E.I.P Xesús Golmar: Rúa Memorias Dun Neno Labrego 9
- Campo de fútbol de San Lorenzo: Lodeirón s/n, Viltuxe, Lalín.
- Campo de fútbol de Bermés: Ois Pequeno, s/n, Bermés, Lalín.
- Campo de rugby de Barcia: Ribela 9, Barcia, Lalín.



Imaxe 97. Situación dos Centros Deportivos de Lalín (Fonte: Elaboración Propia)



Imaxe 98. Situación outros Centros Deportivos de Lalín (Fonte: Elaboración Propia)



Imaxe 99. Principais Centros deportivos de Lalín (Fonte: Elaboración Propia)

2.3.5. VIVENDAS

Respecto ás vivendas e fogares, os datos publicados máis actualizados son os que prové o censo de poboación e vivendas do ano 2011 (INE), o cal arroxa para ese ano un total de 11.731 vivendas que se clasifican segundo o tipo de vivenda da seguinte maneira:

	TOTAL	VIV. PRINCIPAIS	VIV. SECUNDARIAS	VIV. BALEIRAS	VIV. COLECTIVAS
LALÍN	11.731	7.239 (61,71%)	1.183 (10,08%)	3.307 (28,19%)	2 (0,017%)

Táboa 16: Clasificación das vivendas existentes no municipio de Lalín (Fonte: Datos INE)

Segundo o informe elaborado pola Federación Galega de Empresas Inmobiliarias (Fegein), no termo municipal de Lalín 3 de cada 10 vivendas mantense desocupada, polo tanto a proporción de inmobles residenciais desocupados sería do 28,19%, valores que se corresponden cos últimos datos do INE publicados do censo de poboación e vivendas do ano 2011.

Comparándoo cos datos de vivendas desocupadas da provincia de Pontevedra (17,40%) e do total da Comunidade Galega (18,64%), a capital dezana está moi por riba destes valores, superándoos en case dez puntos.

Se comparamos a cifra de vivendas cos censos anteriores, vemos que o número de vivendas non deixou de crecer dende a década dos 90, cun incremento superior ao 20% por década, aínda que os efectos da crise probablemente manteñan o número de fogares actuais moi próximos aos valores de 2011.

Se analizamos o número de persoas que habitan por vivenda, temos unha ocupación media de 3,6, sendo a superficie media de vivenda de entre 76 e 90 m².

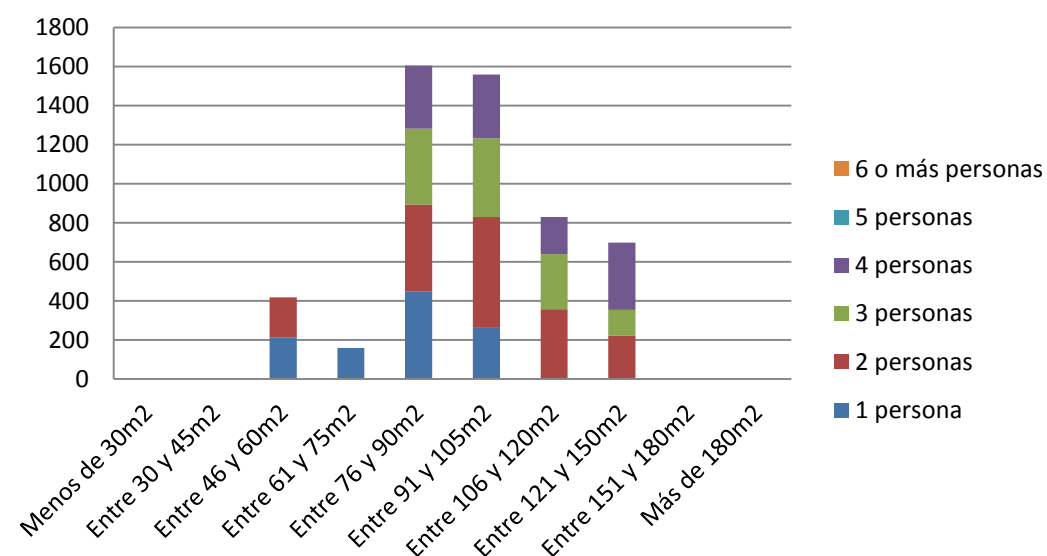


Figura 11. Clasificación dos fogares por superficie útil e número de persoas en Lalín (Datos INE)

A continuación analizamos a antigüidade dos edificios que conforman as vivendas e os fogares do municipio de Lalín a través do seu ano de construción.

A través dos datos extraídos do censo de poboación e vivendas do ano 2011 elabórase o seguinte gráfico:

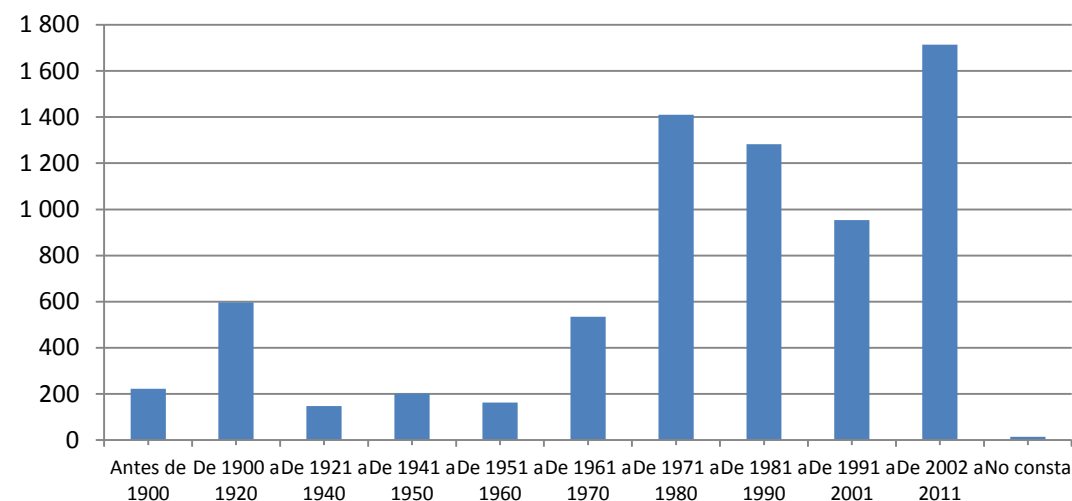


Figura 12. Vivendas en función do ano de construción (Elaboración Propia con datos INE)

A través de estes datos podemos observar que mais dun 30% das vivendas do municipio de Lalín teñen máis de corenta anos, o que da mais forza á necesidade de plantear unha estratexia sostible que cumpra cas obrigacións enerxéticas impostas dende a unión Europea e asegure a sustentabilidade e eficiencia das mesmas.

Se estudamos o estado no que se encontran as vivendas que conforman o municipio de Lalín, obtéñense os seguintes resultados:

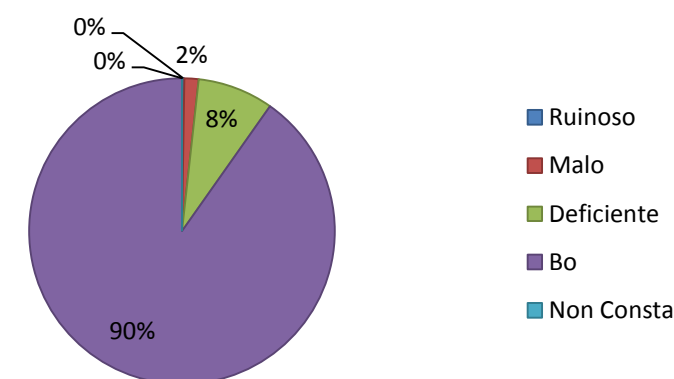


Figura 13. Estado das vivendas que conforman o municipio de Lalín (Elaboración Propia con datos INE)

A este respecto observamos que entorno ao 10% das vivendas se encontran nun estado deficiente e sobre os que habería que actuar para asegurar o benestar e calidade de vida dos cidadáns de Lalín.

2.4. ANÁLISE DO TRANSPORTE E A CIRCULACIÓN

2.4.1. TRANSPORTE PÚBLICO.

2.4.1.1. Liñas de autobús. Oferta

Los operarios de liñas de transporte público que serven ao concello son:

- Monbús
- Arriva
- Mosquera
- Presas
- A Estradense

➤ MONBÚS:

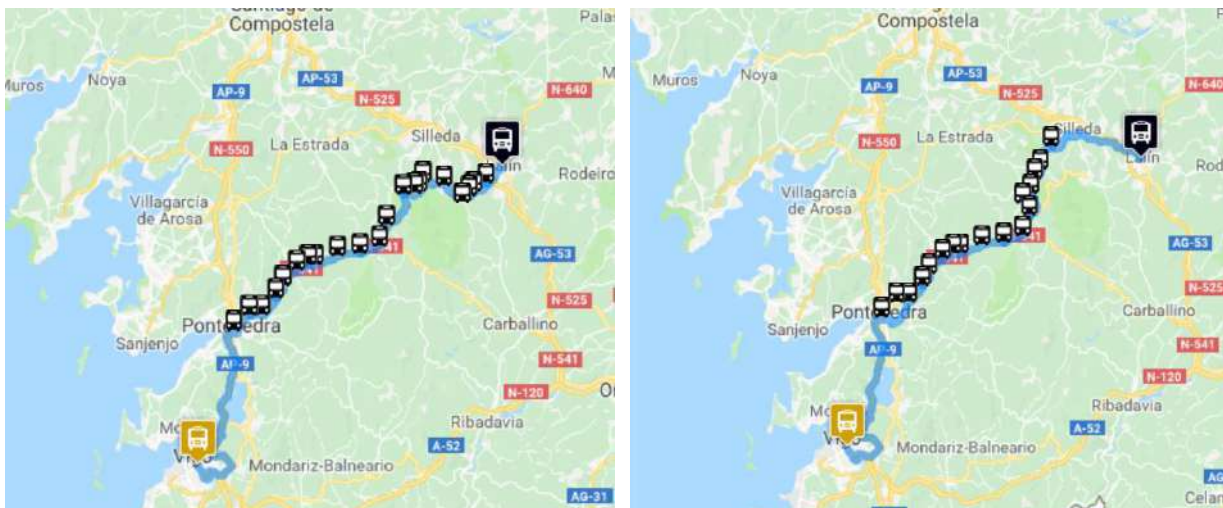
Lalín-Vigo:

Venres:

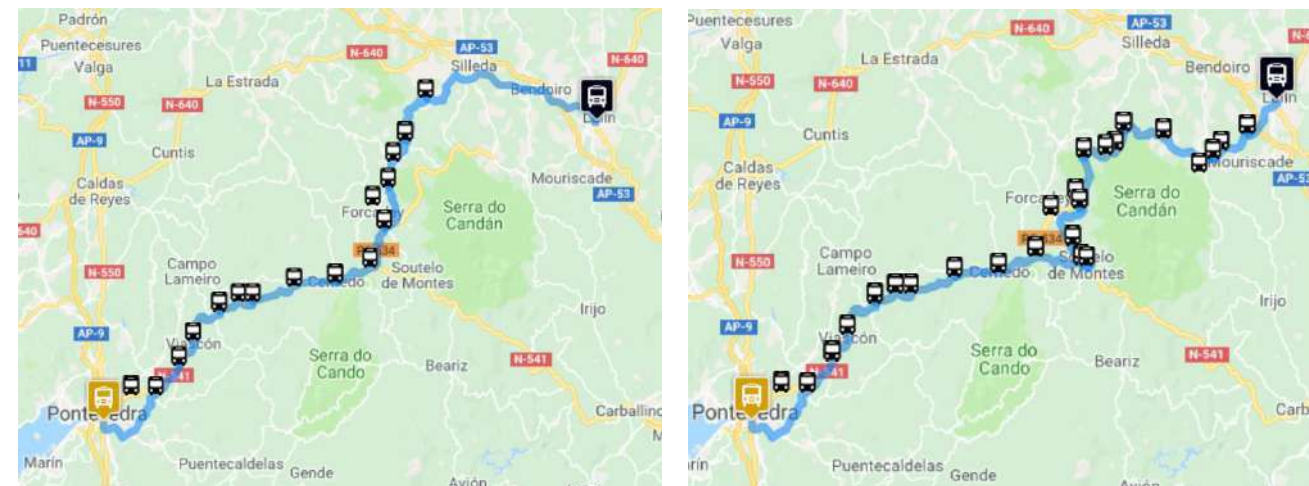
- Ruta Lalín-Pontevedra-Vigo: 2 servizos de ida (Saída as 16:30, 20:20 (por Silleda)) e 2 servizos de volta (Saída de Vigo as 15:15, 18:15 (por Silleda) - Chegada Lalín as 17:15, 20:15).

Domingos:

- Ruta Lalín-Pontevedra-Vigo: 2 servizos de ida (Saída as 16:30, 20:20 (por Silleda)) e 2 servizos de volta (Saída de Vigo as 15:15, 18:15 (por Silleda) - Chegada Lalín as 17:15, 20:15).



Imaxe 100. Ruta en bus Lalín-Vigo (Datos empresa Monbus)



Imaxe 101. Ruta en bus Lalín-Pontevedra (Datos empresa Monbus)

Lalín-Pontevedra:

De Luns a Venres:

- Ruta Lalín-Pontevedra: 6 servizos de ida (Saída as 06:40 (por Silleda), 07:30, 11:00, 12:20, 16:30, 20:20 (por Silleda), 20:20) e 6 servizos de volta (Saída de Pontevedra as 08:00, 09:15, 12:15, 15:15, 17:00, 19:00 - Chegada a Lalín as 09:15, 10:30, 13:30, 16:45 (por Silleda), 16:30, 18:30, 20:15 (por Silleda), 20:30).

Sábados:

- Ruta Lalín-Pontevedra: 4 servizos de ida (Saída as 11:00, 12:20, 16:30, 20:20) e 4 servizos de volta (Saída de Pontevedra as 09:15, 12:15, 16:00, 19:00 - Chegada a Lalín as 10:30, 13:30, 17:30, 20:30).

Domingos:

- Ruta Lalín-Pontevedra: 5 servizos de ida (Saída as 11:00, 12:20, 16:30, 20:20 (por Silleda), 20:20) e 5 servizos de volta (Saída de Pontevedra as 09:15, 12:15, 16:00, 19:00 (por Silleda), 19:00- Chegada a Lalín as 10:30, 13:30, 17:30, 20:15 (por Silleda), 20:30).

Lalín-Lugo:

De Luns a Venres:

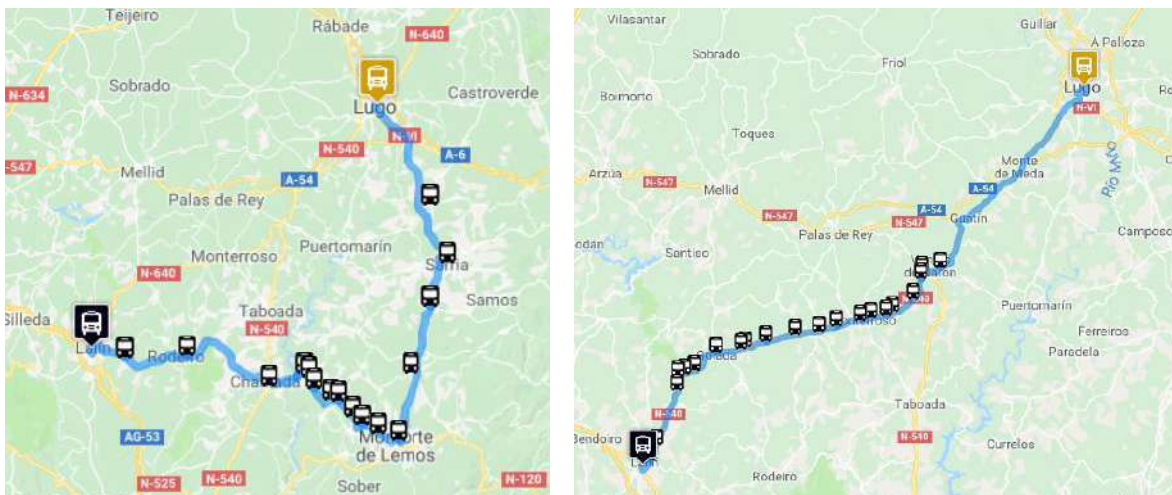
- Ruta Lalín-Lugo (por Monforte e Sarria): 2 servizos de ida (Saída as 07:00, 16:00) e 2 servizos de volta (Saída de Lugo as 06:40, 17:30 - Chegada a Lalín as 09:00, 19:50).
- Ruta Lalín-Lugo (por Monterroso e Guntín): 5 servizos de ida (Saída as 10:30, 13:30, 16:30, 18:30, 20:30) e 5 servizos de volta (Saída de Lugo as 06:20, 09:45, 11:05, 15:15, 19:05 - Chegada a Lalín as 07:30, 11:00, 12:20, 16:30, 20:20)

Sábados:

- Ruta Lalín-Lugo (por Monforte e Sarria): 2 servizos de ida (Saída as 07:00, 10:45) e 2 servizos de volta (Saída de Lugo as 06:40, 10:30 - Chegada a Lalín as 09:00, 12:50).
- Ruta Lalín-Lugo (por Monterroso e Guntín): 4 servizos de ida (Saída as 10:30, 13:30, 17:30, 20:30) e 4 servizos de volta (Saída de Lugo as 09:45, 11:05, 15:15, 19:05 - Chegada a Lalín as 11:00, 12:20, 16:30, 20:20).

Domingos:

- Ruta Lalín-Lugo (por Monterroso e Guntín): 5 servizos de ida (Saída as 10:30, 13:30, 17:30, 20:15, 20:30) e 5 servizos de volta (Saída de Lugo as 09:45, 11:05, 15:15, 19:05 - Chegada a Lalín as 11:00, 12:20, 16:30, 20:20).



Imaxe 102. Ruta en bus Lalín-Lugo (Datos empresa Monbus)

Lalín-Santiago de Compostela:

De Luns a Venres:

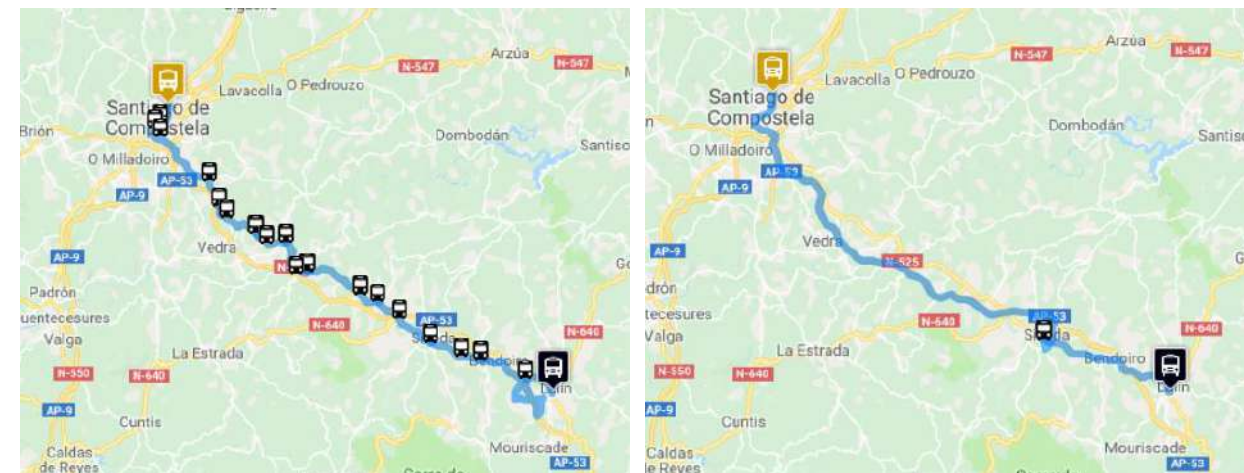
- Ruta Lalín-Santiago de Compostela: 7 servizos de ida (Saída as 07:00, 09:00, 09:00 (por Silleda directo), 10:35 (por Silleda directo), 12:50 (por Silleda e bandeira directo), 14:50, 16:50) e 8 servizos de volta (Saída de Santiago as 09:15, 12:00, 14:00, 15:00, 15:00 (por Silleda directo) 16:00, 18:00, 20:00 - Chegada a Lalín as 10:15, 13:00, 15:00, 16:00, 16:00, 17:00, 19:01, 21:00).

Sábados:

- Ruta Lalín-Santiago de Compostela: 4 servizos de ida (Saída as 10:35, 14:50, 16:50, 19:50) e 4 servizos de volta (Saída de Santiago as 10:00, 14:00, 16:00, 18:00 - Chegada a Lalín as 11:01, 15:00, 17:00, 19:01).

Domingos:

- Ruta Lalín-Santiago de Compostela: 6 servizos de ida (Saída as 10:35, 14:50, 16:50, 19:40 (por Silleda directo), 19:50, 21:20) e 6 servizos de volta (Saída de Santiago as 10:00, 14:00, 16:00, 18:00, 20:00, 20:30 (por Silleda directo), 21:00 - Chegada a Lalín as 11:01, 15:00, 17:00, 19:01, 21:30 (por Silleda directo), 22:01).



Imaxe 103. Ruta en bus Lalín-Santiago de Compostela (Datos empresa Monbus)

Lalín-Ourense:

De Luns a Venres:

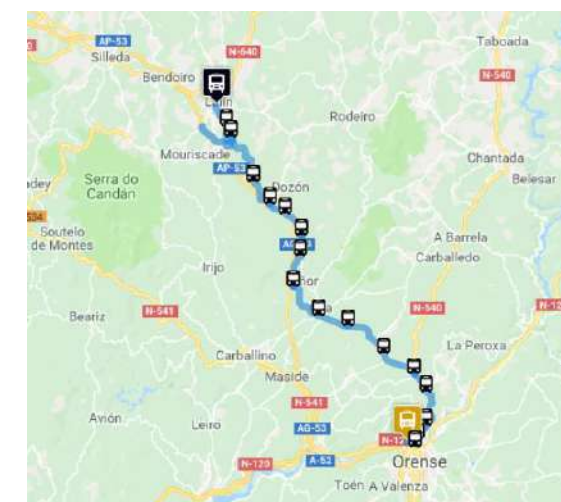
- Ruta Lalín-Ourense: 6 servizos de ida (Saída as 10:15, 13:00, 15:00, 17:00, 19:01, 21:00) e 5 servizos de volta (Saída de Ourense as 06:10, 09:45, 12:00, 14:00, 16:00 - Chegada a Lalín as 07:00, 10:35, 12:50, 14:50, 16:50).

Sábados:

- Ruta Lalín-Ourense: 4 servizos de ida (Saída as 11:01, 15:00, 17:00, 19:01) e 4 servizos de volta (Saída de Ourense as 09:45, 14:00, 16:00, 19:00 - Chegada a Lalín as 10:35, 14:50, 16:50, 19:50).

Domingos:

- Ruta Lalín-Ourense: 5 servizos de ida (Saída as 11:01, 15:00, 17:00, 19:01, 22:01) e 5 servizos de volta (Saída de Ourense as 09:45, 14:00, 16:00, 19:00, 20:30 - Chegada a Lalín as 10:35, 14:50, 16:50, 19:50, 21:20).



Imaxe 104. Ruta en bus Lalín-Ourense (Datos empresa Monbus)

➤ **MOSQUERA:**

Lalín-Vila de Cruces:

De Luns a Venres:

- Ruta Lalín-Vila de Cruces (Por Camposantos-Bermes-Carragoso): 3 servizos de ida (Saída as 07:30, 12:30, 18:30) e 3 servizos de volta (Saída de Vila de Cruces as 09:20, 13:00, 19:30 - Chegada a Lalín as 10:00, 13:30, 20:00).
- Ruta Lalín-Vila de Cruces (Por Brantega-Cercio-Palmou): 1 servizos de ida (Saída as 13:45) e 1 servizos de volta (Saída de Vila de Cruces as 10:30 - Chegada a Lalín as 11:15).



Imaxe 105. Ruta en bus Lalín-Vila de Cruces (Datos empresa Mosquera)

➤ **A ESTRADENSE:**

De Luns a Venres:

- Ruta Lalín-A Estrada: 1 servizo de ida (Saída as 14:30) e 1 servizo de volta (Saída de A Estrada as 9:15).
- Ruta Lalín- Silleda-Bandeira-A Estrada-Cuntis-Caldas-Pontevedra: 1 servizo de ida (Saída as 14:30) e 1 servizo de volta (Saída de A Estrada as 8:00).

➤ **ARRIVA:**

De Luns a Venres:

- Ruta Lalín-A Coruña (Lalín E.A. - BETANZOS PRAZA, por enlaza en BETANZOS PRAZA a las 08:00 con Ferrol (Estación) - Coruña (Estación)): 1 servizo de ida (Saída as 06:30) e 1 servizo de volta (Saída de A Coruña as 15:30).

LIÑAS DE AUTOBÚS INTRAMUNICIPAL

➤ **PRESAS:**

Realiza as liñas regulares Merza-Lalín, Vilatuxe-Lalín e Samprizón-Lalín, así como o transporte escolar no concello. Unicamente dous días a semana (martes e xoves), as empresas de transporte local realizan servizos que cobren as parroquias do rural.

Os desprazamentos que se realizan en bus dende as diversas parroquias do municipio están vinculados tamén a algunha das rutas definidas anteriormente.

As parroquias de Botos, Soutolongo ou Vilatuxe teñen paradas na ruta Lalín-Pontevedra-Vigo. A ruta Santiago-Lalín-Ourense pasa pola parroquias Filgueira (paradas en Bergazos), Prado (parada en Prado) e Catasós, (paradas en Catasós e Cabreira). A ruta Lalín-Lugo por Monforte-Sarria pasa pola parroquia de Albarellos (parada en Albarellos) e a ruta Lalín-Lugo por Monterroso-Guntín pasa polas parroquias de Goiás (parada en Goiás), Moimenta (parada en A Moimenta), Cadrón (parada en O Castelo e Cadrón).

En xeral, encontrámonos cuns servizos intramunicipales moi pobres que deixan sen conexión a gran parte do municipio.

TARIFAS

Lalín-Vigo:

Todos os servizos contan cun prezo único de 10,30 €.

Lalín-Pontevedra:

Todos os servizos contan cun prezo único de 6,80 €.

Lalín-Lugo:

A ruta por Chantada-Monforte-Sarria conta cun prezo de 10,55 € e 15,20 €.

A ruta por Monterroso-Guntín conta cun prezo de 7,35 €.

Lalín-Santiago:

Todos os servizos contan cun prezo único de 4,55 €.

Lalín-Ourense:

Todos os servizos contan cun prezo único de 4,50 €.

Lalín-A Coruña:

Todos os servizos contan cun prezo único de 12,70 €.

Lalín-Vila de Cruces:

L9A Vila de Cruces – Camposancos – Bermes – Carragoso – Lalín

PARADAS																											
Vila de Cruces	V. Cruces																										
Cortizada	1,55	Cortizada																									
Goleta	1,45	1,45	Goleta																								
Camposancos	1,45	1,45	1,45	Camposancos																							
O Carrio	1,45	1,45	1,45	1,45	O Carrio																						
Pena de Ouro	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Pena de Ouro																					
Camino Real	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Camino Real																				
Bermes	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Bermes																			
Vento	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Vento																		
Sello	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Sello																	
Vilasanchos	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Vilasanchos																
Toxo	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Toxo															
Volta dos Vidos	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Volta dos Vidos														
Hermida	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Hermida													
Vilar	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Vilar												
Carragoso de Enriba	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Carragoso Enr.											
Carragoso de Abaixo	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Carragoso Aba.										
Corredoira	1,5	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Corredoira									
Lalín (Sagrado Cor.)	1,55	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Lalín (Sagrado Cor.)								
Lalín Est. Autobus	1,75	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	Lalín Est. Autobus								

L9B Vila de Cruces – Brantega – Cercio – Palmou – Lalín

PARADAS																													
Vila de Cruces	V. de Cruces																												
Toiriz	1,55	Toiriz																											
Igrexa Brántega	1,45	1,45	Igrexa Brántega																										
Brántega	1,45	1,45	1,45	Brántega																									
Carmoea	1,45	1,45	1,45	1,45	Carmoea																								
Ponte Carmoea	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	P. Carmoea																							
Xirón	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Xirón																						
Santa Baia	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Santa Baia																					
Os Chaoos	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Os Chaoos																				
Cercio	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Cercio																			
Os Chaoos	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Os Chaoos																		
Palio	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Palio																	
Rielo	1,5	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Rielo																
Palmou	1,65	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Palmou															
Erbo	1,7	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Erbo								
Regufe	1,8	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Regufe							
Sello	1,95	1,5	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Sello							
Pareizo	2,05	1,65	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Pareizo						
Delaparte	2,2	1,75	1,55	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	Delaparte					
Vila Flores	2,25	1,85	1,6	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45			
Cidade Xardín	2,3	1,85	1,65	1,5	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45			
Lalín (Sagrado Cor.)	1,55	1,95	1,7	1,55	1,45	1,5	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45			
Lalín Est. Autobus	1,75	2,1	1,9	1,7	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5			

Imaxe 106. Tarifas da ruta en bus Lalín-Vila de Cruces (Datos empresa Mosquera)

ESTACIÓN DE AUTOBUSES

A estación de autobuses de Lalín localízase na intersección da Rúa Otero Pedrayo e da Avenida da Estación, ao sur do núcleo urbano, e conta cun servizo de venda de billetes, información, etc.



Imaxe 107. Situación estación de autobuses de Lalín

PARADAS

El núcleo urbano de Lalín conta con paradas de bus principalmente para os servizos de transporte escolares. Estas localízanse nas rúas:

- Rúa da Corredoira (enfrente a Cortilar).
- Queimadas-Rotonda
- Av. De Bos Aires- Taller eléctrico José Luis.
- Praza da Mariña – Rúa Carragoso (Colexio do Prado)
- Don Ramiro – Ramón Aller (Colexio de Vilatuxe)
- Centros de ensinanza primaria e secundaria

As paradas carecen, na maior parte dos casos, dun espazo reservado para os autobuses que cobren as diferentes liñas, así como de marquesiñas e dunha adecuada sinalización, de aí que en moitas ocasións, a falta dun espazo reservado ou a ocupación do mesmo por vehículos aparcados non dificulten o acceso as mesmas nas adecuadas condicións de seguridade.

Respecto á accesibilidade para persoas con mobilidade reducida falta moito por facer. Para os que necesitan utilizar cadeiras de rodas, é difícil que en solitario poidan acceder a este servizo.

2.4.1.2. Datos e plans de transporte público

PROGRAMA TES+BUS

O Programa de Transporte Escolar Compartido de Galicia, TES+BUS, é un proxecto conxunto da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas e a Consellería de Educación e Ordenación Universitaria, co obxectivo da promoción do transporte público colectivo en zonas de carácter rural.

Consiste na utilización mixta dos servizos de transporte escolar público, de tal xeito que calquera cidadán das zonas onde se implanta poderá utilizar para os seus desprazamentos as rutas destes servizos. Os cidadáns que utilicen os servizos do TES+BUS aboarán 1 Euro por cada viaxe que realicen.

O obxectivo do TES+BUS é facilitar os desprazamentos da poboación de zonas con escasos servizos de transporte público de xeito que, aproveitando o percorrido dos autobuses

PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA

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

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

No mes de novembro aprobáronse as liñas xerais do Plan que deseña a rede de autobús da próxima década de cara a configurar un transporte público máis útil, eficiente e sostible e con data 17 de xaneiro publícase no DOG o Plan de transporte público no que se marcan as directrices para dispor un modelo sustentable e eficiente adaptado ás necesidades de mobilidade actuais.

No documento, faise unha análise da situación actual do sector, que ven condicionada fundamentalmente polo marco territorial e polas dinámicas demográficas da Comunidade Autónoma de Galicia. A conclusión desa análise, é que a continua concentración da poboación entorno a un pequeno número de cidades, ao tempo que se produce un progresivo despoboamento das zonas interiores, provocan un dobre reto para o deseño dunha rede de transporte público eficaz, que responda ás necesidades da cidadanía, como eficiente no que á asignación dos recursos públicos se refire:

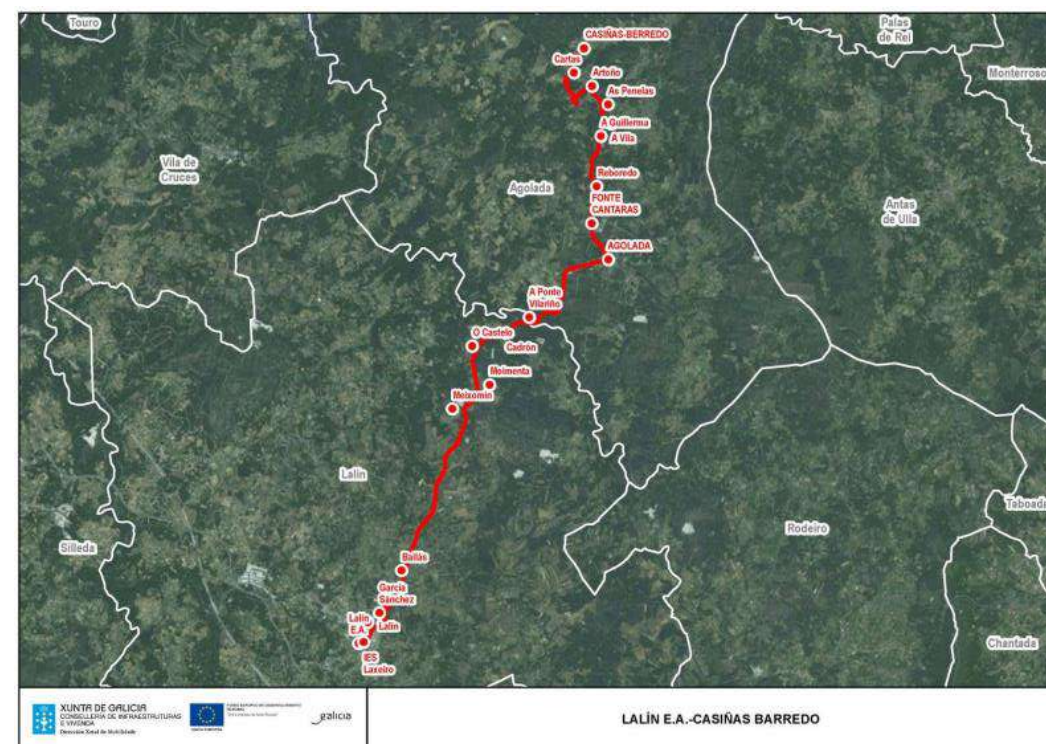
- Nos ámbitos urbanos e metropolitanos, co aumento da poboación, aumenta a demanda de mobilidade entre os distintos concellos de cada ámbito e, especialmente, a de conexións de carácter radial entre o concello de cabeceira e os que o rodean. Esa demanda de mobilidade esixe unha serie de estándares de oferta de servizos esixentes, como por exemplo, a capacidade, velocidade media operativa e frecuencias.
- Por outra parte, nos ámbitos rurais, nos que se manteñen unhas demandas de mobilidade asociadas á necesidade de acudir a servizos que se prestan nas vilas intermedias ou nas cidades (servizos administrativos, sanitarios, educativos,...), tamén se pretende mellorar o servizo de transporte público, co fin último de fomentar as políticas de asentamento de poboación nos ámbitos rurais, para o que é imprescindible que se manteña unha oferta de transporte público atractiva, como unha obriga de servizo público e aínda que para iso, na maior parte dos casos, se requira dunha achega de recursos públicos. Preténdese contribuír a reverter a tendencia ao decaemento progresivo da poboación, e con el da demanda de mobilidade. É precisamente nestes ámbitos onde máis sentido ten a implantación de modelos de transporte innovadores, como poden ser o transporte integrado (ou, para ser máis precisos, a reserva de prazas para usuarios especiais, por parte das administracións correspondentes, en servizos de transporte regular de viaxeiros por estrada de uso xeral, tendo en conta, ademais, que, nos casos de reserva de prazas para escolares, garantírase a súa atención prioritaria, a súa máxima seguridade, prevendo a existencia da figura do acompañante, e a calidade nas condicións do seu transporte) ou o establecemento de servizos baixo demanda

No Anexo I do citado Plan móstrase un listado de contratos vixentes, que no caso de Lalín inclúen as seguintes rutas:

- V-0640: Vila de Cruces-Bermés-Lalín con anexos
- V-2198: Lalín-Merza con anexos
- V-3216: Lalín-Pontevedra con anexos
- XG-516: Lugo-Lalín-Pontevedra –Vigo con anexos
- XG-543: Dozón-Lalín con anexos
- XG-548: Lalín-Monforte-Lugo con anexos

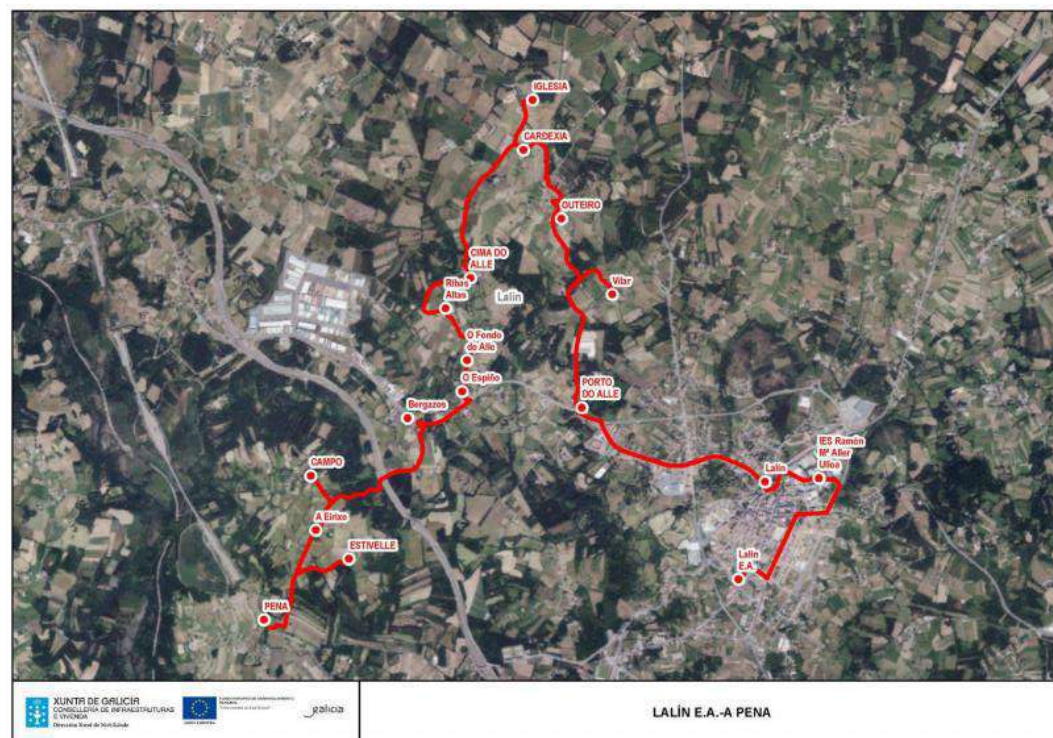
XG-543: Dozón-Lalín con anexos

XG543-8 LALÍN E.A.-CASIÑAS-BERREDO



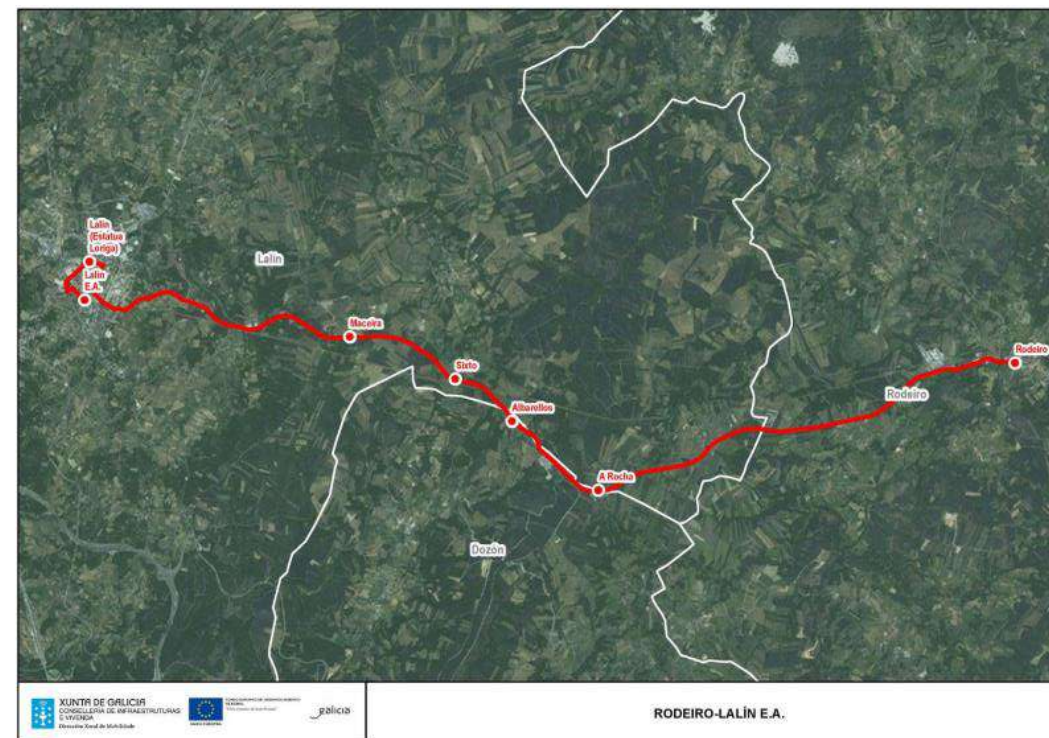
Imaxe 108. Ruta LALÍN E.A.-CASIÑAS-BERREDO (Datos Plan de Transporte Público de Galicia)

XG543-9 LALÍN E.A.-A PENA



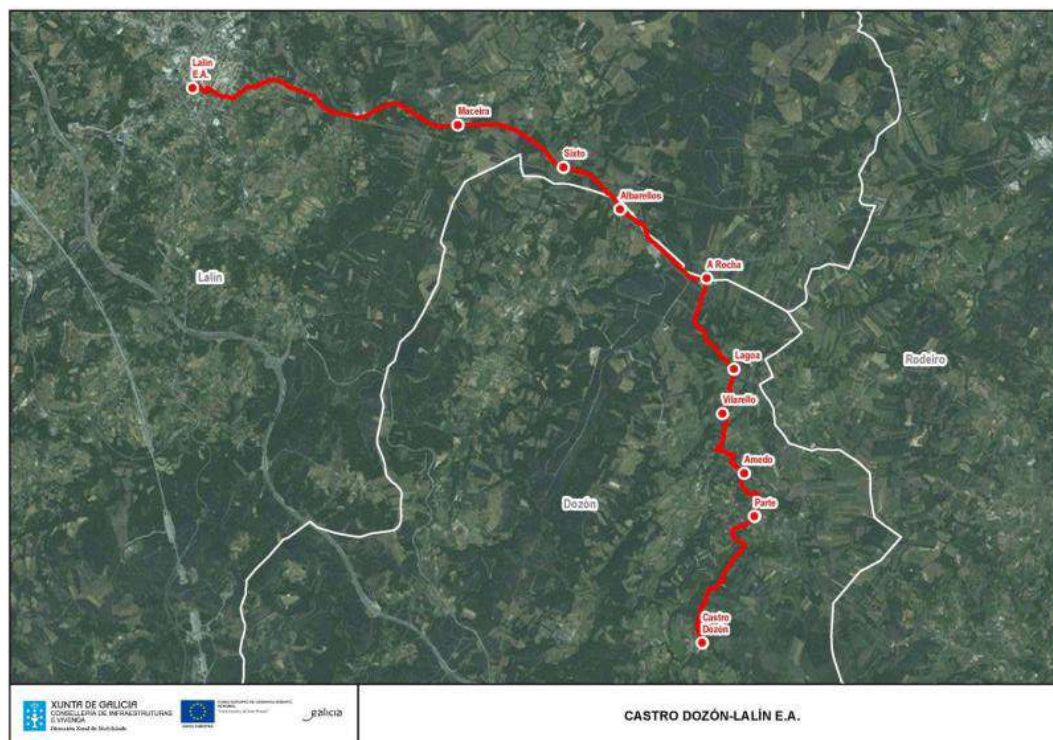
Imaxe 109. Ruta LALÍN E.A.-A PENA (Datos Plan de Transporte Público de Galicia)

XG543-12 RODEIRO-LALÍN E.A



Imaxe 111. Ruta RODEIRO-LALÍN E.A (Datos Plan de Transporte Público de Galicia)

XG543-11 CASTRO DOZÓN-LALÍN E.A.



Imaxe 110. Ruta CASTRO DOZÓN-LALÍN E.A. (Datos Plan de Transporte Público de Galicia)

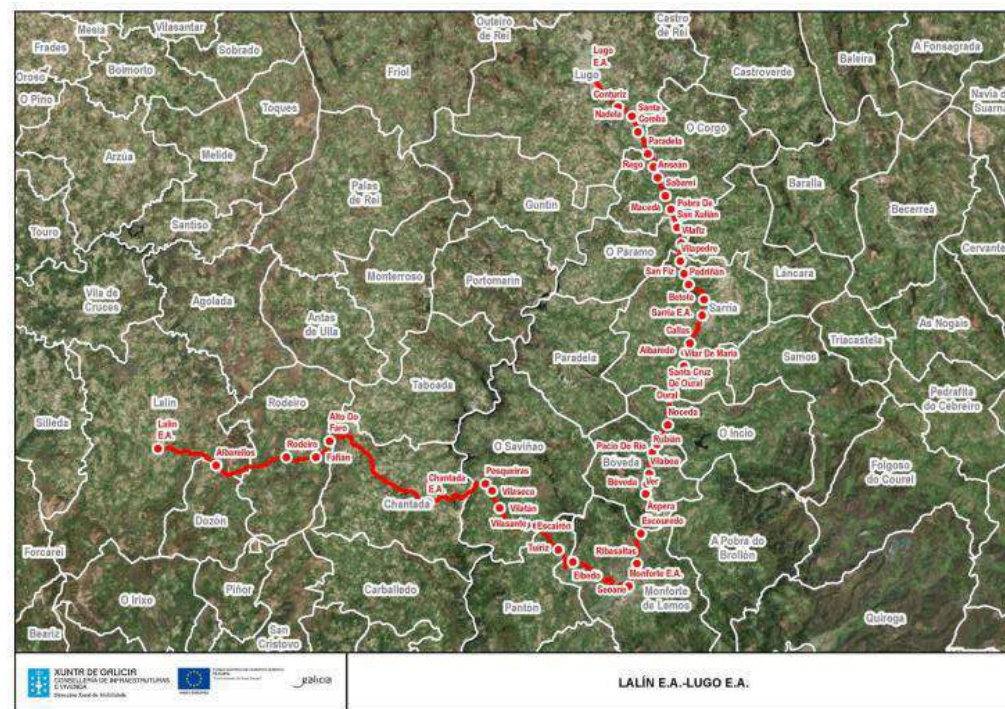
XG543-13 SABORÍN-LALÍN E.A



Imaxe 112. Ruta SABORÍN-LALÍN E.A. (Datos Plan de Transporte Público de Galicia)

XG-548: Lalín-Monforte-Lugo con anexos

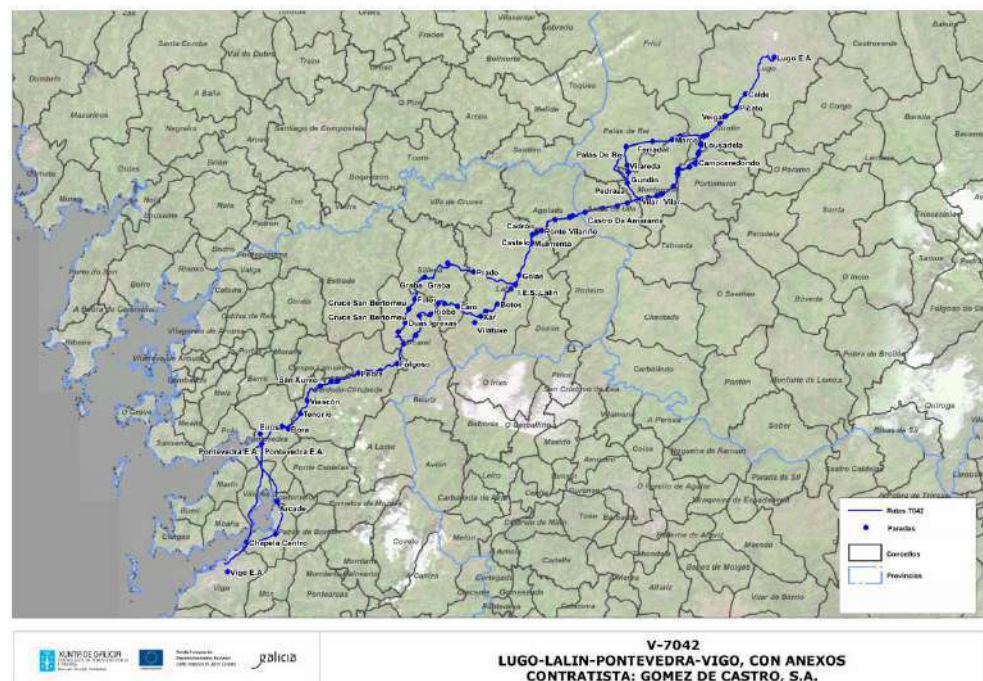
XG548-1 LALÍN E.A.-LUGO E.A.



Imaxe 113. Ruta LALÍN E.A.-LUGO E.A.. (Datos Plan de Transporte Público de Galicia)

XG-516: Lugo-Lalín-Pontevedra –Vigo con anexos

A Consellería de infraestruturas e vivenda publicou dous novos pregos e proxectos de explotación nos que se inclúe a ruta XG-516: Lugo-Lalín-Pontevedra –Vigo con anexos co seguinte percorrido:



Imaxe 114. Ruta Lugo-Lalín-Pontevedra –Vigo (Datos Plan de Transporte Público de Galicia)

Respecto do bus compartido, en Lalín existen dúas rutas correspondentes ao I.E.S. Laxeiro e o I.E.S Ramón Mª Aller Ulloa:

IES Laxeiro XG543-8-1 CASIÑAS-BERREDO-Lalín E.A

IES Ramón Mª Aller Ulloa XG543-9-1 PENA-Lalín E.A

No Plan de Transporte Público de Galicia inclúe tamén o servizo de transporte baixo demanda, que permitirá levar o servizo público de transporte a máis localidades e poboacións e, ao tempo, garantir a súa propia eficiencia e o aforro enerxético, pois o autobús ou o microbús só viaxará se hai xente que demande o servizo. Para o concello de Lalín funciona para a liña de CASIÑAS-BERREDO-Lalín E.A con paradas en Cadrón e O Castelo, Ballás, Meixomín, Moimenta, e para a liña Lalín E.A.-PENA con paradas en Bergazos, A Eirixe, O Espiño, Fondo do Alle, Ribas Altas, Vilar, Campo.

ANTEPROXECTOS DE EXPLOTACIÓN

Con data 31 de xaneiro de 2019, a Dirección Xeral de Mobilidade emitiu resolución pola que se someten a información pública, ao abeiro do apartado 1 do artigo 75 da Lei 2/2017, do 8 de febreiro, de Medidas Fiscais, Administrativas e de Ordenación, dende o día seguinte ao da publicación do anuncio correspondente no Diario Oficial de Galicia e ata o 28 de febreiro de 2019, os proxectos de explotación de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral por estrada de claves XG600 a XG743.

Durante o citado prazo, formularanse por escrito, ante a Dirección Xeral de Mobilidade, as alegacións que se consideren oportunas. A documentación completa de todos os proxectos de explotación está dispoñible na web da Consellería de Infraestruturas e Mobilidade da Xunta de Galicia.

Para o municipio de Lalín recóllense os seguintes anteprojectos de explotación, pendentes de resolución definitiva:

➤ **XG-643: Comarca do Deza.** Os servizos de transporte deste Proxecto de Explotación realizaranse no ámbito territorial dos concellos de Agolada, Dozón, Lalín, Rodeiro, Silleda e Vila de Cruces.

- XG-64307: LALÍN E.A.-CASIÑAS-BERREDO
- XG-64308: LALÍN E.A.-PENA
- XG-64309: CASTRO DOZÓN-LALÍN E.A.
- XG-64310: RODEIRO-LALÍN E.A.
- XG-64311: SABORÍN-LALÍN E.A.
- XG-64312: MERZA-LALÍN E.A.
- XG-64313: SAMPRIZÓN-LALÍN E.A.
- XG-64314: VILA DE CRUCES-CAMPOSANCOS- BERMES-TOXO-LALÍN E.A.
- XG-64315: VILA DE CRUCES-BRÁTENGA- CERCIO-PAREIZO-LALÍN E.A.

➤ **XG-662: Sur de Lalín e Silleda.** Os servizos de transporte deste Proxecto de Explotación realizaranse no ámbito territorial dos concellos de Lalín e Silleda.

- XG-66201: CEIP XESÚS GOLMAR - FILGUEIROA 3
- XG-66202: CEIP VICENTE ARIAS DE LA MAZA – SOUTULLO
- XG-66205: CEIP XESÚS GOLMAR – ALFONSÍN
- XG-66206: CEIP VICENTE ARIAS DE LA MAZA - ESTACIÓN AUTOBUSES
- XG-66207: CEIP XESÚS GOLMAR – CASTRO DE ARRIBA
- XG-66208: CEIP VICENTE ARIAS DE LA MAZA – VISTALEGRE
- XG-66209: CEIP VICENTE ARIAS DE LA MAZA – CARRETERA
- XG-66210: CEIP XESÚS GOLMAR – VILANOVA
- XG-66211: CEIP VICENTE ARIAS DE LA MAZA – BUSTELO
- XG-66212: CEIP XESÚS GOLMAR – BUSTELO

➤ **XG-663: Termo municipal de A Golada e nordés de Lalín.** Os servizos de transporte deste Proxecto de Explotación realizaranse no ámbito territorial dos concellos de A Golada e nordés de Lalín.

- XG-66301: CEIP XESÚS GOLMAR - ALBERGUE
- XG-66303: CEIP XESÚS GOLMAR – COUSO
- XG-66305: CEIP XESÚS GOLMAR – FRIUFE
- XG-66307: LALÍN E.A. – COMELLA
- XG-66310: CEIP XESÚS GOLMAR – BUXÁN

➤ **XG-664: Termos municipais de Dozón e rodeiro e sureste do de Lalín.** Os servizos de transporte deste Proxecto de Explotación realizaranse no ámbito territorial dos concellos de Dozón, Rodeiro e sureste de Lalín

- XG-66401: IES LAXEIRO - MIZOITE
- XG-66402: CEIP XESÚS GOLMAR – TECEDERAS
- XG-66403: CEIP XESÚS GOLMAR – AMEAR
- XG-66404: IES LAXEIRO - SEIXAS
- XG-66407: IES RAMÓN Mª ALLER ULLOA – NOGUEIRA

➤ **XG-696: Centro termo municipal Lalín.** Os servizos de transporte deste Proxecto de Explotación realizaranse no ámbito territorial dos concello de Lalín (centro).

- XG-69601: CEIP XOAQUÍN LORIGA - LAXE
- XG-69602: LALÍN E.A - PUXALLOS
- XG-69603: BARREIRO - NOGUEIRAS

- XG-69604: IES LAXEIRO - LAMPARTE ARRIBA
- XG-69605 : CEIP XOAQUÍN LORIGA - DEVESA II
- XG-69606 : CEIP XESÚS GOLMAR - DOPAZO
- XG-69607 : IES LAXEIRO - PORTO DO ALLE II
- XG-69608 : CEIP XOAQUÍN LORIGA – ALEMPARTE
- XG-69609: CEIP XOAQUÍN LORIGA - LALÍN E.A.
- XG-69610: CEIP XESÚS GOLMAR - BERGAZOS (HOSTAL)
- XG-69611: CARBALLIÑOS - O AMEIXEDO
- XG-69612: CEIP VICENTE ARIAS DE LA MAZA - BUSTELOS

➤ **XG-699: Norte termo municipal Lalín.** Os servizos de transporte deste Proxecto de Explotación realizaranse no ámbito territorial dos concello de Lalín (norte).

- XG-69901: IES RAMÓN Mª ALLER ULLOA - MONTOUTO
- XG-69902: CEIP XESÚS GOLMAR - TOIMIL
- XG-69903: CEIP VARELA BUXÁN - CENTRO DE LALÍN
- XG-69904: CEIP XESÚS GOLMAR - CHARES
- XG-69905 : CEIP VARELA BUXÁN - CENTRO DE LALÍN

2.4.1.3. Liñas de autobús. Demanda

Para o estudo da demanda de transporte público en Lalín, analizáronse os datos publicados no Plan de Transporte de Galicia, para os cales se realizaron entrevistas e enquisas cos responsables municipais de todos os Concellos de Galicia.

Estas enquisas e entrevistas proporcionaron información tanto sobre as principais reivindicacións veciñais como sobre as carencias de adecuación entre a oferta e a demanda existentes.

Así, nestas entrevistas facilitáronse datos sobre as necesidades non cubertas polo actual sistema de servizos de transporte regular de viaxeiros por estrada na Comunidade Autónoma. Fundamentalmente os tráficos demandados refírense aos seguintes servizos:

- Comunicación das parroquias cos centros de saúde con horarios axeitados para a realización de análises ou para consultas médicas.
- Comunicación cos hospitais de referencia mediante servizos que contén con horarios compatibles coas consultas ou realización de probas médicas.
- Comunicación das parroquias co centro do Concello para a realización de xestións administrativas e bancarias.
- Comunicación das parroquias co centro do Concello para a realización de compras os días de feira.
- Comunicación dos Concellos rurais cos Concellos cabeceira da comarca ou coas capitais da provincia.

- Comunicación das parroquias cos centros educativos do Concello para que os alumnos de bacharelato e formación profesional poidan empregar o transporte público e que os servizos contén con horarios axeitados para acudir ás clases.

Debido ás características demográficas do territorio, existen grandes dificultades para cubrir a demanda non satisfeita aínda que, as novas fórmulas introducidas co Plan contribúen positivamente ao obxectivo de achegar a rede de transporte público a todos os cidadáns.

Para o concello de Lalín, en cada un dos anteproxectos de explotación publicados realizouse un estudo da demanda actual do servizo, de acordo cos datos de explotación dispoñibles dos servizos actualmente vixentes, dos principais centros de atracción e xeración de viaxeiros previstos, da rede de infraestruturas de transporte existentes, da distancia entre os diferentes nodos, dos traballos de campo realizados, etc. estimándose que os principais fluxos de mobilidade no ámbito de cada Proxecto de Explotación (tanto intermunicipais como intramunicipais) no primeiro ano de prestación do servizo serán os seguintes:

■ XG643 / COMARCA DO DEZA

A evolución prevista da demanda a futuro calculouse tendo en conta as tendencias poblacionais dos concellos que constitúen o ámbito así como os datos de tendencias xerais do sector do transporte por estrada.

Concello	Agolada	Dozón	Lalín	Rodeiro	Silleda	Vila de Cruces
Agolada	0					
Dozón	1	6				
Lalín	62	386	5014			
Rodeiro	1	12	2723	1119		
Silleda	0	0	611	0	0	
Vila de Cruces	2	0	827	0	0	0

Táboa 17: Demanda actual de mobilidade comarca do Deza (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

De acordo aos estudos realizados segundo a metodoloxía indicada, estímase que a taxa de crecemento anual da demanda de viaxeiros de uso xeneral (sin ter en conta reservas de praza para escolares), durante o prazo de duración do Contrato, diminúa en xeral:

Concello	Agolada	Dozón	Lalín	Rodeiro	Silleda	Vila de Cruces
Agolada	-2,67%					
Dozón	-4,08%	-5,49%				
Lalín	-2,46%	-3,87%	-0,36%			
Rodeiro	-1,52%	-2,93%	-1,30%	-2,24%		
Silleda	-2,33%	-3,74%	-0,36%	-1,30%	-0,36%	
Vila de Cruces	-1,87%	-3,28%	-1,17%	-2,12%	-1,18%	-1,99%
Media ponderada	-2,22%					

Táboa 18: Demanda prevista comarca do Deza (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

Por outro lado, a demanda estimada diaria de reserva de prazas a favor dos centros escolares que se prevé que realicen estas liñas é no caso de Lalín de 69 prazas para o ano 2019, e para o período 2019/2029 prevese que diminúa un 2,76%.

■ XG662 / SUR DOS TERMOS MUNICIPAIS DE LALÍN E SILLEDÁ

A demanda actual de mobilidade no ámbito territorial deste proxecto de explotación (sen ter en conta as prazas reservadas a escolares), é o que se recolle a continuación:

Concello	Lalín	Silleda
Lalín	150	0
Silleda	0	30

Táboa 19: Demanda actual de mobilidade sur de Lalín e Silleda (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

A evolución prevista da demanda de uso xeral neste caso diminúe nun 0,36 % tal e como se mostra na táboa:

Concello	Lalín	Silleda
Lalín	-0,36%	
Silleda	-0,36%	-0,36%
Media ponderada	-0,36%	

Táboa 20: Demanda prevista sur de Lalín e Silleda (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

Respecto á reserva de prazas escolares prevista nestas liñas no caso de Lalín é de 456 prazas, estimándose que para o período 2019/2029 diminúa nun 2,76%.

■ XG663 / AGOLADA E NORDÉS DE LALÍN

A demanda actual de mobilidade no ámbito territorial deste proxecto de explotación (sen ter en conta as prazas reservadas a escolares), é o que se recolle a continuación:

Concello	Agolada	Lalín
Agolada	70	
Lalín	50	60

Táboa 21: Demanda actual de mobilidade Agolada e nordés de Lalín (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

A evolución prevista da demanda de uso xeral neste caso diminúe nun 0,36 % tal e como se mostra na táboa:

Concello	Agolada	Lalín
Agolada	-2,67%	
Lalín	-1,51%	-0,36%
Media ponderada	-1,07%	

Táboa 22: Demanda prevista sur de Agolada e nordés de Lalín (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

Respecto á reserva de prazas escolares prevista nestas liñas no caso de Lalín é de 84 prazas, estimándose que para o período 2019/2029 diminúa nun 2,76%.

■ XG664 / DOZÓN, RODEIRO E SURESTE DE LALÍN

A demanda actual de mobilidade no ámbito territorial deste proxecto de explotación (sen ter en conta as prazas reservadas a escolares), é o seguinte:

Concello	Dozón	Lalín	Rodeiro
Dozón	35		
Lalín	70	50	
Rodeiro	0	0	40

Táboa 23: Demanda actual de mobilidade Dozón, Rodeiro e sureste de Lalín (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

A evolución prevista da demanda de uso xeral neste caso diminúe nun 0,36 % tal e como se mostra na táboa:

Concello	Dozón	Lalín	Rodeiro
Dozón	-2,92%		
Lalín	-3,87%	-0,36%	
Rodeiro	-3,19%	-1,30%	-2,24%
Media ponderada		-1,64%	

Táboa 24: Demanda prevista Dozón, Rodeiro e sureste de Lalín (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

Respecto á reserva de prazas escolares prevista nestas liñas no caso de Lalín é de 184 prazas, estimándose que para o período 2019/2029 diminúa nun 2,76%.

■ XG696 / CENTRO TERMO MUNICIPAL DE LALÍN

A demanda actual de mobilidade no ámbito territorial deste proxecto de explotación (sen ter en conta as prazas reservadas a escolares), é o seguinte:

Concello	Dozón	Lalín
Dozón	90	70
Lalín	70	0

Táboa 25: Demanda actual centro do termo municipal de Lalín (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

A evolución prevista da demanda de uso xeral neste caso diminúe nun 0,36 % tal e como se mostra na táboa:

Concello	Dozón	Lalín
Dozón	-5,49%	
Lalín	-2,92%	-0,36%
Media ponderada		-1,78%

Táboa 26: Demanda prevista centro do termo municipal de Lalín (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

Respecto á reserva de prazas escolares prevista nestas liñas no caso de Lalín é de 507 prazas, estimándose que para o período 2019/2029 diminúa nun 2,76%.

■ XG99 / NORTE TERMO MUNICIPAL DE LALÍN

A demanda actual de mobilidade no ámbito territorial deste proxecto de explotación (sen ter en conta as prazas reservadas a escolares), é o seguinte:

Concello	Agolada	Lalín
Agolada	0	10
Lalín	10	90

Táboa 27: Demanda actual norte do termo municipal de Lalín (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

A evolución prevista da demanda de uso xeral neste caso diminúe nun 0,36 % tal e como se mostra na táboa:

Concello	Agolada	Lalín
Agolada	-2,67%	
Lalín	-1,51%	-0,36%
Media ponderada		-1,07%

Táboa 28: Demanda prevista nortado termo municipal de Lalín (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

Respecto á reserva de prazas escolares prevista nestas liñas no caso de Lalín é de 259 prazas, estimándose que para o período 2019/2029 diminúa nun 2,76%.

En liñas xerais estímase que a taxa de crecemento anual da demanda de viaxeiros de transporte público de uso xeral no concello diminúa en todos os servizos previstos, así como na reserva de prazas escolares para cada un dos centros educativos que atenden os servizos previstos nos anteprojectos de explotación.

2.4.1.4. Ferrocarril

Rede de media distancia Ourense-Santiago-Coruña.

O termo municipal dispón dunha estación de ferrocarril (Botos) situada a 4,4 km do centro de Lalín.

En xeral o transporte de viaxeiros por ferrocarril non presenta gran actividade, que coa progresiva supresión de trens con parada suscitou unha notable redución de pasaxeiros nos últimos anos. Na actualidade o servizo redúcese á conexión cas cidades de Ourense e Santiago cun servizo diario. A continuación resúmense os horarios e tarifas dos trens que fan parada en Lalín:

ORIXE/DESTINO	DÍAS	SAÍDA	CHEGADA	TARIFA
LALÍN-OURENSE	De luns a domingo	18:14	19:06	5,65 €
OURENSE-LALÍN	De luns a domingo	13:30	14:21	5,65 €
	So domingos	19:55	20:50	5,65 €
LALÍN-SANTIAGO	De luns a domingo	14:22	15:10	5,65 €
	So domingos	20:50	21:41	5,65 €
SANTIAGO- LALÍN	De luns a domingo	17:25	18:13	5,65 €

Táboa 29: Horarios das liñas de tren que pasan por Lalín (Fonte: Datos RENFE)

2.4.2. TRANSPORTE PRIVADO

2.4.2.1. Servizo de Taxi

No concello de Lalín existen un total de 24 licencias de taxis.

As parada de taxis, cun total de 28 prazas, localízanse na rúas Colón (12 prazas) e Calzada (11 prazas), próximas ao Km 0 no centro urbano da vila. Na avenida da estación, fronte a estación de autobuses dispónse dun espazo reservado para os taxis con capacidade para 5 prazas.



Imaxe 115. Paradas de taxis rúas Colón e Calzada (Fonte: Elaboración Propia)

2.4.2.2. Aforos rede viaria principal

Para a caracterización das intensidades de tráfico programáronse aforos manuais direccionais nas principais rúas e interseccións do ámbito de estudo. Deste xeito preténdese definir os tráfico de entrada e saída do ámbito, así como os das rúas Principal e Xoaquín Loriga.

Localización dos aforos:

- Praza dos Cabalos
- Rúas Principal e Xoaquín Loriga.
- Praza da Mariña.
- Avenida Bos Aires.

Os aforos realizáronse nas seguintes datas:

- Día 12 de Xaneiro (Martes) de 2019 na Praza dos Cabalos e nas rúas Principal e Xoaquín Loriga durante as franxas horarias especificadas na táboa correspondente.
- Día 14 de Xaneiro (Luns) de 2019 nas rúas Principal e Xoaquín Loriga durante as franxas horarias especificadas na táboa correspondente.
- Día 1 de Febreiro (Venres) de 2019 na Praza dos Cabalos, Rúas Xoaquín Loriga e Principal, Praza da Mariña, e Avenida Bos Aires durante as franxas horarias especificadas na táboa correspondente.

Para a realización dos aforos de tráfico da rede interior do núcleo urbano, procedeuse a facer unha campaña de conteo manual de vehículos nas principais interseccións e rúas.

Para a realización do conteo manual de vehículos utilizáronse contadores manuais, complementando o uso destes con fichas para cada punto de aforo.

A continuación móstrase as fichas tipo utilizadas para a execución dos aforos:

PLAN DE MOBILIDADE SOSTIBLE DE LALÍN

AFOROS NA REDE VIARIA DO NÚCLEO URBANO DE LALÍN

Punto de Aforo: Intersección Praza dos Cabalos



Localización (sinelar na imaxe):

Data: __/__/__, Hora de inicio: __:__, Hora de finalización: __:__

Sentido	Nº de Vehículos aforados

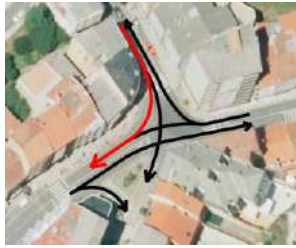
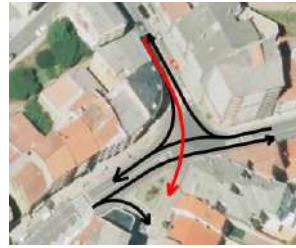
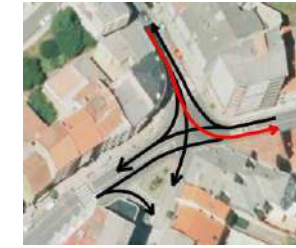
Observacións:

Imaxe 116. Fichas tipo aforos manuais (Fonte: Elaboración Propia)

O intervalo de medición de cada punto de aforo estableceuse en 15 minutos, que proporcionalmente se trasladou ao intervalo equivalente de 1 hora.

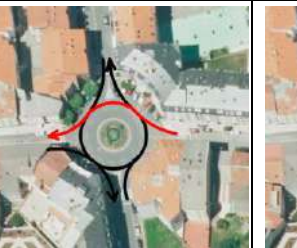
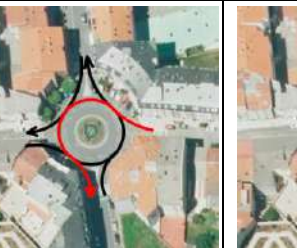
A intensidade de tráfico é o número de vehículos que pasan por unha sección fixa dunha vía nunha unidade de tempo. O valor calculado foi a intensidade de tráfico nunha hora (veh/h). Para obter dito valor procedeuse a medir o volume de vehículos que pasan por cada sección nun período de 15 minutos, obtendo o valor da intensidade media horaria equivalente, multiplicando o valor obtido por 4, relación existente entre 1 hora e 15 minutos.

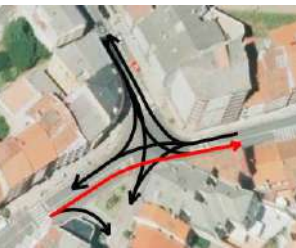
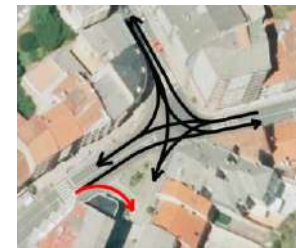
A continuación detállanse os datos obtidos nos conteos manuais para cada punto de aforo:

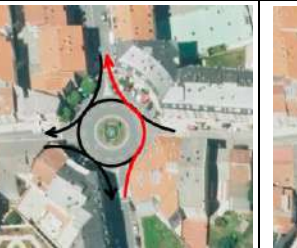
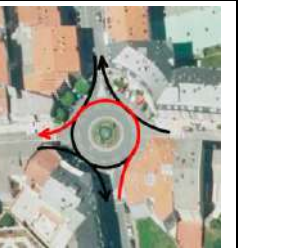
AFORO	PRAZA DOS CABALOS		
			
1 febreiro (12:00 a 13:00)	72 vehículos	99 vehículos	219 vehículos
1 febreiro (17:00 a 18:00)	51 vehículos	70 vehículos	153 vehículos
12 de xaneiro (11:00 a 12:00)	33 vehículos	3 vehículos	97 vehículos

AFORO	RÚAS PRINCIPAL E XOAQUÍN LORIGA	
		
12 de xaneiro (11:00 a 12:00)	5 vehículos	0 vehículos
14 de xaneiro (12:00 a 13:00)	256 vehículos	148 vehículos
1 febreiro (12:00 a 13:00)	277 vehículos	166 vehículos
1 febreiro (17:00 a 18:00)	199 vehículos	96 vehículos

AFORO	PRAZA DOS CABALOS		
			
1 febreiro (12:00 a 13:00)	218 vehículos	116 vehículos	62 vehículos
1 febreiro (17:00 a 18:00)	175 vehículos	87	46
12 de xaneiro (11:00 a 12:00)	120 vehículos	2 vehículos	28 vehículos

AFORO	PRAZA DA MARIÑA			
				
1 febreiro (11:00 a 12:00)	45 vehículos	29 vehículos	45 vehículos	80 vehículos
1 febreiro (16:00 a 17:00)	32 vehículos	20 vehículos	27 vehículos	56 vehículos

AFORO	PRAZA DOS CABALOS	
		
1 febreiro (12:00 a 13:00)	133 vehículos	62 vehículos
1 febreiro (17:00 a 18:00)	90 vehículos	42 vehículos
12 de xaneiro (11:00 a 12:00)	53 vehículos	0 vehículos

AFORO	PRAZA DA MARIÑA		
			
1 febreiro (11:00 a 12:00)	185 vehículos	190 vehículos	102 vehículos
1 febreiro (16:00 a 17:00)	120 vehículos	114 vehículos	67 vehículos

AFORO	AVENIDA BOS AIRES				
					
1 febreiro (13:00 a 14:00)	43 vehículos	27 vehículos	46 vehículos	31 vehículos	
1 febreiro (18:00 a 19:00)	37 vehículos	23 vehículos	40 vehículos	24 vehículos	

Táboas 30. Aforos manuais de tráfico (Fonte: Elaboración propia)

En xeral, a praza dos cabalos é a intersección que presenta un maior tráfico de vehículos, sobre todo durante o horario de mañá. A medida de peonalización das rúas Principal e Loriga durante a fin de semana dan lugar a que o tráfico na zona diminúa, xa que parte dos usuarios evitan desprazarse á zona en vehículo privado.

2.4.2.3. Aforos peonís

Da mesma forma que no caso anterior realizáronse aforos manuais direccionais nas zonas de especial interese do ámbito de estudo.

Localización dos aforos:

- Rúa Colón
- Rúa Principal
- Praza da Igrexa
- Praza da Torre

Os aforos peonís realizáronse nas seguintes datas:

- Día 27 de Febreiro (Mércores) de 2019 nas Prazas da Torre e da Igrexa e nas rúas Colón, Principal.

Igual que no caso anterior, o intervalo de medición de cada punto de aforo estableceuse en 15 minutos, que proporcionalmente se trasladou ao intervalo equivalente de 1 hora.

	RÚA COLÓN (FRONTE AO Nº7)
DATA AFORO: 27 FEBREIRO	
Horario de 12:00 a 13:00	312 peóns (dirección Praza da Igrexa) 180 peóns (dirección Praza da Torre) TOTAL: 492 peóns

	PRAZA DA TORRE (Fronte ao parque)	PRAZA DA TORRE (Fronte ao Nº2)
DATA AFORO: 27 FEBREIRO		
Horario de 12:30 a 13:30 Horario de 12:45 a 13:45	54 peóns (dirección Rúa Ramón Aller) 90 peóns (dirección Rúa Matemát. Rdgz) TOTAL: 144 peóns	102 peóns (dirección Parque X.Loriga) 84 peóns (dirección Rúa Colón) TOTAL: 186 peóns

	PRAZA DA IGREXA (Fronte ao casino)
DATA AFORO: 27 FEBREIRO	
Horario de 13:20 a 14:20	318 peóns (dirección Rúa Principal) 366 peóns (dirección Av. Luís Gonz.Taoada) TOTAL RÚA: 684 peóns

Táboas 31. Aforos manuais de peóns (Fonte: Elaboración propia)

En xeral, as rúas centrais do núcleo, e mais relacionadas coa actividade comercial como as rúas Principal e Colón ou a Praza da Igrexa son as que presentan un maior tránsito de peóns, sobre todo durante o horario de mañá, tal e como se mostra nos aforos anteriores.

	RÚA PRINCIPAL (Fronte ao Nº17)	RÚA PRINCIPAL (Fronte ao Nº22)
DATA AFORO: 27 FEBREIRO		
Horario de 11:30 a 12:30	222 peóns (dirección Rúa Xoaquín Loriga) 174 peóns (dirección Praza dos Cabalos) TOTAL BEIRARRÚA: 396 peóns	156 peóns (dirección Rúa Xoaquín Loriga) 102 peóns (dirección Praza dos Cabalos) TOTAL BEIRARRÚA: 258 peóns

2.4.2.4. Matrices Orixe-Destino

Desenvólvense a continuación as diferentes matrices Orixe-Destino en función dos modos de transporte utilizados, en este caso no vehículo privado, a pé e no transporte público:

Vehículo privado:

O/D	Núcleo urbano	Zonas rurais do municipio	Concellos limítrofes	Outras cidades (Santiago, Pontevedra)	Polígonos industriais do municipio	TOTAL
Núcleo urbano	15,8	10,5	8,8	12,3	10,5	57,9
Zonas rurais do municipio	17,5	5,3	3,5	5,3	5,3	36,8
Concellos limítrofes	1,8	0,0	0,0	0,0	1,8	3,5
Outras cidades (Santiago, Pontevedra)	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8
Total	36,8	15,8	12,3	17,5	17,5	

Figura 14. Porcentaxes desprazamentos en vehículo privado segundo Orixe/Destino (Elaboración Propia)

Transporte público:

O/D	Núcleo urbano	Zonas rurais do municipio	Concellos limítrofes	Outras cidades (Santiago, Pontevedra)	Polígonos industriais do municipio	TOTAL
Núcleo urbano	0,0	8,0	4,0	48,0	0,0	60,0
Zonas rurais do municipio	32,0	0,0	0,0	8,0	0,0	40,0
Concellos limítrofes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Outras cidades (Santiago, Pontevedra)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	32,0	8,0	4,0	56,0	0,0	

Figura 15. Porcentaxes desprazamentos en transporte público segundo Orixe/Destino (Elaboración Propia)

O maior número de desprazamentos en vehículo privado ten como orixe as zonas rurais do concello e destino o núcleo urbano de Lalín, aínda que tamén hai que ter en conta que un porcentaxe significativo dos desprazamentos en vehículo privado teñen como orixe e destino o propio núcleo urbano.

Para o transporte público, os desprazamentos con orixe o núcleo urbano realízanse principalmente a outras cidades e dende as zonas rurais do municipio os desprazamentos teñen como destino principalmente o núcleo de Lalín.

No que respecta á mobilidade a pé e en bicicleta límtase os desprazamentos ao entorno urbano.

2.4.2.5. Tráfico exterior

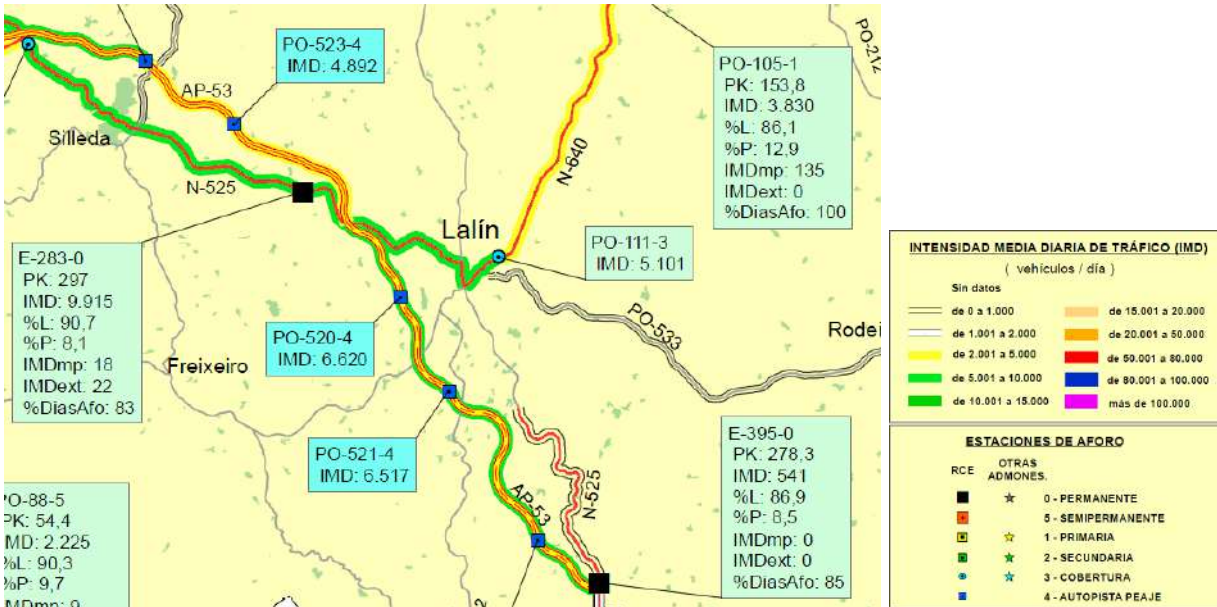
Das principais vías de acceso ao núcleo urbano de Lalín extráese a seguinte información do tráfico. Tivéronse en conta puntos de aforamento colocados en lugares estratéxicos da rede viaria e a súa contorna. Estes puntos son un conxunto de detectores cos que se recompila información do tráfico con medicións en ambos os sentidos nas vías principais. Con estas medicións de tráfico establécese a variable principal da análise:

- **IMD ou Intensidades Medias Diarias:** número de vehículos que pasan a través dunha sección fixa transversal ou un segmento de vía en calquera sentido (de entrada ou de saída) por unidade de tempo, neste caso durante os días laborables dun mes, dividido entre o número de días laborables do mes.

A continuación móstranse a localización das estacións de medición no plano:

Estradas Nacionais:

Consultado o último Mapa de Tráfico publicado polo Ministerio de Fomento para o ano 2017 os datos recollidos das estacións de aforo localizadas nas estrada N-640 e N-525 preto do núcleo urbano de Lalín son:



Imaxe 117. Estacións de aforos rede estradas nacionais (Datos: Ministerio de Fomento)

Estación PO-113-3 (Estrada N-640 tramo dende o P.Q. 163+500 ata 163+2020):

TIPO	Cobertura
P.Q.	163,30
IMD total	5.101
IMD lixeiros	4.442
IMD pesados	659
%VP	12,92

Estación E-283-0 (Estrada N-525, tramo dende o P.Q. 294+920 ata 302+660):

TIPO	Permanente
P.Q.	296,95
IMD total	9.915
IMD lixeiros	9.108
IMD pesados	807
%VP	8,14

Estación E-395-0 (Estrada N-525, tramo dende o P.Q. 278+060 ata 285+750):

TIPO	Permanente
P.Q.	278,33
IMD total	541
IMD lixeiros	495
IMD pesados	46
%VP	8,50

Estación de aforo PO-523-4 (Estrada AP-53, tramo dende o P.Q. 33+490 ata 41+880 onde se localiza o acceso ao polígono de Lalín 2000).

TIPO	Permanente
P.Q.	44,74
IMD total	4.892
IMD lixeiros	4.587
IMD pesados	305
%VP	6,23

Estación de aforo PO-520-4 (Estrada AP-53, tramo dende o P.Q. 41+8800 ata 46+750 entre os polígonos de Lalín 2000 e Botos):

TIPO	Permanente
P.Q.	44,74
IMD total	6.620
IMD lixeiros	6.298
IMD pesados	322
%VP	4,86

Estación de aforo PO-521-4 (Estrada AP-53, tramo dende o P.Q. 46+8750 ata 50+250 entre os polígonos de Lalín 2000 e Botos):

TIPO	Permanente
P.Q.	48,50
IMD total	6.517
IMD lixeiros	6.094
IMD pesados	423
%VP	6,49

■ Estradas Autonómicas:

Neste caso consultáronse os últimos datos publicados pola Consellería de Infraestructuras e Vivenda da Xunta de Galicia que conta cunha serie de estacións de aforo instaladas nas estradas da súa titularidade:



Imaxe 118. Estacións de aforos rede estradas autonómicas (Datos: Consellería de Infraestructuras e vivenda)

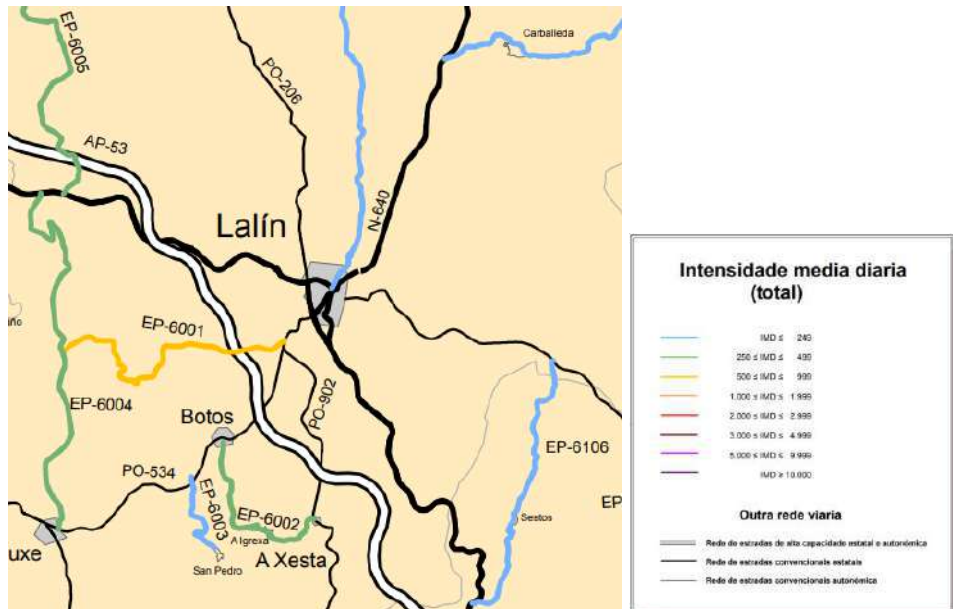
Estación PO-533-4 (Estrada Lalín PO-533, tramo Lalín-Rodeiro):

TIPO	Complementaria
IMD total	3.685
IMD lixeiros	3.333
IMD pesados	352
%VP	9,6

Estación PO-534-3 (Estrada Lalín PO-533, AP-53 PI Botos):

TIPO	Complementaria
IMD total	4.325
IMD lixeiros	4.032
IMD pesados	293
%VP	6,8

Consultados os datos publicados pola Deputación de Pontevedra no último Plan de estacións de aforo en estradas da rede da deputación de Pontevedra, existen dúas estacións nas proximidades do núcleo de Lalín:



Imaxe 119. Estacións de aforos rede estradas da Deputación (Datos: Deputación de Pontevedra)

Estación EP6001 (Estrada Lalín EP6001, Tramo Lalín-Botos-Gresande):

TIPO	Neumática
IMD total	935
IMD lixeiros	915
IMD pesados	20
%VP	2,1

Estación EP6009 (Estrada Lalín EP6001, Tramo Lalín-Botos-Gresande):

TIPO	Neumática
IMD total	183
IMD lixeiros	174
IMD pesados	9
%VP	4,7

Tómanse como referencia as 10 máis próximas ao núcleo urbano, soamente se dispón do histórico de IMDs de 8 delas.

A evolución das intensidades de tráfico estudarase a partir da información dos históricos de tráfico, en sentido total, desde o ano 2013. No caso da zona de influencia do núcleo de Lalín, a evolución do tráfico presenta na maioría dos casos un aumento para o histórico desde o ano 2013 no total das IMDs.

ANOS	ESTACIÓN	PO-113-3	E-283-0	E-395-0	PO-523-4	PO-520-4	PO-521-4	PO-533-4	PO-534-3
	VÍA	N-640	N-525	N-525	AP-53	AP-53	AP-53	PO-533	PO-534
2013		4502	9354	543	4111	5775	5903	-	4056
2014		4965	9412	537	4157	5871	6000	-	3881
2015		4989	9537	551	4460	6168	6221	3595	4068
2016		5091	9652	561	4670	6350	6268	3562	4213
2017		5101	9915	541	4892	6620	6517	3685	4325

Táboa 32: Medicións das estacións de aforamento (Fonte: Elaboración Propia a partir dos datos Ministerio Fomento-Xunta e Deputación)

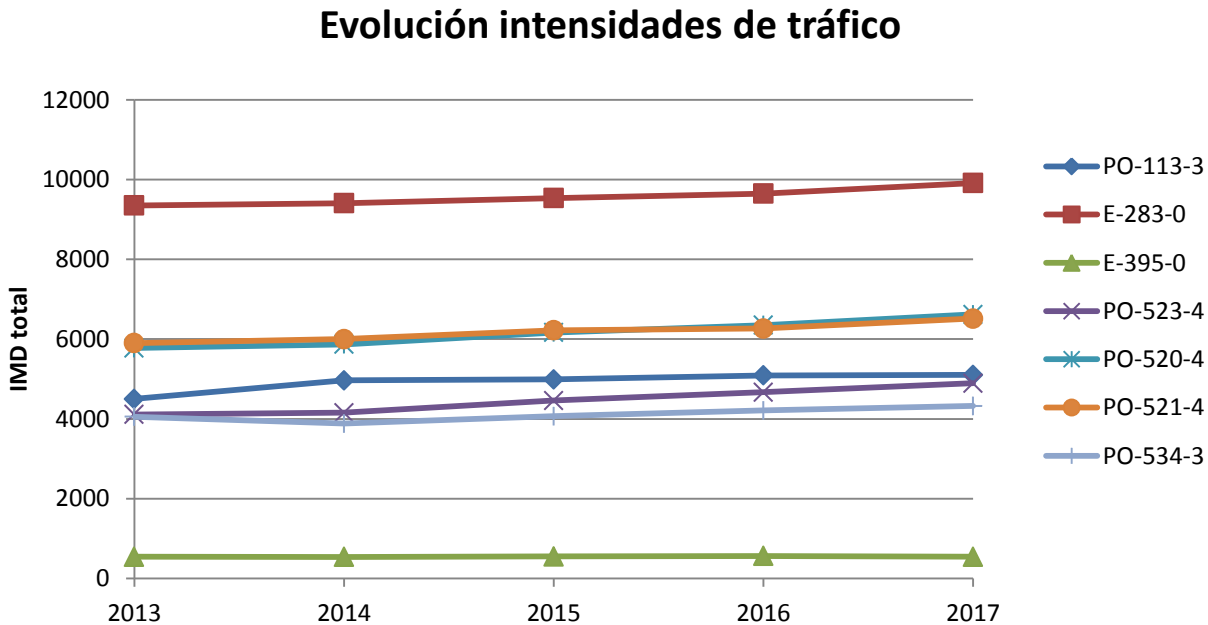


Figura 17. Evolución das intensidades de tráfico das principais estradas (Elaboración Propia con datos datos Ministerio Fomento-Xunta e Deputación)

Tras analizar os datos de tráfico rexistrados, pódese concluír que o tráfico de acceso ao núcleo concéntrase principalmente nas estradas N-525 e N-640, ao norte do núcleo, onde as intensidades de tráfico son maiores seguido das estradas provinciais PO-533 e PO-534.

Tanto o polígono de Lalín 2000 como Botos contan cun acceso á AP-53 nas súas proximidades o que a converte na súa principal vía de comunicación. En calquera caso, o tráfico de mercadorías procedente de ambos polígonos non necesita atravesar o casco urbano de Lalín, xa que se desvía tanto pola Ronda Leste como pola Avenida de Madrid e Xosé Cuíña que conforman a circunvalación.

2.4.2.6. Rede ciclista e peonil

Os principais itinerarios peonís e a rede ciclista foron analizados dentro do análise físico do núcleo urbano.

No núcleo de Lalín apenas se utiliza a bicicleta como modo de transporte habitual, limitándose o seu uso ao lecer e/ou ao deporte.

Analízanse tamén as intensidades de tráfico de pesados nas estradas autonómicas e provinciais de Lalín publicados pola Consellería de Infraestructuras e Vivenda da Xunta de Galicia e pola Deputación de Pontevedra.

Imaxe 121. Intensidade de tráfico de vehículos pesados estradas autonómicas (Datos: consellería de Infraestruturas e Vivenda)

- **Transporte de mercancías por estrada**

Imaxe 122. Intensidade de tráfico de vehículos pesados estradas provinciais (Datos: Deputación de Pontevedra)

Os principais fluxos de vehículos pesados se producen en:

- A autopista AP-53 como vía de gran capacidade rexista unha significativa intensidade de tráfico de vehículos pesados, que no tramo entre os P.Q. 50+250 e 56 +600 chega a alcanzar os 723 vehp/día debido tras o paso polos polígonos de Botos e Lalín2000.



- As Nacionais N-525 e N-640, que dan acceso ao núcleo urbano de Lalín e que ademais da servizo ao polígono de Lalín 2000, cunha intensidade media diaria de pesados de entre 200 a 399 vp/día.
 - A estradas autonómicas PO-206, PO-533 e PO-534 con IMDp que se encontran entre 200 e 400 vehículos/día.
- **Distribución urbana de mercancías**

A distribución urbana de mercadorías e as operacións de carga e descarga teñen unha gran incidencia na mobilidade urbana, afectando á circulación do resto de vehículos (turismos, autobuses, etc.).

Ademais das dificultades de coexistencia da distribución urbana de mercadorías coa mobilidade xeneral da vila, poden existir problemas específicos relacionados cos canais de distribución como son:

- Dificultade de subministro a certas áreas con morfoloxía viaria estreita, na que a mobilidade dos vehículos está condicionada.
- Limitacións de acceso por tempo ou por tipo de vehículo en certas rúas da vila.
- Crecente nivel de exigencia dos comerciantes dentro dun mercado con cada vez máis competencia.

O análise da distribución urbana das mercadorías no tecido urbano e das operacións de carga e descarga dentro da cidade e a súa localización resulta indispensable para deseñar os mecanismos adecuados para unha mellor xestión do servizo.

Regulación zonas de carga e descarga

O Concello de Lalín ten establecidas, nas rúas do casco urbano, zonas reservadas para que os vehículos de transporte de mercancías poidan efectuar as labores de carga e descarga.

- As zonas de carga e descarga están sinalizadas, vertical e horizontalmente, están reservadas para os vehículos destinados ao transporte de mercadorías.
- O horario xenérico de carga e descarga nas zonas reservadas é, salvo autorización expresa, de 9:00 a 12:00 ou 12:30 horas e de 16:00 a 18:00 ou 18:30 horas, cun tempo máximo de 30 min de luns a sábado.

Nas rúas peonís e demais vías de circulación restrinxida non se autorizan zonas reservadas de carga e descarga; cumprírase o horario de carga e descarga que é o que expresamente recolle a sinalización específica.

Zonas de carga e descarga

Contabilizáronse un total de 35 zonas reservadas para a carga e descarga de mercadorías. Xeralmente trátase de zonas de aparcamento en liña convenientemente sinalizadas (con sinalización vertical e horizontal). A lonxitude de estas zonas é variable, pero a maior parte teñen unha lonxitude de entre 10 a 20 metros.

Analizouse a localización das zonas de carga e descarga en Lalín, tal e como se mostra no plano correspondente. Na táboa seguinte recóllense as zonas limitadas para carga e descarga e o número de actividades comerciais na súa zona de influencia, para determinar a dotación de prazas de carga-descarga en relación coa actividade comercial existente.

O número de actividades comerciais extraíse do Plan de acción para o comercio e a hostalería da vila de Lalín, onde se recollen locais, en baixo ou entrechán aberto, para o comercio, a hostalería e os servizos privados nos viarios no casco urbano da vila de Lalín.

RÚA	ZONAS CARGA-DESCARGA	Nº ACTIV. COMERCIAIS	RELACIÓN ZONAS/ACTIVIDADES
Da Ponte (zona sur)	3	37	0,081
Areal	1	51	0,020
Matemático Rodríguez	1	28	0,036
Observatorio	2	40	0,050
Rosalía de Castro	1	45	0,022
Molinera	2	10	0,200
Principal	3	38	0,079
Xoaquín Loriga	1	46	0,022
Wenceslao Calvo Garra	1	30	0,033
Avenida Cacharela/ Bos Aires	4	57	0,070
Antonia Ferrín Moreiras	1	48	0,021
Luís González Taboada	3	67	0,045
Monte do Faro	2	31	0,065
Pintor Colmeiro	1	11	0,091
Calzada	2	17	0,118
Garda Civil	1	5	0,200
B	2	71	0,028
Nuno Eanes de Cercio	1	40	0,025
Pintor Laxeiro	1	39	0,026
Campo da Feira Vello	2		
TOTAL	35		

Táboa 33: Zonas de carga e descarga (Fonte: Elaboración Propia)

Do análise levado a cabo, pódense establecer as seguintes conclusións:

- As prazas reservadas para carga e descarga de mercadorías localízanse especialmente nas rúas de maior actividade comercial.
- As rúas periféricas, carecen de zonas de carga e descarga; e case o mesmo pode dicirse de outras zonas, tamén periféricas como Regueiriño ou Lalín de Arriba que tampouco contan con zonas de carga e descarga.
- Hai que sinalar que outras rúas céntricas como Colón ou Alcalde Ferreiro, a pesar de concentrar un significativo número de actividades comerciais, non dispoñen de prazas de carga e descarga en relación co número de actividades comerciais; en algún caso, pode deberse en parte á insuficiencia de espazo nas vías pública para o establecemento de zonas de carga e descarga.

Irregularidades nas operacións de carga e descarga

O establecemento de zonas reservadas para carga e descarga de mercadorías no viario urbano ten por obxecto garantir o mantemento e desenvolvemento das actividades económicas nas áreas centrais da vila; actividades que son de todo tipo: comercio, hostaleira, restauración, ocio etc.

Sen embargo, a distribución urbana de mercadorías e, en particular, as operacións de carga e descarga nas zonas máis céntricas, poden presentar problemas entre os que no caso de Lalín se detectan:

- Aparcamento indebido de vehículos alleos á actividade comercial nas zonas reservadas para carga e descarga.
- Falta de control e vixilancia das zonas de carga e descarga para asegurar o seu bo funcionamento.
- Insuficiente número de prazas reservadas para carga e descarga de mercadorías en certas zonas.

O estacionamento ilegal de vehículos, de acordo coa información da Policía Municipal, é un dos motivos máis frecuentes entre las denuncias de tráfico tramitadas polo Concello.

Estacionalidade

No caso de Lalín, non existe unha diferenza significativa no tráfico durante os diferentes períodos do ano.

2.4.2.8. Estacionamento

Os desprazamentos en vehículo privado implican a necesidade de dispor en orixe e destino da viaxe dun lugar de estacionamento, público ou privado, que é necesario considerar como parte dos requirimentos do vehículo privado.

A oferta de estacionamento, así como a xestión do mesmo, constitúen elementos básicos que condicionan a mobilidade en vehículo privado e por tanto son un instrumento fundamental na racionalización do sistema de transportes e na implantación dunha estratexia de mobilidade sustentable.

Por unha banda, a dispoñibilidade ou non, de aparcadoiro no destino da viaxe condiciona a elección modal e por tanto inflúe no volume de coches que saen da orixe. É por tanto, a xestión do aparcamento un elemento regulador do tráfico.

Por outra parte, unha mala xestión dos aparcamentos implica un aumento da ilegalidade o que afecta negativamente ó tráfico cunha ocupación de espazos públicos que xeran prexuízos na contorna.

■ Oferta de estacionamento

O inventariado da oferta de prazas de estacionamento realizouse de acordo a seguinte clasificación:

- Aparcamento na vía pública, que inclúe o estacionamento libre en superficie e o estacionamento regulado (ORA).
- Aparcamento fora da vía pública, que inclúe os aparcamentos de promoción municipal ou de promoción privada, así como garaxes ou estacionamentos de veciños.
- Estacionamentos asociados a centros atractores, como centros comerciais e de ocio, hospitais, colexios, etc.
- Estacionamentos reservados na vía pública:
 - Prazas de aparcamento para persoas con mobilidade reducida: reservados en aparcamentos ou en espazos públicos e en centros, públicos o privados, de uso xeneral.
 - Prazas de aparcamento motos.
 - Reservas permanentes de aparcamento.
 - Vados para o paso de vehículos, con prohibición de aparcamento.

A continuación analízase a oferta de estacionamento nos seus distintos tipos.

Estacionamento libre en superficie

O estacionamento libre en superficie localízase practicamente en todas as vías que compoñen o casco urbano de Lalín, onde non está implantado o estacionamento regulado.

A determinación deste número de prazas, dado que non están reguladas non se coñece con precisión, estimouse a partir das visitas a campo e da tipoloxía das vías, do ancho, do tipo de estacionamento (en liña ou en batería) e de si está permitido a un ou a ambos lados da vía.

Seguindo estas premisas obtivéronse un total de 6.485 prazas de aparcamento libre na vía pública 5.728 en liña e 758 en batería, que conta en xeral cun nivel de ocupación alto na zona máis céntrica, onde se localiza gran parte da actividade comercial e polo tanto onde existen máis dificultades para aparcar.

A medida que nos afastamos da zona máis céntrica atópase aparcamento con máis facilidade tanto nas avenidas e rúas principais como nas rúas que as conectan.

Destacar a existencia dunha bolsa de aparcamento público localizado no centro da vila no entorno da praza de abastos de Lalín, coñecido como **Campo da Feira**, e que dispón de 153 prazas de aparcamento libre. O acceso ao mesmo realízase dende as rúas Rosalía de Castro e T. Tan só os días de feira (3 e 18 de cada mes), non está permitido o aparcamento nesta bolsa por ser onde se instalan os postos de roupa, calzado e produtos agroalimentarios.

Asimesmo os aparcamentos libres asociados aos **centros comerciais do Deza e Pontiñas** tamén son propiedade municipal e contan respectivamente coas seguintes prazas de aparcamento:

- Centro Comercial Deza: 693 prazas das que 30 son reservadas para mobilidade reducida.
- Centro Comercial Pontiñas: 259 prazas das que 4 son reservadas para mobilidade reducida.



Imaxe 123. Aparcamentos libres en superficie (Fonte: Elaboración Propia)

Estacionamento residentes

Outro dos tipos de estacionamento común son os aparcamentos para residentes, que para o caso de Lalín, carece de zonas específicas de aparcamento reservado a residentes.

Estacionamento regulado na vía pública (ZONA AZUL)

O estacionamento regulado en Lalín está rexido pola ordenanza Ordenanza Reguladora do Estacionamento con Horario Limitado Gratuíto, coñecido como Zona Azul cuxa última ampliación foi publicada no BOPPO o 05/02/2016.

Nesta última ampliación da Ordenanza Reguladora do Estacionamento con Horario Limitado Gratuíto, coñecido como Zona Azul, inclúese á Avenida de Bos Aires, no tramo comprendido entre os números 68 e 80, diante do IES Laxeiro.

O Concello de Lalín ten implantado dende o ano 2007 o estacionamento con horario limitado gratuíto nas rúas Principal e Xoaquín Loriga.

Posteriormente, no ano 2010 estendeuse ás rúas Pintor Laxeiro, Calvo Garra , D e Avenida Luís González Taboada. No ano 2013 modificouse a ordenanza ampliando este tipo de prazas de estacionamento ás rúas Alcalde Ferreiro e Pintor Colmeiro.

Polo tanto, tendo en conta que as prazas de estacionamento regulado na vila de Lalín non están delimitadas, estímase e distribúense da seguinte forma:

RÚA	Nº DE PRAZAS
Principal	18
Xoaquín Loriga	32
Pintor Laxeiro	51
Calvo Garra	34
Antonia Ferrín Moreiras	31
Avenida Luís González Taboada	44
Alcalde Ferreiro	38
Pintor Colmeiro	24
Avenida Cacharela /Bos Aires	12

Táboa 34: Zona azul (Fonte: Elaboración Propia)

O horario da zona azul é de luns a venres de 9 a 14 horas e de 16:30 a 20:30 horas, e os sábados de 9 a 14 horas. O tempo máximo de estancia é de 1:30 horas. Fora do horario de funcionamento, todos os espazos de estacionamento considéranse de uso libre.

A zona habilitada como zona azul é gratuíta e funciona mediante un sistema de disco que se pode adquirir no concello ou nos establecementos comerciais da vila e que indica a hora de chegada e aparcamento na zona azul.



Imaxe 124. Aparcamento zona azul Avenida Luís González Taboada e Rúa D (Elaboración Propia)

Hai que sinalar que actualmente a Rúa Calvo Garra está en pleno proceso de remodelación, para converterse en unha rúa con plataforma única na que o aparcamento e as zonas de carga e descarga se limitará a unha das marxes.

O mesmo ocorre coas rúas Principal e Xoaquín Loriga nas que está previsto crear unha plataforma única diminuindo o número de prazas de estacionamento para dar espazo a elementos de cuberta verde.

Parking Aldea Grande

O aparcamentos público Aldea Grande é de titularidade municipal e ten unha porcentaxe das prazas para a súa utilización en réxime de rotación. Tamén dispón de prazas en réxime de aluguer ou cesión.

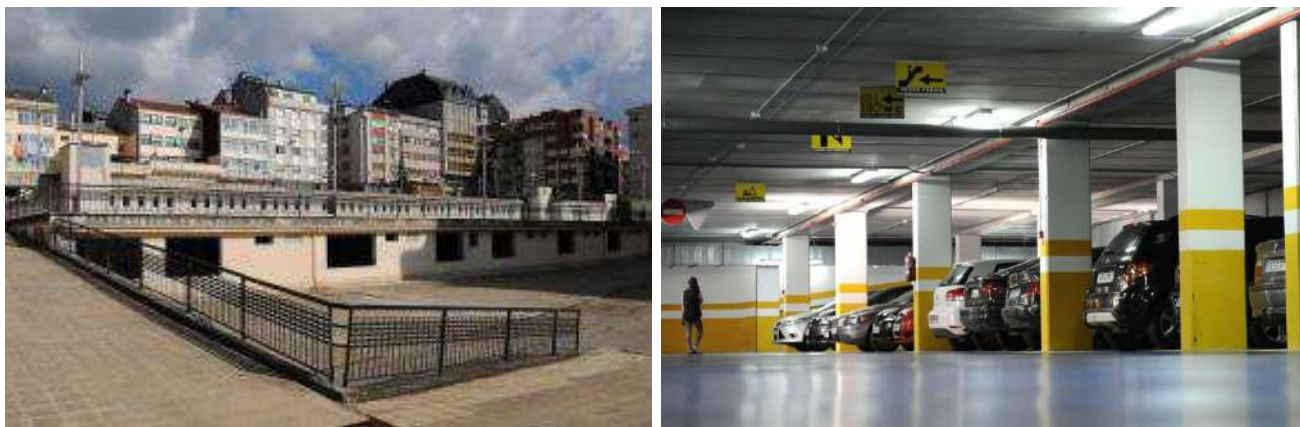
Neste caso o Parking Aldea Grande, sito no espazo libre existente entre as Rúas Calzada, B, Pintor Laxeiro, Z e Avda. Luís González Taboada, está rexido pola Ordenanza reguladora da taxa polo servizo de aparcamento no parking Aldea Grande (Nº45).

Dende o día 21 de decembro de 2018 este parking é gratuíto en horario comercial, é dicir, de 10:00 a 13:00 e de 17:00 a 20:00 de luns a venres, excepto festivos. Recentemente aprobouse ampliar a gratuidade do parking ás mañás dos sábados no mesmo horario de 10:00 a 13:00 horas.

Fora desta franxa horaria as tarifas seguen mantendo os prezos definidos na Ordenanza correspondente.

Con esta medida búscase favorecer ao comercio local facilitando a posibilidade de deixar o coche nestas instalacións de forma gratuíta. A gratuidade do aparcamento supón a entrada en vigor dos cambios na ordenanza municipal que foron aprobados en pleno.

De acordo cos datos facilitados polos responsables do servizo o parking dispón dun total de 373 prazas, das cales 118 correspóndense a aboados e o resto son prazas de rotación.



Imaxe 125. Aparcamento Aldea Grande (Elaboración Propia)

A contía das tarifas de pago ven definida na ordenanza reguladora e recóllese a continuación:

- A primeira hora: 0,01667 €/ minuto. A 1ª hora completa equivale a 1 euro.
- A partir da primeira hora: 0,00667€/minuto por minuto adicional.
- Máximo por día: 10,20 €.
- Abono mensual por praza: 30 €.
- Vales ó portador, con pago anticipado, expedido para comerciantes:
 - Talonario de 50 unidades de 60 minutos : 35 €
 - Talonario de 10 unidades de 60 minutos : 7 €

Facendo unha simulación de tarifas en canto aos usos horarios obtense:

DÍAS SEMANA	USO HORARIO	TARIFA
De luns a venres	De 8:00 a 10:00	1 € (1ª hora) 1,40 € (2 horas)
	De 10:00 a 13:00	Gratuíto
	De 13:00 a 17:00	1 € (1ª hora) 1,40 € (2 horas)
	De 17:00 a 20:00	Gratuíto
	De 20:00 a 22:00	1 € (1ª hora) 1,40 € (2 horas)
Sábados	De 8:00 a 10:00	1 € (1ª hora) 1,40 € (2 horas)
	De 10:00 a 13:00	Gratuíto
	De 13:00 a 8:00	1 € (1ª hora) 0,40 € (cada hora a maiores)
Domingos	De 8:00 a 22:00	1 € (1ª hora) 0,40 € (cada hora a maiores)

Táboa 35: Simulación de tarifas parking Aldea Grande (Fonte: Elaboración Propia)

Outras zonas de aparcamento fora da vía pública

No entorno da rúa Manuel Rivero, próxima ao I.E.S. Laxeiro existe un solar sen acondicionar que na actualidade se usa como aparcadoiro.



Imaxe 126. Aparcamento na Rúa Manuel Rivero (Elaboración Propia)

Asimesmo, a parcela anexa aos xulgados de Lalín, de titularidade do concello e cunha superficie de 1500 m², dispón dunha capacidade para algo mais de 100 prazas e utilízase como aparcamento alternativo sobre todo en momentos puntuais de máis demanda, como durante as festas e feiras da vila.



Imaxe 127. Aparcamento parcela anexa xulgados (Elaboración Propia)

Estacionamentos relacionados con centros atractores

No caso de Lalín, os principais centros atractores son as instalacións escolares, o centro de saúde, o Lalín Arena, o Auditorio ou a estación de autobuses.

Naqueles centros que non dispoñen dun estacionamento asociado, os seus usuarios aparcan en prazas da vía pública ou nos aparcamentos municipais fora da mesma.

No caso do centro de saúde, este dispón dun aparcamento asociado situado na parte posterior do mesmo, cunha superficie aproximada de 815 m² que cubre unha importante demanda na zona.

O Auditorio/Conservatorio tamén dispón dun espazo de aparcamento diante das instalacións do mesmo cunha capacidade aproximada de 55 prazas en batería. No interior do recinto tamén conta cun espazo reservado para o aparcamento.

Tanto o Pavillón Municipal como o Lalín Arena dispoñen dunha zona de aparcamento asociada ós mesmos. O Pavillón de deportes conta con aproximadamente 25 prazas dentro do recinto e outras tantas no exterior do mesmo, e o Lalín Arena conta con máis de 100 prazas de aparcamento nos terreos localizados diante e nun dos laterais das instalacións.



Imaxe 128. Aparcamentos asociados ao Auditorio e ao Lalín Arena (Elaboración Propia)

Por último tanto o centro comercial do Deza como o centro comercial de Pontiñas dispoñen de parking propio para os clientes dos mesmos, cunha capacidade mais que suficiente.

Estacionamentos reservados na vía pública

- Prazas de aparcamento para persoas con mobilidade reducida

A lexislación vixente en materia de accesibilidade e supresión de barreiras arquitectónicas na Comunidade Autónoma de Galicia (Lei 8/1997) establece as medidas técnicas necesarias para conseguir a integración das persoas con mobilidade reducida ou calquera outra limitación. A lexislación estatal por outra parte, tamén fixa disposicións a través dos RDL 1/2013 o RD 505/2007 e a Orde Ministerial VI/561/2010.

A reserva de prazas de aparcamento para persoas con mobilidade reducida (PMR) ten por obxecto facilitar o estacionamento do seu vehículo en emprazamentos que lles permita evitar a realización de grandes desprazamentos para acceder ao coche.

O Concello expedirá a tarxeta de aparcamento especial para persoas con mobilidade reducida segundo o modelo determinado e terá validez para todo o territorio nacional.

A reserva de prazas de aparcamento para persoas de mobilidade reducida inclúe 57 prazas, maioritariamente distribuídas da seguinte forma

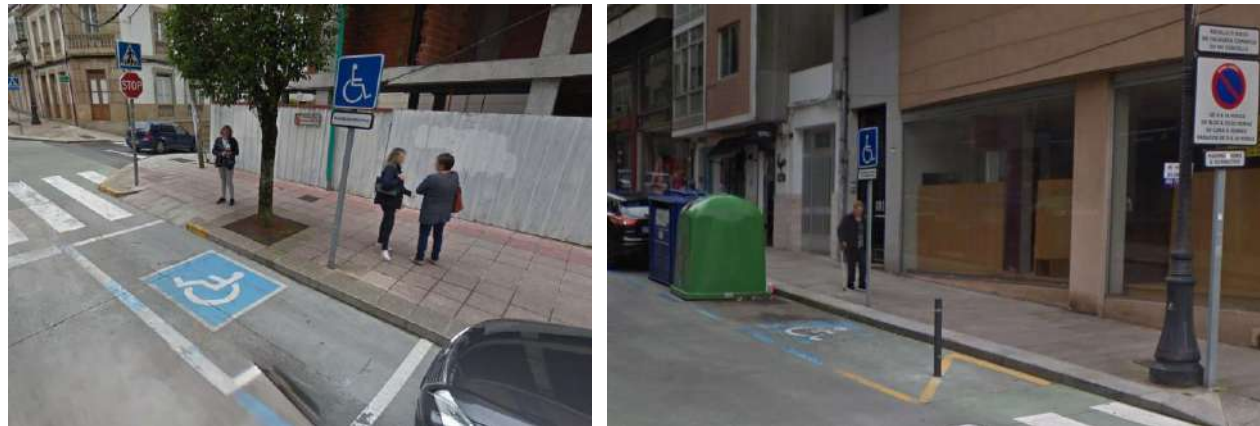
LOCALIZACIÓN	PRAZAS PMR
Rúa Álvaro Cunqueiro	4
Rúa Areal	1
Rúa Xazmíns	1
Rúa Dos Acivros	1
Rúa Principal	2
Rúa Xoaquín Loriga	1
Rúa Pintor Laxeiro	1
Rúa Matemático Rodríguez	1
Praza do Colón	3
Rúa Castelao	2
Rúa do Regueiriño	1
Rúa da Habana	7
Avda. Xosé Cuiña (Lalín Arena)	7
Avda. Cacharela/Bos Aires	4
Avda. Luís González Taboada	2
Rúa B	1
Rúa Nuno Eanes de Cercio	2
Rúa Carlos Casares	1
Rúa da Arribada	3
Colexio Xesús Golmar	4
Praza da Mariña	1
Rúa Penatoares	1
Rúa 9	2
Ronda Leste	2
Campo da Feira	2

Táboa 36: Prazas de aparcamento PMR (Fonte: Elaboración Propia)

Neste caso, detectáronse un importante número de prazas PMR sen homoxeneidade na sinalización horizontal ou ben sen sinalización vertical.

En rúas como a rúa B ou Ramón Aller detéctase un déficit de prazas destinadas a persoas con mobilidade reducida.

Ademais, en algúns casos prazas PMR en liña contan con sinalización vertical situada na beirarrúa cara a zona central da o que dificulta a saída das persoas con mobilidade reducida que viaxan como acompañantes.



Imaxe 129. PMR sen acceso adecuado nas rúas Xoaquín Loriga e Pintor Laxeiro (Elaboración Propia)

➤ Prazas de aparcamento para motos

O parque de vehículos de Lalín inclúe aproximadamente 1.423 motos e ciclomotores. As zonas de reserva de aparcamento para motos na vía pública localízanse principalmente no centro urbano, áreas de actividade comercial, zonas de equipamentos docentes, administrativos, etc.

RÚA	PRAZAS RESERVADAS
Principal	4
Pintor Laxeiro	2
Aparcamento Campo da Feira	3

Táboa 37: Aparcamentos reservados a motos (Fonte: Elaboración Propia)

➤ Prazas reservadas permanentemente

As reservas de aparcamento na vía pública correspóndese con espazos reservados para o estacionamento de vehículos, a empresas ou a entidades públicas.

O horario de reserva de aparcamento pode ser permanente, limitado ao horario laboral, ou o que mellor se adecúe aos requisitos do titular. As prazas reservadas contabilizadas no núcleo urbano de Lalín localízanse en:

CLASE	RÚA	PRAZAS RESERVADAS
Reservado policía local	Rúa da Habana (Concello)	5
Reservado centro de saúde	Rúa Nuno Eanes de Cercio	6
Reservado ambulancias/urgencias clínica Deza	Rúa Eanes de Cercio	2
Reservado ambulancias centro sanitario Rosaleda	Avda. Cacharela	1
Reservado museo	Rúa Observatorio	2

Táboa 38: Prazas de aparcamento reservadas permanentes (Fonte: Elaboración Propia)

Estacionamento para autocaravanas

Lalín dispón dun parque de autocaravanas situado na Rúa da Arribada, nas proximidades da Rolda Leste. Conta cun total de 10 prazas delimitadas gratuítas, a tan só 500 metros do centro urbano. Este servizo non deixa de ser un reclamo para visitantes que practican ese tipo de turismo moi en auxe na actualidade.



Imaxe 130. Parque de Autocarabanas de Lalín (Fonte: Elaboración Propia)

➤ Vados

Trátase de espazos nos que se prohíbe o estacionamento para facilitar o paso de vehículos regulados pola Ordenanza fiscal nº 17: Ordenanza reguladora da taxa por entradas de vehículos a través das beirarrúas e reservas de vía pública para aparcamento exclusivo, parada de vehículos, carga e descarga de mercadorías de calquera clase. As tarefas varían en función de si os vados se localizan en rúas de 1ª, 2ª e 3ª categoría e do número de prazas.

■ Demanda de estacionamento

O análise da demanda de aparcamento permite coñecer, nun día laborable medio, a situación actual da ocupación das prazas de aparcamento nas principais rúas de Lalín e da rotación na utilización das mesmas.

O análise realízase a partir dos datos facilitados polo Concello precedido dun traballo de campo realizado nunha serie de rúas reguladas pola ordenanza municipal ORA.

A toma de datos realízase entre os días 14 de xaneiro (luns) e 1 de febreiro (venres) do ano 2019.

- A toma de datos levouse a cabo en horario de mañá cando a ocupación é maior entre as 10:00 e as 11:30 horas. Hai que ter en conta que os días nos que se realizaron os aforos as condicións meteorolóxicas eran desfavorables o que inflúe no incremento dos desprazamentos en vehículo privado.
- Analízanse as principais zonas de aparcamento: rúas da zona ORA, rúas do centro con aparcamento libre e parking do Campo da Feira.

RÚAS/ ZONAS	PRAZAS	OCUPACIÓN MEDIA
Principal	15	100%
Xoaquín Loriga	26	100%
Pintor Laxeiro	52	85%
Avda. Luís González Taboada	35	95%
Maruja Gutierrez (hasta rúa Nuno Eanes de Cercio)	43	96%
Monte Faro (entre rúas Gonz. Taboada e Melide)	50	98%
Rúa B	124	84%
Campo da Feira	125	81%

Táboa 39: Demanda de aparcamento (Fonte: Elaboración Propia)

Nas rúas reguladas como zona azul con estacionamento de uso xeneral, a ocupación das prazas pola mañá sitúase entre o 85% e o 100%, diminuindo a ocupación pola tarde en porcentaxes que varían dunhas rúas a outras (ata un 20%). A rotación en xeral é maior durante o horario de mañá, cando se incrementa a actividade comercial.

Os maiores grados de ocupación das prazas obsérvanse nas vías prioritarias, con porcentaxes próximos entorno ao 100% durante gran parte do día.

Respecto ao parking do Campo da Feira, durante o horario de mañá o índice de ocupación é medio-alto diminuindo notablemente durante as tardes. Presenta en xeral un porcentaxe de rotación menor ao tratarse dun espazo de aparcamento gratuito non regulado, polo que a estancia neste caso é maior, detectáronse incluso vehículos aparcados durante varios días seguidos.

Asimesmo, recóllense os datos de ocupación do aparcamento de aldea grande nos meses de verán, , novembro e decembro antes de que este sexa gratuito e os últimos datos dende que se implantou esta medida:

MES	NÚMERO DE ENTRADAS	MEDIA VEHÍCULOS/ DÍA	% OCUPACIÓN PRAZAS ROTACIÓN
XULLO	2.822	91	35,7%
AGOSTO	3.367	109	42,7%
NOVEMBRO	3.085	103	40,4%
DECEMBRO (do 01 ao 18)	1.875	104	40,7%
Do 21 de DECEMBRO ao 22 de XANEIRO	4.195	135	52,9%

Táboa 40: Demanda de aparcamento parking Aldea Grande (Fonte: Elaboración Propia)

Tal e como se mostra na táboa anterior, dende que se implantou a gratuidade do parking no horario comercial, o número de entradas de vehículos incrementouse significativamente.

Por horas, segundo os datos facilitados, en xeral o número de entradas rexistradas en horario de mañá é moi superior ao número de entradas de tarde.

MES	MEDIA VEHÍCULOS DE 10:00 A 13:00	MEDIA VEHÍCULOS DE 17:00 A 20:00
NOVEMBRO 2018	42	31
DECEMBRO 2018 (ANTES GRATUÍTO)	43	32
Do 21 de DECEMBRO ao 22 de XANEIRO	52	38

Táboa 41: Demanda de aparcamento parking Aldea Grande (Fonte: Elaboración Propia)

Tendo en conta que durante as festas de Nadal, nas que o número de desprazamentos ao centro urbano é maior, a ocupación das prazas de rotación do parking foi lixeiramente superior ao 50% das mesmas, polo tanto o parking de Aldea Grande ten unha capacidade suficiente para cubrir a demanda de aparcamento na zona.

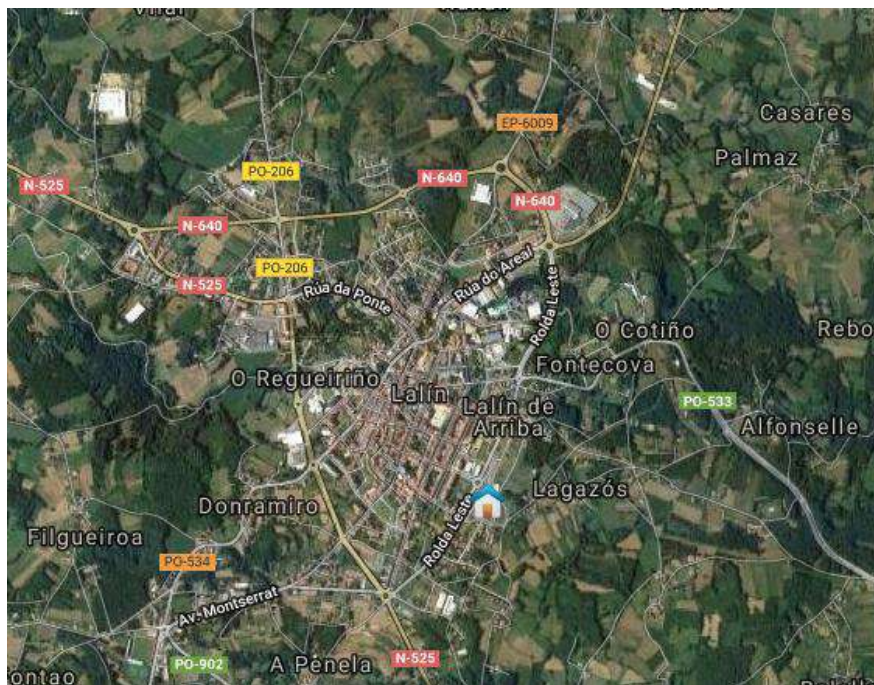
2.5. ANÁLISE ENERXÉTICA E MEDIOAMBIENTAL

Na actualidade, o transporte é o sector que máis enerxía consume en España. Alcanzando ata un 40% do total nacional. Polo tanto o transporte constitúe unha das principais fontes de emisión de gases contaminantes e partículas, así como de emisións acústicas.

2.5.1. CALIDADE DO AIRE

Para realizar o análise da calidade do aire en Lalín tomouse como referencia a estación situada na contorna de Lalín de Arriba, no centro urbano do concello. A estación está equipada con analizadores de calidade do aire, unha estación meteorolóxica e un panel de datos a tempo real.

As coordenadas da estación son: 42.656080 lat, -8.107217 lon.



Imaxe 131. Situación da estación de calidade do aire de Lalín (Datos: Web de meteoroloxía)

Os parámetros que poden medirse nesta estación son:

- NO, Monóxido de nitróxeno (Quimioluminiscencia)
- NO₂, Dióxido de nitróxeno (Quimioluminiscencia)
- NO_x, Óxidos de nitróxeno totais (como NO₂) (Quimioluminiscencia)
- SO₂, Dióxido de xofre (Fluorescencia ultravioleta)
- CO, Monóxido de carbono (Absorción infravermella)
- O₃, Ozono (Absorción ultravioleta)
- PM₁₀, Partículas en suspensión (<10µm) (Absorción beta)

A continuación recómpilanse os datos de calidade do aire rexistrados por esta estación para o ano 2018 (período 01/01/2018 a 30/09/2018).

O marco normativo en canto a calidade do aire ven definido principalmente por:

- Lei 34/2007, de Calidade do Aire e Protección da Atmosfera.
- Directiva 2008/50/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de maio de 2008, relativa á calidade do aire ambiente e a unha atmosfera máis limpa en Europa.
- Real Decreto 102/2011, do 28 de xaneiro, relativo á mellora da calidade do aire. Nel establécense os niveis máximos admisibles, tal e como se detalla na táboa que se adxunta a continuación.

Os resultados obtidos na estación de Lalín segundo o último informe publicado no ano 2018 (informe acumulado do ano) para cada un parámetros son:

- Dióxido de Nitróxeno (NO₂) e Óxidos de Nitróxeno (NO_x)

O NO₂ é un gas pardo-avermellado de olor asfixiante. Figura entre os contaminantes máis perigosos, tanto polo seu carácter tóxico e irritante, como porque se descompón por medio da luz formando oxixeno atómico, que é moi reactivo, e converte o oxixeno molecular en ozono.

En cuanto á orixe dos óxidos de nitróxeno, considérase que o 67% das emisións de NO_x son de orixe antropoxénico, das cales, máis do 90% orixínase en combustións a elevadas temperaturas, tanto de fontes estacionarias como móbiles, por combinación do nitróxeno e oxixeno presentes no aire orixinando NO, que posteriormente se oxida a NO₂.

Lalín

	Técnica	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NO2	Quimioluminiscencia	Superacións de 200 ug/m³ nunha hora	0	18	Non
NO2	Quimioluminiscencia	Media en ug/m³	5.7	40	Non
NO2	Quimioluminiscencia	Número de Alertas de 400 ug/m³ 3 horas consecutivas	0	0	Non
NO2	Quimioluminiscencia	Porcentaxe de Datos Diarios	97%	86%	Non

Táboa 42: Resumo dos datos de NO₂ rexistrados 2018 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2018)

Lalín

	Técnica	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NOX	Quimioluminiscencia	Media en ug/m³	5.9	--	--
NOX	Quimioluminiscencia	Porcentaxe de Datos Diarios	97%	86%	Non

Táboa 43: Resumo dos datos de NO_x rexistrados 2018 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2018)

Lalín

	Técnica	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NO	Quimioluminiscencia	Media en ug/m³	1.2	--	--
NO	Quimioluminiscencia	Porcentaxe de Datos Diarios	97%	86%	Non

Táboa 44: Resumo dos datos de NO rexistrados 2018 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2018)

- Ozono (O₃)

O ozono é un gas irritante, de color azul pálido, relativamente inestable a temperatura ambiente e que presenta unha gran tendencia a descompoñerse sendo un gran axente oxidante. El tráfico e algunhas industrias son as principais fontes de emisión de óxidos de nitróxeno precursores do ozono. Outros precursores importantes son os compostos orgánicos volátiles que se producen en actividades de manipulación e uso de combustibles fósiles, e non hai que esquecer as emisións de orixe natural.

Para o seguimento dos valores deste contaminante, as estación de control do concello de Lalín están equipadas con analizadores segundo a técnica de medición de referencia por “Absorción Ultravioleta”.

Os resultados obtidos na estación durante o ano 2018 se resúmense na seguinte táboa.

Lalín

	Técnica	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpr
O3	Absorción ultravioleta	Superacións de 120 ug/m³ Octohorario	10	25	Non
O3	Absorción ultravioleta	Información Superación de 180 ug/m³ nunha hora	0	1	Non
O3	Absorción ultravioleta	Alerta de Superación de 240 ug/m³ nunha hora	0	1	Non
O3	Absorción ultravioleta	Porcentaxe de Datos Diarios	95%	86%	Non
O3	Absorción ultravioleta	Media en ug/m³	72	--	--

Táboa 45: Resumo dos datos de O₃ rexistrados 2018 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2018)

- Partículas en suspensión (PM₁₀)

Por partículas en suspensión PM₁₀ enténdense as partículas que pasan a través dun cabezal de tamaño selectivo, definido polo método de referencia para o mostraxe e a medición de PM₁₀ da norma UNE EN 12341 para un diámetro aerodinámico de 10 µm cunha eficiencia de corte do 50%. As fontes de emisión de estas partículas poden ser móbiles ou estacionarias, destacando que un 77,9% da cantidade total emitida de PM₁₀ procede do polvo resuspendido existente na atmosfera. A industria, a construción e o comercio cun 7,6% e o transporte rodado cun 6,5% representan outros focos de contaminación de especial relevancia.

Na táboa seguinte expóñense os resultados de partículas en suspensión PM10 obtidos durante 2018.

Lalín

	Técnica	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpr
PM10	Absorción beta	Superacións de 50 ug/m³ nun día	0	35	Non
PM10	Absorción beta	Media en ug/m³	12	40	Non
PM10	Absorción beta	Porcentaxe de Datos Diarios	94%	86%	Non

Táboa 46: Resumo dos datos de PM₁₀ rexistrados 2018 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2018)

- Dióxido de xofre (SO₂)

Gas incoloro non inflamable. Presenta un olor forte e irritante para altas concentracións (máis de 3 ppm). A súa vida media na atmosfera se estima en días, de modo que pode ser transportado hasta grandes distancias; é considerado un dos principais responsables do fenómeno da chuva ácida.

O dióxido de xofre que se produce debido á actividade humana provén principalmente da queima de combustibles fósiles (gasóleos, carbón, etc.) con alto contido en xofre que se usan para a xeración de enerxía en plantas industriais, calefaccións domésticas e o transporte.

Na táboa seguinte expóñense os resultados de dióxido de xofre obtidos durante 2018.

Lalín

	Técnica	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
SO2	Fluorescencia ultravioleta	Porcentaxe de Datos Diarios	93%	86%	Non
SO2	Fluorescencia ultravioleta	Superacións de 350 ug/m³ nunha hora	0	24	Non
SO2	Fluorescencia ultravioleta	Superacións de 125 ug/m³ nun día	0	3	Non
SO2	Fluorescencia ultravioleta	Nº de veces que se superou limiar de alerta 500 ug/m³ por 3 horas consecutivas	0	1	Non
SO2	Fluorescencia ultravioleta	Media en ug/m³	3.2	--	--

Táboa 47: Resumo dos datos de SO₂ rexistrados 2018 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2018)

- Monóxido de carbono (CO)

O monóxido de carbono é un gas incoloro e inodoro que en altas concentracións pode ser letal.

Na natureza fórmase mediante a oxidación de metano, que é un gas que se produce durante a descomposición de materia orgánica. A principal fonte antropoxénica de monóxido de carbono é a combustión incompleta de combustibles fósiles e biocombustibles. O tráfico rodado é o maior responsable das emisións de CO seguido da actividade industrial, a calefacción dos fogares e a combustión de desperdicios.

Os resultados obtidos na estación durante o ano 2018 se resúmense na seguinte táboa.

Lalín

	Técnica	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
CO	Absorción infrarroja	Superacións de 10 mg/m³ Octohorario	0	0	Non
CO	Absorción infrarroja	Media en mg/m³	0.1	--	--
CO	Absorción infrarroja	Porcentaxe de Datos Diarios	97%	86%	Non

Táboa 48: Resumo dos datos de CO rexistrados 2018 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2018)

Tendo en conta, que na estación meteorolóxica de Lalín non incumpriu os valores máximos de ningún dos parámetros, a calidade do aire de Lalín considérase moi boa, como era de esperar.

2.5.2. RUÍDO

O “ruído ambiental” defínese como o son exterior non desexado ou nocivo xerado polas actividades humanas, incluído o ruído emitido polos medios de transporte, polo tráfico rodado, ferroviario e aéreo e por emprazamentos de certas actividades industriais (Directiva 2002/49/CE do Parlamento e do Consello do 25 de Xuño de 2002 sobre avaliación e xestión do ruído ambiental). Entre as fontes principais de ruído ambiental hai que destacar o ruído producido polo tráfico rodado.

O tráfico é unha das causas máis importantes de produción de ruído nas zonas urbanas. Cabe lembrar que máis do 80% do ruído está provocado polo tráfico rodado. Segundo a OMS, o ruído provocado polo tráfico é “a segunda causa de enfermidade por motivos ambientais”, por detrás da contaminación atmosférica.

Por outra banda, o 66% da poboación que vive en cidades medias ou grandes en España atópase en ambientes por encima dos 65 dBA, límite a partir do cal existe contaminación acústica para a OCDE. Segundo a OMS o nivel sonoro medio en exteriores non debe exceder de 45 dBA de noite e 55 dBA durante o día.

Un dos obxectivos da mobilidade sustentable será por tanto, conseguir reducir os niveis de emisión sonora provocados por este aumento do tráfico, co fin de evitar que se superen os estándares de ruído.

A continuación móstranse os resultados das medicións realizadas nas rúas principais da vila. As medicións realizáronse mediante un sonómetro dixital con rango de medida de 30-130 dB a frecuencias de 31.5 Hz - 8K Hz, e pantalla LCD.

- Rúas Principal e Xoaquín Loriga. Data de medición: 12 de xaneiro ás 11:30 horas.

Mín: 40 dB Media: 50 dB Máx: 58 dB

- Praza dos cabalos (Cruce Rúas Ponte, Principal, Matemático Rodríguez e Areal). Data de medición: 1 de febreiro ás 12:35 horas.

Mín: 47 dB Media: 56 dB Máx: 67 dB

- Praza da Mariña. Data de medición: 1 de febreiro ás 11:45 horas.

Mín: 43 dB Media: 53 dB Máx: 69 dB

- Rúa Bos Aires. Data de medición: 1 de febreiro ás 13:27 horas.

Mín: 42 dB Media: 54 dB Máx: 68 dB

Os valores medios medidos das distintas zonas son en xeral bos, con valores puntuais máximos que en ocasións superan os 65 dB nas interseccións máis transitadas. Respecto aos datos medidos

As medidas tomadas, en fin de semana e en día laboral, reflexan a influencia do tráfico, cun descenso de ata 4 dB dos valores medios.

2.6. ANÁLISE DA SEGURANZA VIARIA

A mobilidade sostible ten como primeira premisa fundamental a seguridade dos diferentes elementos que conviven nas vías urbanas, no caso de Lalín fundamentalmente peóns e vehículos a motor, non tanto ciclista.

O concello de Lalín elaborou no ano 2017 un estudo da sinistralidade en accidentes de circulación no casco urbano de Lalín entre os anos 2013 e 2016 que ten como obxectivo estudar a accidentalidade nas vías do casco urbano que sirva como elemento para a toma de decisións futuras.

Os datos para o estudio proceden dos rexistros de accidentes da Policía Local de Lalín referidos aos anos 2013,2014,2015 e 2016. Destes rexistros recolléronse as seguintes variables: data do sinistro, lugar , existencia de feridos , atropelo e asistencia por ambulancia.

Os datos foron recollidos por anos e posteriormente fóronse xeolocalizándose no mapa. Da explotación dos datos tamén se deriva a titularidade da vía (Concello, Deputación ,Xunta de Galicia ou Ministerio de Fomento). Posteriormente a xeolocalización ,cruzáronse datos para estudar variables diferentes e localizáronse puntos de mais siniestralidade acumulada nos últimos 4 anos que precisan dun estudio casuístico detallado para a mellora da seguridade viaria nos mesmos.

Asimesmo, incorporáronse os datos relativos aos accidentes rexistrados ano 2017 e 2018, facilitados pola propia policía local de Lalín.

Cabe sinalar, que nestes últimos datos facilitados pola policía local non constan os accidentes con escasos danos materiais ou nos que os condutores chegan a un arranxo amigable.

2.6.1. EVOLUCIÓN DA ACCIDENTABILIDADE EN LALÍN

ANO	SINISTROS
2013	78
2014	79
2015	83
2016	95
2017	63
2018	62
TOTAL	460

Táboa 49: Accidentabilidade por anos no núcleo de Lalín (Fonte: Estudo de sinistralidade no casco urbano de Lalín)

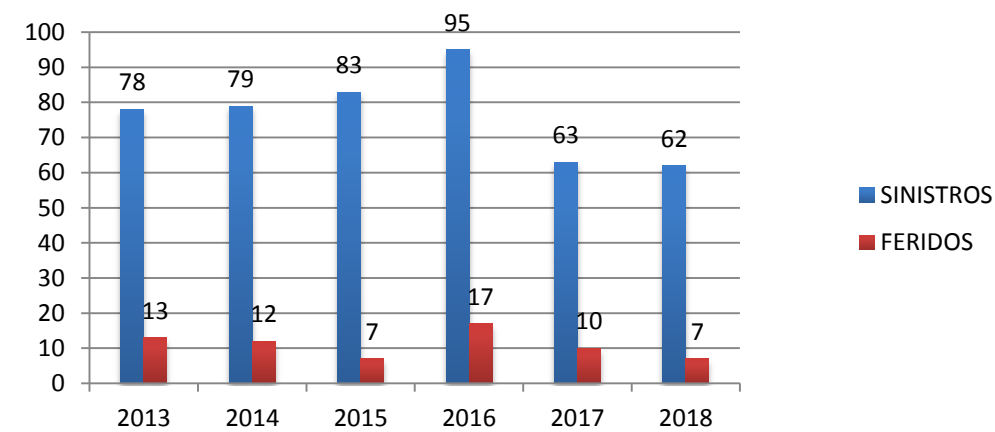


Figura 18: Evolución anual de sinistros feridos en Lalín (Fonte: Estudo de sinistralidade no casco urbano de Lalín)

Tal e como se mostra na gráfica anterior a tendencia e a un incremento paulatino na evolución anual do número de accidentes entre os anos 2013 e 2016, pasando dos 78 accidentes contabilizados no ano 2013 aos 95 do ano 2016, o que supón un ascenso de case o 22% moi superior ao ascenso do parque de vehículos no mesmo período.

Nos últimos dous anos produciuse un descenso considerable tanto dos accidentes como dos feridos pasando dos 95 rexistrados no 2016 aos 62 do ano 2018.

Segundo a titularidade da vía a accidentabilidade rexistrada e o número de feridos recóllese na seguinte táboa:

TITULARIDADE DA VÍA	SINISTROS	% TOTAL	FERIDOS	% TOTAL	FERIDOS/SINISTRO
Concello	337	73,3%	40	60,6%	0,118
Fomento	99	21,5%	24	36,4%	0,242
Xunta	24	5,2%	2	3,0%	0,083

Táboa 50: Accidentabilidade segundo a titularidade da vía (Fonte: Estudo de sinistralidade no casco urbano de Lalín)

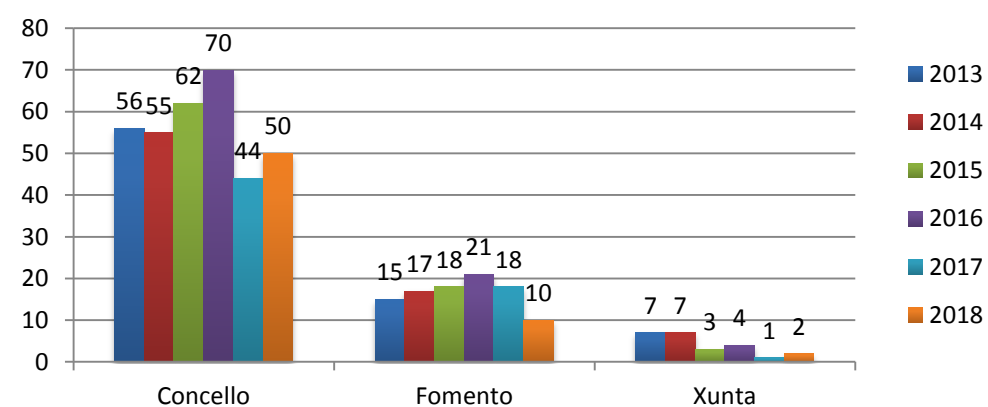


Figura 19: Distribución anual dos sinistros segundo a titularidade da vía en Lalín (Fonte: Estudo de sinistralidade no casco urbano de Lalín)

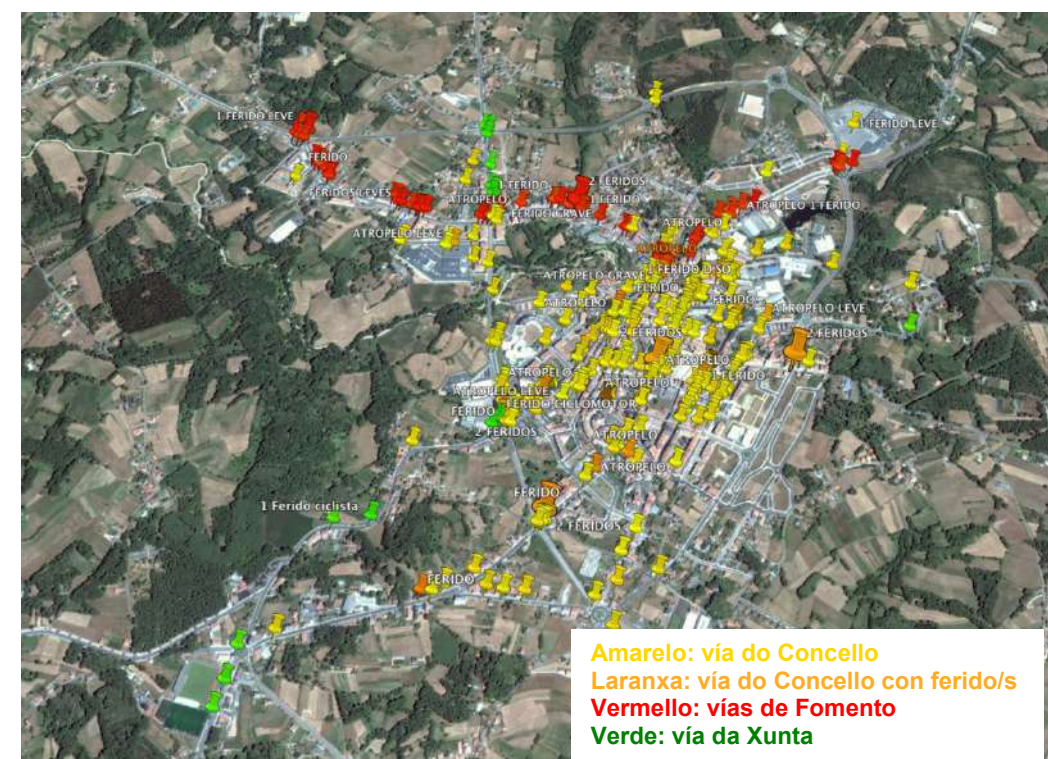
Ao tratarse dun estudo da siniestrabilidade no casco urbano é razoable que a maior parte dos accidentes se rexistraran nas vías de titularidade do concello, aínda que hai que destacar o número de sinistros acontecidos en vías de titularidade de Fomento, que no casco urbano se corresponden principalmente coas rúas Areal ou da Ponte.

O mesmo acontece cos atropelos rexistrados no casco urbano de Lalín, que se producen principalmente en rúas de titularidade do concello.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Concello	2	5	2	5	4	1	19
Fomento	1	1	2	2	2	1	9
Xunta	0	0	0	0	0	0	0
Total	3	6	4	7	6	2	28

Táboa 51: Distribución dos atropelos por ano segundo a titularidade da vía (Fonte: Estudo de sinistralidade no casco urbano de Lalín)

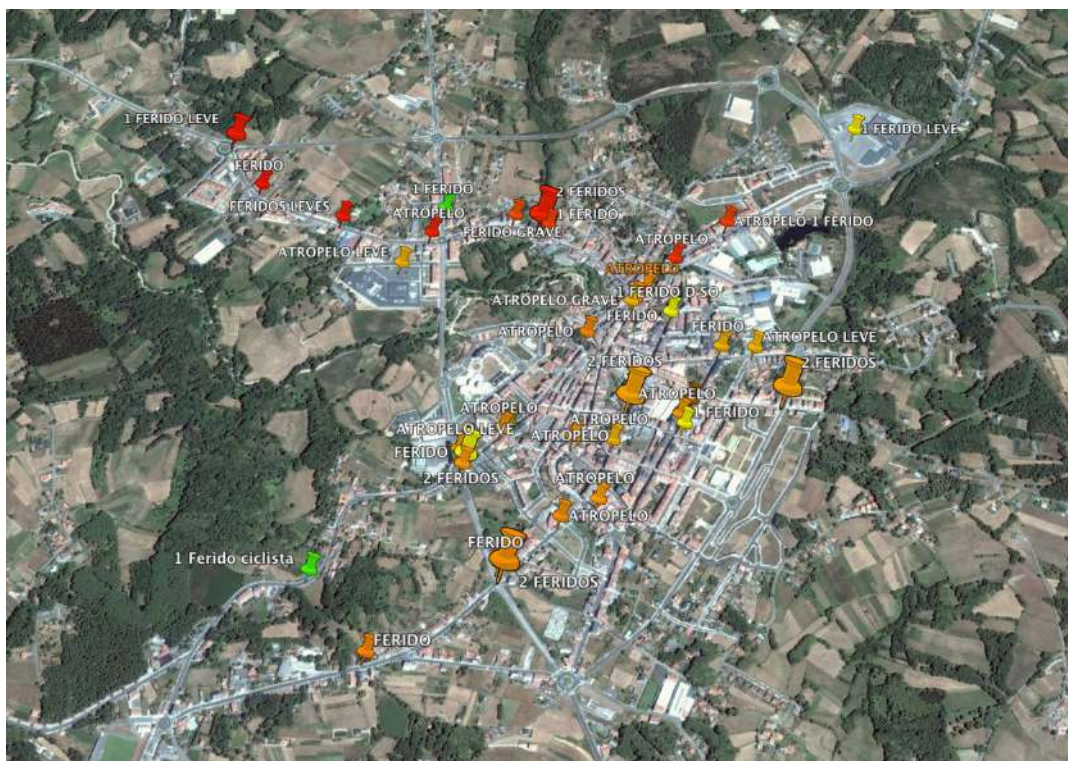
A continuación móstrase no mapa, a distribución dos sinistros rexistrados nos últimos anos segundo a titularidade da vía:



Imaxe 132. Situación dos sinistros rexistrados no núcleo urbano (Fonte: Estudo de sinistralidade no casco urbano de Lalín)

A maior parte dos sinistros concéntranse na améndoa central, destacando as dúas vías con titularidade de Fomento e que se corresponden coas rúas da Ponte e Areal que concentran un 30% da sinistralidade acontecida no núcleo.

De igual maneira identifícanse segundo a titularidade da vía os sinistros con feridos e os atropelos acontecidos:



Imaxe 133. Distribución xeográfica dos feridos e atropelos. (Fonte: Estudo de sinistralidade no casco urbano de Lalín)

2.7. PARTICIPACIÓN CIDADÁ INICIAL

A realización dun Plan de Mobilidade Urbana Sostible implica unha toma de decisións e a proposta dunha serie de plans de acción, que repercutirán de forma directa na poboación.

Leváronse a cabo reunións co concelleiro na área de urbanismo, cos técnicos municipais e con representantes dos diferentes grupos políticos, así como reunións sectoriais coas diferentes asociacións especialmente interesadas como: asociacións de taxistas, comerciantes e empresarios, pais e nais dos distintos centros escolares, asociación de persoas con discapacidade, asociacións culturais e deportivas e asociacións de veciños, entre as que se repartiron ademais formularios tipo enquisa a cubrir polos participantes.

Tamén se invitou á participación da cidadanía a través da páxina web do concello, onde se posibilitou a realización dunha enquisa online. Asimesmo, durante a execución dos traballos de campo realizáronse enquisas a pé de rúa en centros representativos como centro de saúde ou nos centros de ensino.

En xeral a participación cidadá foi baixa, obténdose un total de 76 enquisas individuais válidas, das que 36 foron cubertas a través da páxina web do concello e o resto en traballos de campo e nalgunha das reunións sectoriais.

As enquisas na páxina web do concello permaneceron activas dende o 29 de novembro de 2018 ata o 5 de febreiro de 2019, e as enquisas a pé de rúa realizáronse en centros atraccións, como o centro de saúde ou o concello, entre os meses de xaneiro e febreiro de 2019. Nestas enquisas a pé de rúa, procurouse chegar a todos os rangos de idade e así obter un resultado máis próximo á realidade do concello.

No cuestionario trátanse temas de mobilidade peonil, transporte público, mobilidade ciclista, o uso do vehículo privado, o aparcadoiro ou a seguridade viaria. As respostas serviron para coñecer a opinión da cidadanía nestes ámbitos, así como para recoller novas achegas e opinións sobre a mobilidade no núcleo.

A enquisa colgada na web do concello realizouse a través do servizo que ofrece a aplicación Google Docs, que permite realizar a enquisa de maneira individualizada e anónima. Esta aplicación permite recoller os datos das respostas automaticamente e visualizalos de forma rápida. Ademais fai un análise das respostas recollidas permitindo visualizar os datos en táboas e gráficos, así como exportar todas as respostas a unha folia de cálculo directamente.

2.7.1. PRINCIPAIS DATOS EXTRAÍDOS

2.7.1.1. Liñas xerais

Respecto a mobilidade en xeral no casco urbano de Lalín, a maior parte dos enquistados consideran que as principais dificultades son para a circulación de vehículos cun 43,4%.



Figura 20: Distribución das principais dificultades na mobilidade de Lalín (Fonte: Elaboración Propia)

Consideran ademais que o principal modo de transporte a promover é camiñar fronte ó transporte público ou á bicicleta.

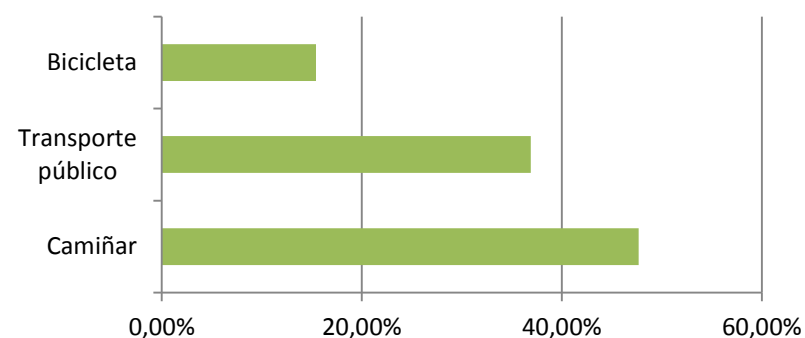


Figura 21: Distribución dos principais modos de transporte a promover (Fonte: Elaboración Propia)

2.7.1.2. Mobilidade peonil

- En xeral o grao de satisfacción dos cidadáns con respecto á mobilidade peonil no casco urbano de Lalín é media cunha porcentaxe do 37,3%, seguido dun 32,8% que consideran que é boa.
- A maior parte dos enquistados (un 38,8%) desprázanse camiñando pola vila por motivos de lecer e deporte.
- En xeral o grado de satisfacción coa sinalización e a seguridade é aceptable, mentres que as iluminación a accesibilidade e o estado das beirarrúas son os aspectos que presentan un menor grado de satisfacción.

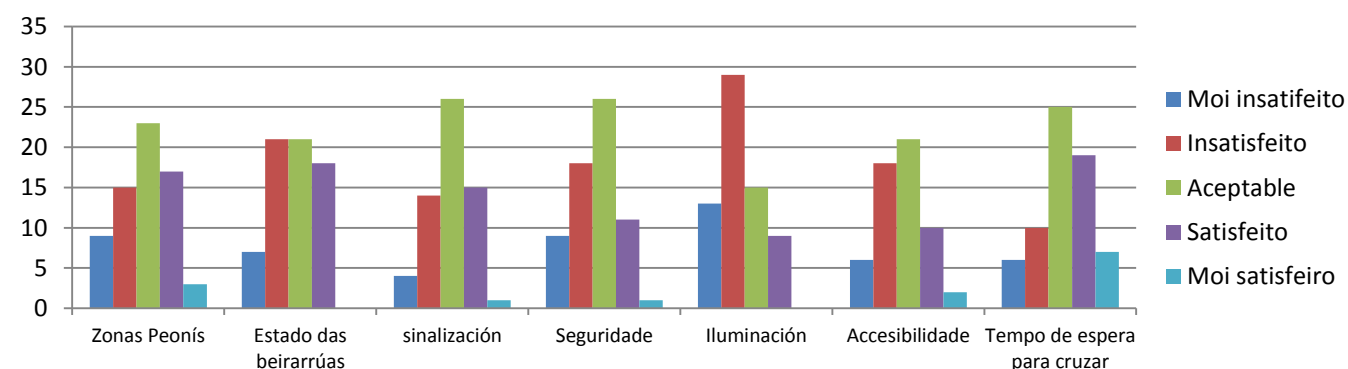


Figura 22: Grado satisfacción diversos aspectos da mobilidade peonil (Fonte: Elaboración Propia)

- Un 73% dos enquistados estarían a favor da peonalización dalgunha das rúas do centro urbano entre as que destacan: Principal, Xoaquín Loriga, Wenceslao Calvo Garra, Matemático Rodríguez, e Luís González Taboada.

2.7.1.3. Transporte público

- Tan só o 4,3% dos enquistados son usuarios do transporte público. Con respecto daqueles que non usan o transporte público como medio de desprazamento, un 48% dos mesmos consideran que utilizarían o servizo no caso de incrementarse a frecuencia das rutas e os horarios.
- Con respecto aos usuarios do servizo o 80% dos mesmos o usan de maneira ocasional. En xeral valoran o servizo de transporte público de Lalín como malo.

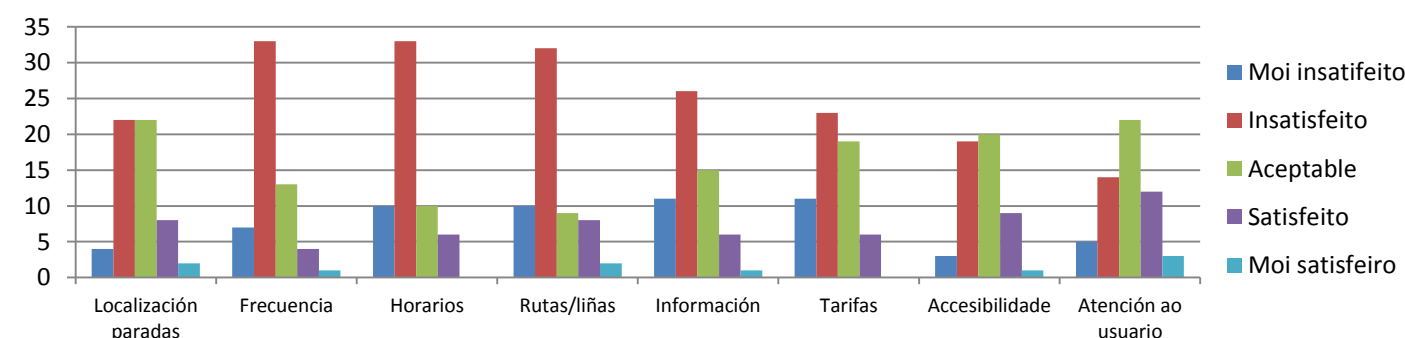


Figura 23: Grado satisfacción diversos aspectos do transporte público (Fonte: Elaboración Propia)

- En liñas xerais o grado de satisfacción co servizo de transporte público existente é baixo, sobre todo no referente á frecuencia, liñas e horarios.

2.7.1.4. Mobilidade en bicicleta

- Tan so 1% dos enquistados utilizan a bicicleta en Lalín. Con respecto ao 75% de enquistados que non utilizan a bicicleta, consideran que a existencia de carrís bici e unha menor densidade do tráfico animaríaos a utilizar a bicicleta como medio de transporte.
- En xeral a valoración da mobilidade en bicicleta é mala cunha porcentaxe de entorno ao 50% das respostas recibidas. Os aspectos que xeran un maior descontento son a falta de espazos específicos, equipamentos e seguridade.

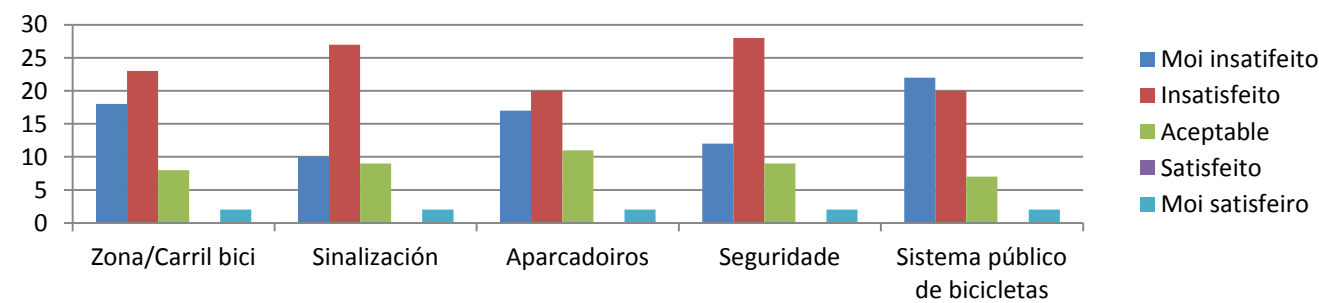


Figura 24: Grado satisfacción diversos aspectos da mobilidade en bicicleta (Fonte: Elaboración Propia)

2.7.1.5. Circulación viaria e tráfico

- Un 57% utiliza o vehículo privado como medio de transporte habitual, seguido do 28% que se despraza a pé, e un 10% utiliza ambos medios para desprazarse, tal e como se mostra no seguinte gráfico extraído do resultado das enquisas.

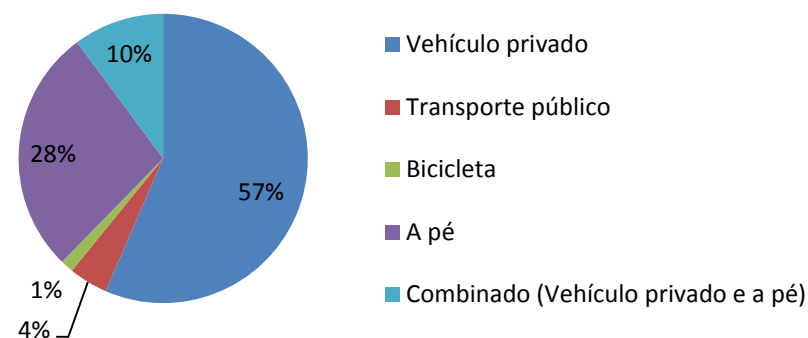


Figura 25: Distribución dos principais modos de desprazamento en Lalín (Fonte: Elaboración Propia)

- En xeral a valoración da circulación a vehículo a motor no concello de Lalín é aceptable con unha porcentaxe do 38,9%.
- Con respecto ao grado de satisfacción da circulación no centro e dos aparcamentos, consideran en xeneral a conxestión, o acceso ao centro e a seguridade como aceptable e os aparcadoiros mellor valorados son os públicos e de pago, mentres que a zona ORA e os aparcamentos gratis no viario reciben peor grado de satisfacción.

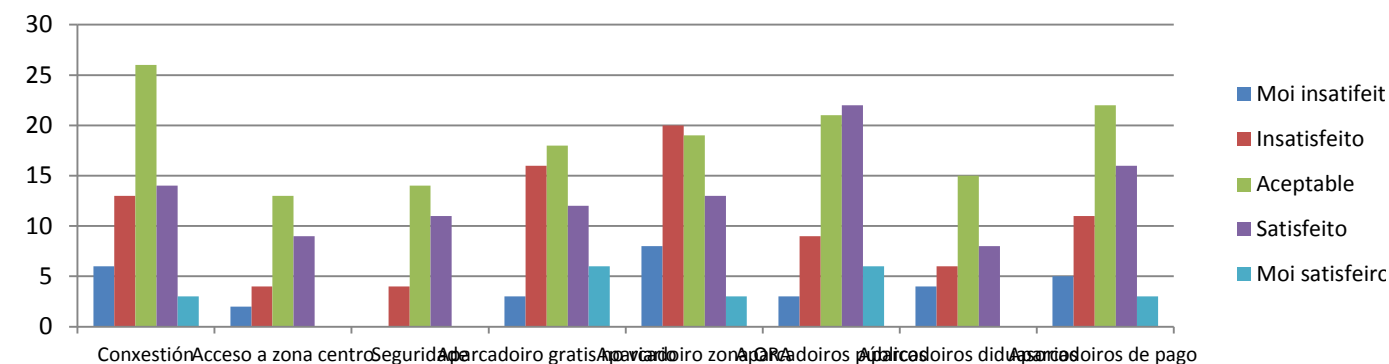


Figura 26: Grado satisfacción diversos aspectos da circulación e aparcamento (Fonte: Elaboración Propia)

2.7.1.6. Suxestións e melloras

Expóñense a continuación unha serie de accións de mellora extraídas das enquisas e das reunións sectoriais coas diferentes asociacións.

■ Suxestións e melloras para a mobilidade peonil.

- Ampliación en xeral do número de rúas con prioridade peonil, permitindo só o paso a residentes, carga e descarga, etc. Pasos continuos de peóns, plataforma única peón-coche, beirarrúas amplas..
- Definir camiños escolares seguros, para que os nenos/as vaian camiñando ao cole.
- Mellorar a conexión da Rúa da Ponte e/ ou Matemático Rodríguez co paseo do Pontifias, tamén mellorar o acceso dende a rúa Areal, que podería funcionar como un itinerario escolar seguro
- Mellora das beirarrúas, ampliar aquelas con problemas de capacidade e resolver os problemas co mobiliario urbano, colocar varandas para mellorar a seguridade. Por exemplo nas rúas Monte Faro, Molinera, Otero Pedrayo, Matemático Rodríguez, Maruja Gutiérrez, Penatoares, Pintor Laxeiro, etc as beirarrúas existentes son estreitas ou presentan problemas de accesibilidade.
- Control das terrazas que ocupan gran parte das beirarrúas.
- Crear espazos máis agradables para camiñar, por exemplo na Praza da Igrexa.
- Mellor sinalización das zonas peonís, dos pasos de peóns, valorar a instalación de semáforos, etc.
- Promover a mobilidade a pé reducindo o uso de vehículo a motor así como promover o uso de bicicletas aumentando os carrís destinados ás mesmas.
- Mellora da iluminación en zonas do centro, coma por exemplo no cruce de Ramón Aller con Matemático Rodríguez. En xeral, mellorar a iluminación de todo o núcleo e do entorno do Pontifias e das zonas deportivas.
- Aumentar o espazo destinado ao peón, reducindo carril ou eliminando aparcamento dun dos marxes en varias das rúas do centro urbano.
- No Conservatorio/Auditorio falta un paso de peóns baixando do conservatorio á esquerda, asimesmo carece de beirarrúas en algún punto.
- En xeral é preciso revisar os pasos de peóns e mellorar a súa iluminación e sinalización. Falta de seguridade por exemplo no paso de peóns do Lalín Arena ou o situado na rúa Peatonares/Areal onde existe un paso de peóns problemático, é moi longo e métese demasiado nunha curva sen visibilidade.

■ Suxestións e melloras para a circulación e aparcamento.

- Medidas de control da velocidade no centro urbano. Ampliar as zonas a 30 e adoptar outras medidas de calmado de tráfico como lombos de burro. Axustar á normativa os lombos de burro situados na rúa B.

- Acceso restrinxido ás rúas Xoaquín Loriga e Principal instalando un sistema de bolardos con recoñecemento de matrícula que permita o acceso a residentes, taxis, servizos de emerxencia peonís durante o fin de semana.
- Mais control policial dos aparcamentos en dobre fila, en espazos reservados para carga e descarga ou taxis e para evitar que os coches invadan as zonas peonís, sobre todo nas horas de maior afluencia de peóns.
- Reducir o tráfico e limitar o aparcamento sobre todo nas zonas escolares. Problemas de dobre fila e atasco, sería interesante un solo sentido de circulación nesta zona e enlazala coa Ronda Leste.
- Creación de aparcadoiros públicos e disuasorios nas proximidades do centro urbano.
- Necesidade de mellorar o aparcamento en zona azul actualmente composto por un sistema de disco e unha duración de ata 2 horas en algunhas rúas. Acondicionar unha zona destinada a aparcamento Express, (30-40 min) e unha APP conectada coa policía local que permita establecer directamente a hora de entrada e saída, así como o pago directo das multas. Falta de información para os usuarios do actual servizo.
- Mellor promoción do parking gratuíto, moitos clientes descoñecen que na actualidade o parking de aldea grande é gratuíto no horario comercial. Instalación de pantallas informativas nos accesos a Lalín, Concello, Ambulatorio, etc.
- Regular o aparcamento do campo da feira, limitando o aparcamento a un horario comercial ou a un máximo de 6 horas, o que permitirá un maior movemento das prazas de aparcamento dispoñibles evitando que se use como aparcamento privado. Instalar un sistema informativo que nos indique o número de prazas baleiras.
- Limitar a circulación no centro urbano, fomentando medidas de peonalización das principais rúas comerciais. Campañas de concienciación sobre a necesidade de reducir o uso de vehículos a motor, mellorar o estado das beirarrúas e a accesibilidade peonil e crear tramos amplos de cruce peonil con pendentes máis tendidas nas rúas que non cheguen a peonalizarse.
- Máis control das interseccións, onde hai coches aparcados en dobre fila, colocar bolardos ou outros sistemas de mellora da seguridade nas interseccións máis conflitivas.
- Mellora en xeral dos pasos de peóns, moitos casos están inadecuadamente pintados e sinalizados. Incluso instalar de novo semáforos na zona centro da vila.
- Cambiar o sentido de circulación de varias rúas do centro urbano.
- Praza da Mariña constitúe unha intersección complicada, ao permitirse o aparcamento xera falta de seguridade na zona, sobre todo ao estar próxima ás zonas escolares.
- O Colexio do Prado ten unha parada na Praza da Mariña e na rúa Carragoso que son insuficientes, novas paradas no centro como por exemplo na Rúa da Ponte.
- O Colexio de Vilatuxe ten unha parada en Don Ramiro- Ramón Aller que non está sinalizada e ademais está ocupada normalmente por vehículos aparcados, o que dificulta o acceso dos nenos á mesma nas adecuadas condicións de seguridade. Esta mesma parada podería

trasladarse mais adiante (100 metros), na zona de vivendas e que estivera correctamente sinalizada cun espazo reservado.

- Colocar polo tanto novas paradas físicas e sinalizadas sería unha proposta a curto prazo.

■ Suxestións e melloras para o transporte público.

- Mellorar as interconexións, aumentar a frecuencia e incluír no TMG.
- Necesidade de mellorar o transporte público co rural, especialmente con aquelas parroquias máis lonxe do centro urbano. Posibilidade de instaurar un bono taxi, subvencionado en parte polo concello que permita tamén compartir o servizo entre varios usuarios.
- Incrementar as conexións dentro do concello, reducir as actuais tarifas e ampliar a frecuencias onde xa existe.
- Necesidade de cambiar a localización da actual parada dos taxis situada na Rúa Colón debido a falta de seguridade ao facer xiros en dirección prohibida. Novas prazas de aparcamento reservado a taxis no centro de saúde.
- Algunha das actuais conexións con cidades como Ourense son a horas que fan a liña practicamente inútil. Introdución dunha parada na Corredoira para os autobuses que veñen de Santiago.
- Sería necesario recuperar liñas de autobús que se foron eliminando nos últimos anos
- O transporte público debería estar máis sinalizado nas zonas onde hai colexios, con espazos reservados para a parada dos mesmos. Mellorar a sección da Rúa Memorias dun Neno Galego cunha zona destinada á parada de buses.
- Contemplar a implantación dunha liña de conexión cos polígonos industriais e cas zonas comerciais.

■ Suxestións e melloras para a mobilidade ciclista.

- Dotar Lalín dunha rede viaria de carril- bici e aparcadoiros.
- Lalín polo desnivel que presenta nas rúas non é moi propicia á mobilidade en bicicleta.
- Reducir a velocidade no casco urbano para que poidan convivir vehículos a motor e bicicletas. Tamén sería necesario instalar máis lugares de aparcamento para bicicletas para que a xente que traballa poida desprazarse nela sen problemas de onde deixala.
- Servizo de aluguer de bicicletas e fácil acceso ás mesmas, por exemplo no paseo do Pontiñas ou nas zonas deportivas.

■ Suxestións e melloras aspectos medioambientais

- Establecer puntos de carga eléctrica polo menos no concello e no parking. Posibilidade de renovar o parque móbil do concello con vehículos eléctricos.

3. FASE II. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS

Nesta fas analizarase a información recollida no análise realizado da situación actual e das inquiredanzas recollidas na participación cidadá para identificar os principais problemas no ámbito da mobilidade sostible en Lalín.

3.1. TERRITORIAIS

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

Autonómica

Decreto 35/2000, do 28 de Xaneiro polo que se aproba o “Regulamento de desenvolvemento e execución da Lei 8/1997 de 20 de Agosto, de accesibilidade e supresión de barreiras na Comunidade Autónoma de Galicia”

Estatál

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

Real Decreto 505/2007, de 20 de Abril, polo que se aproban as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación das persoas con discapacidade para o acceso e utilización dos espazos públicos urbanizados e edificacións.

Orde VIV/561/2010, de 1 de Febreiro; pola que se desenvolve o documento técnico de condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización dos espazos públicos urbanizados.

Aos efectos de aplicación establécense as seguintes definicións:

- a) Enténdese por accesibilidade aquelas características do urbanismo, da edificación, do transporte ou dos medios e sistemas de comunicación que lle permiten a calquera persoa a súa utilización de maneira autónoma, con independencia da súa condición física, psíquica ou sensorial.
- b) Enténdese por barreiras calquera impedimento, traba ou obstáculo que limite ou impida o acceso, a liberdade de movemento, a estancia, a circulación e a comunicación sensorial das persoas con mobilidade reducida ou calquera outra limitación.

Levou a cabo unha análise dos principais itinerarios peonís do núcleo, que xunto a información aportada a través da participación cidadá permitiu detectar unha serie de deficiencias, relacionadas con diversos aspectos, que afectan á rede peonil e inflúen no seu deterioro dificultando en gran medida a accesibilidade e a mobilidade peonil.

As principais deficiencias observadas se detallan a continuación:

- O ancho das beirarrúas é insuficiente para a intensidade de tránsito peonil que presentan e para o paso de persoas con mobilidade reducida, como é o caso das seguintes rúas:
- Rúa Calzada, na actualidade con beirarrúas estreitas e en mal estado aínda que está previsto realizar unha remodelación total da mesma.
- Rúa Wenceslao Calvo Garra: Durante a redacción do Plan estanse a acometer as obras de remodelación desta rúa que pasará a ter plataforma única mantendo o sentido de circulación e ampliando as beirarrúas. A sección estará composta por un carril de circulación, aparcamento no marxe dereito e beirarrúas de ata 3 metros.
- Rúa Penatoares e rúa Banda de Música de Lalín: presentan beirarrúas moi estreitas para a demanda existente na zona, máis tendo en conta a localización nesta rúa do Colexio Sagrado Corazón ou a Casa sa Xuventude.
- Rúa Molinera: trátase dunha rúa moi concorrida pola presenza do mercado de abastos e do campo vello da feira, onde a beirarrúa existente no marxe esquerdo (en dirección de baixada) ten un ancho aproximado de tan so 1,50 metros.
- Rúa Monte Faro tanto na marxe dereita como esquerda falta de espazo nas beirarrúas en algúns tramos.
- Rúa Pintor Laxeiro con tramos nos que as beirarrúas presentan anchos por debaixo do metro e medio.
- Rúa Manuel Rivero e acceso ao parking de Aldea Grande con beirarrúas que presentan anchos moi reducidos.
- Rúa Castela con beirarrúas moi estreitas na marxe dereita e elementos que dificultan o paso (farois).
- Estreitamentos de beirarrúas no tramo final da rúa Ramón Aller (entre rúa T e Avda. Xosé Cuiña)
- Travesía Molinera con beirarrúas de menos dun metro na marxe esquerda (sentido da circulación) e inexistente na marxe dereita.





Imaxe 134. Ancho de beirarrúas insuficiente nas rúas Molinera, Pintor Laxeiro, Ramón Aller, Penatoares, Travesía Molinera ou Manuel Rivero (Fonte: Elaboración propia)

- Dificultades para o tránsito peonil en algunhas rúas pola existencia de terrazas que non cumpren a ordenanza reguladora, por exemplo nas rúas Pintor Laxeiro, Ramón Aller ou na Avenida Bos Aires.



Imaxe 135. Ocupación de beirarrúas por terrazas en Ramón Aller e Avd. Cacharela (Fonte: Elaboración propia)

- Existencia de mobiliario urbano e outros elementos como árbores, farois, cabinas telefónicas, etc. que dificultan a mobilidade peonil xerando itinerarios en zigzag, obstáculos e estreitamentos que non cumpren coa normativa en materia de accesibilidade e eliminación de barreiras arquitectónicas.

Por exemplo atopamos este tipo de problemática nas rúas Colón (farois), Pintor Laxeiro (cabina telefónica), Travesía da Ponte (farois), Rúa Castela (árbores e farois), etc.



Imaxe 136. Elementos do mobiliario urbano nos itinerarios peonís nas rúas Colón, Pintor Laxeiro (Fonte: Elaboración propia)

- Estacionamento de vehículos ocupando parte das beirarrúas ou nas intersección, o que dificulta o paso en algunhas zonas. Dende o concello están a colocar elementos de protección co fin de evitar aparcamentos indebidos que provoquen inseguridade circulatoria e peonil así como o deterioro do espazo.

- Rúas ou tramos que carecen de beirarrúa ou dun espazo reservado para o tránsito de peóns, como por exemplo:

A rúa Manuel Rivero carece de beirarrúas con vehículos aparcados en ambos marxes, nas entradas a Lalín polas rúas Ramón Aller e Estación con tramos de discontinuidade para o peón, a rúa Banda de Música de Lalín cara o Auditorio carece de beirarrúa na marxe da escola infantil ata o Auditorio ou a rúa X situada no centro da vila e que carece de ningún tipo de urbanización.



Imaxe 137. Tramos sen continuidade peonil nas rúas Manuel Rivero e Ramón Aller (Fonte: Elaboración propia)

Ademais detéctase unha discontinuidade urbana en outros puntos da vila ou no entorno periurbano da mesma como son Cidade Xardín, tramo da Ronda Leste entre Rúa Garda Civil e Avenida Monte Faro, Feáns, Carragoso, Donramiro ou Lalín de Arriba.

- Outra das deficiencias son as relativa á sinalización, tanto vertical como horizontal, como por exemplo pasos de peóns non sinalizados ou unha sinalización horizontal pouco clara e sen homoxeneidade como por exemplo na rúa B



Imaxe 138. Paso de peón sen con sinalización horizontal contradictoria na rúa B (Fonte: Elaboración propia)

- Nalgúns casos a tipoloxía dos pavimentos e o seu mal estado ou a resolución de desniveis non son os máis adecuados para favorecer o tránsito peonil (solados esvaradíños, irregularidades nos pavimentos, pendentes moi pronunciadas, transición de niveis sen ramplas, escaleiras urbanas que xeran obstáculos para algunhas persoas, falta de varandas, etc.).

Localizáronse este tipo de problemas en algunhas rúas da vila como por exemplo na rúa da Ponte, Rúa Molinera (beirarrúas moi esvaradíñas, Rúa Colón (escaleiras e pendentes pronunciadas), Rúa Garda Civil (pendentes, pasos sen rebaixar, falta de pasos de peóns), Avenida da Estación (pasos de peóns sen rebaixar).

Na rúa Manuel Rivero, existe tamén un punto negro en canto a accesibilidade peonil. Na súa parte final que dá acceso á rúa Maruja Gutierrez localízase un tramo en escaleiras que impide o paso a persoas con mobidade reducida.



Imaxe 139. Problemas de accesibilidade nas rúas Areal, Colón, Garda Civil, Estación e Manuel Rivero (Fonte: Elaboración propia)

- É necesario tamén, mellorar os accesos dende varias rúas da vila ao paseo do Pontiñas, unha zona moi transitada polos veciños e que se pretende converter nun eixo de comunicación peonil que rodea a vila. Tanto os accesos ao mesmo dende as rúas Areal e da Ponte presentan problemas de accesibilidade, así que sería recomendable actuar neses puntos.



Imaxe 140. Problemas de accesibilidade ao paseo do Pontiñas (Fonte: Elaboración propia)

En xeral, a superficie de espazos ocupados polo vehículo privado en relación ao espazo destinado para o tránsito de peóns é moi superior, nunha relación entorno ao 70%-30%.

Respecto á superficie destinada a espazos verdes e de esparcemento acondicionadas no núcleo urbano de Lalín, ascende a 26,80 ha, que si se reparten entre os 10.846 habitantes do casco urbano, o que sitúa o ratio en 24,8 metros cadrados por habitante. Os datos de Lalín duplican á cidades como Lugo (15) ou Vigo (10) e sitúana por diante de municipios cos mellores datos de Galicia como Santiago e Pontevedra que se sitúa en torno aos 24 metros.

3.1.1. CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS TERRITORIAIS

En Lalín, un 33% dos desprazamentos que se realizan son a pé. A maior parte dos enquistados (un 38,8%) desprázanse camiñando pola vila por motivos de lecer e deporte seguido de traballo e compras. As zonas máis comerciais do centro son as que concentran un maior número de desprazamentos a pé na vila.

Os resultados do barómetro de mobilidade mostran unha satisfacción media dos entrevistados en relación coa mobilidade peonil, sendo os aspectos peor valorados a anchura e o estado das beirarrúas así como a falta de iluminación en xeral.

Analizada a problemática territorial do núcleo urbano de Lalín os **principais retos** a levar a cabo neste ámbito son:

- ✓ Fomentar o desprazamento a pé fronte aos modos motorizados, dando prioridade o peón fronte o vehículo privado nos desprazamentos no núcleo urbano, nas adecuadas condicións de seguridade.
- ✓ Recuperar espazo público de estancia na zona centro da vila, coa creación de espazos máis agradables e confortables para o peón que inviten á permanencia.

- ✓ Adecuar as infraestruturas peonís, ampliando as zonas destinadas ao tránsito peonil e garantindo a accesibilidade aos colectivos máis vulnerables.
- ✓ Recuperación dos espazos públicos cara formas de mobilidade non motorizada, favorecendo a creación dun contorno agradable que invite ao espaxamento.

3.2. SOCIO-ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS

- **Tendencia do crecemento poboacional.**

Tal e como se analizou anteriormente a tendencia na evolución da poboación do termo municipal de Lalín entre os anos 2008 e 2018 foi decrecente, cun descenso de 1.027 habitantes (4,86%).

Pero si analizamos a poboación do núcleo urbano nese mesmo intervalo produciuse un incremento da poboación de 756 persoas (7,5%).

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total municipio	21130	21254	21216	21127	20409	20048	20158	20005	20044	20075	20103
Núcleo urbano	10090	10300	10403	10462	10348	10176	10382	10380	10549	10670	10846

Táboa 52: Evolución da poboación entre os anos 2008 e 2018 (Fonte: INE)

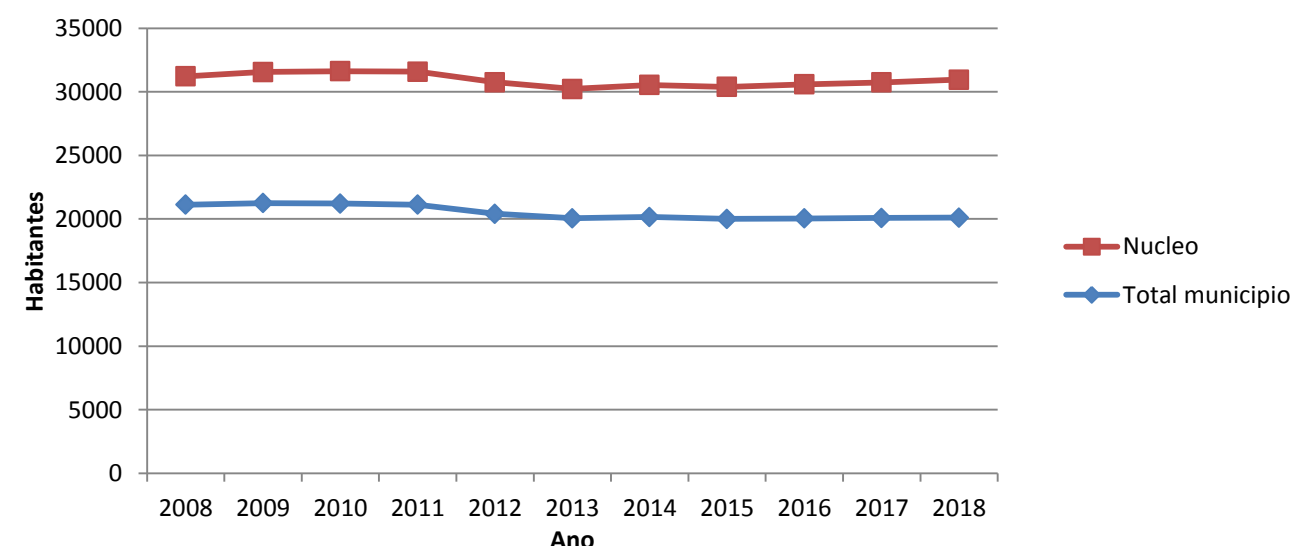


Figura 27: Gráfica comparativa da evolución da poboación do municipio e o núcleo urbano de Lalín (Fonte: Elaboración Propia)

Dende o ano 2008 ata o 2013 produciuse unha diminución gradual da poboación coincidindo coa peor parte da crise económica, a partir do ano 2013 o núcleo urbano de Lalín experimentou un crecemento da poboación ata a actualidade, pero non así no resto do municipio. Este incremento pode estar relacionado tamén cos movementos poboacionais do rural cara as zonas urbanas.

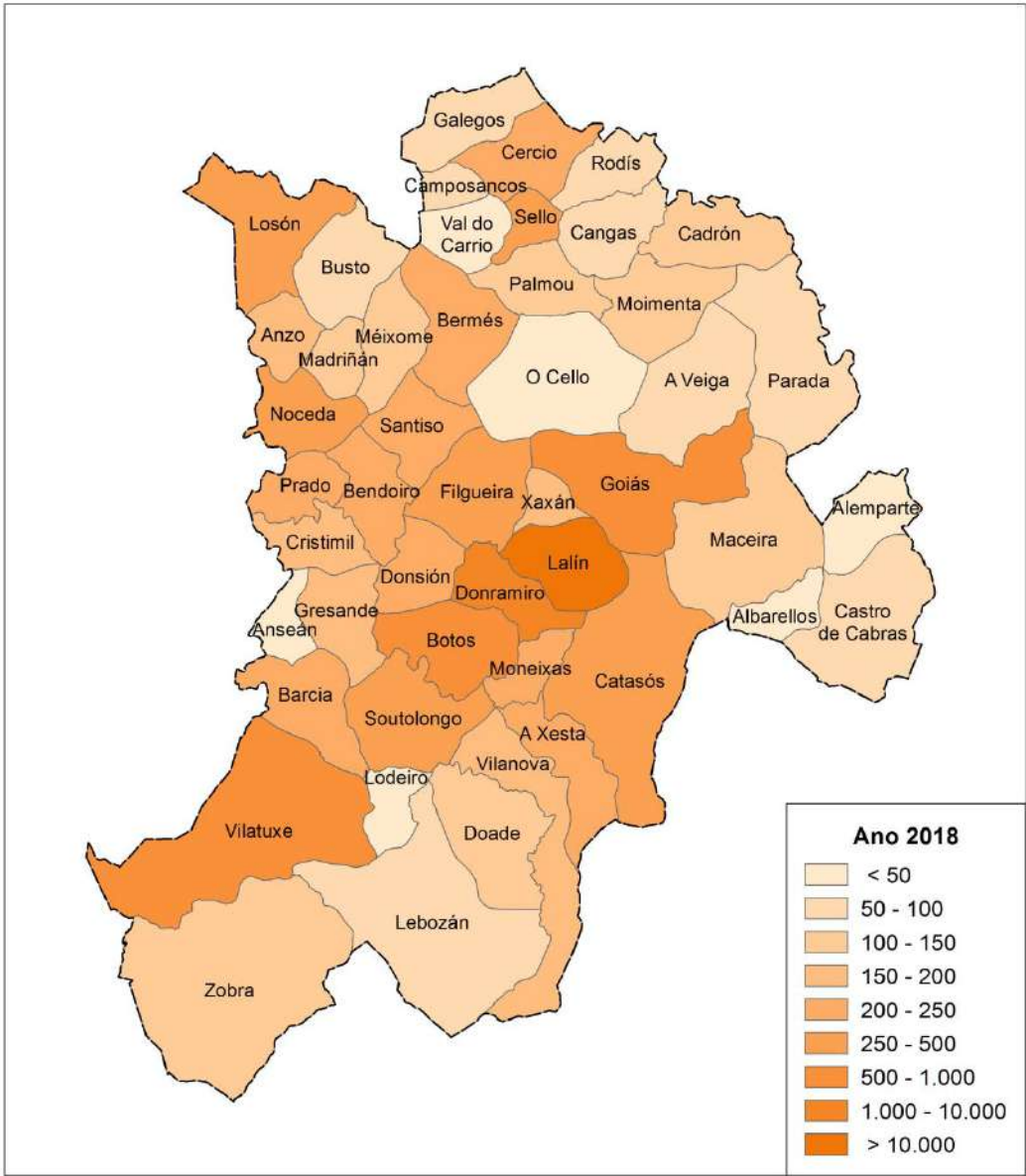
Distribución da poboación: núcleo urbano de Lalín e núcleos rurais

Se analizamos a distribución da poboación no municipio de Lalín, case o 54% do total dos habitantes concéntrase no núcleo urbano, mentres que no resto de parroquias a poboación distribúese da seguinte forma:

PARROQUIAS	2018	PORCENTAXE POBOACIÓN (2018)
LALÍN	10846	53,95
ALBARELLOS (SANTA MARÍA A.)	45	0,22
ALEMPARTE (SANTA MARÍA A.)	22	0,11
ANSEÁN (SANTIAGO A.)	36	0,18
ANZO (SAN XOÁN A.)	160	0,80
BARCIA (SAN ESTEBAN P.)	220	1,09
BENDOIRO (SAN MIGUEL P.)	250	1,24
BERMÉS (SANTA MARÍA P.)	208	1,03
BOTOS (SAN XOÁN P.)	511	2,54
BUSTO (SAN FACUNDO A.)	57	0,28
CADRÓN (SAN ESTEBAN A.)	119	0,59
CAMPOSANCOS (SAN CRISTOBO A.)	74	0,37
CANGAS (SANTA MARINA P.)	79	0,39
CASTRO (SANTIAGO A.)	93	0,46
CATASÓS (SANTIAGO A.)	383	1,91
CELLO (SAN MARTÍÑO A.)	43	0,21
CERCIO (SANTIAGO P.)	202	1,00
CRISTIMIL (SAN XORXE A.)	157	0,78
DOADE (SAN PEDRO A.)	122	0,61
DONRAMIRO (SANTA MARÍA A.)	1013	5,04
DONSIÓN (SANTA EULALIA A.)	218	1,08
FILGUEIRA (SANTA MARÍA A.)	384	1,91
GALEGOS (SAN MIGUEL P.)	91	0,45
XESTA (SAN PEDRO FELIX A.)	218	1,08
GOIÁS (SAN MIGUEL P.)	611	3,04
GRESANDE (SANTIAGO P.)	182	0,91
XAXÁN (SANTA MARÍA DE SALETA A.)	180	0,90
LEBOZÁN (SANTIAGO A.)	95	0,47
LODEIRO (SAN PAIO A.)	49	0,24
LOSÓN (SANTA EULALIA P.)	251	1,25
MACEIRA (SAN MARTÍÑO P.)	118	0,59
MADRIÑÁN (SAN ADRIÁN A.)	126	0,63
MÉIXOME (SANTIAGO P.)	114	0,57
MONEIXAS (SAN ADRIÁN P.)	206	1,02
MUIMENTA (SAN LORENZO P.)	148	0,74
NOCEDA (SANTA MARÍA P.)	262	1,30
PALMOU (SAN XOÁN A.)	146	0,73
PARADA (SANTA MARÍA P.)	65	0,32
PRADO (SAN MARTÍÑO A.)	221	1,10
RODÍS (SAN XIAO A.)	90	0,45
SANTISO (SAN ROMÁN P.)	221	1,10
SELLO (SANTIAGO P.)	289	1,44
SOUTOLONGO (SANTA MARÍA P.)	255	1,27
VAL (SAN ANDRÉS A.)	49	0,24
VEIGA (SAN RAMÓN P.)	76	0,38
VILANOVA (SAN XOÁN P.)	178	0,89
VILATUXE (SAN LORENZO P.)	505	2,51
ZOBRA (SANTA MARÍA P.)	115	0,57

Táboa 53: Distribución da poboación por parroquias (Fonte: INE)

As parroquias que concentran unha porcentaxe maior de poboación no rural son Botos, Donramiro, Goiás e Vilatuxe próximas ao núcleo urbano, mentres que as parroquias de Alemparte, Anseán, Anzo, Busto e Veiga son as que presentan un porcentaxe de poboación menor tal e como se mostra na seguinte imaxe.



Imaxe 141. Poboación por parroquias (Fonte: Elaboración propia)

Atendendo a evolución individual, a excepción do núcleo urbano de Lalín o resto das parroquias de Lalín tivo un saldo negativo de poboación entre os anos 2008 e 2018.

Se analizamos a distribución da poboación no núcleo urbano e os núcleos da contorna distribúese da seguinte maneira:



SECCIÓN	2018	PORCENTAXE POBOACIÓN (2018)
3602401001	1546	7,7
3602401002	2046	10,2
3602401005	1389	6,9
3602401006	2065	10,3
3602401007	1637	8,1
3602401008	1879	9,3

Táboa 54: Distribución da poboación do núcleo urbano (Fonte: INE)

SANTISO	259	263	255	256	252	246	244	241	236	232	221	-1,47
SELLO	336	332	317	318	299	297	290	289	291	287	289	-1,40
SOUTOLONGO	320	319	300	290	288	278	276	271	270	266	255	-2,03
VAL	65	62	63	61	59	62	59	57	54	52	49	-2,46
VEIGA	97	97	99	95	90	84	84	81	75	78	76	-2,16
VILANOVA	227	223	215	206	192	187	180	176	174	174	178	-2,16
VILATUXE	644	628	615	601	551	533	527	520	520	533	505	-2,16
ZOBRA	158	155	156	152	126	123	127	126	118	115	115	-2,72

Táboa 55: Evolución da poboación por parroquias (Fonte: INE)

A partir do comportamento da taxa de crecemento media anual da poboación (método aritmético) obsérvase a evolución media anual dos saldos de poboación para un período determinado. As taxas de crecemento medio interanuais son valores fundamentais a ter en consideración para a diagnoses da mobilidade en horizontes futuros.

Se estimamos a poboación futura mediante o método aritmético obtéñense os seguintes valores para cada unha das parroquias así como para o núcleo urbano de Lalín:

PARROQUIA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Taxa media anual 2008/2018 (%)
ALBARELLOS	48	47	50	49	44	46	47	47	44	46	45	-0,63
ALEMPARTE	41	38	36	35	25	23	23	25	24	23	22	-4,63
ANSEÁN	68	66	64	63	54	54	52	47	46	40	36	-4,71
ANZO	201	198	193	186	187	180	180	174	169	158	160	-2,04
BARCIA	278	275	272	261	228	220	218	211	211	208	220	-2,09
BENDOIRO	304	298	294	294	276	271	278	277	263	258	250	-1,78
BERMÉS	245	236	227	227	220	216	222	216	212	204	208	-1,51
BOTOS	617	614	622	592	591	566	552	533	534	524	511	-1,72
BUSTO	71	69	66	67	61	60	60	57	57	58	57	-1,97
CADRÓN	161	160	153	155	141	137	130	122	126	120	119	-2,61
CAMPOSANCOS	96	97	93	92	75	80	79	77	80	77	74	-2,29
CANGAS	100	102	97	96	87	85	81	80	80	77	79	-2,10
CASTRO	119	116	113	112	100	100	98	95	90	95	93	-2,18
CATASÓS	470	465	463	454	429	416	409	396	397	388	383	-1,85
CELLO	60	58	58	56	53	50	48	48	45	43	43	-2,83
CERCIO	251	253	249	246	224	219	214	211	193	204	202	-1,95
CRISTIMIL	186	182	181	177	172	160	160	159	163	163	157	-1,56
DOADE	168	163	161	157	151	146	140	136	129	127	122	-2,74
DONRAMIRO	898	962	989	1002	985	988	1008	1008	1012	1030	1013	1,28
DONSIÓN	239	240	227	224	221	227	223	220	217	215	218	-0,88
FILGUEIRA	439	424	405	410	396	398	391	387	385	384	384	-1,25
GALEGOS	105	105	105	110	106	106	100	100	97	96	91	-1,33
XESTA	251	255	252	252	227	224	231	227	227	224	218	-1,31
GOIÁS	742	750	738	729	664	643	637	640	624	606	611	-1,77
GRESANDE	207	202	204	205	197	185	185	186	186	185	182	-1,21
XAXÁN	184	181	189	182	181	180	174	171	177	178	180	-0,22
LEBOZÁN	163	160	156	154	138	128	115	110	104	104	95	-4,17
LODEIRO	67	66	65	63	59	57	57	56	52	52	49	-2,69
LOSÓN	373	364	358	349	287	285	278	274	273	263	251	-3,27
MACEIRA	129	131	123	125	118	120	116	117	116	117	118	-0,85
MADRIÑÁN	147	150	148	148	145	146	139	134	129	126	126	-1,43
MÉIXOME	131	131	134	131	132	129	128	127	120	113	114	-1,30
MONEIXAS	257	252	245	238	227	227	222	218	206	205	206	-1,98
MUIMENTA	159	152	150	154	144	148	157	147	146	149	148	-0,69
NOCEDA	299	278	280	275	269	266	273	274	270	267	262	-1,24
PALMOU	180	181	177	167	162	160	162	160	157	153	146	-1,89
PARADA	93	83	81	84	77	76	77	75	70	70	65	-3,01
PRADO	268	256	261	252	244	238	230	229	229	222	221	-1,75
RODÍS	119	115	114	113	107	102	95	93	97	96	90	-2,44

PARROQUIA	2018	Taxa media anual 2008/2018 (%)	POBOACIÓN FUTURA (2023)	POBOACIÓN FUTURA (2028)
NÚCLEO LALÍN	10846	0,75	11224	11602
ALBARELLOS	45	-0,63	44	42
ALEMPARTE	22	-4,63	13	3
ANSEÁN	36	-4,71	20	4
ANZO	160	-2,04	140	119
BARCIA	220	-2,09	191	162
BENDOIRO	250	-1,78	223	196
BERMÉS	208	-1,51	190	171
BOTOS	511	-1,72	458	405
BUSTO	57	-1,97	50	43
CADRÓN	119	-2,61	98	77
CAMPOSANCOS	74	-2,29	63	52
CANGAS	79	-2,10	69	58
CASTRO	93	-2,18	80	67
CATASÓS	383	-1,85	340	296
CELLO	43	-2,83	35	26
CERCIO	202	-1,95	178	153
CRISTIMIL	157	-1,56	143	128
DOADE	122	-2,74	99	76
DONRAMIRO	1013	1,28	1071	1128
DONSIÓN	218	-0,88	208	197
FILGUEIRA	384	-1,25	357	329
GALEGOS	91	-1,33	84	77
XESTA	218	-1,31	202	185
GOIÁS	611	-1,77	546	480
GRESANDE	182	-1,21	170	157
XAXÁN	180	-0,22	178	176
LEBOZÁN	95	-4,17	61	27
LODEIRO	49	-2,69	40	31
LOSÓN	251	-3,27	190	129

MACEIRA	118	-0,85	113	107
MADRIÑÁN	126	-1,43	116	105
MÉIXOME	114	-1,30	106	97
MONEIXAS	206	-1,98	181	155
MUIMENTA	148	-0,69	143	137
NOCEDA	262	-1,24	244	225
PALMOU	146	-1,89	129	112
PARADA	65	-3,01	51	37
PRADO	221	-1,75	198	174
RODÍS	90	-2,44	76	61
SANTISO	221	-1,47	202	183
SELLO	289	-1,40	266	242
SOUTOLONGO	255	-2,03	223	190
VAL	49	-2,46	41	33
VEIGA	76	-2,16	66	55
VILANOVA	178	-2,16	154	129
VILATUXE	505	-2,16	436	366
ZOBRA	115	-2,72	94	72

Táboa 56: Poboación futura estimada por parroquias (Fonte: Elaboración propia)

■ Distribución da poboación por idades

En xeral, o concello de Lalín, ao igual co resto da comunidade está sufrindo un proceso de envellecemento da poboación nos últimos anos. A maior parte da poboación concéntrase entre os 30 e 59 anos, o que supón o 44% do total da poboación, mentres que o número de habitantes de menos de 14 anos é do 11,5%.

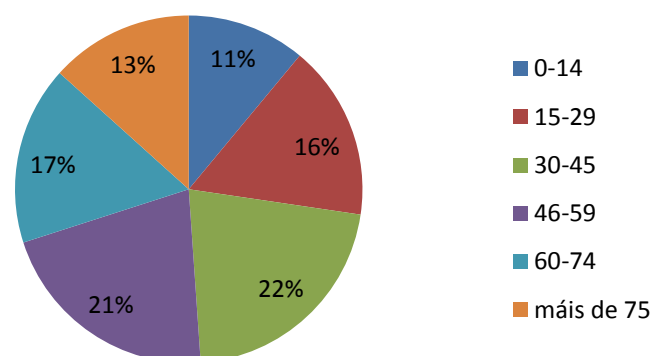


Figura 28: Distribución da poboación do concello de Lalín por grupos de idade (Fonte: INE)

As pirámides de poboación no municipio de Lalín mostran un proceso de envellecemento da poboación entre os anos 2008 e 2018 tal e como se aprecia ao observar a base das pirámides, que se estreita no ano 2018 e se ensancha na súa parte media e superior, o que supón un aumento progresivo da poboación de mais idade.

Pirámide poboacional Lalín 2018

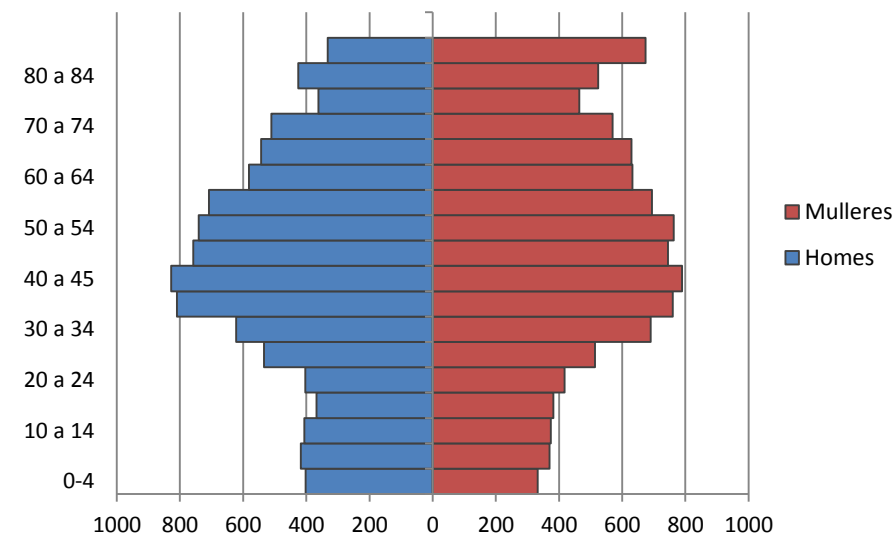


Figura 29: Pirámide poboacional de Lalín 2018 (Fonte: INE)

Pirámide poboacional Lalín 2008

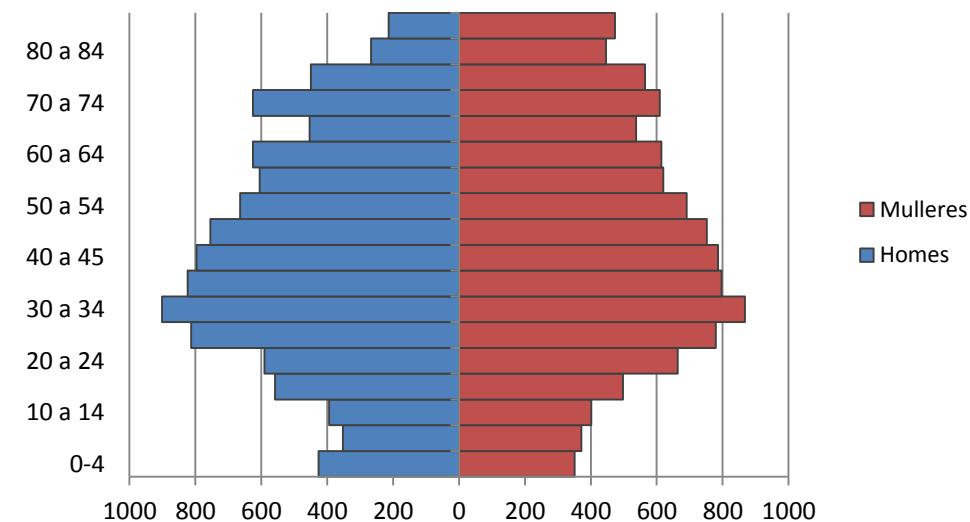


Figura 30: Pirámide poboacional de Lalín 2008 (Fonte: INE)

■ Índice de envellecemento e taxa de natalidade

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

O índice de envellecemento expresa a relación entre a cantidade de persoas adultas maiores e o número de nenos e mozos que residen nunha determinada área. Atendendo á metodoloxía de cálculo do Instituto Galego de Estatística (IGE), calcúlase mediante o cociente entre as persoas maiores de 64 anos con respecto ás persoas menores de 20 anos, multiplicado por 100.

O municipio de Lalín ten un índice de envellecemento do 178,24% (ano 2017), superior ao da comunidade galega 154,77% e ao nacional do 118,26%.

A taxa bruta de natalidade (número de nacementos cada mil habitantes) de Lalín segundo os últimos datos aportados polo IGE, foi de 6,56‰, por debaixo da media autonómica que está no 6,82‰ e nacional do 8,41‰.

Polo tanto, a problemática existente no municipio de Lalín, ao igual que na maioría dos concellos galegos, é a existencia dunha poboación cada vez máis envellecida e unha taxa de natalidade en descenso que compromete o futuro da comunidade.

■ **Movementos de poboación**

No que respecta aos movementos migratorios, en Lalín apréciase un comportamento positivo tanto en no ámbito da propia provincia como respecto a outras provincias galegas ou do estranxeiro (composto por emigrantes retornados e inmigrantes estranxeiros). En todos los casos a diferenza entre os movementos de inmigración-emigración é positiva.

MOVEMENTOS MIGRATORIOS	EMIGRACIÓNS	INMIGRACIÓNS	SALDO
Mesma provincia	177	197	20
Outra provincia de Galicia	171	172	1
Outra CCAA	110	107	-3
Estranxeiro	42	117	75
TOTAL	500	653	44

Táboa 57: Movementos migratorios Lalín (Fonte: IGE ano 2017)

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

MUNICIPIO DE LALÍN	TOTAL	SEXO E IDADE						SECTORES				
		HOMES			MULLERES			AGRI-CULTUR A	INDUS-TRIA	CONS-TRUCCIÓN	SERVIZOS	SEN EMPREGO ANTERIOR
		<25	25 - 44	>=45	<25	25 - 44	>=45					
DEC 2018	1 105	15	149	243	26	329	343	55	171	112	626	141
DEC 2008	1 239	17	179	279	25	367	372	62	204	127	693	153
DEC 2016	1 370	15	249	321	19	385	381	73	262	176	736	123
DEC 2015	1 509	30	287	335	43	437	377	83	263	221	799	143
DEC 2014	1 728	41	360	390	32	515	390	83	351	301	852	141
DEC 2013	1 857	46	441	395	57	565	353	84	438	349	851	135

Táboa 58: Paro por idades, sexo e sector (Fonte: SEPE)

A tendencia nos últimos anos é cara un descenso paulatino do número de parados. En xeral o paro é superior entre as mulleres e en idades >45 anos, o cal ten unha relación directa coa evolución da poboación nos últimos anos tal e como se reflexa nas pirámides poboacionais anteriores.

Por sectores económicos, é o sector servizos o que encabeza o número de parados, xa que a maior parte das empresas do municipio de Lalín están vinculadas a dito sector.

Das enquisas realizadas extraénsen os seguintes datos sobre a mobilidade de cada sector da poboación en relación os desprazamentos cotiáns no núcleo e aos principais centros atractores (comercio, centros de saúde, actividade administrativa, etc).

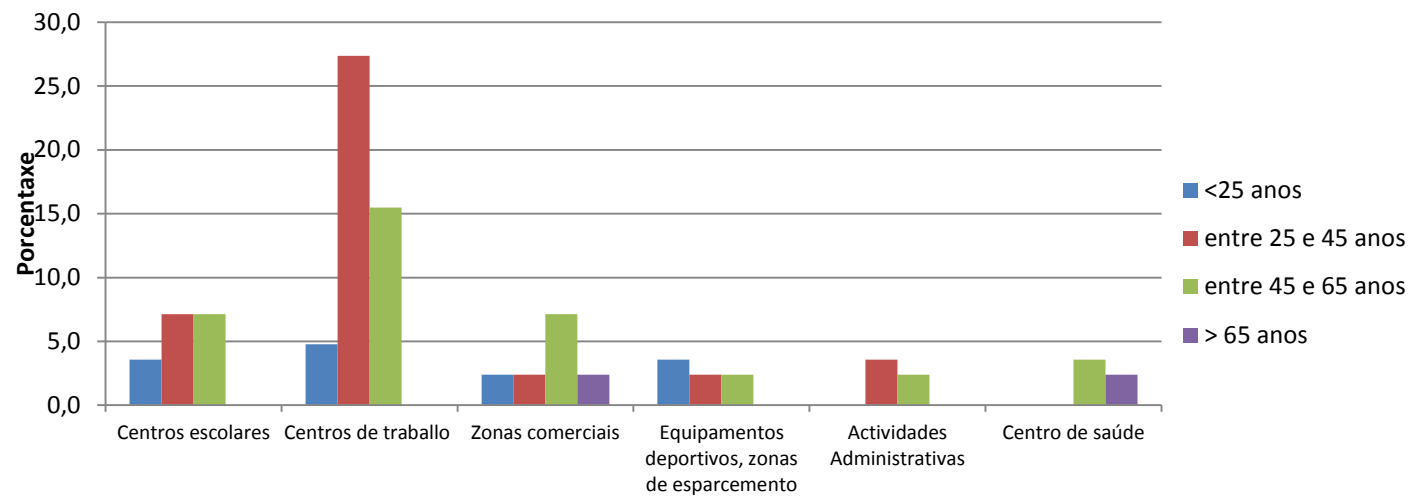


Figura 31: Mobilidade de cada sector da poboación en relación aos grandes centros de atracción (Fonte: Elaboración propia)

Tal e como se mostra na gráfica anterior, os centros atractores que xeran un maior número de desprazamentos entre os menores de 25 son os centros escolares, de traballo deportivos e comerciais.

Para a poboación enquisada entre 25 e 45 anos os principais desprazamentos realízanos aos centros de traballo (polígonos e entorno urbano) seguido dos centros escolares (acompañamento dos nenos) e de actividade administrativa.

No caso da poboación entre 45 e 65 xunto cos centros de traballo e o acompañamento a centros escolares destaca tamén os desprazamentos aos centros de saúde.

Por último, para os enquisados de >65 anos os principais desprazamentos están relacionados con zonas comerciais e centros de saúde.

3.2.1. CONCLUSIÓN E IDENTIFICACIÓN DE RETOS SOCIOECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS

A poboación total do municipio de Lalín decreceu nos últimos 10 anos entorno a un 4,86%, mentres que o núcleo de Lalín incrementou a súa poboación nun 7,56% dende o 2008. Esta tendencia ven marcada polo despoboamento do rural en favor do núcleo urbano que na actualidade concentra case o 54% da poboación total do municipio.

Con estas cifras, Lalín convértese no concello da comarca que conta con máis veciños residindo no seu casco urbano.

A problemática existente no municipio de Lalín, ao igual que na maioría dos concellos galegos, é a existencia dunha poboación cada vez máis envellecida e unha taxa de natalidade en descenso que compromete o futuro do concello.

O envellecemento poboacional, provoca que en moitas zonas tanto do ámbito rural como urbano, se incremente o número de persoas de idade avanzada dependentes, que unido a gran dispersión da poboación provoca illamento e dificultades de acceso aos servizos sociais en xeral.

Este contexto vese agravado pola falta dun transporte público que conecte os distintos núcleos de poboación dispersos no territorio con comunicacións co núcleo urbano deficitarias.

Isto provoca un aumento dos desprazamentos en transporte privado, coa repercusión ambiental que supón e, por outro, un aumento da inseguridade nos desprazamentos realizados.

Respecto aos aspectos socioeconómicos, a crise económica supuxo unha importante perda de postos de traballo en dous sectores clave como foron o téxtil e o sector da construción, o que provocou un significativo crecemento do número de parados de baixa cualificación con importantes dificultades para a inserción laboral.

Segundo os últimos datos do paro publicados, o número de parados é maior no grupo de idade ≥ 45 anos, o cal ten unha relación directa coa evolución da poboación nos últimos anos e con aquelas persoas que perderon o seu emprego durante a crise económica.

O desenvolvemento económico da zona urbana de Lalín, está vinculado principalmente ao sector servizos e ao comercio minorista xunto co desenvolvemento industrial debido á localización dos polígonos de Botos e Lalín2000. Na actualidade o 60% dos empregos en Lalín correspóndese co sector servizos.

Neste caso os **principais retos** a conseguir son:

- ✓ Estabilidade para os cidadáns, que permita fixar poboación no concello e reverter a actual tendencia.
- ✓ Mellorar a competitividade e potenciar o desenvolvemento económico do municipio de maneira sostible, promovendo os seu principais activos: localización clave no centro da comunidade conectada coas principais cidades, unha cidade habitable e sostible, un amplo patrimonio cultural e natural, e a diversificación do seu sector económico.

3.3. MOBILIDADE

3.3.1. REPARTO MODAL E ESCENARIO TENDENCIAL

Despois do estudo da poboación de Lalín, a súa distribución, a economía do concello, etc..., chegase a unha serie de conclusións en relación á demanda de mobilidade da poboación e ós traxectos máis significativos.

Como capital comarcal, Lalín concentra servizos, emprego e lugares de ocio, de aí que un importante porcentaxe dos movementos cos municipios limítrofes e no propio municipio teñen como destino principal o núcleo urbano.

Para este Plan utilizáronse as propias enquisas realizadas durante a redacción do mesmo, os datos de mobilidade publicadas polo Instituto Galego de Estatística e a metodoloxía do Plan Movilia publicado polo Ministerio de Fomento, convenientemente expandidos aos datos de poboación de 2018 de Lalín e tendencias.

Primeiramente analizaremos a poboación estacionaria no municipio de Lalín, e a súa influencia na mobilidade do concello.

Segundo os últimos datos publicados polo IGE (2016), a carga de poboación e os seus fluxos no nos últimos 5 anos no concello de Lalín distribúese da seguinte forma:

LALÍN	CARGA DE POBOACIÓN	RESIDENTES	POBOACIÓN DE ENTRADA	POBOACIÓN DE SAÍDA	SALDO POBOACIONAL	TAXA DE CARGA POBOACIONAL
2012/I	21174	21353	778	957	-179	99,16
2012/II	21131	21257	816	942	-126	99,41
2012/III	21232	21160	1227	1155	72	100,34
2012/I V	20969	21064	756	851	-95	99,55
2013/I	20814	21006	731	923	-192	99,09
2013/II	20797	20985	749	937	-188	99,1
2013/III	21288	20965	1439	1116	323	101,54
2013/I V	20794	20944	740	890	-150	99,28
2014/I	20656	20922	710	976	-266	98,73
2014/II	20705	20899	753	947	-194	99,07
2014/III	21023	20875	1153	1005	148	100,71
2014/I V	20686	20852	737	903	-166	99,2
2015/I	20567	20843	739	1015	-276	98,68
2015/II	20584	20849	772	1037	-265	98,73
2015/III	20938	20854	1318	1234	84	100,4
2015/I V	20659	20860	757	958	-201	99,04
2016/I	20654	20865	827	1038	-211	98,99
2016/II	20696	20870	753	927	-174	99,17
2016/III	20957	20875	1302	1220	82	100,39
2016/I V	20630	20880	753	1003	-250	98,8

Táboa 59: Carga de poboación estacional no municipio de Lalín (Fonte: IGE)

A estimación da carga de poboación concíbese como unha estatística sobre a poboación residente e as persoas que se desprazan por motivos de turismo, estancias en segundas vivendas, estudos, traballo e problemas de saúde. A carga de poboación representa a media trimestral de persoas equivalentes a tempo completo que soporta un concello; obtense a partir da poboación residente, sumándolle a poboación de entrada (non residentes presentes) e restándolle a poboación de saída (residentes ausentes).

Se analizamos a media trimestral por compoñentes para o último ano de estudo, obtense:

LALÍN	2016/I	2016/II	2016/III	2016/IV
CARGA DE POBOACIÓN	20654	20696	20957	20630
Residentes	20865	20870	20875	20880
Turismo	-29	-22	-126	-28
Segundas vivendas	-13	-13	305	3
Estudos	-160	-105	-60	-156
Traballo	37	14	0	-21
Saúde	-46	-48	-37	-48

Táboa 60: Carga de poboación estacional por motivos (Fonte: IGE)

Tal e como se mostra nas táboa anteriores o saldo poboacional do municipio de Lalín (poboación de entrada-poboación de saída) no terceiro trimestre, correspondente aos meses de verán, dos últimos anos no é significativo no total da poboación; é dicir, non se produce un incremento da poboación estacional que repercute na circulación, na calidade de vida e do transporte ou no medio ambiente.

Polo tanto para o análise da mobilidade actual e tendencial terase en conta unicamente os residentes no concello.

A media do número de desprazamentos sobre o total da poboación nun día laborable é de 2,6 desprazamentos/habitantes nun día medio laborable.

No referente ao reparto modal obtéñense as seguintes distribucións:

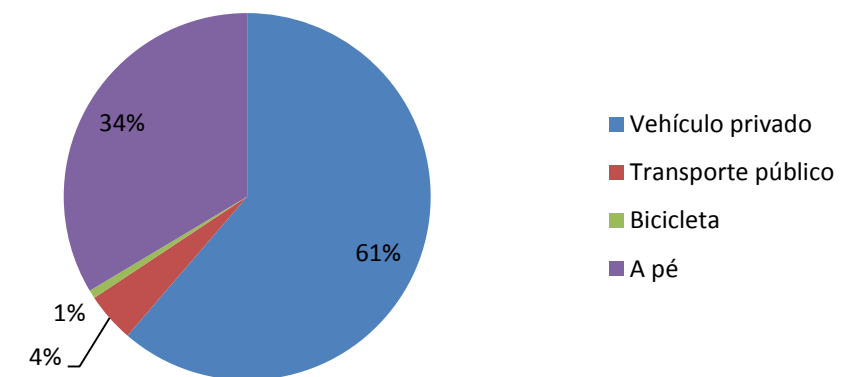
	TRABALLO	ESTUDOS	COMPRAS	ACOMPAÑAMENTO NENOS, ETC	LECE/DEPORTE	MÉDICO	OUTROS
Porcentaxe	48,81	7,14	14,29	10,71	8,33	4,76	5,96
Nº despr.	25512	3732	7469	5598	4354	2488	3115

Táboa 61: Distribución por motivos dos desprazamentos (Fonte: Elaboración Propia)

	VEHÍCULO PRIVADO	TRANSPORTE PÚBLICO	A PÉ	EN BICICLETA
Porcentaxe	61,31	4,38	33,58	0,7
Nº despr.	32046	2289	17552	366

Táboa 62: Distribución por tipo de vehículo (Fonte: Elaboración Propia)

Modo de desprazamento



Motivo desprazamento

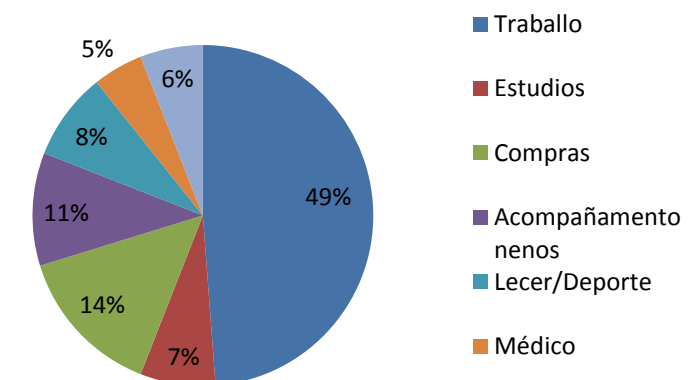


Figura 32: Reparto modal por motivos e medios de transporte (Fonte: Elaboración propia)

Vemos por tanto que o motivo principal de desprazamento no concello é por traballo, cun 49% do total, seguido de compras e do acompañamento de nenos ao colexio.

Respecto dos medios de transporte, o medio mais utilizado para os desprazamentos en Lalín é o vehículo privado cun 61% do total e relacionado principalmente cos desprazamentos dende as zonas rurais e concellos limítrofes cara o núcleo urbano, seguido do desprazamento a pé en desprazamentos que teñen como orixe-destino o ámbito urbano.

No que respecta á distribución horaria dos viaxes, considerando o conxunto de modos de transporte, obtéñense os seguintes datos:

	DE 4:01 A 7:00	DE 7:01 A 8:00	DE 8:01 A 9:00	DE 9:01 A 12:00	DE 12:01 A 15:00	DE 15:01 A 18:00	DE 18:01 A 21:00	DE 21:01 A 0:00	DE 0:01 A 4:00
Porcentaxe	3,4	6,0	8,7	14,6	21,6	20,4	19,6	5,0	0,6
Nº despr.	1777	3136	4547	7631	11290	10663	10244	2613	314

Táboa 63: Distribución desprazamentos por franxa horaria (Fonte: Elaboración Propia)

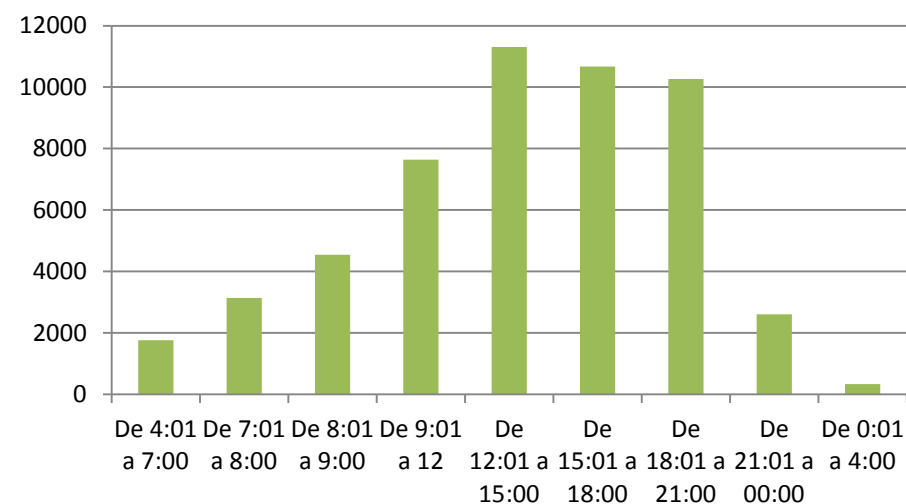


Figura 33: Distribución desprazamentos por franxa horaria (Fonte: Elaboración propia)

O escenario tendencial é aquel no que non se realizan actuacións no marco da mobilidade, é dicir nun escenario futuro sen a redacción dun PMUS.

Neste escenario, la mobilidade segue un reparto modal similar ao actual. A continuidade das tendencias actuais en materia de mobilidade comportará un aumento dos desprazamentos motorizados, especialmente dos realizados en vehículo privado e os modos de transporte máis eficientes sufrirán un descenso na repartición modal.

As consecuencias do incremento de viaxes cun desfavorable reparto modal implicarán unha maior saturación da rede viaria, maiores niveis de contaminación e en xeral unha diminución da calidade de vida, tanto para os residentes como para as persoas que acceden á vila.

En base á distribución do tráfico, por modos de transporte, á evolución crecente do ratio de vehículos nos últimos anos, ás variables socio-demográficas e os datos observados en municipios similares que contan con Plans faise unha prognoses da demanda no escenario tendencial (2018).

O número de desprazamentos no horizonte 2028 calcúlase mediante un modelo de crecemento da demanda que se basea na evolución socioeconómica de Lalín e os municipios limítrofes, a partir do emprego de hipótese de proxección das variables: PIB, poboación, número de fogares e o emprego. Este número será igual para ambos os escenarios, variando tan só a repartición modal:

Se temos en conta os últimos 4 anos (2014-2018) nos que a tendencia da poboación total do municipio é crecente obtéñense os seguintes datos:

	ESTADO ACTUAL (2018)	HORIZONTES		
		Curto prazo (2020)	Medio Prazo (2022)	Longo Prazo (2028)
Poboación	20103	20152	20201	20349
PIB rel	100	108	113	117
Taxa de paro	12,86%	11,26%	10,46%	9,96%
MOBILIDADE (DESPR./DÍA)	Interior (núcleo)	21059	22795	23899
	Exterior	31209	33782	36897
	Total	52268	56577	61793
	%	0%	8,2%	13,5%

Táboa 64: Distribución tendencial dos desprazamentos (Fonte: Elaboración Propia)

Para a prognose da mobilidade futura empregouse a seguinte formulación:

$$MOBILIDADE_H = MOBILIDADE_{ACTUAL} \cdot \left(1 + \frac{\Delta_{POBOACIÓN}(\%) + \Delta_{PIB}(\%)}{100} \right)$$

Onde:

$MOBILIDADE_H$ = Número de desprazamentos (mobilidade) futuros estimados.

$MOBILIDADE_{ACTUAL}$ = Número de desprazamentos (mobilidade) na actualidade.

$\Delta_{POBOACIÓN}(\%)$ = Incremento da poboación, en tanto por cen, no período estimado.

$\Delta_{PIB}(\%)$ = Incremento do PIB, en tanto por cen, no período estimado.

Como vemos, espérase que para o ano 2028 haxa un 18,20% de desprazamentos máis que os que existen na actualidade, debido ao crecemento dun 1,2% da poboación e dun 17% do PIB.

No escenario tendencial para a curto, medio e longo prazo, espérase un incremento dos desprazamentos no municipio e no núcleo urbano, producíndose un incremento da participación do vehículo privado no reparto modal en detrimento do resto de modos.

A tendencia experimentada polo modelo de mobilidade de Lalín provocará un incremento da participación do vehículo privado no reparto modal con consecuencias sobre o consumo enerxético, os valores ambientais e sobre a calidade do transporte.

MODO	2018		2028		EVOLUCIÓN 2018-2028 (%)
	Desplaz/día	%	Desplaz/día	%	
A pé	17552	33,6	20330	32,9	15,83
Bicicleta	366	0,7	371	0,6	1,36
Transporte público	2289	4,4	2410	3,9	5,30
Transporte privado	32046	61,3	38682	62,6	20,70
MOBILIDADE TOTAL	52268	100%	61793	100%	18,20

Táboa 65: Distribución tendencial dos desprazamentos totais por modo (Fonte: Elaboración Propia)

Destaca o crecemento dos desprazamentos en vehículo privado, en detrimento de outros medios máis sostibles como son o autobús e os desprazamentos a pé.

CONCLUSIÓN E IDENTIFICACIÓN DE RETOS NO REPARTO MODAL E TENDENCIAL

Unha continuidade das tendencias actuais en materia de mobilidade comportará un aumento dos desprazamentos motorizados, especialmente dos realizados en vehículo privado. As consecuencias do incremento de viaxes cun desfavorable reparto modal implicarán unha maior saturación da rede viaria, maiores niveis de contaminación e en xeral unha diminución da calidade de vida, tanto para os residentes como para as persoas que acceden á vila.

O **principal reto** a alcanzar neste ámbito da mobilidade é:

- ✓ Modificar este escenario tendencial a través de políticas que fomenten os desprazamentos máis sostibles fronte ao uso do vehículo privado.

3.3.2. TRANSPORTE PÚBLICO

O transporte público intermunicipal está composto principalmente polas liñas regulares Merza-Lalín, Vilatuxe-Lalín e Samprizón-Lalín. Unicamente dous días a semana (martes e xoves), as empresas de transporte local realizan servizos que cobren estas parroquias do rural.

Os desprazamentos que se realizan en bus dende as diversas parroquias do municipio están vinculados tamén a algunha das rutas entre Lalín e os concellos limítrofes ou as liñas que cobren Lalín-Pontevedra-Vigo, Santiago-Lalín-Ourense ou Lugo-Lalín.

A Liña Vila de Cruces-Lalín, ten parada nas parroquias de Bermes, Cercio e Palmou.

As liñas que compoñen a ruta Dozón-Lalín con Anexos, contempla paradas nas parroquias de Cadrón, Moimenta, Maceira e Albarellos.

As parroquias de Botos, Soutolongo ou Vilatuxe teñen paradas na ruta Lalín-Pontevedra-Vigo, aínda que a redución de frecuencias nos últimos tempos provocou unha perda de servizos nas áreas de Botos e Vilatuxe.

A ruta Santiago-Lalín-Ourense pasa pola parroquias Filgueira (paradas en Bergazos), Prado (parada en Prado) e Catasós, (paradas en Catasós e Cabreira).

A ruta Lalín-Lugo por Monforte-Sarria pasa pola parroquia de Albarellos (parada en Albarellos) e a ruta Lalín-Lugo por Monterroso-Guntín pasa polas parroquias de Goiás (parada en Goiás), Moimenta (parada en A Moimenta), Cadrón (parada en O Castelo e Cadrón).

En xeral, parte das parroquias do rural carecen dunha conexión co núcleo urbano mediante transporte público cun servizo intramunicipal existente moi pobre. A oferta hoxe en día -tanto en itinerarios como en frecuencias e horarios- non se axusta ás necesidades e a demanda real da veciñanza, sobre todo no que se refire ás conexións en bus entre as parroquias do rural e o casco urbano.

Este problema é maior se temos en conta a tendencia ao envellecemento da poboación no rural, con maiores dificultades para desprazarse e que precisan acudir ao centro de saúde con maior frecuencia.

En relación coas liñas do rural, no transcurso das distintas reunións concretouse a demanda de conexións con parroquias situadas máis lonxe do núcleo como Losón, Anzo, Madriñán, Noceda ou Zobra, así como a necesidade de mellorar a información sobre as diferentes frecuencias de transporte en especial aos usuarios maiores.

Respecto as paradas de autobús, en especial nas paradas escolares, carecen dun espazo reservado para os autobuses que cobren as diferentes liñas, así como de marquesiñas e dunha adecuada sinalización, de aí que en moitas ocasións, a falta dun espazo reservado ou a ocupación do mesmo por vehículos aparcados dificulten o acceso ás mesmas nas adecuadas condicións de seguridade.

Respecto á accesibilidade para persoas con mobilidade reducida falta moito por facer. Para as persoas dependentes ou con mobilidade reducida, é difícil que poidan acceder a este servizo soas.

CONCLUSIÓN E IDENTIFICACIÓN DE RETOS NO SERVIZO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Na actualidade, gran parte da poboación do rural carece dun sistema de transporte público que conecte estas áreas co núcleo urbano. Este problema é maior se temos en conta a tendencia ao envellecemento da poboación no rural, con maiores dificultades para desprazarse e que precisan acudir ao centro de saúde con maior frecuencia

Os principais problemas localizados respecto ao transporte público son:

- As liñas, horarios e frecuencias dos buses ofertados son insuficientes e non están adecuados ás necesidades da poboación do rural (principalmente para a terceira idade e persoas dependentes). Falta de transporte público dende as parroquias ao centro urbano.
- Falta de información sobre os servizos existentes, horarios, etc.
- Paradas sen un espazo reservado dificultan o acceso e xeran problemas de inseguridade.
- O servizo existente non cumpre coas necesidades das persoas con mobilidade reducida.

Os **principais retos** a alcanzar respecto ao servizo de transporte público son:

- ✓ Integrar Lalín no Transporte Metropolitano de Galicia na área de Santiago ao ser un dos destinos preferentes fora do municipio.
- ✓ Implantación de medidas que permitan a conexión entre os núcleos rurais que carecen dun servizo de transporte colectivo co casco urbano, sobre todo para persoas maiores, con discapacidade ou sen medios para desprazarse.
- ✓ Fomentar o uso do transporte público mediante a satisfacción de expectativas dos usuarios.
- ✓ Mellorar a información ao usuario para facilitar o uso da rede de autobuses.
- ✓ Eliminar as barreiras de accesibilidade no uso do transporte público..

3.3.3. TRANSPORTE PRIVADO E CIRCULACIÓN

O sistema viario de Lalín está constituído por unha rede viaria composta por vías de gran capacidade (autoestradas) e estradas nacionais e autonómicas que aseguran a conexión cas principais cidades galegas e cos municipios lindeiros ademais de dar servizo aos dous polígonos industriais do municipio: Botos e Lalín 2000.

As maiores intensidades de tráfico de acceso ao núcleo rexístranse nos eixos da N-525 e a N-640 presentando uns bos parámetros en canto á calidade de circulación, así como niveis aceptables de servizo na rede viaria. Estes eixos desembocan no casco urbano de Lalín a través das rúas da Ponte e Areal respectivamente, que á súa vez, conflúen na Praza dos Cabalos, un dos puntos máis transitados do centro urbano de Lalín.

Por outro lado, a circulación no núcleo, en xeral é fluída, non existindo episodios de conxestión significativos, a excepción dos que se poidan xerar durante as horas punta nas rúas antes sinaladas e no entorno dos centros escolares como por exemplo, o eixo Memorias dun Neno Labrego-Praza da Mariña-Rúa Antonia Ferrín Moreiras ou Peatonares; ocasionados principalmente polo aparcamento en dobre fila e a falta dun espazo reservado para a parada de autobuses nas que non se poida aparcar.

Neste caso, dende a comunidade escolar trasladouse a posibilidade de establecer un único sentido de circulación no entorno do Auditorio e enlazala coa Ronda Leste.

Asimesmo inclúese a posibilidade de cambiar o sentido de circulación ou manter o xa existente mellorando as condicións peonís, en outras rúas como:

- Rúa Molinera: o tramo de dobre sentido de circulación entre Rosalía de Castro e Cacharela, pasará a sentido único con beirarrúas máis anchas e un único carril.
- Rúa Otero Pedrayo, establecer dobre sentido de circulación en toda a rúa eliminando parte dos aparcamentos.

Tal e como se reflexa nos aforos realizados, a maior parte do tráfico no núcleo accede ao mesmo a través das rúas da Ponte e Areal e transita polas avenidas centrais do casco urbano (Xoaquín Loriga, Principal, González Taboada, etc), o que da lugar a un fluxo de vehículos nesa zona que ven aparelado a un incremento do ruído e das emisións de gases.

Dende o concello preténdese executar un plan de priorización peonal progresivo desas rúas máis céntricas e representativas da vila impulsando unha mobilidade peonil urbana sostible e saudable que o mesmo tempo favoreza a dinamización do comercio local e o turismo.

Con respecto ao reparto de mercadorías no núcleo e, en particular, as operacións de carga e descarga nas zonas máis céntricas a principal problemática que presentan é o aparcamento indebido de vehículos alleos á actividade comercial.

A maior concentración de prazas de carga e descarga localízase nas rúas centrais cun maior número de actividades comerciais; sen embargo outras zonas a pesar de presentar tamén un importante número de actividades comerciais, non contan co mesmo ratio de prazas de carga e descarga tal e como queda reflexado na táboa correspondente.

CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS NO TRANSPORTE PRIVADO E CIRCULACIÓN

Respecto ao tráfico e circulación na vila, as maiores intensidades do tráfico en Lalín rexístranse principalmente na entrada da N-640 correspondentes as rúas da Ponte e Areal que desembocan na praza dos Cabalos. En xeral, Lalín presenta bos parámetros en canto á calidade da circulación, así como niveis de servizo óptimos na rede viaria, tan só algún punto das principais vías de penetración (rúas da Ponte e Areal) ou distribuidoras do tráfico (Rúa Ramón Aller) presentan dificultades de circulación durante as horas punta.

Polo tanto, os **principais retos** a alcanzar neste ámbito da mobilidade son:

- ✓ Redución da intensidade do tráfico na zona centro da vila, e en consecuencia, diminución dos niveis de ruído, consumo de enerxías non renovables e da inseguridade.
- ✓ Mellorar o sistema de transporte de mercancías, cun control dos espazos destinados a vehículos para carga e descarga e sistemas de identificación.
- ✓ Ordenación dos accesos aos centros educativos para facilitar a nenos e mozos un desprazamento máis autónomo.

3.3.4. APARCAMENTO

Todo desprazamento realizado en vehículo privado necesita dun espazo para estacionar, no caso de Lalín, a maior parte dos aparcadoiros atópanse situados en superficie na vía pública sen ningún tipo de regulación.

Por un lado, existen varias rúas con aparcamento regulado e gratuíto localizadas na zona centro da vila (Xoaquín Loriga, Principal, Pintor Laxeiro, etc), cunha duración máxima para o estacionamento de 1,5 horas. A principal problemática detectada neste tipo de aparcamento regulado é:

- Concentran unha importante porcentaxe de ocupación e un índice de rotación menor, polo que o tempo de permanencia é excesivo. Isto supón un incremento no tempo de procura dunha praza na zona e polo tanto un maior tránsito de vehículos.
- O sistema disco no é o máis apropiado para regular o aparcamento na zona, non permite un control exacto do tempo de estacionamento. Ademais existe unha falta de información acerca do seu funcionamento e de onde adquirilos.

Por outro lado, en xeral as prazas de aparcamento libre nas rúas máis céntricas da vila e próximas ao km 0, como por exemplo Matemático Rodríguez, Observatorio, Ramón Aller, teñen un índice de ocupación alto, pero a medida que nos afastamos do centro urbano atópase aparcamento con máis facilidade tanto nas avenidas e rúas principais como nas rúas que as conectan.

A bolsa de aparcamento público localizado no centro da vila no entorno da praza de abastos de Lalín, coñecido como **Campo da Feira** (con 153 prazas de aparcamento libre) ten, en xeral, unha porcentaxe de ocupación media, polo que é máis sinxelo encontrar aparcamento no mesmo fóra dos días de feira.

A única problemática detectada neste aparcamento é referente ao estacionamento de vehículos durante un tempo ilimitado, nalgúns casos as prazas existentes utilízanse como aparcadoiros privados con vehículos estacionados durante días.

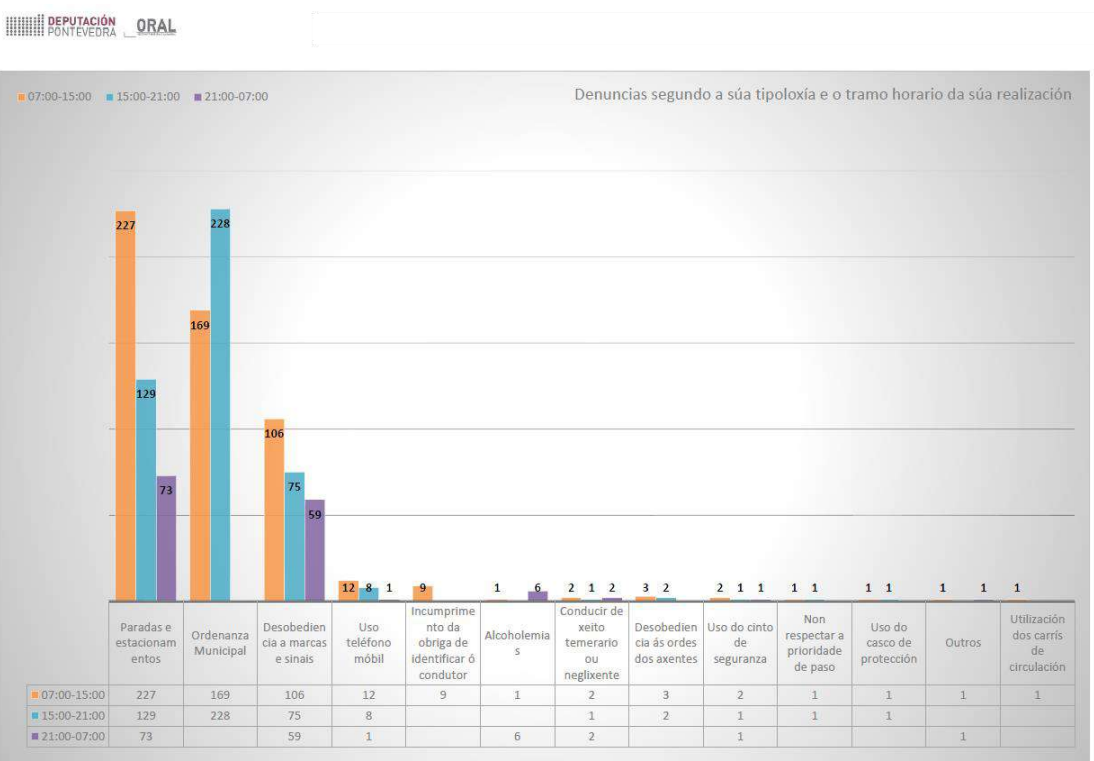
Respecto ao parking de Aldea Grande, dispón de na actualidade implantouse a súa gratuidade durante o horario comercial (de 10 a 13 horas e de 17 a 20). Desta forma está garantida a cobertura de aparcamento na zona centro da vila durante os intervalos diarios de maior intensidade circulatoria e de maior actividade comercial.

De acordo cos datos facilitados polos responsables do servizo o parking, este dispón dun total de 373 prazas, das cales 118 correspóndense a aboados e o resto son prazas de rotación. Moitos residentes da zona como por exemplo das rúas Principal e Loriga que non dispoñen de aparcamentos privados teñen alugadas prazas de aparcamento no mesmo a un prezo moi accesible.

Dende que se implantou a gratuidade do parking no horario comercial, o número de entradas de vehículos incrementouse de maneira significativa. Tendo en conta que durante as festas de Nadal, nas que o número de desprazamentos ao centro urbano é maior, a ocupación das prazas de rotación do parking foi lixeiramente superior ao 50% das mesmas, polo tanto o parking de Aldea Grande ten capacidade para cubrir a demanda de aparcamento cotián na zona.

Segundo os datos facilitados pola Policía Local de Lalín as paradas e estacionamentos irregulares de vehículos son moi frecuentes, sendo o principal motivo entre as denuncias de tráfico tramitadas polo Concello tal e como se mostra nas seguintes gráficas facilitadas pola Deputación de Pontevedra a través da policía local de Lalín.

O 38,17% das denuncias tramitadas pola policía local son por motivos de paradas e estacionamentos indebidos en dobre fila, interseccións, etc, seguido do incumprimento das ordenanzas municipais cun 35,3% das denuncias (zonas de carga e descarga, prazas reservadas, zona azul, etc).



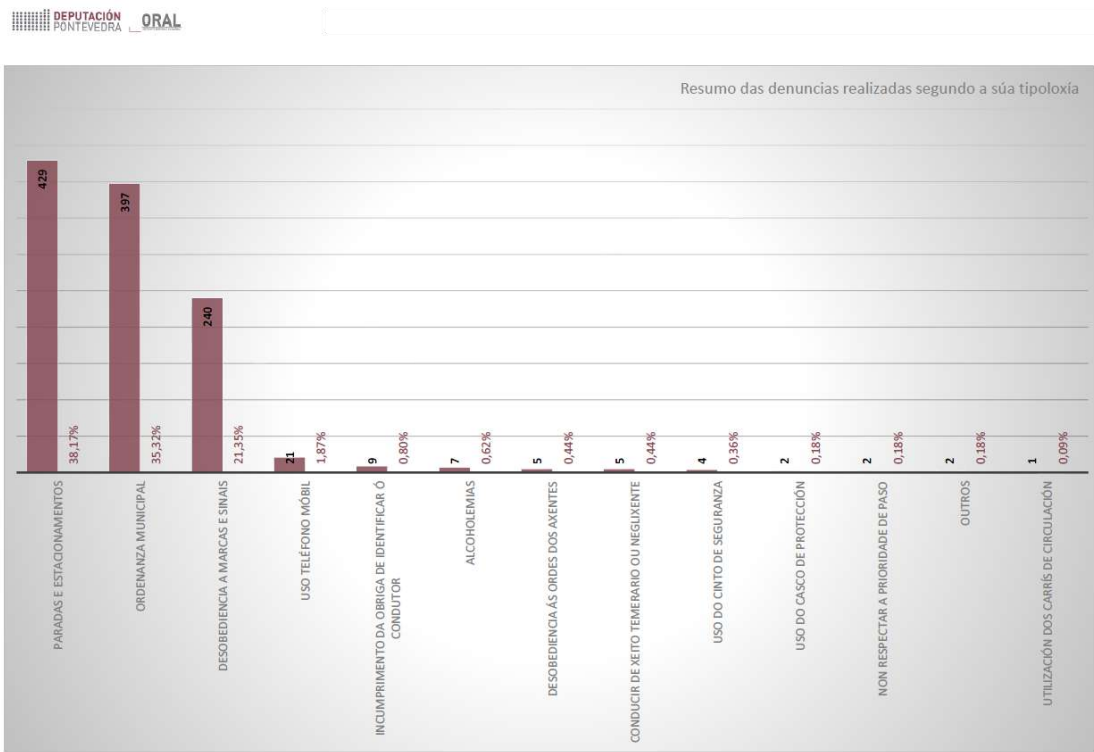
Imaxe 143. Denuncias segundo a súa tipoloxía e o tramo horario (Fonte: Deputación de Pontevedra)

Si analizamos por tramos horarios, as denuncias por paradas e estacionamentos indebidos concéntranse principalmente no horario de mañá entre as 7:00 e as 15:00 horas, mentres que no caso do incumprimento das ordenanzas municipais o número de denuncias é superior dende as 15:00 ás 21:00 horas da tarde.

A ilegalidade no estacionamento, nas súas diferentes variantes, é un dos elementos con peores consecuencias, xa que afecta non so ao tráfico rodado, senón tamén ao transporte público, á mobilidade dos peóns e á seguridade viaria.

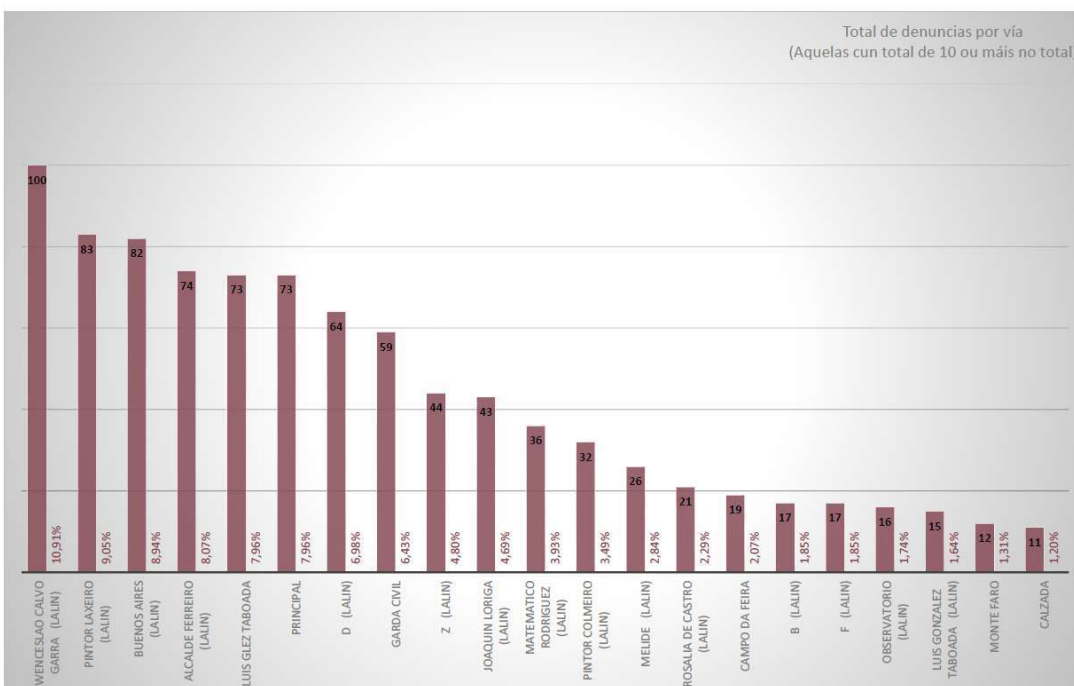
Na seguinte gráfica recóllense as rúas onde se concentran o maior número de denuncias e que polo tanto rexistran unha problemática maior.

Neste caso, as rúas Wenceslao Calvo Garra (actualmente en proceso de remodelación), Pintor Laxeiro, Alcalde Ferreiro e Luís González Taboada (zona azul) e Avenida Cacharela, son as que concentran un maior número de denuncias.



Imaxe 142. Denuncias segundo a súa tipoloxía (Fonte: Deputación de Pontevedra)

DEPUTACIÓN DE PONTEVEDRA



Imaxe 144. Rúas que concentran un maior número de denuncias (Fonte: Deputación de Pontevedra)

Dende o Concello preténdese favorecer un modelo urbano de tráfico ordenado e de prioridade peonil incentivando ao tempo a actividade do tecido comercial local, para iso estanse levando a cabo unha política de aparcamentos que busca facilitar o acceso a prazas de estacionamento céntricas.

Por iso se aprobou a gratuidade do aparcamento público de Aldea Grande durante o horario comercial, co fin de garantir a cobertura dos intervalos de maior intensidade circulatoria e de maior actividade comercial da vila.

Por outra parte, creouse un sistema de aluguer de prazas tras ideado fundamentalmente para persoas con necesidade diaria de aparcamento no casco urbano, ou que residen en algunhas das rúas máis céntricas como Principal e Xoaquín Loriga onde apenas se dispón de garaxes privados.

Ademais, dende o Concello propúxose que a parcela de propiedade municipal situada no entorno dos Xulgados fora acondicionada como aparcamento, cunha capacidade de máis de 50 prazas. aínda que non de forma permanente, posto que no futuro podería destinarse a algún dos usos contemplados no planeamiento urbanístico, entre eles a construción dun edificio de carácter público.

Desta forma O Regueiriño incrementará así a súa ampla oferta de aparcamentos, unha zona situada a apenas dous minutos do centro urbano e onde se emprazan edificios públicos como o consistorio ou os propios xulgados, ademais da proximidade ao museo municipal ou ó paseo Pontiñas.

CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS NO APARCAMENTO

As principais rúas do centro urbano contan con aparcamento regulado e gratuito, cunha duración máxima para o estacionamento de 1,5 horas. En xeral, concentran unha importante porcentaxe de ocupación e un índice de rotación menor, polo que o tempo de permanencia é excesivo. Isto supón un incremento no tempo de procura dunha praza na zona e polo tanto un maior tránsito de vehículos.

Lalín conta ademais cunha bolsa de aparcamento público no **Campo da Feira** (con 153 prazas de aparcamento libre) cunha porcentaxe de ocupación media, polo que en condicións normais é sinxelo encontrar aparcamento no mesmo fóra dos días de feira. Asimesmo, o aparcamento municipal de **Aldea Grande** dispón dun total de 373 prazas, das cales 118 correspóndense a aboados e o resto son prazas de rotación gratuítas de luns a venres durante o horario comercial.

Segundo os datos facilitados pola policía local de Lalín, o 38,17% das denuncias tramitadas pola policía local son por motivos de paradas e estacionamentos indebidos en dobre fila, interseccións, etc, seguido do incumprimento das ordenanzas municipais cun 35,3% das denuncias (zonas de carga e descarga, prazas reservadas, zona azul, etc), principalmente nas rúas do centro, o que afecta non só ao tráfico rodado, senón tamén á mobilidade dos peóns e á seguridade viaria.

Polo tanto, os **principais retos** neste ámbito da mobilidade son:

- ✓ Mellora do actual sistema de aparcamento gratuito en zona azul, que permita un maior control do tempo de estacionamento favorecendo a rotación na zona centro.
- ✓ Impulsar o uso dos aparcamentos de Aldea Grande e do Campo da Feira, gratuito en horario comercial.
- ✓ Mellora da sinalización en xeral e motorización das prazas dispoñibles nas principais bolsas de aparcamento público que eviten os tempos de busca de praza e dirixan ao cidadán a o seu obxectivo.
- ✓ Mellora do uso e frecuentación do Parking de Aldea Grande.

3.4. ENERXÍA E MEDIO AMBIENTE

3.4.1. BALANCE ENERXÉTICO ACTUAL E TENDENCIAL

Un dos obxectivos fundamentais do plan é o aforro enerxético e a redución de gases de efecto invernadoiro e contaminantes. Para estimar estes aforros, primeiramente analízase a situación actual no ano 2018, realizándose a avaliación do diagnóstico ambiental e enerxético para, a continuación, efectuar o cálculo do consumo enerxético diario e as emisións correspondentes ao sector do transporte en Lalín.

O cálculo do consumo enerxético unicamente realízase sobre a etapa de tracción, que se calcula en función do número de desprazamentos, a repartición modal e os quilómetros entre relacións; non téndose en conta, por tanto, o resto das etapas como poden ser a fabricación dos vehículos ou a reciclaxe ou vertedura final dos mesmos. Para iso, utilizáronse cocientes e equivalencias do gasto enerxético, para o cálculo das emisións equivalentes e o gasto enerxético diario producido.

■ Ratios e equivalencias de gasto enerxético

Emprégase a Tonelada Equivalente de Petróleo (TEP) para poder comparar o consumo enerxético por modo de transporte, a cal equivale á cantidade de enerxía obtida pola combustión de 1 tonelada de petróleo. Todos os consumos traduciranse a esta unidade a efectos de comparativa modal.

A continuación preséntase o número de TEP por cada 1.000 litros e para cada tipo de combustible:

COMBUSTIBLE	EQUIVALENCIA TEP/m ³
Gasolina	0,7694
Gas oil (diésel)	0,8585
Biometanol	0,3740
BioMTBE	0,6250
Bioetanol	0,5074
BioTBE	0,6423
Biodiésel	0,7894

Táboa 66. Orde ITC/2877/2008, de 9 de outubro, pola que se establece un mecanismo de fomento de uso de biocombustibles e outros combustibles renovables con fins de transporte

A partir da táboa anterior e a estimación do consumo de combustible para cada tipo de vehículo considerado, e empregando a definición de Quilogramos Equivalentes de Petróleo (1 TEP = 1.000 KEP), calcúlase o gasto enerxético por modo de transporte e tipo de combustible empregado, aos 100 quilómetros. O resultado móstrase na táboa seguinte:

Tipo de vehículo	Gasto enerxético aos 100 km	
	Litros combustible/100 KM	KEP/100 KM
Turismo gasolina	8,5	6,5
Turismo diésel	6,5	5,6
Motocicleta gasolina	5,5	4,2
Autobús	30	25,80

Táboa 67. Gasto enerxético asociado a medios de transporte (Fonte: Elaboración Propia)

É dicir, o número de litros de combustible medio en ámbito semiurbano consumido aos 100 quilómetros por un turismo a gasolina é de 8,5 KEP o que equivale a 8,5 litros de gasolina. No caso dun turismo diésel o gasto supón un total de 5,6 KEP.

Os autobuses urbanos e interurbanos, con combustible diésel, teñen un consumo medio en ámbito semiurbano de 30 litros aos 100 km o que en KEP serían un total de 25,8.

■ Gasto enerxético actual e tendencial

Para o cálculo do gasto enerxético actual, unicamente analízanse as viaxes xeradas ou atraídas por Lalín sen ter en conta as diferentes viaxes de paso. Desta maneira analízase exclusivamente a mobilidade municipal, imputándose tanto en gasto enerxético como en emisións os desprazamentos producidos no propio municipio e non fóra del. A metodoloxía empregada para calcular os cocientes enerxéticos totais é a seguinte:



Figura 34: Metodoloxía coeficientes enerxéticos (Fonte: Elaboración propia)

Por tanto, para cada un dos modos de transporte motorizados existentes en Lalín obtense o resumo de viaxes, duracións, velocidades, e quilómetros medios por modo de desprazamento nun día tipo actual e tendencial, que se recollen nas seguintes táboas:

Actual (2018):

	VIAXES DIARIAS	DURACIÓN MEDIA (MIN)	VELOCIDADE MEDIA (KM/H)	VIAXES-QUILÓMETRO	COEFICIENTE OCUPACIÓN	VEHÍCULOS QUILÓMETRO
Transporte público	2289	34	30	38455	15	2563
Transporte privado	32046	21	40	448644	1,20	373870
TOTAL	34335			487099		376433

Táboa 68: Resumo vehículos-quilómetro actuais por modo de transporte (Fonte: Elaboración Propia)

Tendencial (2028):

MODO	VIAXES DIARIAS	DURACIÓN MEDIA (MIN)	VELOCIDADE MEDIA (KM/H)	VIAXES-QUILÓMETRO	COEFICIENTE OCUPACIÓN	VEHÍCULOS QUILÓMETRO
Transporte público	2410	34	30	40488	15	2699
Transporte privado	38682	21	40	541548	1,20	451290
TOTAL	41092			582036		453989

Táboa 69: Resumo vehículos-quilómetro tendencial por modo de transporte (Fonte: Elaboración Propia)

Os cocientes de ocupación son os que se obteñen da análise da demanda realizado para cada modo.

Gasto enerxético por modos de transporte

A continuación realízase o cálculo do combustible consumido para cada modo de transporte nun día tipo en Lalín, tendo en conta as porcentaxes presentes no parque móbil para cada tipo de combustible:

Actual (2018):

Tipo de vehículo	GASOLINA			DIÉSEL			TEP TOTAL
	% vehículos	Consumo (l/día)	TEP	% vehículos	Consumo (l/día)	TEP	
Autobús	0,00%	0	0,00	100%	769	0,66	0,66
Automóbil particular	33,3%	9905	7,62	66,7%	15172	13,02	20,64
Motocicleta	100%	1316	1,12	0.0%	0,00	0,00	1,12
TOTAL		11221	8,74		15941	13,70	22,42

Táboa 70: Gasto enerxético por modo de transporte actual (Fonte: Elaboración Propia)

Tendencial (2028):

Tipo de vehículo	GASOLINA			DIÉSEL			TEP TOTAL
	% vehículos	Consumo (l/día)	TEP	% vehículos	Consumo (l/día)	TEP	
Autobús	0,00%	0	0,00	100%	769	0,69	0,69
Automóbil particular	44,30%	16666	12,23	60,70%	15906	15,90	28,13
Motocicleta	100%	1589	1,36	0.0%	0,00	0,00	1,36
TOTAL		18255	13,59		16675	16,59	30,18

Táboa 71: Gasto enerxético por modo de transporte tendencial (Fonte: Elaboración Propia)

3.4.2. IDENTIFICACIÓN DOS PRINCIPAIS CONTAMINANTES

Emisións actuais do sistema de transporte de Lalín

Os factores de emisión utilizados para os modos de transporte analizados son os establecidos polo programa COPERT (Computer Programme to calculate Emissions from Road Transport).

Trátase dunha ferramenta informática que facilita os cálculos das emisións de acordo coa metodoloxía recollida no CORINAIR, dedicado ás emisións dos vehículos móbiles de estrada.

Os factores de emisión obtidos preséntase na táboa seguinte:

Contaminante	Factores de emisión (g/km)		
	Veh. privado		Veh. público
	Diésel	Gasolina	Diésel
CO	0,132	0,173	0,276
NOx	0,660	0,068	6,409
PM ₁₀	0,033	0,001	0,057
CH ₄	0,000	0,002	0,005

Táboa 72: Factores de emisión por modo de transporte e combustible (Fonte: COPERT)

COMBUSTIBLE	KG CO ₂ /KEP
Diésel	3,070
Gasolina	2,872

Táboa 73: Factores de emisión combustible (Fonte: IDAE)

Por último, realízase o cálculo das emisións de Lalín na situación actual e tendencial:

Actual (2018):

MODO DE TRANSPORTE	COMBUSTIBLE	CO ₂	CO	NOX	PM ₁₀	CH ₄
Autobús	Diésel	2026,51	0,71	16,43	0,15	0,01
Motocicletas	Gasolina	3244,80	20,16	7,92	0,12	0,05
Automóbil particular	Diésel	39986,59	30,81	154,05	7,70	0,00
	Gasolina	21887,50	20,16	7,92	0,12	0,23
TOTAL		67145,40	71,84	186,33	8,08	0,29

Táboa 74: Emisións contaminantes totais Lalín en kg/día (Fonte: Elaboración Propia)

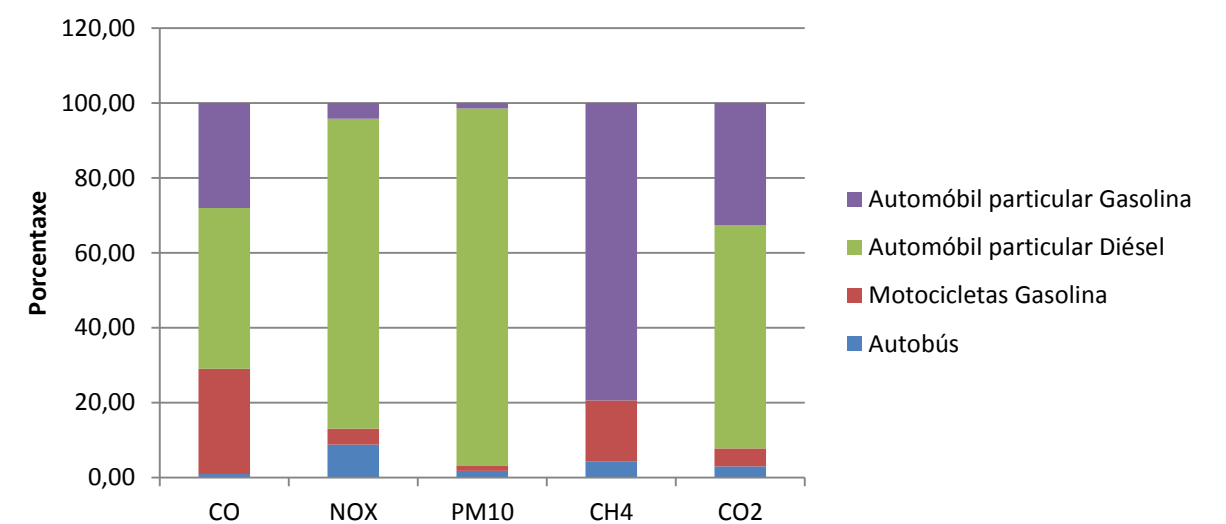


Figura 35: Reparto de emisións contaminantes e efecto invernadoiro actuais por modos (Fonte: Elaboración propia)

Tendencial (2028):

MODO DE TRANSPORTE	COMBUSTIBLE	CO ₂	CO	NOX	PM ₁₀	CH ₄
Autobús	Diésel	2134,04	0,74	17,30	0,15	0,01
Motocicletas	Gasolina	3916,73	32,37	12,72	0,19	0,06
Automóbil particular	Diésel	43925,05	33,84	169,22	8,46	0,00
	Gasolina	35147,21	32,37	12,72	0,19	0,37
TOTAL		85123,03	99,34	211,97	8,99	0,45

Táboa 75: Emisións contaminantes totais Lalín en kg/día (Fonte: Elaboración Propia)

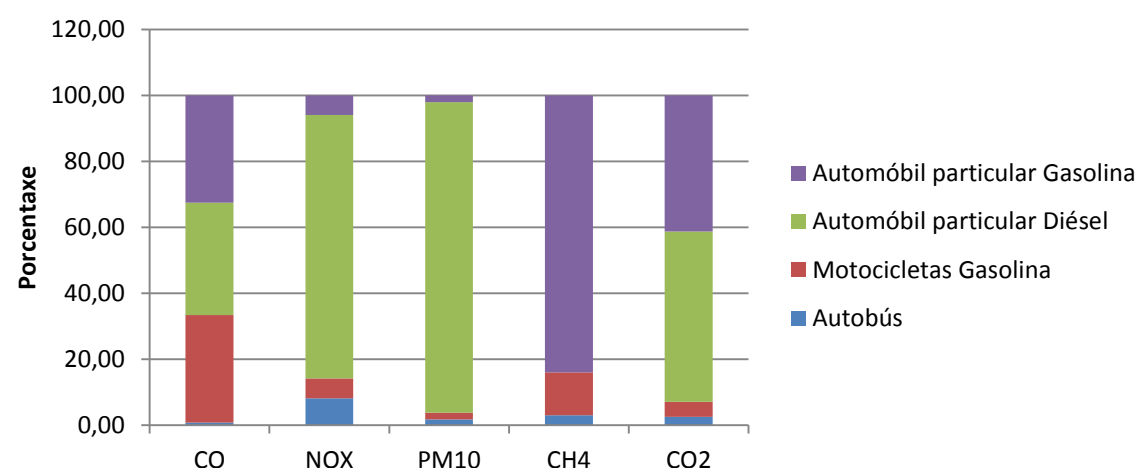


Figura 36: Reparto de emisións contaminantes e efecto invernadoiro actuais por modos (Fonte: Elaboración propia)

Obsérvase como o vehículo privado é o modo de transporte que máis contamina á atmosfera, en termos de calquera dos gases analizados, sendo o causante do 90% das emisións dos desprazamentos motorizados no municipio.

3.4.3. CONCLUSIÓN E RETOS

O municipio de Lalín, do mesmo xeito que a maioría dos municipios españois, non ten unha normativa municipal específica para emisións, aplicándose a normativa estatal para a avaliación dos niveis admisibles.

Como xa se explicou na análise, no municipio de Lalín existe unha estación automática para o control da calidade do aire localizada no Agro de Lalín de Arriba e equipada con analizadores da calidade do aire, unha estación meteorolóxica e un panel cos datos en tempo real.

En base ao análise de datos realizado, pódese concluír que o estado xeral da calidade do aire no municipio de Lalín é bo.

As emisións xeradas polo transporte en Lalín son provocadas principalmente polo vehículo privado, que é o modo de transporte que máis contamina a atmosfera, en termos de calquera dos gases analizados: dióxido de carbono (CO₂), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitróxeno (NOx), metano (CH₄) e partículas en suspensión (PM₁₀).

O Escenario tendencial respecto ao escenario actual supón manter a distribución modal actual, o que se traduce en que o uso do vehículo privado experimentará un crecemento da participación no reparto modal con importantes consecuencias sobre o consumo enerxético.

Este feito repercutirá negativamente sobre o medio ambiente (gasto enerxético, emisións de contaminantes, contaminación acústica...) e na concepción da rúa como medio para o desenvolvemento da sociabilidade (a rúa cada vez será máis do vehículo e menos do veciño/peón).

Polo tanto, o **principal reto** a levar a cabo neste campo é:

- ✓ Reducir a tendencia á contaminación do aire orixinada polos actuais medios de transporte, mediante a redución o disuasión do uso do vehículo privado incentivando outros medios de transporte ou ben a adquisición de vehículos máis limpos.

3.5. SEGURANZA VIARIA

Segundo o estudo de sinistralidade publicado polo Concello, os principais puntos conflitivos relativos á seguridade urbana son:

➤ Avenida Xosé Cuiña

Un dos principais puntos conflitivos da vila localízase na avenida Xosé Cuiña, concretamente na rotonda do Lalín Arena. Segundo os datos publicados polo Concello, entre os anos 2013-2018 acumuláronse un total de 28 sinistros.

No último ano (2018) producíronse un total de 10 sinistros ao longo da mesma, dos que 3 se produciron na rotonda do Lalín Arena.



Imaxe 145. Punto con sinistralidade maior na Avenida de Xosé Cuiña (Fonte: Elaboración Propia e Estudo de Sinistralidade)

Son ocasionados principalmente pola alta velocidade e o aumento de desnivel en baixada, a falta de pasos de peóns e unha mala iluminación en xeral da zona.

➤ Rúa da Ponte e Rotonda do Carragoso

Un dos principais accesos a vila de Lalín, con titularidade de Fomento, presenta unha alta sinistralidade ocasionada sobre todo por:

- Alta velocidade en ambas direccións..
- Varias interseccións e carrís.
- Falta de visibilidade nos pasos de cebra
- Falta de iluminación e sinalización en xeral.

Entre os anos 2013 -2018 producíronse un total de 23 sinistros acumulados na rúa da Ponte e de 23 sinistros acumulados na rotonda do Carragoso.

No último ano rexistrouse un total de 7 sinistros na rúa da Ponte entre eles un atropelo e de 2 sinistros na rotonda de Corredoira.



Imaxe 146. Puntos con sinistralidade maior na Rúa da Ponte (Fonte: Elaboración Propia e Estudo de Sinistralidade)

➤ Avenida da Estación /Avenida de Madrid/ Av. Montserrat

Neste caso, as principais causas de sinistralidade na zona son:

- Alta velocidade en ambas direccións e a presenza de interseccións.
- Falta de iluminación e pasos de peóns.
- Mala sinalización.

No último ano rexistráronse un total de 3 sinistros nesa intersección, un deles con feridos de gravidade na intersección de Xosé Cuiña coa avenida Montserrat. O total de sinistros acumulados nos últimos anos é de 12 sinistros acumulados.

Nesta zona executouse recentemente unha nova rotonda co fin de eliminar este punto conflictivo mellorando así a seguridade viaria da zona



Imaxe 147. Puntos con sinistralidade maior na intersección Av. da Estación-Av. Madrid (Fonte: Elaboración Propia e Estudo de Sinistralidade)

➤ Rúa Corredoira

Nesta zona rexistráronse un total de 17 sinistros acumulados entre 2013-2018, cuxas principais causas veñen ocasionadas por:

- Alta velocidade en ambas direccións..
- Varias interseccións.
- Circulación densa na zona da gasolinera.
- Falta de iluminación.



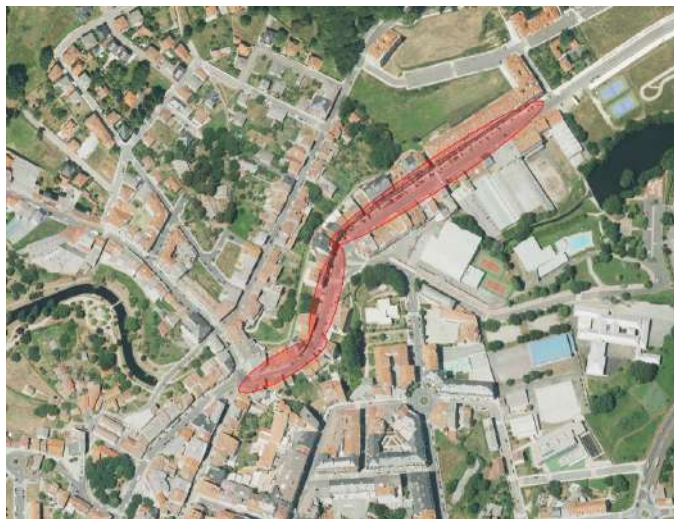
Imaxe 148. Punto con sinistralidade maior na rúa Corredoira (Fonte: Elaboración Propia e Estudo de Sinistralidade)

➤ Rúa Areal

O outro dos principais accesos a vila de Lalín, con titularidade de Fomento é a Rúa Areal (N-640) presenta tamén unha sinistralidade significativa ocasionada sobre todo por:

- Alta velocidade en ambas direccións..
- Estacionamento en batería ao longo de toda a rúa xera problemas nas incorporacións ao viario.
- Pasos de ceбра moi longos
- Falta de iluminación.

Entre os anos 2013 -2018 producíronse un total de 17 sinistros acumulados na rúa Areal 2 de eles por atropelo.



Imaxe 149. Sinistralidade na Rúa Areal (Fonte: Elaboración Propia e Estudo de Sinistralidade)

➤ Intersección Fonte dos Cabalos (Rúas Ponte e Areal)

Nesta intersección desemboca o tráfico de entrada procedente da nacional N-640 a través das rúas da Ponte e Areal, o que o converte nun dos puntos con máis circulación do núcleo.

Nos últimos anos detectáronse un total de 14 sinistros cun total de 2 atropelos (un deles con resultado de morte).

As principais causas de sinistralidade neste puntos son:

- Moitas direccións na intersección
- Estacionamentos indebidos e problemas de visibilidade por deslumbramento.
- Localización dos pasos dos pasos de ceбра xusto á saída da intersección sen visibilidade.



Imaxe 150. Punto con sinistralidade na Praza dos Cabalos (Fonte: Elaboración Propia e Estudo de Sinistralidade)

➤ Praza da Mariña/ Rúa Penatoares

Outro dos puntos que rexistra unha maior sinistralidade no núcleo urbano de Lalín é a Praza da Mariña localizada nas proximidades dos centros escolares.

Nos últimos anos rexistráronse un total de 14 sinistros sen vítimas, cuxas principais causas son:

- Alta densidade de circulación sobre todo as horas de entrada e saída dos colexios.
- Estacionamentos indebidos na propia praza.
- Localización dos pasos de ceбра



Imaxe 151. Punto con sinistralidade na Praza da Mariña e Penatoares (Fonte: Elaboración Propia e Estudo de Sinistralidade)

➤ Rúa Nuno Eanes de Cercio

No entorno do ambulatorio localízase outro dos puntos que rexistra un maior número de sinistros, cun total de 18 nos últimos anos (2013-2018).

As principais causas detectadas neste caso son:

- Importante densidade de tráfico e estacionamentos indebidos ocasionados pola presenza do ambulatorio.
- Mala sinalización das interseccións.
- Colocación dos pasos de cebra á saída das interseccións.



Imaxe 152. Punto con sinistralidade na Rúa Nuno Eanes de Cercio (Fonte: Elaboración Propia e Estudo de Sinistralidade)

➤ Outras zonas

Ademais dos anteriores puntos estudados, cabe destacar a existencia doutras zonas, cun rexistro de accidentes menor pero significativo:

- Rúa Ramón Aller
- Luís González Taboada, e a súa intersección coa rúa Calzada e coa rúa Enrique Vidal Abascal.
- Intersección Avd. Estación/Luís González Taboada/Av. Cacharela (Bos Aires).
- Rúa Antonia Ferrín Moreiras (no entorno da curva).
- Rúa B,e intersección Laxeiro e Maruja Guitiérrez
- Intersección Rúa Rosalía de Castro e Molinera
- Intersección Rúa Nuno Eanes de Cercio con Garda Civil.



Imaxe 153. Outros puntos de sinistralidade (Fonte: Elaboración Propia e Estudo de Sinistralidade)

3.5.1. CONCLUSIÓN E RETOS

Nos últimos anos o número de accidentes rexistrados no núcleo urbano de Lalín incrementouse paulatinamente ata o ano 2016, ano dende o que se está a producir un descenso dos mesmos, segundo os datos facilitados pola policía local (cifras que aumentarían se se tiveran en conta os accidentes con pequenos danos materiais e con acordos amigables).

En canto a localización dos accidentes, obsérvase que o número de sinistros rexistrados aumenta nas vías periféricas (Avdas. de Xosé Cuiña e Madrid) e nas rúas de entrada á (Corredoira, Ponte e Areal).

O coñecemento dos factores e motivos que inflúen na accidentabilidade permitirá articular as medidas e programar a mellor solución a este problema.

Os **principais retos** a acadar neste ámbito serán por tanto:

- ✓ Diminución do número de accidentes na totalidade do núcleo urbano, mediante a implantación de medidas recomendadas no Plan Estratéxico de Seguridade Viaria da Dirección Xeral de Tráfico.
- ✓ Promover unha mellora da seguridade do viario reducindo as situacións de risco: zonas a 30, camiños seguros, mellora da visibilidade nas interseccións, sinalización adecuada.
- ✓ Maior sensibilización da poboación, conseguindo o seu compromiso e responsabilidade coa mellora da seguridade viaria.

A continuación resúmense os principais retos para cada un dos apartados analizados que servirán como base das liñas estratéxicas de planificación:

ASPECTOS	RETOS
TERRITORIAL	- Fomentar o desprazamento a pé fronte aos modos motorizados, dando prioridade o peón fronte o vehículo privado nos desprazamentos no núcleo urbano. - Recuperar espazo público de estancia na zona centro da vila, coa creación de espazos máis agradables e confortables para o peón que inviten á permanencia. - Adecuar as infraestruturas peonís, ampliando as zonas destinadas ao tránsito peonil e garantindo a accesibilidade aos colectivos máis vulnerables. - Recuperación dos espazos públicos cara formas de mobilidade non motorizada, favorecer a creación dun contorno agradable que invite ao espaxeamento.
SOCIO-ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS	- Estabilidade para os cidadáns, que permita fixar poboación no concello e reverter a actual tendencia. - Mellorar a competitividade e potenciar o desenvolvemento económico do municipio de maneira sostible, promovendo os seus principais activos.
REPARTO MODAL E TENDENCIAL	Modificar o escenario tendencial a través de políticas que fomenten os desprazamentos máis sostibles fronte ao uso do vehículo privado.
TRANSPORTE PÚBLICO	- Integrar Lalín no Transporte Metropolitano de Galicia na área de Santiago ao ser un dos destinos preferentes fora do municipio. - Implantación de medidas que permitan a conexión entre os núcleos rurais que carecen dun servizo de transporte colectivo co casco urbano, sobre todo para persoas maiores, con discapacidade ou sen medios para desprazarse. - Fomentar o uso do transporte público mediante a satisfacción de expectativas dos usuarios. - Mellorar a información ao usuario para facilitar o uso da rede de autobuses. - Eliminar as barreiras de accesibilidade no uso do transporte público..
TRANSPORTE PRIVADO E CIRCULACIÓN	- Redución da intensidade do tráfico na zona centro da vila, e en consecuencia, diminución dos niveis de ruído, consumo de enerxías non renovables e da inseguridade. - Mellorar o sistema de transporte de mercancías, cun control dos espazos destinados a vehículos para carga e descarga e sistemas de identificación. - Ordenación dos accesos aos centros educativos para facilitar a nenos e mozos un desprazamento máis autónomo.
APARCAMENTO	- Mellora do actual sistema de aparcamento gratuito en zona azul, que permita un maior control do tempo de estacionamento favorecendo a rotación na zona centro. - Impulsar o uso dos aparcamentos de Aldea Grande e do Campo da Feira, gratuito en horario comercial. - Mellora da sinalización en xeral e motorización das prazas dispoñibles nas principais bolsas de aparcamento público que eviten os tempos de busca de praza e dirixan ao cidadán a o seu obxectivo. - Mellora do uso e frecuentación do Parking de Aldea Grande.
ENERXÍA E MEDIO AMBIENTE	Reducir a tendencia á contaminación do aire orixinada polos actuais medios de transporte, mediante a redución o disuasión do uso do vehículo privado incentivando outros medios de transporte ou ben a adquisición de vehículos máis limpos
SEGURIDADE VIARIA	- Diminución do número de accidentes na totalidade do núcleo urbano, mediante a implantación de medidas recomendadas no Plan Estratéxico de Seguridade Viaria da Dirección Xeral de Tráfico. - Promover unha mellora da seguridade do viario reducindo as situacións de risco: zonas a 30, camiños seguros, mellora da visibilidade nas interseccións, sinalización adecuada. - Maior sensibilización da poboación, conseguindo o seu compromiso e responsabilidade coa mellora da seguridade viaria.

Táboa 76: Resume dos principais retos a conseguir (Fonte: Elaboración Propia)

3.6. ANÁLISE DAFO

A continuación analízase mediante a metodoloxía DAFO as oportunidades, fortalezas, ameazas e debilidades do concello de Lalín.

DEBILIDADES

- Problemas demográficos, con envellecemento da poboación.
- Forte impacto da crise nos dous sectores máis importantes do municipio, a construción e o téxtil.
- Predominio do vehículo privado fronte outros medios non motorizados nos desprazamentos.
- Falta de conectividade urbana entre o núcleo e as zonas rurais do municipio.
- Escaso porcentaxe de vías peonís e zonas a 30 respecto do viario local total.
- Elevada ocupación das prazas de aparcamento das principais rúas do centro do núcleo.
- Inexistencia de carrís bici e de infraestrutura ciclista en xeral.
- Concentración de accidentes nas principais vías de acceso á vila.
- Aparcamento indebido de vehículos en zonas reservadas, carga e descarga, etc.

AMENAZAS

- Éxodo da xente nova cara as cidades buscando oportunidades de emprego. Baixa natalidade non compensada suficientemente pola inmigración.
- Tendencia ao envellecemento da poboación orixina maiores problemas de dependencia e necesidade de asistencia xeralmente nos núcleos do rural.
- Turismo vinculado a eventos gastronómicos puntuais ou feiras.
- Economía dependente do sector primario e servizos.
- Falta de rendibilidade económica en liñas de transporte a curto prazo.
- Climatoloxía e orografía adversas para o fomento da mobilidade non motorizada como a bicicleta.

FORTALEZAS

- Situación xeográfica privilexiada con boas comunicacións por estrada coas principais cidades galegas.
- Significativa superficie dedicada a espazos verdes no casco urbano da vila.
- Existencia dun patrimonio natural, histórico e cultural de calidade.
- Punto de atracción comercial, administrativa e industrial a nivel comarcal. Gran riqueza agrícola e gandeira.
- Tamaño da cidade que permite unha maior flexibilidade para adaptarse ás actuais necesidades, cunha maior capacidade de impacto das súas medidas.
- Aparcamento gratuito na rúa, existencia de bolsas de aparcamento e dun parking municipal gratuito no horario comercial no centro da vila.
- Axentes políticos e municipais favorables ao emprego de modos de transporte sustentables.
- Baixos niveis de contaminación atmosférica.

OPORTUNIDADES

- Concienciación política e social sobre a importancia da mobilidade sustentable no núcleo.
- Políticas de recuperación dos espazos destinados aos peóns fronte o vehículo privado.
- Aproveitamento do paso do Camiño de Santiago na súa variante do Camiño de Inverno polo centro da vila.
- Paseo do Pontiñas como punto de inicio e fin dun cinto verde que rodee o núcleo e que permita unha accesibilidade peonil aos principais equipamentos.
- Boa imaxe como destino turístico e gastronómico..

4. FASE III. DEFINICIÓN DAS LIÑAS ESTRATÉXICAS

Recompilados e analizados os datos iniciais, e identificados os problemas e retos nas fases anteriores, extraeranse as primeiras conclusións que permitirán establecer unha visión global do conxunto da mobilidade no Concello e concretamente nos seus principais núcleos urbanos.

No marco xeneral da planificación do sistema de mobilidade defínese a meta a acadar como :

“Acadar un modelo de cidade no que os cidadáns realicen os seus desprazamentos de xeito sustentable e seguro”.

Así, o proxecto ten coma **obxectivos xerais** os seguintes:

- Fomento das viaxes non motorizadas fronte ás realizadas en automóbil cun compromiso de sustentabilidade social e económica do sistema.
- Acadar unha distribución equitativa do espazo público e mellorar a convivencia entre todos os modos de transporte recuperando o protagonismo da poboación fronte ao automóbil.
- Integrar as políticas de desenvolvemento urbano, económico e de mobilidade; de modo que se minimicen os desprazamentos habituais e facilitar a accesibilidade eficaz, eficiente e segura aos servizos básicos.
- Fomentar os medios de transporte de menor custo social, económico, ambiental e enerxético; tanto para persoas como para mercadorías, así como o uso de transportes público e colectivo e outros modos non motorizados.
- Promover a diminución do consumo de enerxía e a mellora da eficiencia enerxética, para o que se terán en conta políticas de xestión da demanda.
- Introducción de medidas de xestión da mobilidade para promover un modelo de planificación e xestión integral da mobilidade que promocióne o uso preferente dos modos sustentables e un uso eficiente do automóbil.

A estratexia para a consecución dos obxectivos xerais consiste en, primeiramente determinar os obxectivos específicos que se derivan dos obxectivos xerais, profundando nos problemas de mobilidade detectados na fase de análise e diagnóstico, específicos a cada plan. Particularizando para o municipio de Lalín concréntanse os seguintes obxectivos xerais:

- Contribuír a unha maior calidade de vida dos cidadáns, perseguindo:
 - Redución da necesidade de desprazarse, dos tempos de viaxe e recuperación do espazo público.
 - Fomentar unha mobilidade individual máis responsable e sustentable
 - Perseguir a igualdade de accesibilidade a servizos, usos urbanos e equipamentos para todos os colectivos usuarios do transporte.
 - Alcanzar unha maior seguridade viaria, reducindo os accidentes urbanos, así como o número de falecidos e feridos.
- Contribuír á redución do impacto ambiental do transporte:
 - Alcanzar unha redución na emisión de CO₂ polo sistema de mobilidade.
 - Diminuír a emisión de gases contaminantes derivados da mobilidade urbana.
 - Reducir o nivel de ruído no viario urbano.

- Redistribuír o espazo público de maneira que se favoreza ao transporte público, ao peón e ao ciclista, reducindo o espazo viario actualmente dedicado ao automóbil.
- Promover a eliminación de barreiras infraestruturais, facendo viable o tránsito peonil e ciclista a través das mesmas.

- Conseguir un mellor balance enerxético:

- Conseguir unha redución do consumo enerxético baseado en combustibles fósiles.
- Incidir nunha conduta eficiente da mobilidade, conseguindo que unha parte da poboación cambie os seus hábitos de mobilidade no horizonte do plan.
- Contribuír a promover un plan urbanístico sustentable:
- Promover un urbanismo equilibrado que non estimule o uso do automóbil, afastándose da especialización de usos e permitindo o desenvolvemento de usos diversos no mesmo espazo.
- Promover solucións urbanísticas que faciliten o uso do transporte público (densidade e continuidade urbana).
- Establecer normas de urbanización que favorezan a mobilidade non motorizada.
- Garantir niveis adecuados de accesibilidade e servizo de transporte público nos novos desenvolvementos.

Os obxectivos xerais previamente detallados tradúcense nos seguintes **obxectivos específicos** para o PMUS de Lalín:

- Fomentar os modos de transporte non motorizados:

- Creación dunha rede peonil que facilite a realización dunha maior cantidade de desprazamentos a pé en mellores condicións de seguridade e accesibilidade.
- Aumentar o atractivo do espazo peonil.
- Desenvolver novos espazos para o uso da bicicleta.

- Fomentar o uso transporte público:

A estratexia xeral a adoptar para a redución do uso do vehículo privado será identificar e ofrecer alternativas máis sustentables aos cidadáns, así como realizar un seguimento das mesmas para avaliar os seus resultados.

As áreas de intervención que seguen esta política son:

- Buscar novas fórmulas de conexión entre o medio rural e o casco urbano, sobre todo para aquelas persoas con maiores dificultades
- Mellora sistema de explotación do transporte colectivo (horarios e frecuencias).

- Conseguir un uso máis racional do espazo público urbano:

O espazo público urbano é escaso e susceptible dun maior goce polos cidadáns. Tradicionalmente, a ocupación do espazo viario polo automóbil foi dominante sobre outros usos de transporte ou equipamento.

A recuperación do espazo urbano pasa necesariamente pola redución do espazo dedicado ao automóbil e mellorar as condicións ambientais do espazo público.

En consecuencia, obxectivos serán:

- Reducir o ruído e a contaminación provenientes do tráfico no espazo público.
- Gañar en saúde e habitabilidade, recuperando a cidade para os seus habitantes.
- Ampliar a autonomía dos nenos, persoas con discapacidade e persoas maiores no uso do espazo público.
- Aumentar o atractivo do espazo público para os modos non motorizados, ampliando ao seu favor a repartición da superficie viaria.
- Reducir a sinistralidade no ámbito municipal.

As áreas de intervención desta política son, principalmente:

- Actuacións para a recuperación do espazo público para o cidadán non motorizado.
- Estratexia de aparcadoiro.
- Control do aparcamento de carga e descarga.
- Promoción de vehículos limpos.

- Incidir sobre a conduta de mobilidade dos cidadáns:

A denominada “xestión da mobilidade” incide sobre paquetes de medidas que teñen por obxecto modificar as pautas ou condutas de mobilidade de colectivos específicos. Estas medidas, que veñen sendo aplicadas de maneira sistemática noutros países europeos, baséanse na análise, información, comunicación-participación e proba de cambios de mobilidade en colectivos de traballadores, escolares e os seus familiares, novos, etc.

Unha parte importante da xestión da mobilidade diríxese a grupos con claras limitacións de mobilidade: maiores e persoas con mobilidade reducida. Ambos os grupos son obxecto de accións dentro das actuacións de promoción dos modos non motorizados, seguridade e eliminación de barreiras.

Entre os obxectivos perseguidos, podemos apuntar os seguintes:

- Modificar a cultura da mobilidade para dar máis relevancia aos modos máis sustentables e equilibrar a mobilidade con outras necesidades sociais.
- Facilitar o acceso autónomo dos nenos e mozos aos seus centros educativos.
- Reducir a conflitividade das horas punta de acceso aos postos de traballo e escolas.

Así mesmo, toda política que busca modificar os hábitos dos cidadáns debe basearse en plans de formación, comunicación e divulgación.

Seguindo estes criterios, as áreas derivadas desta política son:

- Medidas de xestión da mobilidade sobre colectivos específicos
- Plans de formación e educación
- Comunicación e divulgación.

- Integración e coordinación entre as políticas de mobilidade e urbanísticas:

Incorporación de aspectos relacionados coa mobilidade sostible na planificación urbanística en xeral, e que os sucesivos Plans de Ordenación (PXOM) teñan un enfoque claro co obxectivo de incrementar a mobilidade sustentable e acadar a accesibilidade universal, tanto no ámbito privado coma nos espazos públicos e medios de transporte.

Introdución de políticas urbanísticas unidas á redución da necesidade de realización de desprazamentos motorizados facilitando o uso de modos máis sostibles, como o transporte público e o desprazamento a pé e en bicicleta, fomentando a cohesión social, a mestura de usos, a redución das necesidades de desprazamentos e as súas lonxitudes.

Os principais eixos vertebradores serán, de acordo aos obxectivos temáticos do Programa Operativo de Crecemento Sostible da Unión Europea 2014-2020, os seguintes:

- **Fomento e mellora dos desprazamentos en modos non motorizados.**
- **Medidas de mellora do transporte público.**
- **Medidas de mellora da xestión dos aparcamentos.**
- **Medidas de desconxestión viaria, distribución e control de accesos.**
- **Medidas de seguridade viaria.**
- **Medidas medioambientais.**
- **Medidas de outras actividades de mobilidade.**

OBXECTIVOS		LIÑAS ESTRATÉXICAS
Contribuír a unha maior calidade de vida dos cidadáns	- Redución da necesidade de desprazarse, dos tempos de viaxe e recuperación do espazo público. - Fomentar unha mobilidade individual máis responsable e sustentable - Perseguir a igualdade de accesibilidade a servizos, usos urbanos e equipamentos para todos os colectivos usuarios do transporte. - Alcanzar unha maior seguridade viaria, reducindo os accidentes urbanos, así como o número de falecidos e feridos.	Fomento e mellora dos desprazamentos en modos non motorizados. Medidas de mellora do transporte público. Medidas de mellora da xestión dos aparcamentos. Medidas de desconxestión viaria, distribución e control de accesos. Medidas de seguridade viaria. Medidas medioambientais. Medidas de outras actividades de mobilidade.
Redución do impacto ambiental do transporte	- Alcanzar unha redución na emisión de CO2 polo sistema de mobilidade. - Diminuír a emisión de gases contaminantes derivados da mobilidade urbana. - Reducir o nivel de ruído no viario urbano. - Redistribuír o espazo público de maneira que se favoreza ao transporte público, ao peón e ao ciclista, reducindo o espazo viario actualmente dedicado ao automóbil. - Promover a eliminación de barreiras infraestruturais, facendo viable o tránsito peonil e ciclista a través das mesmas.	
Conseguir un mellor balance enerxético	- Conseguir unha redución do consumo enerxético baseado en combustibles fósiles. - Incidir nunha conduta eficiente da mobilidade, conseguindo que unha parte da poboación cambie os seus hábitos de mobilidade no horizonte do plan. - Contribuír a promover un plan urbanístico sustentable: - Promover un urbanismo equilibrado que non estimule o uso do automóbil, afastándose da especialización de usos e permitindo o desenvolvemento de usos diversos no mesmo espazo. - Promover solucións urbanísticas que faciliten o uso do transporte público (densidade e continuidade urbana). - Establecer normas de urbanización que favorezan a mobilidade non motorizada. - Garantir niveis adecuados de accesibilidade e servizo de transporte público nos novos desenvolvementos.	
Fomentar os modos de transporte non motorizados	- Creación dunha rede peonil que facilite a realización dunha maior cantidade de desprazamentos a pé en mellores condicións de seguridade e accesibilidade. - Aumentar o atractivo do espazo peonil. - Desenvolver novos espazos para o uso da bicicleta.	
Fomentar o uso do transporte público	- Buscar novas fórmulas de conexión entre o medio rural e o casco urbano, sobre todo para aquelas persoas con maiores dificultades - Mellora sistema de explotación do transporte colectivo (horarios e frecuencias).	
Conseguir un uso máis racional do espazo público urbano	- Reducir o ruído e a contaminación provenientes do tráfico no espazo público. - Gañar en saúde e habitabilidade, recuperando a cidade para os seus habitantes. - Ampliar a autonomía dos nenos, persoas con discapacidade e persoas maiores no uso do espazo público. - Aumentar o atractivo do espazo público para os modos non motorizados, ampliando ao seu favor a repartición da superficie viaria. - Reducir a sinistralidade no ámbito municipal.	
Incidir sobre a conduta de mobilidade dos cidadáns	- Modificar a cultura da mobilidade para dar máis relevancia aos modos máis sustentables e equilibrar a mobilidade con outras necesidades sociais. - Facilitar o acceso autónomo dos nenos e mozos aos seus centros educativos. - Reducir a conflitividade das horas punta de acceso aos postos de traballo e escolas.	
Integración e coordinación entre as políticas de mobilidade e urbanísticas	- Incorporación de aspectos relacionados coa mobilidade sostible na planificación urbanística en xeral - Introducción de políticas urbanísticas unidas á redución da necesidade de realización de desprazamentos motorizados facilitando o uso de modos máis sostibles	

Táboa 77: Resume dos obxectivos e liñas estratéxicas (Fonte: Elaboración Propia)

5. FASE IV. DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS

A continuación delimitáanse as diferentes propostas de actuación para os distintos eixos vertebradores:

5.1. FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS EN MODOS NON MOTORIZADOS

5.1.1. PLAN DE ACCESIBILIDADE MUNICIPAL

➤ Obxectivo e Xustificación

Este programa persegue a eliminación de barreiras arquitectónicas para persoas con mobilidade reducida. O principal obxectivo será o de diagnosticar de maneira detallada as barreiras existentes propoñendo actuacións para eliminalas.

Hai que destacar que nos últimos tres anos dende o concello, leváronse a cabo de maneira continua investimentos (cun custo de máis de 50.000 €) na mellora da accesibilidade e eliminación de barreiras no núcleo de Lalín, entre as que se inclúen:

- Mellora das beirarrúas, adaptándoas nos pasos de peóns, de maneira que sexan accesibles a calquera persoa e de acordo á normativa vixente.

Estas actuacións leváronse a cabo nas rúas: Avda. Estación, Donramiro e Montserrat, Rúa Montefaro, Rolda Leste, Rúas do Parque e Chorón.

As actuacións cumpren coa Lei 10/2014, de accesibilidade de Galicia, así como o Decreto 35/2000.
- Reparacións de beirarrúas en zonas puntuais para repoñer plaquetas rotas, desniveladas ou incluso a falta das mesmas o que crea unha alteración na continuidade do pavimento e pode ocasionar caídas ou accidentes.
- Mellorar a continuidade nas beirarrúas con entronque de rúas, de maneira que exista unha accesibilidade continua. Para iso realizáronse actuacións de rebaixe de bordos e creación de ramplas que permitan a accesibilidade.
- Creación dun paso de peóns a altura do edificio sinalado co número 68 da rúa Corredoira, debido a grande distancia que existía sen paso, e posto que se ó tratarse dunha vía urbana, considerábase unha actuación imprescindible en aras de facilitar o cruzamento de persoas en zonas habilitadas.
- Na rúa Corredoira, solicitouse a retirada dos semáforos existentes, ou no seu caso, a retirada dos mesmos polo propietario da estrada.
- Retirada dalgún cartel comercial existente ao carón dos semáforos, que incide negativamente na libre circulación dos peóns pola beirarrúa.

Aínda que xa se realizaron numerosas actuacións de mellora da accesibilidade en Lalín, propónse a elaboración dun plan de accesibilidade municipal de supresión de barreiras a realizar polo propio concello e contando coa participación cidadá e representantes de asociacións de persoas con mobilidade reducida.

Un Plan de Accesibilidade ten como obxectivo facer accesible gradualmente a contorna existente, co fin de que todas as persoas a poidan utilizar libre e autonomamente. O Plan avaliará o nivel de accesibilidade que existe nun espazo ou servizo determinado, definirá as actuacións necesarias para adaptalo, as valorará, priorizará e propondrá un plan de etapas para a súa execución.

Coa creación do Plan de accesibilidade facilítase a normalización tanto da sinalización como do reparto dos aparcadoiros de mobilidade reducida, evitando así algunhas das situacións atopadas.

➤ Descrición da proposta

O programa de mellora da accesibilidade peonil e de supresión de barreiras debe cumprir unha serie de normas básicas para que se obteña o resultado desexado.

De maneira xeral, os criterios de accesibilidade que se deben cumprir co desenvolvemento do plan de accesibilidade, son as seguintes:

- Accesibilidade para todas as persoas, independentemente dos seus condicionantes e circunstancias.
- Reducir na medida do posible os percorridos que deben realizar as persoas entre a súa orixe e destino.
- Equilibrio entre a parte estética e a parte funcional dos elementos arquitectónicos.
- Continuidade dos itinerarios e eliminación de obstáculos nas beirarrúas.
- Existencia de áreas de aparcadoiro para PMR no número adecuado e nos principais centros de atracción e xeración de viaxes.
- Rebaixes e melloras dos pasos de peóns.
- Preservar un ancho mínimo en beirarrúas.
- Accesibilidade a edificios públicos.
- Limpeza e mantemento adecuados, de maneira que non se obstaculice o tránsito de persoas.
- Adecuación de paradas e vehículos de transporte.
- Niveis de iluminación e acústicos adecuados.

Nesta proposta considéranse polo menos tres fases distintas de desenvolvemento e implantación. Estas fases, xunto coas actividades e contido de cada unha delas, son as seguintes:

1: Identificación e revisión de barreiras

Durante esta fase identificaríanse os puntos máis problemáticos onde sexa necesario actuar priorizando os que necesiten unha resolución de maneira inmediata, prestando especial atención a aspectos como:

- Espazos de uso público: beirarrúas, prazas e zonas peonís en xeral.
- Equipamentos públicos en xeral.
- Elementos do sistema de transporte como paradas de autobús.

2: Corrección de barreiras

Nesta fase procederase á reparación e supresión das barreiras detectadas en función da prioridade establecida previamente. Será necesario asignar un orzamento e un plan de actuación de eliminación de barreiras.

3: Avaliación e seguimento

Esta fase consistirá na súa avaliación e seguimento. Por unha banda, débese realizar unha avaliación das actuacións levadas a cabo, analizando se finalmente foron suprimidas. Por outra banda, débese realizar un seguimento do plan que permita identificar novas barreiras e que garanta ademais a coordinación das medidas do plan co resto de actuacións propostas no PMUS.

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	PLAN DE ACCESIBILIDADE MUNICIPAL
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Policía e Asociacións de persoas con discapacidade
Horizonte implantación	Curto - Medio - Longo
Custo	Elaboración do Plan: 15.000 € Actuacións de mellora da accesibilidade: 35.000€

5.1.2. SENDAS PEONÍS VERDES E SEGURAS

➤ **Obxectivo e Xustificación**

Trátase dunha importante iniciativa en aras de mellorar a mobilidade urbana sostible e segura mediante a construción de pasarelas peonís de continuidade urbana que comunicarán diferentes zonas periurbanas e que garantirán desprazamentos cómodos, sostibles e seguros.

Estas actuacións están incluídas e programadas na estratexia Lalín Ssuma 21 (dentro do obxectivo temático 6 de protexer o medio ambiente e promover a eficiencia dos recursos) e contan con financiación aprobada e proxectada.

Ademais de protexer ao peón, coa creación das sendas peonís tamén se pretende promover modos de desprazamento non contaminantes e alternativos ao vehículo particular para percorrer de forma segura a distancia entre núcleos urbanos e centros de equipamentos e servizos.

Estas sendas sitúanse en lugares nos que se constatou unha forte demanda cidadá destas infraestruturas e permitirán solucionar exemplos manifestos de discontinuidade entre o núcleo central urbano e as zonas próximas.

➤ **Descrición da proposta**

Este proxecto actualmente xa adxudicado propón tres sendas, todas elas situadas ao nordeste do núcleo de Lalín.

❖ **SENDA PEONIL VERDE E SEGURA NA CARBALLEIRA DO RODO**

A carballeira do Rodo é unha das zonas verdes que se atopan máis preto do casco urbano, que posúe un gran valor paisaxístico e é un dos lugares de lecer e benestar para os cidadáns de Lalín.



Imaxe 154. Senda do Rodo (Fonte: Elaboración Propia)

Coa habilitación dunha senda peonil pegada á calzada de dita carballeira facilitarase a transición de peóns e coa continuación, unha vez superada a Rolda Leste, pola entrada da urbanización de García Sánchez, onde a día de hoxe non existen ningún tipo de pasarela nin beirarrúa, obterase unha conexión segura para os residentes deste núcleo.

Esta senda irá acompañada de elementos de seguridade viaria e novos sistemas de alumeadado que permitirán realizar transicións seguras a pé nesta zona. Prestarase especial atención a estes dous aspectos no entronque que atravesa a Rolda Leste, debido á pendente é ás características da vía e polo que se mellorará o paso de peóns, que posiblemente será elevado.

Esta actuación tamén contempla a dotación de arborado axeitado naqueles puntos onde non existan árbores para conformar unha cuberta verde acolledora e sostible cara ao entorno. O ancho das actuacións sitúase entre os 1,5 m aos 2,5 m con pavimentación en saburra ou formigón. A lonxitude total da senda acadará os 589 m repartidos en catro tramos. Ademais terá accesibilidade para persoas con mobilidade reducida favorecendo a integración social.

❖ SENDA PEONIL VERDE E SEGURA LALÍN - XAXÁN

Coa senda peonil Lalín - Xaxán preténdese prover dunha conexión peonil segura e accesible para os residentes dos núcleos de Xaxán e Delaparte ao longo da estrada EP-6009.

Esta senda conectará a rotonda do Rodo con Xaxán e Delaparte pola marxe esquerda da estrada EP-6009 ata a intersección coa pista que vai a Xaxán. Terá unha anchura de 2,5 m con pavimentación en saburra ao longo de 510 m, acompañada da disposición dunha cuberta verde e unha mellora no alumeadado.

Constará dunha senda peonil de 2,5 m de anchura seguindo as recomendacións do departamento de Mobilidade da Deputación. Para a definición da propiedade pública que poida ser ocupada cóntase cun levantamento realizado polo Servizo de Mobilidade da Deputación de Pontevedra, propietaria da vía.



Imaxe 155. Senda Lalín-Xaxán (Fonte: Elaboración Propia)



❖ SENDA PEONIL VERDE E SEGURA LALÍN - GOIÁS

Coa senda peonil Lalín - Goiás preténdese dotar dunha conexión peonil segura e accesible para os residentes da parroquia de Goiás ao longo da estrada N-640.

Esta senda conectará a rotonda de confluencia coa Rolda Leste co núcleo de Bailás pola marxe dereita da estrada N-640 ata o comezo das beirarrúas existentes. A conexión farase a través dunha senda peonil enlazando cos predios municipais existentes na zona do centro comercial. Terá unha anchura de 2,5 m con pavimentación en saburra ao longo de 340 m, dividida en dous tramos posto que se conecta co sendeiro existente na zona do Centro Comercial Deza, e unha mellora no alumeadado.

Neste caso disporase dun levantamento de definición da propiedade afectada por Fomento, propietaria da N-640.



Imaxe 156. Senda Lalín-Goiás (Fonte: Elaboración Propia)

❖ SENDAS PEONÍS CEMITERIO VELLO E FEÁS

Valórase a posibilidade de incorporar neste capítulo de sendas peonís o acceso ao Cemiterio Vello de Lalín e á zona de Feás.

Cemiterio Vello:

A rúa que da acceso ao cemiterio vello de Lalín comunica a Avenida Bos Aires coa rotonda de Montserrat. Na actualidade, nos primeiros 100 m ata a altura do cemiterio ten 4,2 m de ancho e logo estreitase ata medir 2,5 m. Considérase cerrar esta vía ao tráfico rodado e habilitala para o tránsito peonil, permitindo a súa apertura en días de servizo.

Zona de Feás:

No núcleo de Feás, situado ao suroeste do casco urbano de Lalín, detéctase unha falta de continuidade urbana sen un espazo reservado e adecuado para o tránsito peonil nas adecuadas condicións de seguridade.

As actuacións a realizar en ambos casos irán dirixidas a conseguir un espazo reservado e con prioridade peonil, pechado ao tráfico e nas adecuadas condicións de accesibilidade, como unha aposta a favor do benestar dos cidadáns e da integración social.

Desta forma mellorarase a conexión peonil entre o ámbito periurbano de Feás ou o cemiterio vello co núcleo urbano de Lalín, favorecendo os desprazamentos en modos no motorizados nas adecuadas condicións de seguridade.

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	SENDA PEONIL VERDE E SEGURA NA CARBALLEIRA DO RODO
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto
Custo	171.521 €

PROPOSTA	SENDA PEONIL VERDE E SEGURA LALÍN - XAXÁN
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto
Custo	82.055 €

PROPOSTA	SENDA PEONIL VERDE E SEGURA LALÍN - GOIÁS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto
Custo	50.074 €

PROPOSTA	SENDAS PEONÍS NO CEMITERIO VELLO E EN FEÁNS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Medio
Custo	100.000 €

5.1.3. REHABILITACIÓN EN LALÍN DE ARRIBA

➤ **Obxectivo e Xustificación**

A actuación principal enfócase á humanización da contorna da igrexa, para mellorar o aspecto xeral da zona, levarase a cabo mediante a adecuación das calzadas, o ensanche das zonas verdes próximas e novas iniciativas para poñer en valor a entrada do Camiño de Inverno ao casco urbano de Lalín, polo que tamén será de especial relevancia a recuperación deste trazado, así como ter en conta o tránsito de peregrinos pola zona.

Ademais esta actuación pretende poñer en valor o uso da vía polos seus veciños inmediatos, mediante un espazo máis accesible ao cidadán e reducir considerablemente o paso de vehículos, posto que actualmente a vía é de dobre sentido de circulación e non conta con beirarrúas, polo que nun espazo reducido convive o tráfico rodado co peonil, coa inseguridade que isto conleva.

➤ **Descrición da proposta**

A zona a rehabilitar dotarase dun pavimento a base de formigón lavado que lembrará a cor da terra, intercalado con laxas granítica nas marxes e na zona central, co obxecto de dar a conformidade de camiño. Outras zonas próximas de salientable singularidade serán humanizadas mediante diferentes pavimentos, co obxecto de darlle un aspecto máis nobre e definido. Dentro da mesma actuación inclúese ademais dos traballos de humanización e rehabilitación de elementos patrimoniais, obras de mellora no ámbito dos servizos.

Valórase fundamentalmente a consecución dun viario de plataforma única, en prol da accesibilidade e da funcionalidade da vía, que permita a zonificación dos usos sen cambios bruscos, Polo tanto planifícase a circulación da zona con vías de sentido único e para uso exclusivo de residentes, permitindo que a área para peóns predomine e estes poidan convivir co tráfico.

Para esta diferenciación dos tráfico se empregarán pavimentos de diferentes texturas e materiais e ademais tamén se dotará de aparcadoiro ordenado dito ámbito.



Imaxe 157. Actuación en Lalín de Arriba (Fonte: Elaboración Propia)

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	REHABILITACIÓN EN LALÍN DE ARRIBA
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto
Custo	281.250 €

5.1.4. HUMANIZACIÓN DA RÚA WENCESLAO CALVO GARRA

➤ **Obxectivo e Xustificación**

A Rúa Wenceslao Calvo Garra era unha vía pensada fundamentalmente para dar servizo ao automóbil, tanto á súa circulación como ao aparcadoiro.

A actuación que se está a levar a cabo na actualidade pretende cambiar o peso da balanza a favor do peón. Preténdese poñer en valor o uso da vía polos seus veciños inmediatos, mediante un espazo máis accesible ao cidadán.

➤ **Descrición da proposta**

A humanización da Rúa Wenceslao Calvo Garra estase levando a cabo na totalidade da rúa, que abarca 108 m de longo e 12 m de ancho, cunha pendente aproximada do 10% e a superficie total da actuación aproxímase a uns 1.300 m².

A actuación pasa pola substitución da totalidade do pavimento da vía, así como unha redistribución das áreas destinadas a peóns e a vehículos, e para elo considérase a realización dunha plataforma única que permite a zonificación dos usos sen cambios bruscos, permitindo que a área para peóns predomine e estes poidan convivir co tráfico.

Actualmente a vía dispón de beirarrúas de case 2 m a ambos lados e unha calzada de 8,3 m con aparcamento en liña de 2m a ambos lados e cun carril de aproximadamente 4,3 m.

Para a nova plataforma única as beirarrúas pasarán a ter un ancho aproximado de 3,2 m, e a calzada de 5,5 m distribuírase cun carril de 3,5 m e cunha liña de aparcadoiro na marxe dereita segundo o sentido de circulación, na cal se reservará un espazo destinado á instalación de contedores. Proxéctanse 12 prazas de aparcadoiro, sendo unha delas reservada para persoas con mobilidade reducida, tamén se prevé unha praza para motos e se reserva unha zona de carga e descarga, con estacionamento prohibido.



Imaxe 158. Actuación en Wenceslao Calvo Garra (Fonte: Elaboración Propia)

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	HUMANIZACIÓN DA RÚA WENCESLAO CALVO GARRA
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto
Custo	223.312 €

5.1.5. HUMANIZACIÓN PARCIAL DA AVENIDA XOSÉ CUIÑA

➤ Obxectivo e Xustificación

O principal obxectivo da proposta é transformar un treito da circunvalación nunha avenida urbana humanizada, moi funcional tanto para o vehículo como para os peóns, co conseguinte incremento da seguridade viaria e a mellora da accesibilidade e a mobilidade no ámbito de actuación.

A actuación prevista consiste en dotar a este tramo do viario estruturante do núcleo urbano de Lalín das beirarrúas e aparcadoiros correspondentes que permitan a circulación peonil nas debidas condicións de seguridade nesta vía de importante densidade circulatoria de vehículos, mellorando as condicións de mobilidade deste viario e integrando a creación de carril-bici, e facendo que sexa un verdadeiro eixe de integración entre puntos estratéxicos da vila, como o Lalín Arena, o Concello, o Regueiriño, Donramiro ou o Pontiñas.

➤ Descrición da proposta

O ámbito previsto de actuación corresponde con ambas as marxes da Avda. Xosé Cuiña (parte do sistema xeral SG-V1) entre a rotonda de Willy e o acceso ao centro comercial Pontiñas, incluído no Plan Parcial de sector de solo urbanizable SUE-3 “Circunvalación” do PXOM de Lalín.

A proposta resolve as circulacións peonís con dúas beirarrúas de 4m, e as de vehículos, tanto a motorizada, cunha calzada dobre de dous carrís en cada sentido de 3,5m, como a de bicicletas, cun carril de dobre sentido e 3m.

Proxectase ademais un carril de aparcamentos de 2,20 m, no que se alternan árbores, xunto con dúas franxas verdes, de 1,40 m cada unha, para completar a sección da vía e delimitar os espazos.

A vía mantén os dous carrís por sentido segundo o indicado no SUE-3. A súa disposición permite compoñer o viario do ámbito urbano no que se localiza, de tal xeito que se logra unha circulación fluída ó tempo que se asegura a conexión do viario coas rúas anexas.

A vía proxectada adáptase ás disposicións do planeamento: o carril bici se dispón ó lado oeste da mesma, alí onde o planeamento establece a disposición de equipamentos deportivos; mantéñense as prazas de aparcamento proxectadas; e se soluciona a conexión cos ámbitos do planeamento dun xeito eficiente, cómodo e seguro.

A proposta prevé a súa integración no Cinto Verde de Lalín, permitindo a conexión da vía peonil e da vía ciclista con dito Cinto, tanto nas proximidades do Lalín Arena (detrás), ó discorrer anexa a el, coma enganchándose ó paseo do Pontiñas.

O resto da Avenida de Cuiña, non contemplada nesta actuación, deberá manter a sección e morfoloxía deste primeiro tramo. Inclúese nesta actuación unha valoración do custo da urbanización e humanización do resto da avenida.



Imaxe 159. Actuación na Avenida Xosé Cuiña (Fonte: Elaboración propia e datos publicados polo concello)

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	HUMANIZACIÓN PARCIAL DA AVENIDA XOSÉ CUIÑA
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Medio
Custo	450.000 €

PROPOSTA	SEGUNDA FASE DE HUMANIZACIÓN DA AVENIDA XOSÉ CUIÑA
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Medio-Longo
Custo	250.000 €

5.1.6. URBANIZACIÓN DO TRAMO DA ROLDA LESTE ENTRE A ROTONDA DE RODEIRO E A RÚA DA GARDA CIVIL

➤ Obxectivo e Xustificación

Este proxecto xorde de mans dun particular para poder obter unha licenza para a construción dunha vivenda unifamiliar nunha parcela da súa propiedade sita nesta zona.

As obras que contemplan permitirán dotar a este tramo de beirarrúas, elementos de seguridade viaria, prazas de estacionamento para discapacitados, cuberta verde, servizos públicos urbanos, etc. nesta zona que actualmente se atopa sen urbanizar.

➤ Descrición da proposta

A actuación cingúese ao espazo entre a rotonda de Rodeiro e a rúa da Garda Civil, e manterá os actuais carrís de 3,5 m con zonas de aparcadoiro en liña de 2,2 m a ambos lados e beirarrúas de 2,3 m, mantendo así a continuidade co resto da Rolda Leste que atravesa o sector de Lalín de Arriba e ensamblándose sen problemas co plan de Rehabilitación da zona histórica de Lalín de Arriba.

Esta actuación entronca perfectamente coa urbanización de Lalín de Arriba situada ao sur da mesma. Ademais o trazado do Camiño de Inverno atravesa o tramo de actuación na súa zona norte, polo que a proposta recolle tamén a adecuada conexión co mesmo, mantendo o seu carácter singular.

O Concello estudará as diferentes posibilidades existentes para executar este proxecto de urbanización, tendo en conta que se trata dun tramo xa consolidado dentro do centro urbano, de modo que se vai a valorar se é o a administración local quen debe proceder a realizar unhas obras que contemplan a construción de beirarrúas, elementos de seguridade viaria, prazas de estacionamento para discapacitados, cuberta verde etc.



Imaxe 160. Actuación tramo da Rolda Leste (Fonte: Elaboración Propia e datos publicados en xornais)

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	URBANIZACIÓN DO TRAMO DA ROLDA LESTE ENTRE A ROTONDA DE RODEIRO E A RÚA DA GARDA CIVIL
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Medio
Custo	210.000 €

5.1.7. URBANIZACIÓN DOS TRAMOS RESTANTES DA RONDA LESTE E NO ENTORNO DA PARCELA DO NOVO CENTRO DE SAÚDE

➤ Obxectivo e Xustificación

Á vista da medida anterior, *urbanización do tramo da Rolda Leste entre a rotonda de Rodeiro e a rúa da Garda Civil*, para que a Rolda Leste pódese actuar a modo de Itinerario peonil cunha continuidade urbana e favorecer os desprazamentos a pé de xeito accesible, seguro e sostible, tan só sería necesaria a adecuación dos tramos pendentes de urbanizar en dita rolda.

➤ Descrición da proposta

No tramo que vai dende a intersección da Rolda Leste coa rúa 4 e até as beirarrúas da rotonda de Aldea de Vales, cunha lonxitude aproximada de 120 m para cada marxe, debería seguirse coa sección do tramo anterior, mantendo os actuais carrís de 3,5 m, a zona de aparcadoiro en liña de 2,2 m en ambas marxes, e un ancho para beirarrúas de 2,5 m, todo elo provisto dos correspondentes servizos públicos urbanos, elementos de seguridade viaria, as correspondentes prazas de estacionamento para discapacitados, cuberta verde,... etc.



Imaxe 161. Actuación tramo da Rolda Leste (Fonte: Elaboración Propia e datos publicados en xornais)

O mesmo tempo é necesario urbanizar o entorno da parcela onde se localizará o novo centro de saúde, no entorno do Alto de Vales tal e como se definiu no anterior apartado. As beirarrúas conservarán a mesma sección das xa existentes na zona cun ancho medio de 2,00 metros.

Con esta actuación preténdese adecuar os accesos peonís a nova demanda prevista, coa sinalización adecuada, pasos de peóns e incluso con medidas de calmado de tráfico nos arredores. Ademais asegurárase a continuidade peonil, con percorridos funcionais que conecten o CIS co casco urbano.

Paralelamente a estas actuacións preciso realizar outras melloras como por exemplo:

- Execución dunha zona de aparcamento público que dea servizo ao CIS. Reserva de varias prazas para o servizo de taxis.
- Adecuación do servizo de transporte público, posibilidade de incluír unha nova parada de autobús no entorno do CIS.

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	URBANIZACIÓN DE TRAMOS RESTANTES DA ROLDA LESTE E NO ENTORNO DA PARCELA DO NOVO CENTRO DE SAÚDE
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto - Medio
Custo	155.000 €

5.1.8. MELLORA DA MOBILIDADE E SEGURIDADE VIARIA NA RÚA PENATOARES E NA CONTORNA DO AUDITORIO E DO INSTITUTO RAMÓN MARÍA ALLER ULLOA

➤ Obxectivo e Xustificación

A actual Rúa Banda de Música de Lalín, anteriormente denominada rúa do Parque, é a única vía para tráfico rodado que dá acceso á Gardería e Auditorio municipais, con todo o que isto xa conleva, hai que engadir ademais que tamén é ruta de acceso ao IES Ramón M^a Aller Ulloa e que interseca coa Rúa Penatoares, onde está situado o CEIP Sagrado Corazón e a casa da Xuventude, ademais de atoparse moi próximo tamén o pavillón e as piscinas municipais.

Con todos estes centros educativos e de lecer tan próximos entre si, esta zona sofre un tránsito moi intenso, especialmente durante os horarios de entrada e saída dos colexios. Todo isto xera en multitude de ocasións, colapsos importantes entre automóbiles, que en moitas ocasións están en dobre fila, os autobuses que achegan aos escolares aos centros, peóns cruzando as rúas, etc, creando un clima de inseguridade e pouco sostible.

Polo tanto o obxectivo principal que se persegue con esta proposta é a mellora da seguridade coa regulación dos tráfico e a través do plan integral que dotará aos centros educativos dun perímetro de seguridade.

➤ Descrición da proposta

Actualmente a Rúa Banda de Música de Lalín é unha vía limitada a 30 km/h con dobre sentido de circulación e consta dunha sección transversal de ancho variable, cunha calzada de aproximadamente 9 m nos que se reparten sen existir delimitación lonxitudinal os dous carrís e a zona de aparcadoiro en liña na marxe dereita.

As beirarrúas da marxe dereita, partindo da intersección coa rúa Penatoares, tamén varían a súa sección ao longo da vía atopando anchos mínimos de 1m na marxe dereita nos primeiros 90 m ensanchándose logo ata os 2,5 m. A vía dispón ademais de dous pasos de peóns elevados.

Por outro lado a Rúa Penatoares que conecta coa anterior, dispón de dobre sentido de circulación, con aparcamento en batería na marxe esquerda e en liña na marxe dereita (sentido Praza da Mariña- Rúa Banda de Música). Conta cunha beirarrúa de ancho adecuado na súa marxe esquerda, mentres que a beirarrúa anexa ao colexio Sagrado Corazón do Deza carece dun ancho suficiente tendo en conta a o importante tránsito peonil asociado ao mesmo.

A proposta de mellora da mobilidade e da seguridade viaria nesta zona inclúe por tanto as seguintes actuacións:

- Na Rúa Banda de Música de Lalín consérvanse ambos sentidos de circulación, ampliase a beirarrúa e elimínase nos primeiros 100 metros a zona de aparcamento. Ademais colocaranse bolardos a ambas marxes da rúa para evitar estacionamentos indebidos.
- Na Rúa Penatoares que conta actualmente cunha zona de aparcamento en batería na marxe dereita, en sentido de subida, prantéase eliminar directamente este aparcamento en batería e ampliar ambas beirarrúas gañando así en seguridade e creando unha rede de camiños escolares seguros.
- Sinalizárase ademais unha zona reservada á parada puntual de autobuses e colocaranse vallas ao longo da rúa.
- Modificación do actual paso de peóns situado a comezos da conexión coa rúa Areal para convertelo nun paso elevado reduciría a velocidade dos vehículos co que se gañaría seguridade na zona.



Imaxe 162. Actuación tramo na Rúa Penatoares e na contorna do Auditorio e do colexio Ramón Aller (Fonte: Elaboración Propia)

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	MELLORA DA MOBILIDADE E SEGURIDADE VIARIA NA RÚA PENATOARES E NA CONTORNA DO AUDITORIO, DO INSTITUTO RAMÓN MARÍA ALLER ULLOA E DO CPR SAGRADO CORAZÓN
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Medio
Custo	Contorna Auditorio e Instituto: 227.000 € Rúa Penatoares: 90.000 €

5.1.9. URBANIZACIÓN DA RÚA X

➤ **Obxectivo e Xustificación**

Actualmente esta rúa presenta unha malas condicións no aspecto urbano. Para conseguir unha continuidade do entramado do casco urbano e unha conexión óptima e segura entre dúas zonas moi concorridas e comerciais de Lalín considérase necesaria a urbanización desta rúa xa que actualmente este desprazamento ten que facerse atravesando as Prazas da vila.

➤ **Descrición da proposta**

Trátase dunha rúa peonil que comunica a Praza da Igrexa dende a parte inferior do casino coa rúa Luís González Taboada e que ten unha lonxitude aproximada de case 180 m.

Nos primeiros 40 m, aproximadamente, desde a rúa Luis González Taboada, a rúa presenta maior anchura que diminúe no seu tramo posterior.

Vese preciso dotar a esta rúa de todos os servizos necesarios para convertela nunha auténtica rúa peonil con acceso reservado a residentes.



Imaxe 163.. Situación da Rúa X (Fonte: Elaboración Propia)

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	URBANIZACIÓN DA RÚA X
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Medio
Custo	150.000 €

5.1.10. PLATAFORMAS PEONÍS E DE ACCESIBILIDADE PARA O PLAN DE PEONALIZACIÓN DAS RÚAS PRINCIPAL E XOAQUÍN LORIGA

➤ **Obxectivo e Xustificación**

A elevada presenza de vehículos privados no centro urbano dos municipios xera, ademais de problemas ambientais, conflitos con outros modos de transporte e problemas de seguridade co peón, o que supón unha redución da calidade de vida dos cidadáns.

No núcleo de Lalín, dende hai xa uns tres anos, un tramo da rúa Principal e a rúa Xoaquín Loriga, dúas das vías máis céntricas, peonalízanse durante as fins de semana, dende as 20:00 do venres ata as 8:00 do luns, creando un entramado urbano máis accesible aos peóns e logrando a mellora da mobilidade.

Logo da humanización dun tramo da Rúa Matemático Rodríguez e actualmente a Rúa Wenceslao Calvo Garrra, e da experiencia positiva das fins de semana durante un longo período de tempo, tamén se van a converter en plataformas peonís as rúas Principal e Joaquín Loriga, transformando así o centro urbano nun espazo máis verde, para o lecer e o comercio ao ser un deseño onde se prioriza o tránsito de peóns sobre o de vehículos.

➤ **Descrición da proposta**

A humanización destas rúas, ambas principais arterias da localidade, levarase a cabo nunha superficie aproximada de 4500 m² e nunha loxitude aproximada de 360 m. Substituirase a totalidade do pavimento da calzada creando unha plataforma única que permita a convivencia de todo tipo de tráfico, pero favorecendo a mobilidade peonil e ciclista fronte á de tráfico motorizado, polo tanto seguirase mantendo a circulación de vehículos durante a semana de luns a venres.

Actualmente as rúas son dun único sentido de circulación, sentido sur, e presentan unha sección total aproximada de entre 13,1 m a 14 m. As vías dispoñen de beirarrúas de entre 3,7 a 4,5 m a ambos lados e unha calzada de 5,7 m con aparcamento en liña de 2,2 m na marxe dereita e cun carril de aproximadamente 3,5 m. Número de prazas

Coa nova actuación redistribuiranse os elementos do mobiliario, a iluminación e dotarase dunha maior cantidade de puntos verdes, o cal creará un espazo máis amable e sostible.



Imaxe 164. Propostas de actuación nas rúas Principal e Xoaquín Loriga (Fonte: Elaboración Propia e publicacións do concello)

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	PLATAFORMAS PEONÍS E DE ACCESIBILIDADE PARA O PLAN DE PEONALIZACIÓN DAS RÚAS PRINCIPAL E XOAQUÍN LORIGA
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto
Custo	450.000 €

5.1.11. ACTUACIÓNS NA CONTORNA DO ANTIGO MANUEL RIVERO (ALBERGUE E URBANIZACIÓN EXTERIOR)

➤ Obxectivo e Xustificación

Co traslado do colexio, a rúa Manuel Rivero, que non dispón de saída debido ao elevado desnivel coa Rúa Maruja Gutiérrez, pasou a converterse co paso dos anos nunha zona moi degradada a pesar de que segue a ser bastante transitada debido principalmente á situación da oficina da Seguridade Social.

Ao tratarse dunha vía sen saída con aparcamento en liña sen delimitar a ambas marxes e a zona central para o paso de vehículos, complica especialmente as manobras destes.

Polo tanto con esta actuación os principais obxectivos que se perseguen son convertela nunha rúa con prioridade peonil con acceso para veciños e persoas con mobilidade reducida. Os maiores problemas de accesibilidade que se atopan nesta rúa están na conexión coa rúa Maruja Gutiérrez, onde actualmente se dispón dunha escaleira de pedra para salvar a diferenza de cota.

➤ Descrición da proposta

Para acadar estes obxectivos prevese a creación dunha plataforma única con distinción de materiais e diferente colocación dos mesmos, coa circulación limitada a só os garaxes e servizos. De igual modo, o aparcadoiro quedará permitido unicamente a servizos e a usuarios con diversidade funcional.

Para garantir a súa accesibilidade universal na conexión peonil coa rúa Maruja Gutiérrez, e para non recorrer á instalación dun elevador mecánico, a alternativa plantexada é a creación dun recorrido en rampla na marxe dereita da escaleira, onde o desnivel é menor, cun ancho de 1,2 m e pendente do 10%.

A actual sección da vía está formada por unha calzada de 8 m para aparcamento en liña sen delimitar en ambas marxes quedando o resto para a circulación de automóviles e beirarrúas en ambas marxes que van dende 0,7 a 1 m de ancho.

Logo desta actuación a rúa terá dúas seccións resultantes: para os primeiros 50 m as beirarrúas serán de 2 metros, o espazo central de circulación de vehículos de 4,5 m e na marxe dereita considérase unha área de estacionamento. A partir de aquí, á altura da Seguridade Social continuará cunha sección no segundo tramo con beirarrúas de 2,5 a 2,75 m, 3 metros para circulación de automóviles e o resto para os alcorques (1,4 m).



Imaxe 165. Propostas de actuación contorna antigo Manuel Rivero (Fonte: Elaboración Propia e publicacións do concello)

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	ACTUACIÓNS NA CONTORNA DO ANTIGO MANUEL RIVERO
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto
Custo	1.100.000 €

5.1.12. CINTO VERDE

➤ **Obxectivo e Xustificación**

Co fin de facilitar unha mobilidade multimodal e sustentable na área urbana e abarcando os puntos neurálxicos do municipio, para mellorar a interconexión urbana e periurbana usando como eixo ao Paseo do Pontiñas, unha das principais zonas verdes de Lalín e ao mesmo tempo promover unha mobilidade saudable para os cidadáns á vez que se reducen os desprazamentos innecesarios en coche, xorde o Cinto Verde de Lalín.

Co acondicionamento de ata 12 tramos facilitarase o percorrido a pé ou en bicicleta e permitirase mellorar a comunicación entre os principais edificios públicos do centro urbano.

➤ **Descrición da proposta**

Esta actuación, xa en fase de redacción, contempla a creación dunha senda que una os extremos do Paseo do Pontiñas percorrendo o perímetro do centro urbano e aproveitando camiños xa existentes e outras conexións viarias cunha mínima actuación física.



Imaxe 166. LALÍN cinto verde (Fonte: Publicacións do concello)

Adecuaranse viarios nas inmediacións do Lalín Area, así como o Camiño do Muíño, o Camiño da Costa, o viario de Filgueiroa, o que pasará xunto á Carballeira dá Crespa, o que o fará polo cemiterio da Romea, o que transcorrerá polo Monte da Pena, o que pasará pola Rolda Este e o carril bici e para peóns que se habilitará na Rúa do Regueiriño, na baixada desde os xulgados cara ao Paseo do Pontiñas. Nesta zona, suprimiranse as prazas de aparcadoiro deixando só algunhas ao final da rúa para facilitar o acceso a persoas con mobilidade reducida. Deixarase un só carril de circulación, crearanse dúas franxas verdes e mellorase a zona de xogos. O tramo que se creará na zona do Auditorio, xunto ao encoro de Pontillón, tamén conectará co Paseo do Pontiñas.

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	CINTO VERDE
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto-Medio
Custo	718.750 €

5.1.13. ORDENACIÓN E AMPLIACIÓN DO ESPAZO URBANO PARA PEÓNS

➤ Obxectivo e Xustificación

Co obxectivo de gañar espazo para os peóns e favorecer a súa mobilidade propóñense cambios en diferentes rúas do casco urbán.

➤ Descrición da proposta

Proponse a modificación das seccións actuais de varias rúas do casco urbano:

Rúa Calzada

A Rúa da Calzada cunha sección actual que se distribúe en aparcadoiros en liña en ambas marxes de 2,1 m e o carril de 3,5 m, e as beirarrúas de 1,9 m.

A sección proposta mantén o sentido de circulación co carril de 3,5 m, aparcadoiro en liña de 2,2 m na marxe dereita con beirarrúas de 3 m e a da marxe esquerda de 2,8 m.

Rúa Monte Faro

A Rúa Monte Faro cunha sección actual que se distribúe en aparcadoiros en liña en ambas marxes de 2,1 m, carril de 3,5 m, e beirarrúas de 1,7 m.

A sección proposta mantén o sentido de circulación co carril de 3,5 m, aparcadoiro en liña de 2,2 m na marxe dereita con beirarrúas de 2,7 m en ambas marxes.

Rúa Maruja Gutiérrez

A Rúa Maruja Gutiérrez cunha sección actual que se distribúe en aparcadoiros en liña en ambas marxes de 2,2 m, carril de 3,5 m, e beirarrúas de 2 m.

A sección proposta mantén o sentido de circulación co carril de 3,5 m, aparcadoiro en liña na marxe dereita con beirarrúa de 3,2 m e a da marxe esquerda de 3 m.

Rúa Molinera

A Rúa Molinera, no tramo entre a rúa Rosalía de Castro e rúa da Cacharela cunha sección actual que se distribúe en calzada de 6,6 m e beirarrúas de 2,8 m na marxe dereita e 1,6 na marxe esquerda.

A sección proposta elimina un sentido de circulación, quedando o sentido único dende a rúa Rosalía de Castro á rúa Cacharela, co carril de 3,5 m, aparcadoiro en liña na marxe dereita de 2,2 m e con beirarrúa de 2,4 m.

Rúa Memorias dun Neno Labrego

Na Rúa Memorias dun Neno Labrego, formada por un único sentido de circulación cun carril de 7,5 m, aparcamento en liña na marxe esquerda de 2 m e 2,2 m e beirarrúa e na esquerda de 2,3 m.

A sección proposta mantén o sentido de circulación co carril de 3,5 m, aparcadoiro en liña de 2,2 m e beirarrúas de 2,8 m en ambas marxes. Na marxe dereita á altura da entrada ao colexio habilitarase unha zona exclusiva para a parada dos autobuses de maneira permanente, non podendo se utilizada por outro tipo de vehículos non autorizados.

Rúa Otero Pedrayo

A Rúa Otero Pedrayo que no tramo que conecta a rúa Ramón Aller con Rosalía de Castro, dispón dun único sentido de circulación con carril de 4,2 m, con aparcamento en liña en ambas marxes de 2 m e beirarrúas de 1,5, pasaría a converterse en vía de dobre sentido con carrís de 3,5 m e coa ampliación das beirarrúas ata os 2,1 m.

Rúa Manuel Rivero

A rúa Manuel Rivero, o tramo entre a rúa Enrique Vidal Abascal e Maruja Gutiérrez, funciona actualmente como aparcadoiro disuasorio xa que no se atopa urbanizada.

Proponse que se converta nunha vía de sentido único, dende Enrique Vidal Abascal a Maruja Gutiérrez cun carril de 3,5 m, aparcamento en liña na marxe dereita e beirarrúas en ambas marxes que manteñan a continuidade da zona do parque.

Rúa Luís González Taboada (entre Monte Faro e Pintor Laxeiro)

Como pros posta para a fomento da mobilidade peonil no centro urbano garantindo a accesibilidade valorase a creación dunha plataforma única na rúa Luís González Taboada, dende a intersección coa Rúa Pintor Laxeiro ata a intersección coa Rúa Wencesalo Calvo Garra.

Con esta plataforma que diferenciará as zonas de convivencia dos diferentes tráfico mediante pavimentos con materiais e disposicións diferentes, o tráfico de vehículos cederá a súa relevancia en favor da do peón.

Proponse un único carril con sentido de circulación sur-norte (en dirección Rúa Antonia Ferrín Moreiras), mantendo o aparcamento na marxe dereita (sentido da marcha) e ampliando ambras beirarrúas.

Coa humanización deste tramo de rúa garántese a continuidade do entramado urbano xa humanizado, como son as rúas Xoaquín Loriga e Principal xunto con Wenceslao Calvo Garra e o tramo de Matemático Rodríguez, creando con cada unha delas un maior espazo onde o peón poida moverse con maior seguridade, amable e sostible co medio.

Posto que esta rúa discorre paralela á Praza da Vila e á Praza da Igrexa, o incremento de zonas verdes para o lecer sería considerable.

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	ORDENACIÓN E AMPLIACIÓN DO ESPAZO URBANO PARA PEÓNS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto - Medio
Custo	1.300.000 €

5.1.14. DESEÑO DE RÚAS E ESPACIOS PEATONAIS

➤ Obxectivo e Xustificación

Ademais das propostas de ampliación e ordenación das rúas do apartado anterior, existen outras zonas ou áreas no núcleo urbano e no contorno periurbano que carecen das adecuadas condicións que garantan un bo tránsito peonil. Polo tanto os obxectivos principais que persegue esta medida son:

- Establecer unhas regras de deseño xerais dos itinerarios peonís a desenrolar.
- Completar as necesidades de mobilidade no ámbito urbano e do entorno periurbano.
- Fomentar os percorridos a pé fronte ao uso do transporte motorizados.
- Incrementar a seguridade dos peóns nos seus percorridos máis cotiáns.

➤ Descrición da proposta

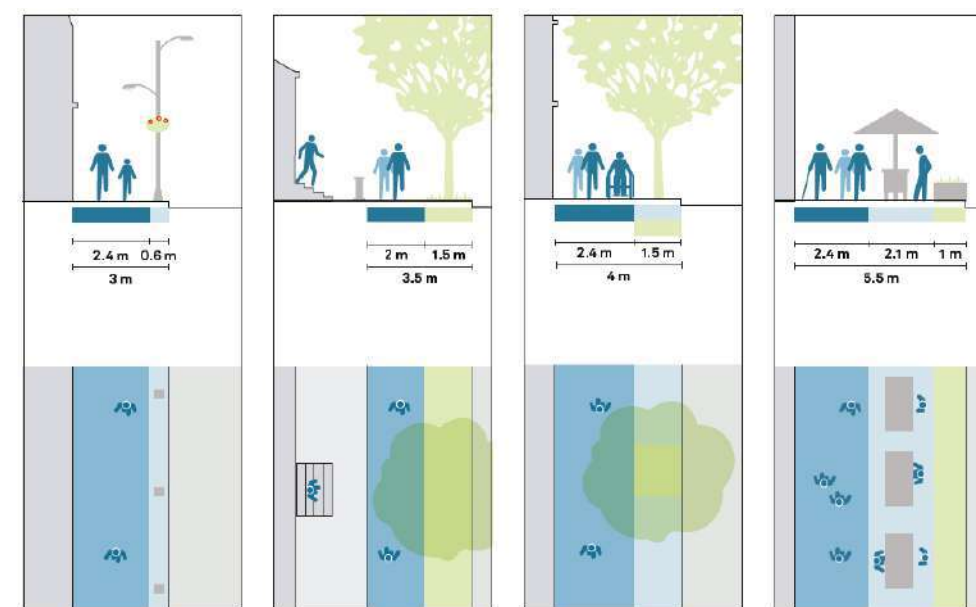
Segundo a normativa, para os futuros acondicionamentos ou deseño de novos itinerarios peonís ás condicións mínimas xerais para que estes sexan accesibles son:

- 1) Todo itinerario peonil accesible deberá cumprir os seguintes requisitos:
 - a) Discorrerá sempre de maneira lindeira ou adxacente á liña de fachada ou elemento horizontal que materialice fisicamente o límite edificado a nivel do chan.
 - b) En todo o seu desenvolvemento posuirá unha anchura libre de paso non inferior a 1,80 m, que garanta o xiro, cruzamento e cambio de dirección das persoas independentemente das súas características ou modo de desprazamento.
 - c) En todo o seu desenvolvemento posuirá unha altura libre de paso non inferior a 2,20 m.
 - d) Non presentará chanzos illados nin resaltes.
 - e) A pendente transversal máxima será do 2%.
 - f) A pendente lonxitudinal máxima será do 6%.
 - g) En todo o seu desenvolvemento disporá dun nivel mínimo de iluminación de 20 luxes, proxectada de xeito homoxéneo, evitándose o deslumbramento.
 - h) Disporá dunha correcta sinalización e comunicación seguindo as condicións establecidas
- 2) Cando o ancho ou a morfoloxía da vía impidan a separación entre os itinerarios vehicular e peonil a distintos niveis adoptárase unha solución de plataforma única de uso mixto, sen desestimar a súa adopción en calquera outra situación.
- 3) Nas plataformas únicas de uso mixto, a beirarrúa e a calzada estarán a un mesmo nivel, tendo prioridade o tránsito peonil. Quedará perfectamente diferenciada no pavimento a zona preferente de tránsito a pé, pola que discorre o itinerario peonil accesible, así como a sinalización vertical de aviso aos vehículos.

- 4) Garantirase a continuidade dos itinerarios peonís accesibles nos puntos de cruzamento co itinerario vehicular, pasos subterráneos e elevados.
- 5) Excepcionalmente, nas zonas urbanas consolidadas, e nas condicións previstas pola normativa autonómica, permitiranse estreitamentos puntuais, sempre que a anchura libre de paso resultante non sexa inferior a 1,50 m.

Naquelas zonas con beirarrúas estreitas e viario > 3,5 m propónse a redución das dimensións do carril ata 3,0-3,5 m, e ampliar o espazo destinado á beirarrúas.

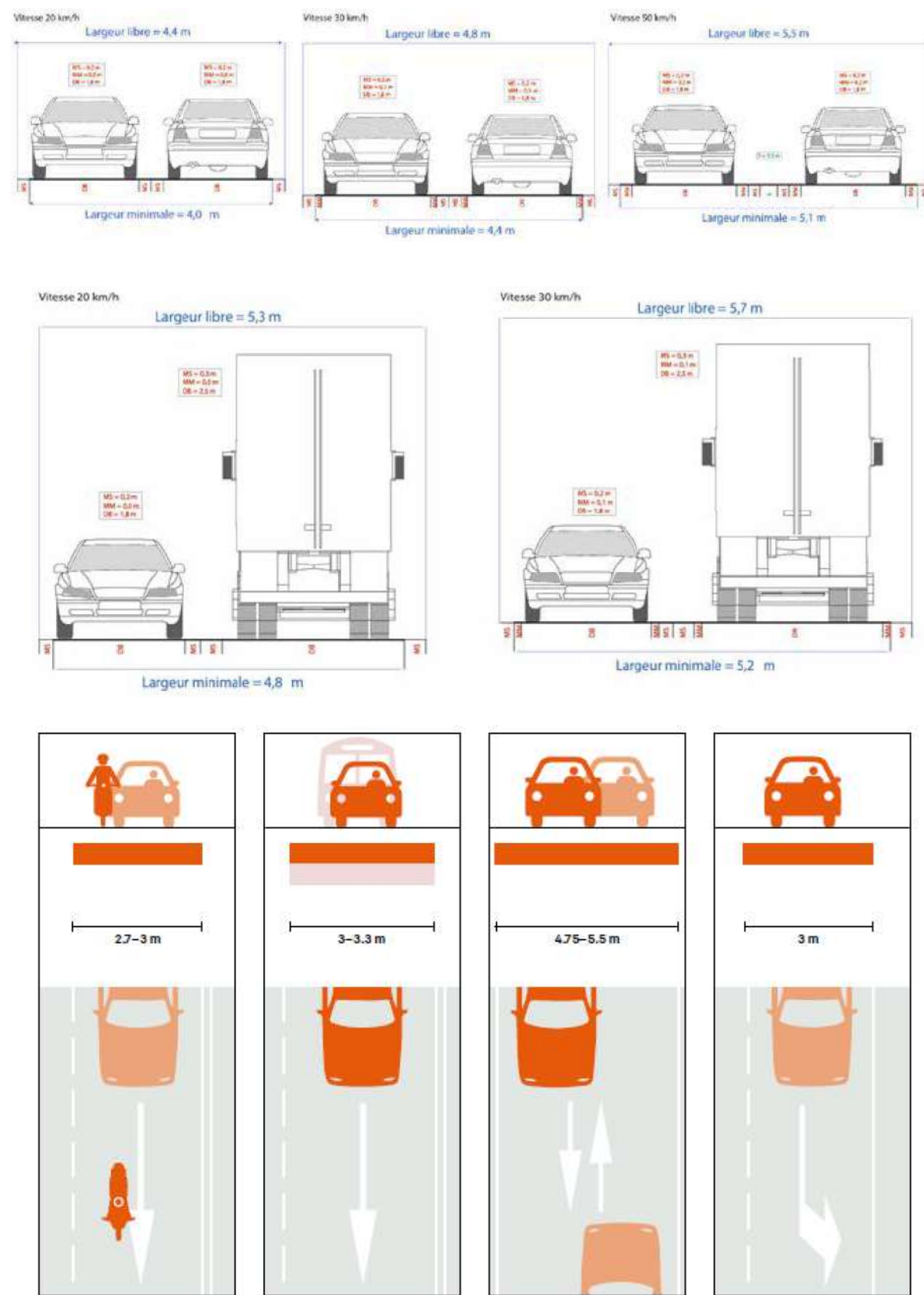
Nas zonas con beirarrúas estreitas e viario < 3,5 m, propónse a redución das dimensións do carril ata 3,0 m e no caso de existir liña de aparcamento realizar un estudo de compatibilidade do mesmo analizando a posibilidade de eliminalo para incrementar o espazo peonil.



Imaxe 167. Seccións tipo zonas peonís (Fonte: Guía básica de espazos públicos e mobilidade amable da Dep. Pontevedra)

Respecto á sección das calzadas, segundo o exposto na Guía básica de espazos públicos e mobilidade amable da Deputación de Pontevedra, as seccións das calzadas e os estacionamentos deben estar deseñados para evitar a dobre fila e o estacionamento desordenado porque, á parte de orixinar problemas de todo tipo, acaban interferindo tamén nos circuitos peonís.

Para alcanzar este fin e como elemento de calmado do tráfico é conveniente reducir a sección das calzadas ao mínimo que permita o paso dun camión de bombeiros. Arredor de 3m para unha velocidade da orde de 30 km/h.



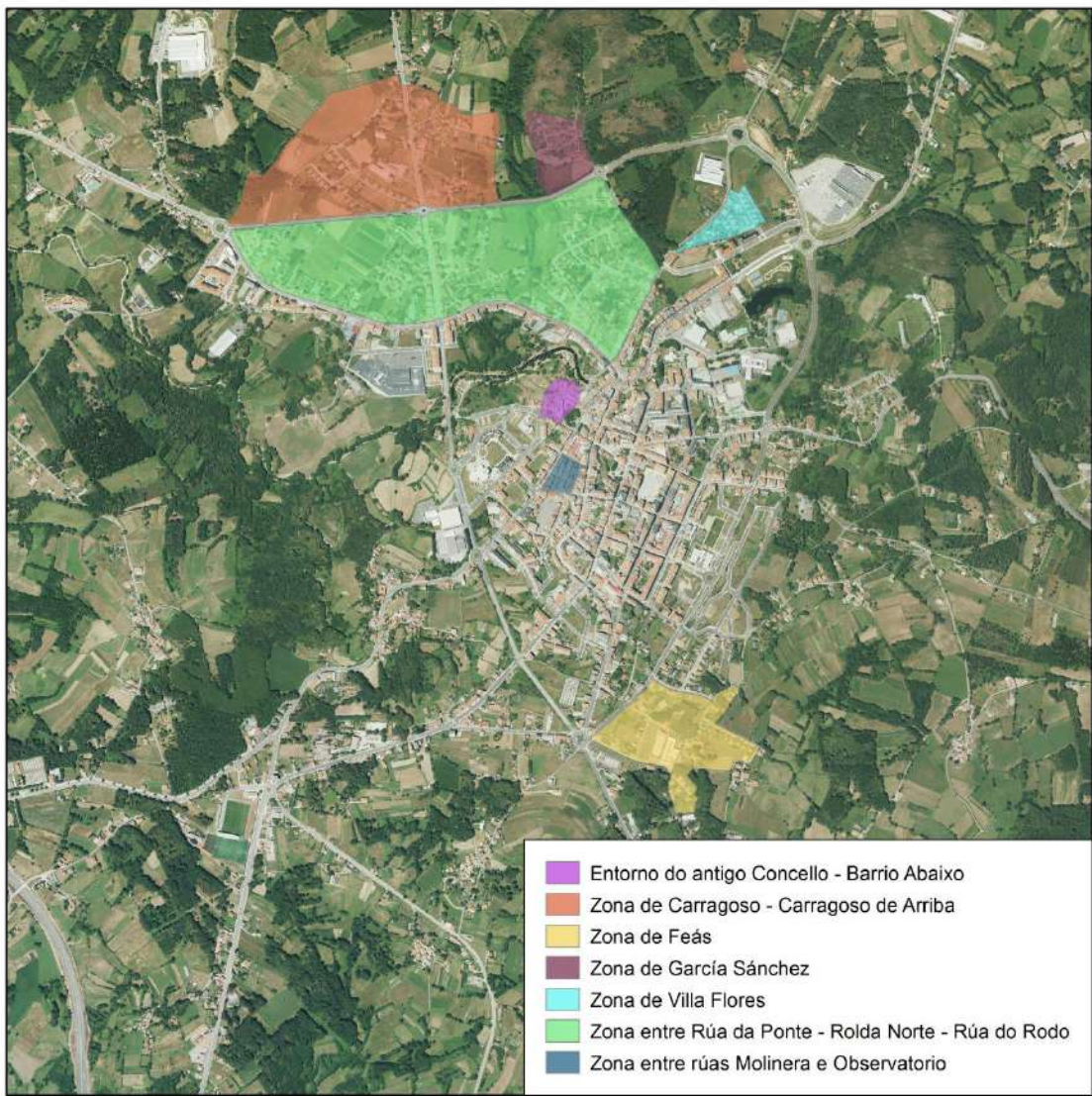
Imaxe 168. Seccións tipo calzadas (Fonte: Guía básica de espazos públicos e mobilidade amable da Dep. Pontevedra)

O estacionamento en liña é o recomendable como norma xeral, xa que permite dispoñer de máis espazo que o que permite o estacionamento en batería para reordenar a rúa, sen que iso signifique, nin moito menos, que o espazo da calzada teña que ser maior.

Por outra banda, os espazos para os estacionamentos en liña deberán ter un ancho de 2,20 m, +/- 10 cm. O estacionamento en batería deberá ter unhas dimensións da orde de 5 m x 2,50 m e dispoñerse de forma que a saída do vehículo se faga na dirección da circulación (o que adoita coñecerse como aparcadoiro en espiga) e, en calquera caso, o estacionamento en espiga ou batería deberá usarse de maneira restritiva, en zonas de velocidade máxima de 50 km/h ou menor, e nunca en interseccións.

No apartado planos móstranse outras zonas onde é preciso realizar actuacións de mellora e adecuación do espazo ao tránsito peonil nas adecuadas condicións de seguridade de acordo ao definido na presente proposta:

- **Rúas entre Molinera e Observatorio:** No entorno da Praza de Abastos de Lalín, en pleno centro urbano, existen varias rúas onde o ancho das beirarrúas é insuficiente ou incluso é inexistente nalgún caso (Travesía Molinera).
- **Entorno antigo Concello-Barrio Abaixo:** Nesta zona as beirarrúas carecen das condicións de tránsito adecuadas con estreitamentos, mobiliario invadindo parte do espazo peonil e falta de continuidade en xeral.
- **Zona de Feás:** Ao sureste do núcleo de Lalín localízase o núcleo de Feás onde gran parte das rúas que o conforman carecen dun espazo reservado ao tránsito peonil. É preciso a mellora en xeral da zona tendo en conta que a futura localización do novo Centro Integral de Saúde se sitúa nas inmediacións do mesmo.
- **Rúas entre Rúa da Ponte- Rolda Norte e Urbanización Villa Flores:** Do mesmo xeito que nos casos anteriores, esta zona presenta beirarrúas onde o ancho é insuficiente ou inexistente polo que en xeral carece dunha continuidade peonil.
- **García Sánchez e Carragoso-Carragoso de Arriba:** Situados ao norte do núcleo urbano, e con acceso directo dende a Rolda Norte, as rúas que os compoñen non están urbanizadas e polo tanto non existe unha continuidade peonil co núcleo de Lalín.



Imaxe 169. Áreas propostas (Fonte: Elaboración Propia)

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	DESEÑO E MELLORA DE ITINERARIOS PEONÍS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Medio-Longo
Custo	Planificación e proxecto: 12.000 € Urbanización: 1.500.000 €

5.1.15. PROPOSTA NOVO TRAMO ITINERARIO CICLISTA

➤ **Obxectivo e Xustificación**

Tal e como se mostra no documento de análise e diagnóstico existe un carril bici que transcorre ao longo da Rúa de Romea no entorno do cemiterio municipal de Romeá.

O principal obxectivo será dar continuidade a este itinerario lúdico ata a Avenida de Cuiña, donde xa está proxectado un carril bici, que conecta á sua vez co paseo do Pontañas.

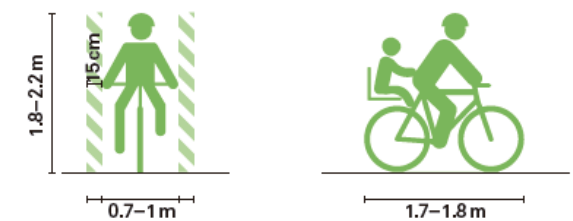
Desta forma créase unha nova ruta saudable que pola sua conexión con centros deportivos como o campo de fútbol Manuel Anxo Cortizo ou o Lalín Arena pode ser un importante reclamo para os habitantes da zona.

➤ **Descrición da proposta**

Trátase da execución dun tramo de carril bici que transcorra polas Avenidas dos Olmos e Montserrat conectando o tramo de beirarrúa-bici existente na rúa da Roméa co tramo previsto na Avenida de Xosé Cuiña.

Desta forma conséguese un novo itinerario ciclista que conecta ademais os centros deportivos como o Lalín Arena ou o estadio Manuel Anxo Cortizo e que teña unha continuidade co paseo do Pontañas.

O carril terá unha lonxitude total de 1.150 metros e un ancho mínimo de 1,00 metros para as zonas máis estreitas, que permita o tránsito de bicis convencionais tal e como se mostra na imaxe seguinte:



Imaxe 170. Seccións tipo bicicletas(Fonte: Guía básica de espazos públicos e mobilidade amable da Dep. Pontevedra)

Además, disporá dun pavimento que ofrezca unha diferenciación visual do carril (color), que favorezca a correcta circulación tanto por parte do ciclista como do resto de usuarios da vía.



Imaxe 171. Exemplo carril bici con separadores (Fonte: Elaboración Propia)

Todo o tramo deberá contar coa adecuada sinalización vertical e horizontal para itinerarios ciclistas así como elementos de seguridade ou separadores de carril que garantan a seguridade dos usuarios.

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	PROPOSTA NOVO TRAMO ITINERARIO CICLISTA
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Longo
Custo	20.000 €

5.2. **MEDIDAS DE MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO.**

5.2.1. **IMPLANTACIÓN DUN SERVIZO DE TAXI-RURAL**

➤ **Obxectivo e Xustificación**

Tal e como se analizou na fase II, en xeral, parte das parroquias do rural carecen dunha conexión co núcleo urbano mediante transporte público cun servizo intramunicipal existente moi pobre.

A oferta hoxe en día -tanto en itinerarios como en frecuencias e horarios- non se axusta ás necesidades e a demanda real da veciñanza, sobre todo no que se refire ás conexións en bus entre as parroquias do rural e o casco urbano. Este problema é maior se temos en conta a tendencia ao envellecemento da poboación no rural, con maiores dificultades para desprazarse e que precisan acudir ao centro de saúde con maior frecuencia.

En algunhas zonas de España, os problemas de mobilidade das zonas rurais con escasa densidade de poboación solucionáronse mediante a implantación de taxis rurais que funcionan a través dunha tarxeta ou bono de transporte público.

➤ **Descrición da proposta**

Este servizo especializado de taxi estaría dirixido a usuarios de zonas rurais onde non se dispón dun servizo de transporte colectivo.

O servizo estaría dispoñible nuns determinados horarios e frecuencias fixados polos usuarios e con paradas concretas nestas zonas rurais.

Habilitaríase un teléfono onde as persoas interesadas puideran chamar o día laborable anterior. Os usuarios subirán e baixarán nas paradas fixadas para cada núcleo na zona rural, ata o centro do núcleo urbano ou ben ata algún centro atractor como o centro de saúde ou concello.

As tarifas por viaxe serían fixas e cada viaxe poderíase compartir por varios usuarios co fin de optimizar custos.

Estas viaxes estarán subvencionadas polo concello, accederase ao servizo en función da renda anual de cada usuario, de maneira que aqueles grupos de poboación con maiores dificultades económicas e que non dispoñan dun medio de desprazamento teñan acceso ao servizo.

A cada usuario que cumpra cos requisitos establecidos polo Concello, entregaráselle unha tarxeta/bono anual cun saldo en función da súa zona de residencia e dos seus ingresos, do que se irá descontando os gastos de cada un dos desprazamento en taxi-rural que realice ben de forma individual ou compartida con outros usuarios do servizo.

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	CONTROL DO ESTACIONAMENTO NA ZONA DE C/D
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, asociación de taxistas do concello.
Horizonte implantación	Curto/Medio Prazo
Custo	Realización do estudo: 3000 €

5.2.2. MELLORA DO SERVIZO DE TRANSPORTE PÚBLICO ACTUAL.

➤ Obxectivo e Xustificación

Facilitar o acceso ao transporte público é fundamental para mellorar a calidade de vida non só dos residentes no centro urbano de Lalín senón no resto do municipio.

Tanto nas enquisas como nas reunións sectoriais manifestouse que existe unha falta de cobertura aos núcleos rurais do municipio. Ademais os horarios e a frecuencia das liñas actuais son insuficientes en moitos casos, motivo polo cal posibles usuarios do servizo utilizan outros medios de transporte como o vehículo privado.

Constatar e aumentar os servizos de transporte público, xunto coa introdución de melloras na sinalización, nas paradas e a petición ás autoridades competentes de mellora das conexións, son os obxectivos principais desta proposta.

➤ Descrición da proposta

Las acciones a levar a cabo inclúen:

En primeiro lugar a realización dun estudio dos posibles usuarios do transporte público para establecer horarios e itinerarios adecuados á demanda combinándoos cos horarios escolares.

Solicitud á Xunta de Galicia da mellora das conexións de transporte público entre a zona rural e a urbana, demandando maiores alternativas de desprazamento, tendo en conta factores que provocan dificultades á hora de desprazarse, como a extensión do municipio, a dispersión territorial ou o envellecemento da poboación.

Necesidade de integrar Lalín no Transporte Metropolitano de Galicia na área de Santiago ao ser un dos destinos preferentes fora do municipio.

A oferta existente hoxe en día tanto en itinerarios como en frecuencias e horarios- non se axusta ás necesidades e á demanda real da veciñanza, sobre todo nas conexións en bus entre as parroquias do rural e o casco urbano.

As conexións entre casco urbano e rural poderían ser melloradas, tendo en conta que existen tres colexios rurais (Vilatuxe, Prado e Cercio) con extensas redes de transporte, polo que cabe a posibilidade de establecer novas liñas aproveitando o recorrido escolar..

Outro aspecto é a mellora da información sobre as distintas frecuencias de transporte, especialmente as persoas maiores. Unha opción interesante sería a organización de presentacións públicas a nivel comarcal para difundir rutas e horarios.

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	MELLORA DO SERVIZO DE TRANSPORTE PÚBLICO ACTUAL
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Xunta de Galicia
Horizonte implantación	Medio Prazo
Custo	12.000 €

5.2.3. MELLORA DO SISTEMA DE INFORMACIÓN

➤ Obxectivo e Xustificación

Para que o público que na actualidade non utilice o transporte público é necesario que coñeza a oferta do mesmo, para o que é preciso desenvolver un sistema de información.

O obxectivo desta Liña de actuación é a busca de novos clientes que non utilizan o servizo porque non o coñecen para incrementar o número de viaxeiros do transporte público e mellorar o reparto modal cara un modo sostible e seguro.

➤ Descrición da proposta

Dúas son as accións que se propoñen neste apartado:

- Campañas de información xeral

Trátase de realizar accións de comunicación que poñan en relevancia o sistema de transporte público. coma a seguinte:

- Creación de Guías e planos do servizo con información de paradas, horarios, tarifas e toda información que poda ser de interese para un potencial cliente do transporte público. Esta campaña se realizaría unha vez ao ano regularmente e ocasionalmente cando haxa cambios no servizo.
- Información nas paradas.

O punto de contacto cos clientes son as paradas. As paradas, polo tanto, deben proporcionar a maior información posible para axudar ao viaxeiro no seu desprazamento, non ao viaxeiro habitual senón ao ocasional, pois o obxectivo é que os viaxeiros ocasionais se transformen pouco a pouco en habituais. Para iso, as paradas deberían dispoñer de:

- Marquesiña para protexer aos viaxeiros das inclemencias do tempo e para ter suficiente espazo para informalos.
- Planos xerais da rede e a/s Liña/s que atenden a parada.
- Horarios de paso pola parada.
- Información sobre as tarifas.
- Información de comunicación vía móbil ou páxina web.

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	MELLORA DO SISTEMA DE INFORMACIÓN
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Xunta de Galicia, Operadores de transporte
Horizonte implantación	Curto/Medio Prazo
Custo	18.000 €

5.2.4. RUTA CIRCULAR POLÍGONOS-CENTROS COMERCIAIS-CENTRO URBANO

➤ Obxectivo e Xustificación

Na actualidade gran parte dos desprazamentos diarios realízanse en vehículo privado e por motivos de traballo, e en xeral caracterízanse polo reducido número de ocupantes, con índices de ocupación que frecuentemente apenas superan o dunha persoa por vehículo.

Neste contexto, o Plan de Mobilidade Urbana Sustentable pretende fomentar o uso de modos de transporte sustentables, considerando a posibilidade de implantar unha ruta de bus circular que cubra os desprazamentos dende os dous polígonos industriais de Botos e Lalín 2000, os centros comerciais e co casco urbano de Lalín.

➤ Descrición da proposta

A posta en marcha da ruta circular require a participación dos posibles usuarios que traballan ou se desprazan de maneira cotián a eses puntos.

Para iso elaborárase unha enquisa que permita coñecer o grado de aceptación do servizo e o número de futuros usuarios do mesmo e os horarios e paradas de maior demanda.

En función dos posibles usuarios e das necesidades establecerase a posta en marcha ou non dunha liña que percorra ditos centros de atracción ata o casco urbano.

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	RUTA CIRCULAR POLÍGONOS-CENTROS COMERCIAIS-CENTRO URBANO
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Asociacións de Empresarios
Horizonte implantación	Curto Prazo
Custo	2.500 €

5.3. MEDIDAS DE MELLORA DA XESTIÓN DOS APARCAMENTOS.

5.3.1. MELLORA DA XESTIÓN DA ZONA AZUL

➤ Obxectivo e Xustificación

Nos últimos anos, gracias ás tecnoloxías da información e comunicación, a forma en que se estudian as cidades cambiou. Ata fai poucos anos os datos cos que se traballaban das cidades e dos cidadáns eran estáticos. Hoxe en día, poderíamos dicir que isto supoñía un coñecemento moi vago da realidade da cidade.

A cidade intelixente busca xuntar as tecnoloxías da información e a comunicación para incrementar o funcionamento e xestión da cidade, sendo máis eficientes, competitivas, e achegando novas solucións para dar resposta a problemas de sustentabilidade e degradación ambiental. Coas TIC podemos percibir a natureza interna das dinámicas urbanas e abordar con mellores ferramentas, coñecementos e capacidades a toma de decisións.

Algunhas das ferramentas TIC que son utilizadas frecuentemente nas smart cities son: portal multiacceso (web, TV, internet móbil, canle telefónica, etc.), smart cards ou tarxetas intelixentes para o acceso a algúns dos servizos da cidade, servizos de atención telefónica ou presencial, puntos municipais inalámbricos de conexión WIFI, sensores distribuídos pola cidade que recompilan e tratan a información (aparcadoiro, iluminación, tráfico, control ambiental, residuos e papeleiras), información en tempo real do tráfico, o transporte público, etc.

Na estratexia Lalín Ssuma 21 apóstase pola implantación do concepto Smart na cidade, tendo como obxectivo construír un modelo de cidade innovadora e comprometida coa evolución tecnolóxica.

O contrato de subministración, posta en servizo e explotación da “Solución Integral Smart City” foi adxudicado recentemente.

Lalín Smart City preséntase como unha plataforma ou ecosistema onde xerar dunha maneira espacial unha forma de intelixencia e innovación, baseada en sensores, dispositivos, grandes cantidades de información e la dispoñibilidade de obter información en tempo real e ofrecer respostas en tempo real.

Esta liña de actuación actúa de maneira transversal na resolución de problemáticas relacionadas coa mobilidade como por exemplo:

- Problemas da xestión diaria do tráfico e o aparcamento.
- Problemas de colapso das rúas máis transitadas.
- Problemas de emisións excesivas.
- Problemas de rechazo a sistemas de mobilidade de prioridade peonil por limitar prazas de aparcamento.

Cabe destacar dentro destas accións o **Smart Parking**, onde se pretende actuar en dous aspectos fundamentais e complementarios:

- **iAzul**: evolución da zona azul actualmente implantada no casco urbano de Lalín. Actualmente non se cobra nin se pretenden instaurar métodos de pago, preténdese un control da rotación horaria dos vehículos, sistema de alerta ao cidadán para evitar sancións e aplicacións que permitan una mellor xestión por parte dos axentes municipais.
- **iPlaza**: motorización das prazas dispoñibles nas principais bolsas de aparcamento público que eviten os tempos de busca de praza e dirixan ao cidadán a o seu obxectivo

O elevado grao de paradas e estacionamentos indebidos en Lalín é máis acusado en zonas onde hai unha maior concentración de servizos dotacionais (colexios, hospitais, zonas comerciais...).

Con respecto a actual xestión da zona AZUL contéplanse os seguintes obxectivos, mantendo sempre o servizo gratuíto como na actualidade:

- Adecuación do número de prazas en función das características actuais de cada zona.
- Estudo da posibilidade de ampliar o estacionamento regulado a novas rúas con necesidades específicas de prazas de rotación.
- Implantación de novos modos de xestión para alcanzar un uso eficiente do aparcadoiro en superficie dispoñible, a través da instalación dunha APP que permita realizar un control centralizado dos vehículos estacionados e o abono das multas a través da mesma.
- Desenvolvemento de zonas reguladas, coñecidas como de Parking Express asociadas ás principais zonas comerciais.

➤ Descrición da proposta

- ✓ Proponse a ampliación do número de prazas da ORA nas inmediacións das rúas Principal e Xoaquín Loriga, como por exemplo ampliar o número de prazas existentes na Avenida Cacharela, ou incluír en zona azul as Rúas Matemático Rodríguez e Monte Faro, situadas na zona mais comercial, e nas proximidades de centros atractores.
- ✓ Estableceríanse un porcentaxe do 10% das novas prazas tipo ORA como prazas de aparcamento tipo parking exprés, é dicir con estancias entre 30 e 45 minutos, que permita unha maior rotación e a dispoñibilidade de aparcamento para a realización de xestións de corta duración.
- ✓ Instalación dunha aplicación móbil que controle os tempos de estacionamento de forma máis exacta, dentro da estratexia **iAzul**. Dita aplicación recollerá a hora na que se aparca e o propio sistema avisará ao usuario cando finaliza o tempo de estacionamento permitido.

A través da aplicación tamén poderán anularse as multas por estacionamento por pronto pago.

Ao mesmo tempo, a policía local de Lalín disporá unha relación de todos os coches aparcados e do seu tempo de estancia.

Este sistema deberá convivir co actual disco, co fin de que todos grupos de idade poidan acceder ao servizo. Será necesario dar maior visibilidade e mellorar a información actual do sistema disco, xa que, tal e como se nos trasladou nas reunións sectoriais, en moitos casos os usuarios da zona AZUL descoñecen onde adquirilos e o funcionamento do sistema.

- ✓ Outro sistema de control do aparcamento nas rúas cun sentido único de circulación, como é o caso das rúas Principal e Xoaquín Loriga ou a rúa Colón, instalárase un sistema de cámaras que permitirá o control de entrada e saída das mesmas e polo tanto do tempo de estacionamento durante o horario de servizo. Serán prioritarios o uso de sistemas con cámaras e Intelixencia Artificial.

As rúas propostas como zona azul e os aparcamentos que se sumarían ós existentes serían os seguintes.

RÚA	PRAZAS ORA
Avenida Cacharela	18
Matemático Rodríguez	63
Montefaro	28

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	MELLORA DA XESTIÓN DA ZONA AZUL
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto prazo
Custo	65.000 €

5.3.2. MELLORA DA XESTIÓN DO APARCAMENTO DO CAMPO DA FEIRA

➤ Obxectivo e Xustificación

O aparcadoiro do **Campo da Feira** dispón de 153 prazas de aparcamento libre. O acceso ao mesmo realízase dende as rúas Rosalía de Castro e T. Tan só os días de feira (3 e 18 de cada mes), non está permitido o aparcamento nesta bolsa por ser onde se instalan os postos de roupa, calzado e produtos agroalimentarios.

Durante o horario de mañá o índice de ocupación é medio-alto diminuindo notablemente durante as tardes. Presenta en xeral un porcentaxe de rotación menor ao tratarse dun espazo de aparcamento gratuito non regulado, polo que a estancia neste caso é maior, detectáronse incluso vehículos aparcados durante varios días seguidos.

Ademais é importante sinalar que se realizaron consultas no mercado acerca do estacionamento na zona e das posibles melloras.

Dentro do Plan da Smart City Lalín, está incluído a mellora da xestión e do control das prazas de aparcamento do Campo da Feira, así como a motorización das prazas dispoñibles no mesmo.

➤ Descrición

Proponse establecer unha regulación das prazas de aparcamento existentes, establecendo un tempo de permanencia máximo de 4 horas axustado ao horario comercial (de 10:00 a 14:00 e de 16:00 a 20:00), sempre gratuito. Para iso instalaranse cámaras de rexistro da entrada e saída do aparcamento que se fará dende as rúas Rosalía de Castro e T, que permita levar a cabo un control de entrada e saída das mesmas e polo tanto do tempo de estacionamento durante o horario de servizo.

Desta maneira evitárase o uso deste espazo como aparcadoiro privado, con vehículos estacionados durante días como acontece na actualidade.

Pola súa localización no centro da cidade, coa instalación deste sistema preténdese conseguir unha maior rotación e unha maior facilidade de acceso ás zonas comerciais ou outros equipamentos que demandan un importante número de prazas de aparcamentos en horario laboral no centro urbano.

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	MELLORA DA XESTIÓN DO APARCAMENTO DO CAMPO DA FEIRA
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto prazo
Custo	25.000 €

5.3.3. APARCAMENTOS DE PROXIMIDADE

➤ Obxectivo e Xustificación

Os obxectivos desta medida son:

- Diminución do tráfico de vehículos privados no centro, coas consecuentes melloras por redución de emisións e liberación de espazo público para outros medios de transporte
- Diminución da problemática de aparcamento sobre todo durante as festas ou feiras nas que o grado de saturación das vías urbanas é maior.

Na actualidade tal e como se describiu no documento de diagnóstico da situación actual, existe unha parcela de titularidade municipal no entorno dos xulgados, que dispón dunha capacidade de 50 prazas e que se utiliza como aparcamento alternativo sobre todo en momentos puntuais de máis demanda, como durante as festas e feiras da vila.

➤ Descrición da proposta

Proponse o acondicionamento da parcela situada no entorno dos xulgados para o seu uso como aparcadoiro en momentos puntuais de maior demanda. As principais actuacións necesarias son:

- Acondicionamento da parcelas como zona de aparcamento. A actuación incluírá a retirada de terra vexetal, e a execución dun pavimento adecuado (saburra +DTS).
- Correcta sinalización do mesmo desde os puntos de acceso á vila.



Imaxe 172. Propostas de aparcamento de proximidade (Fonte: Elaboración Propia)

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	APARCAMENTOS DE PROXIMIDADE
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Medio prazo
Custo	46.000 €

5.3.4. MELLORA DA SINALIZACIÓN DOS ITINERARIOS DE ACCESO AOS APARCAMENTOS EXISTENTES E INSTALACIÓN DE PANEIS INFORMATIVOS

➤ Obxectivo e Xustificación

Unha das maneiras de reducir o tráfico na zona centro é mediante a mellora da actual sinalización e a instalación de paneis informativos (número de prazas dispoñibles, horarios gratuítos) dos aparcamentos de Aldea Grande e do Campo da Feira (incluído no Plan Smart-City de Lalín).

O principal obxectivo é reducir tanto o tempo de viaxe do vehículo como o tráfico que percorre o centro urbano na busca dunha praza de aparcamento.

➤ Descrición da proposta

Nova sinalización vertical convencional

Establecemento de nova sinalización vertical complementaria á existente. A idea sería establecer ao longo dos principais eixos viarios de acceso a Lalín a sinalización relativa ao itinerario de acceso aos aparcadoiros.

Dita sinalización colocárase nas principais interseccións dende as diversas entradas a vila ata os dous aparcamentos existentes.

Instalación de paneis informativos de prazas de aparcamento

Instalaranse paneis de información variable nos principais accesos á vila, como na Praza dos Cabalos ou na Avenida Bos Aires , e no entorno do Concello. Estes paneis incorporarán información relativa ao estacionamento nas vías principais de acceso á cidade.

Proporcionarán información do horario gratuíto do aparcamento de Aldea Grande así como do número de prazas dispoñibles tanto no aparcamento de Aldea Grande como no do Campo da Feira.

Isto repercute nunha mellora na conxestión do tráfico, na optimización no uso dos aparcamentos e na diminución do tempo nos desprazamentos, o que supón unha mellora nas condicións ambientais e na calidade de vida dos cidadáns.

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	MELLORA DA SINALIZACIÓN DOS ITINERARIOS DE ACCESO AOS APARCAMENTOS EXISTENTES E INSTALACIÓN DE PANEIS INFORMATIVOS.
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto prazo
Custo	45.000 €

5.4. MEDIDAS DE DESCONXESTIÓN VIARIA, DISTRIBUCIÓN E CONTROL DE ACCESOS

5.4.1. TEMPERADO DO TRÁFICO

➤ Obxectivo e Xustificación

O obxectivo fundamental é favorecer a mobilidade peonil diminuindo a presión da mobilidade motorizada e para iso propónse a implementación de medidas de acougado do tráfico de maneira que haxa un maior equilibrio entre as velocidades alcanzadas por cada medio de transporte e que ademais sexan máis acordes ao espazo urbano de Lalín. Ademais, estas medidas serven para incrementar a seguridade viaria e axudan a controlar os volumes de tráfico en certas zonas da cidade.

Tanto no diagnóstico como na participación cidadá púxose de manifesto a problemática neste sentido, afectando principalmente as rúas máis céntricas da cidade ou as que se localizan no entorno dos centros escolares, de maneira que se detecta a necesidade de reducir a velocidade, así como reducir os volumes de tráfico.

Dende o Concello xa se está a actuar neste sentido, tal e como se mostra nos proxectos presentados para as rúas Principal e Xoaquín Loriga, Calvo Garra ou a rúa Banda de Música.

O obxectivo principal é a redución da velocidade do vehículo privado e a mellora da coexistencia entre os diferentes modos de transporte, favorecendo así os máis amables co medio ambiente. De forma máis concreta, o que se pretende é:

- Dar prioridade a viandantes, ciclistas e transporte público (neste orde de preferencia) fronte ao uso do vehículo privado na contorna urbana e a consecuente optimización enerxética a través dun modelo de condución máis eficiente.
- Redución das principais externalidades do tráfico rodado como son as emisións contaminantes, o ruído, e a accidentalidade viaria coa enorme transcendencia social que isto leva.
- Aumento da seguridade de camiñantes e ciclistas en determinados puntos de cruzamento ou viarios con gran cantidade de tráfico rodado.
- Mellora da coexistencia viaria entre os diferentes modos de transporte.
- Redución das velocidades de circulación dos vehículos en determinados puntos da cidade nas que, polas súas características urbanas (rúas principais, centros educativos, centros deportivos...), é imprescindible unha adecuada velocidade de circulación.

➤ Descrición

Existen diferentes medidas que se poden executar para a consecución destes obxectivos. En primeiro lugar, no referido ás medidas para tomar para o control da velocidade pódese diferenciar entre:

- Actuacións sobre o trazado en planta. Mediante modificación das traxectorias dos vehículos, pasando de trazados rectos a trazados en curva. Isto conséguese coa realineación de interseccións, retranqueos, zigzas, etc.



- Actuacións sobre o alzado. Consiste en elevacións da calzada; Algúns exemplos serían: Lombos, plataformas, pasos de peóns elevados, interseccións elevadas, pavimentos con texturas diferenciadas, almofadas / coxíns.
- Actuacións sobre a sección transversal. As reducións da sección xeométrica, (estreitamentos): Orellas, illotes centrais en calzada, estreitamentos de calzada.
- Actuacións sobre a superficie de rodaxe. Modificacións do pavimento que animan a manter velocidades reducidas a automobilistas ou lles alertan sobre un posible risco na circulación: Marcas transversais sobre o pavimento, ou dispositivos pasivos de control de velocidade: Dentes de dragón, chevrons, bandas transversais visuais ou sonoras.
- Outras actuacións. Elementos de control; Semáforos de control de velocidade, Radares, Elementos simulados.

As medidas de **moderación total do tráfico** serán as asociadas ás zonas de temperado do tráfico

- Zonas 30:

Conxunto de rúas ou “vías de estar”, que se corresponden con contornos urbanos máis amables e onde a velocidade máxima é de 30 km/h. Caracterízanse por ter un tráfico basicamente de destino, é dicir, que garante o acceso á vivendas e actividades terciarias.

Para que unha zona a 30 logre os obxectivos para a que foi deseñada, debe ter as seguintes particularidades:

- Las vías 30 han de ser lo suficientemente amplas como para permitir a segregación entre beirarrúa e calzada.
- A máxima velocidade de circulación esixe a implantación de elementos físicos que informen aos condutores das características especiais da zona, eviten a indisciplina viaria e inviten a practicar una conducción adecuada mediante sistemas de calmado de tráfico.
- O fluxo de peóns non debe ser excesivo, xa que en caso contrario, sería máis conveniente a implantación dunha zona de prioridade peonil.
- Aparcamientos en superficie fundamentalmente destinados a residentes.
- Beirarrúas de anchura útil 1,80 metros.

- Zonas de prioridade peonil:

Áreas urbanas conformadas por vías, cuxa prioridade é para o peón. Beirarrúa e calzada son de plataforma única e cunha velocidade limitada a 20 km/hora. Neste caso, as rúas Principal e Xoaquín Loriga, Calvo Garra, Manuel Rivero o tramo de Matemático Rodríguez enfronte a estatua Loriga e a rúa Luis González Taboada entre Monte Faro e Laxeiro.

- Zonas peonís:

Áreas urbanas dedicadas á circulación preferente de peóns. O vehículo privado motorizado poderá circular só en determinados casos: acceso a vivendas dos residentes, actividades de carga e descarga, vehículos de servizos ou emerxencias públicas.

Recoméndase este tipo de zonas cando o fluxo de peóns sexa elevado, no entorno de equipamentos que xeren unha afluencia de peóns elevada ou cando exista unha importante actividade comercial.

PROPOSTA	VIARIO PERIMETRAL	VÍAS DE ACCESO E DISTRIBUCIÓN	VIARIO LOCAL	ZONAS PRIORIDADE PEONIL	ZONAS PEONÍS
Sinalización	R-301	S-30	S-30	S-28	R-102,R-308
Límites Velocidade	50 km/hora	30 km/hora	30 km/hora	20 km/hora	-
Actuacións sobre o alzado	Si	Si	Si	Non	Non
Control de acceso	No	No	No	Si	Si
Aparcamiento recomendado	Si	Si	Si	Regulado	No
Plataforma recomendada	Segregada	Segregada	Segregada	Compartida	Compartida
Bicicleta	Segregada	Segregada	Segregada	Coexistencia	Condicionada

Propónse a realización das seguintes medidas de acougado do tráfico en Lalín:

- En aquelas vías con tránsito de vehículos (avenidas de acceso e distribución, zonas escolares) e unha afluencia de peóns ou bicicletas significativo propónse o calmado del tráfico mediante a instalación de medidas de moderación do tráfico parciais descritas anteriormente.
- Centro Zona 20 km/h: Nestes momentos, con moitas das rúas do centro con plataforma única existente ou proxectada, parece conveniente que exista unha clara sinalización. Neste sentido o establecemento dunha área homoxénea do centro como zona 20 km/ h permite que se perciba dunha maneira máis coherente por parte de automobilistas logrando un maior respecto da norma. Neste caso, as rúas Principal e Xoaquín Loriga, Calvo Garra, Manuel Rivero o tramo de Matemático Rodríguez enfronte a estatua Loriga e a rúa Luís González Taboada entre Montefaro e Laxeiro, así como as rúas do entorno escolar.
- Manterase como peonil durante o fin de semana as rúas Principal, Xoaquín Loriga e Rosalía de Castro, e o tramo de Matemático Rodríguez fronte a estatua de Loriga en datas puntuais.

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	TEMPERADO DO TRÁFICO
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto-Medio-Longo Prazo
Custo	75.000 €

5.4.2. PLAN DE TRÁFICO

➤ Obxectivo e Xustificación

A elevada presenza de vehículos privados no centro urbano dos municipios xera problemas ambientais, conflitos con outros modos de transporte e problemas de seguridade co peón, o que implica unha redución da calidade de vida dos cidadáns.

É necesario, por unha banda, reducir o uso do vehículo privado no centro urbano e, doutra banda, reducir a velocidade dos desprazamentos en vehículo privado, fomentando os desprazamentos máis sustentables e seguros; principalmente peonís e en bicicleta, e seguidamente, favorecer o uso do transporte público.

Os obxectivos son:

- Dar prioridade a peóns, ciclistas e viaxeiros en transporte público (neste orde de preferencia) fronte ao uso do vehículo a motor privado na contorna urbana.
- Reducir o tráfico de paso a través do casco urbano.
- Disuadir do uso do vehículo privado en desprazamentos de curto percorrido ou para os que se dispoñen doutros modos alternativos.
- Reconducir os desprazamentos en coche particular fóra do centro urbano de Lalín e dos ámbitos escolares.
- Redución da velocidade de circulación dos vehículos en determinados puntos do municipio nos que, polas súas características urbanas (colexios, etc.), é imprescindible unha adecuada velocidade de circulación para dotar así dunha maior seguridade ao resto de cidadáns que fan uso da vía.
- Redución das principais externalidades do tráfico rodado como son as emisións contaminantes, o ruído e a accidentalidade viaria, coa enorme transcendencia social que isto leva.

➤ Descrición

- Curto e Medio Prazo:

Rúa Calzada:

Mantense sentido único de circulación no tramo de enlace con Luís González Taboada eliminando unha fila de aparcamento e aumentando o espazo das beirarrúas segundo a actuación proposta.

Rúa Maruja Gutiérrez:

Mantense o sentido único de circulación no tramo entre Luís González Taboada e Rúa Nuno Eanes de Cercio, eliminando unha fila de aparcamento e aumentando o espazo das beirarrúas segundo a actuación proposta.

Rúa Monte Faro:

Mantense o sentido único de circulación no tramo entre Luís González Taboada e Rúa B, eliminando unha fila de aparcamento e aumentando o espazo das beirarrúas segundo a actuación proposta.

Molinera:

Establécese o sentido único de circulación ascendente no tramo entre Rosalía de Castro e Cacharela, eliminando unha fila de aparcamento e aumentando o espazo das beirarrúas segundo a actuación proposta.

Otero Pedrayo:

A Rúa Otero Pedrayo que no tramo que conecta entre as rúas Ramón Aller e Rosalía de Castro dispón dun único sentido de circulación en sentido ascendente pasaría a converterse en vía de dobre sentido de circulación como no resto da rúa.

Manuel Rivero:

Actualmente o tramo de rúa Manuel Rivero entre Enrique Vidal Abascal e Maruja Gutiérrez dispón de dobre sentido de circulación e carece dunha continuidade peonil que permita o tránsito con seguridade nesa zona. Proponse a mellora xeral limitando un único carril de circulación en dirección S-N (Enrique Vidal Abascal-Maruja Gutiérrez), e beirarrúas en ambas marxes.

Praza da Mariña-Rúa Melide:

Proponse converter a Rúa Melide nunha vía de sentido único en dirección descendente dende a Praza da Mariña ata a intersección coa Rúa Montefaro, diminuíndo o tráfico na Praza. Proponse ademais restrinxir o aparcamento na Praza creando un espazo máis agradable e seguro para os peóns.

Rúa Luís González Taboada (entre Monte Faro e Pintor Laxeiro)

Como pros posta para a fomento da mobilidade peonil no centro urbano garantindo a accesibilidade valorase a creación dunha plataforma única na rúa Luís González Taboada, dende a intersección coa Rúa Pintor Laxeiro ata a intersección coa Rúa Wencesalo Calvo Garra.

Proponse un único carril con sentido de circulación sur-norte (en dirección Rúa Antonia Ferrín Moreiras), mantendo o aparcamento na marxe dereita (sentido da marcha) e ampliando ambras beirarrúas.

- Longo Prazo:

Unha proposta moi demandada pola cidadanía de Lalín, en especial pola comunidade escolar e pais de alumnos é a creación dunha vía que conecte a Rúa da Banda de Música de Lalín coa Rolda Leste para evitar así os colapsos de tráfico que se dan nesta zona debido á agrupación de varios centros atractores.

Esta conexión xa se contempla no PXOM, mediante a execución dun paso inferior que conectase con Lalín de Arriba. Outra alternativa sería conectar directamente a rúa da Banda de Música de Lalín coa Rolda Leste mediante o uso, por exemplo, de carrís de deceleración e aceleración de tipo paralelo.

En calquera caso sería preciso realizar un adecuado estudo de alternativas en función das características do terreo, da topografía da zona ou a categoría do tráfico.

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDADE VIARIA
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Medio/ Longo Prazo
Custo	Sen determinar

5.4.3. ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN

➤ **Obxectivo e Xustificación**

Na mobilidade urbana interveñen numerosos modos de transporte, distintas actividades e distintos tipos de persoas en circulación que é preciso regular. Resulta preciso establecer normas, dereitos e obrigacións de cada un deles para evitar posibles conflitos e promover un correcto uso das vías, fomentando así a seguridade e reducindo os accidentes.

O Concello de Lalín carece dunha ordenanza específica de circulación no concello. O obxectivo é, por tanto, a redacción e aprobación dunha nova ordenanza reguladora que recolla todos os aspectos da circulación no municipio, introducindo os planteamentos propostos no marco desta Estratexia.

Un dos máis salientables aspectos a incorporar na Ordenanza é a regulación sobre vehículos de mobilidade persoal, de momento regulada mediante á instrución da DGT (16/V-124). Tamén se pretende incorporar a Definición de Zonas de Plataforma única e as súas características, as correspondentes a un viario de coexistencia.

➤ **Descrición da proposta**

Proponse a elaboración dunha ordenanza municipal reguladora da circulación para o municipio de Lalín.

O obxecto da devandita ordenanza será regular a circulación de vehículos e persoas a pé, compatibilizando a necesaria fluidez do tráfico rodado co uso peonil das rúas, en especial nas novas plataformas únicas, viarios de coexistencia no centro urbano.

Na reforma prevista do Regulamento Xeral de Circulación non aparece o termo coexistencia, con todo aparece o novo concepto de “plataforma única”, que se pode considerar nalgúns aspectos similar:

- Este termo aparecerá nas definicións da Disposición final primeira do anexo 1 da Lei Sobre Tráfico Circulación de Vehículos a Motor e Seguridade Vial do seguinte xeito: “Zonas de plataforma única de calzada e beirarrúa. Zona especialmente deseñada e acondicionada para favorecer o tránsito peonil, e na que os vehículos non poderán circular a velocidade superior a 20 km/h. Nela as persoas a pé gozan de prioridade de paso en calquera punto da calzada”.

Propóñense os seguintes puntos a ter en conta na futura Ordenanza:

A. Seguridade Vial

- Plan de Seguridade Vial; O Concello aprobará o seu propio plan de seguridade vial, potenciando a prevención e a educación vial.

B. Circulación xeral de vehículos

1) Vehículos a motor

Velocidade dos vehículos que circulen por núcleo urbano.

No viario municipal, os límites de velocidade aos que poderán circular os vehículos establécense en función da clasificación e características da vía, sen superar os límites máximos definidos.

2) Circulación de bicicletas

En relación ao tránsito de bicicletas, se propón incluír o seguinte:

- As persoas que se desprazan en bicicleta deberán cumprir coas normas de circulación adoptando as medidas necesarias para garantir a convivencia co resto de vehículos e camiñantes en condicións de seguridade vial.
- As bicicletas circularán pola calzada, por carriles específicos ou zonas habilitadas para tal fin.
- Prohíbese a circulación de bicicletas polas beirarrúas, rúas e zonas peonís. Cando o ciclista precise acceder a estas, deberá facelo actuando para todos os efectos como peón.
- Con carácter excepcional os nenos e nenas menores de 12 anos poderán circular en bicicletas polas beirarrúas, zonas peonís e rúas peonís que non fosen declaradas de especial protección sempre que circulen e transiten respectando a prioridade dos peóns e as condicións de seguridade viaria do resto de persoas en circulación.
- En beirarrúas-bici, o ciclista circulará a velocidade moderada e non poderá utilizar o resto da beirarrúa, que queda reservada para as persoas que se desprazan a pé. O peón non poderá transitar sobre a beirarrúa-bici, sen prexuízo da súa utilización por persoas con mobilidade reducida que se despracen en cadeiras de rodas motorizadas, salvo para atravesalas para acceder á banda de estacionamento, paradas de transporte público ou calzada.
- Ciclistas que transiten polas mesmas deberán facelo con precaución ante unha posible irrupción de peóns e, moi especialmente, nenos e nenas e de persoas con discapacidade. Deberán manter unha velocidade moderada e respectar a prioridade de paso dos peóns nos cruces sinalizados.
- Con obxecto de dar continuidade a un itinerario ciclista permitirase o paso por determinadas áreas estanciais ou outros espazos peonís polas zonas de paso que se habiliten para o efecto.

3) Circulación con vehículos de mobilidade persoal (VMP)

Son vehículos de mobilidade persoal (VMP) aqueles a os que a normativa estatal lles conceda a devandita condición. (esta normativa aínda é propositiva).

Os VMP, en función das súas diferentes características se clasifican nas tipoloxías A, B, C0, C1 e C2, segundo se indica no Anexo da citada Instrución 16/V-124.

ANEXO I

Características	A	B	C0	C1	C2
Velocidad máx.	20 km/h	30 km/h	45 km/h	45 km/h	45 km/h
Masa	≤ 25 kg	≤ 50 kg	≤ 300 kg	≤ 300 kg	≤ 300 kg
Capacidad máx. (pers.)	1	1	1	3	3
Ancho máx.	0,6 m	0,8 m	1,5 m	1,5 m	1,5 m
Radio giro máx.	1 m	2 m	2 m	2 m	2 m
Peligrosidad superficie frontal	1	3	3	3	3
Altura máx.	2,1 m	2,1 m	2,1 m	2,1 m	2,1 m
Longitud máx.	1 m	1,9 m	1,9 m	1,9 m	1,9 m
Timbre	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
Frenada	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
DUM (distribución urbana mercancías)	NO	NO	NO	NO	SÍ
Transporte viajeros mediante pago de un precio	NO	NO	NO	SÍ	NO

Los VMP se clasifican en función de la altura y de los ángulos peligrosos que puedan provocar daños a una persona en un atropello. Se definen como ángulos peligrosos aquellos inferiores a 110° orientados en sentido de avance del VMP, o verso el conductor o pasajeros.



4 niveles de peligrosidad:

- Altura frontal inferior a 0.5 m sin ángulos peligrosos
- Altura frontal superior a 0.5 m sin ángulos peligrosos
- Altura frontal inferior a 0.5 m con ángulos peligrosos
- Altura frontal superior a 0.5 m con ángulos peligrosos

Imaxe 173. Vehículos Mobilidade Persoal (Fonte: Instrucción 16/V-124 DXT)

- Con carácter xeneral prohíbese a circulación dos VMP por beirarrúas e demais espazos reservados con carácter exclusivo para o tránsito, estancia e esparcemento de viandantes.
- Os VMP dos tipos A, B e C poderán circular por ciclocalles, carriles bici protexidos e pistas bici sempre que a anchura do vehículo o permita en condicións de seguridade, e polas calzadas de rúas residenciais con velocidade sinalizada limitada a 20km/h.
- Polas beirarrúas-bici poderán circular os VMP dos tipos A e B. As persoas que se despracen mediante VMP e que transiten polas beirarrúas-bici deberán facelo con precaución ante unha posible irrupción de peóns e, moi especialmente, de nenos e de persoas con discapacidade.

Deberase manter unha velocidade moderada e respectar a prioridade de paso dos peóns nos cruces sinalizados.

- Os VMP dos tipos B e C, pola calzada de rúas de plataforma única, nas que existe unha coexistencia entre vehículos e transeúntes mediante o acondicionamento e sinalización correspondente, sendo a velocidade máxima na banda de circulación de 30 km/h. A prioridade nelas corresponde á poboación que se despraza a pé.
- Nos VMP do tipo C, pola calzada de rúas nas que a velocidade máxima de circulación sexa de 30 km/h e polas vías ciclistas acondicionadas da tipoloxía ciclo carril.
- Nos parques públicos, por aqueles itinerarios nos que esté permitida a circulación de bicicletas. No caso de tratarse de sendas compartidas con desprazamentos a pé limitarase a velocidade de circulación a 10 km/h, respectando en todo momento a prioridade do peón.

4) Circulación de vehículos pesados e mercancías perigosas

- A autoridade municipal poderá limitar tipo de vehículos comerciais ou industriais que transporten mercancías e o horario de circulación, sempre que o crea oportuno, así como determinar as vías afectadas pola mencionada limitación.

5) Circulación peonil

Proponse incluír o seguinte:

- As persoas con mobilidade reducida terán prioridade, en calquera caso, sobre o resto de persoas usuarias e aquelas que circulen con cadeiras de rodas ou triciclos ou outros vehículos de mobilidade urbana poderán facelo, ademais de polos lugares destinados ao resto, polas vías ciclistas da tipoloxía beirarrúa-bici, onde tamén disporán de prioridade.

Terán a consideración de peóns:

- As persoas que circulen en cadeira de rodas ou dispositivos análogos, motorizados ou non, e sexan titulares da tarxeta de estacionamento para persoas con mobilidade reducida, sempre e cando o fagan a velocidade nunca superior aos 10 km/h.
- As persoas que transiten a pé arrastrando unha bicicleta ou un vehículo de mobilidade urbana se consideran peóns a todos os efectos.

As persoas que se despracen con patíns e patinetes naqueles espazos compartidos coviandantes deberán acomodar a súa marcha á vía, evitando en todo momento causar molestias ou crear perigo. En ningún caso terán prioridade respecto dos peóns.

6) Zonas peonís, rúas residenciais, plataformas únicas

Preferencia peonil e sinalización

As beirarrúas e as rúas e zonas peonís son espazos preferentes para o tránsito e estancia peonil, quedando prohibidos con carácter xeral o acceso, circulación e estacionamento de vehículos.

Sen prexuízo do anterior, os vehículos que con carácter excepcional teñan sido autorizados para transitar por tales espazos deberán facelo utilizando os pasos establecidos a tal efecto ou sinalados expresamente na autorización, acomodando a súa marcha á das persoas que camiñan e evitando en todo momento causar molestias ou crear perigo.

Salvo o expresamente autorizado nas Ordenanzas Municipais, prohibese igualmente a ubicación en tales espazos de calquer obxecto que obstaculice o tránsito peonil, especialmente cando poida afectar ao desprazamento de persoas con mobilidade reducida, e en particular a colocación de tales obxectos sobre pavimentos podotáctiles ou outros recollidos na normativa vixente sobre accesibilidade.

As zonas peonís serán delimitadas mediante a sinalización correspondente, sen perxuízo de poder utilizar outros elementos electrónicos ou físicos que controlen a entrada e circulación de vehículos na mesma.

Zonas de plataforma única

Zonas de plataforma única de calzada e beirarrúa. Zona especialmente deseñada e acondicionada para favorecer o tránsito peonil, e no que os vehículos non poderán circular a velocidade superior a 20 km/h. Nela o peón goza de prioridade de paso en calquera punto da calzada.

Nestas rúas os vehículos non poderán estacionarse máis que nos lugares indicados por sinais ou por marcas viais. Dado que as persoas a pé terán prioridade en toda a rúa, non será necesario implantar pasos peonís formais.

Zonas 30

As zonas 30 son ámbitos especialmente acondicionados e sinalizados nas que a velocidade máxima na banda de circulación é de 30 km/h.

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Policía Local
Horizonte implantación	Curto Prazo
Custo	3.000 €

5.4.4. ORDENACIÓN DOS ACCESOS A CENTROS EDUCATIVOS

➤ **Obxectivo e Xustificación**

O uso indiscriminado do coche para os desprazamentos nos horarios de entrada e saída dos centros educativos é un dos principais problemas detectados.

A acumulación de vehículos mal aparcados ou en dobre fila, que están a deixar ou esperando aos nenos na mesma porta dos colexios, sumado aos autobuses que tamén trasladan aos estudantes, provoca interrupcións na circulación normal das rúas adxacentes aos centros educativos, e situacións de perigo para os propios escolares. A toda esta acumulación de vehículos hai que sumar a aglomeración dos propios estudantes que entran e saen en zonas onde en moitas ocasións as beirarrúas non dispoñen do ancho suficiente creándose situacións pouco desexables para todos, administración, centros educativos, pais e alumnos.

O obxectivo destas accións será o de reducir os desprazamentos escolares en vehículo privado a través do deseño das rúas e a ordenación viaria das mesmas, en busca dunha mobilidade escolar máis racional, eficiente e segura para todos.

➤ **Descrición da proposta**

As medidas que se propoñen serán de aplicación nas contornas dos centros educativos, e o desenvolvemento de anteproxectos e proxectos posteriores deberán definir as medidas concretas a realizar para cada un dos centros educativos.

Deseño de rúas

As medidas a desenvolver no deseño do viario urbano irán encamiñadas a facilitar os desprazamentos seguros a pé, en bicicleta, en autobús público urbano e rutas escolares, e tamén a dificultar de maneira segura e racional os desprazamentos escolares en vehículo privado. Será obxecto dun Estudo específico o desenvolvemento e definición das accións para implantar de maneira particular para cada centro educativo e a súa contorna.

Deberase analizar o estado e necesidade de mellora de polo menos os seguintes aspectos:

- Limitación de velocidade nas rúas con accesos escolares a 20 km/h.
- Comprobación da existencia e mantemento de badéns e outros dispositivos instalados para reducir a velocidade dos vehículos, ou proposta da súa instalación se non os houbese.
- Beirarrúas con ancho suficiente para a garantir a seguridade nas horas de máximas aglomeracións e evitar a circulación de peóns pola calzada.
- Comprobación da existencia dos valos protectores de peóns e a súa conservación para asegurar o cruzamento de calzada polo lugar adecuado e evitar invasións de calzada por parte de viandantes.
- Adecuación de cruces de rúa mediante, pasos de peóns correctamente sinalizados e iluminados con refuxios peonís se fose oportuno, semáforos con prioridade peonil en horarios de entrada e saída escolar, pasos elevados de peóns se procede, etc.

- Trazado da rúa adecuado á velocidade máxima permitida. Trazado de rúas en zig- zag alternando as prazas de aparcadoiro ao carón e outro da calzada, ou mediante obstáculos laterais alternados, ben engadindo elementos de xardinería ás beirarrúas ou alargándoas e estreitándoas a ambos os dous lados do carril.
- Habilitar lugares axeitados e seguros onde os autobuses poidan recoller e deixar aos estudantes. A localización da parada definírase de maneira que as condicións de seguridade en canto ao acceso resulten as máis idóneas, estableceranse as sinalizacións e medidas necesarias.
- Estas zonas de parada poderán establecerse como de non estacionamento salvo para vehículos autorizados ao longo de todo o día e non só en horario de saída e entrada.

Proposta de camiños escolares seguros

Os proxectos de camiños escolares son un proxecto educativo que resume moi ben o que se pretende acadar dende o ámbito da mobilidade: un espazo máis seguro e saudable, en definitiva un espazo máis habitable. Estes proxectos sitúan as necesidades de mobilidade dos nenos no centro da acción pública e do interese social, co fin de crear unhas condicións adecuadas para os seus desprazamentos cotiáns. Para facer que o modo de ir a escola, sexa a máis sostible das formas de moverse, habería que apuntar cara a formas de transporte que fosen o menos contaminantes posibles.

O proxecto de camiño escolar constrúese en compañía, é un proxecto de participación comunitaria, non o pode trazar unha entidade ou un colectivo de forma illada. Por iso, é recomendable que o grupo dinamizador do proxecto integre a distintos axentes e entidades.

Proponse a execución de camiños escolares seguros aos distintos centros escolares que se atopan no núcleo de Lalín, para o que será necesario expor medidas de diferente calado que poderán derivar en:

- Formulación dunha rede de itinerarios peonís para o acceso ao centro educativo
- Solucións técnicas para favorecer desprazamentos seguros e evitar conflitos entre os distintos usuarios.
- Deseño de solucións para as zonas de entrada aos centros escolares.
- Propostas en torno ao papel do transporte público e do transporte escolar no acceso aos centros educativos.
- Solucións de xestión do tráfico para reducir a velocidade, a contaminación e o número de vehículos nestes itinerarios e na contorna destes equipamentos.
- Fórmulas diversas de información, concienciación e educación para transvasar usuarios dos modos motorizados ao non motorizados.

As intervencións físicas no espazo público, no caso de ser necesarias, deben tamén contribuír a un deseño sustentable e práctico, que permita solucións rápidas e economicamente viables para que o Camiño Escolar sexa unha realidade inmediata. Así, recoméndase que as intervencións físicas, sigan a seguinte orde:

- Sinalización, mobiliario e pintura.
- Xestión do tráfico.
- Acougado do tráfico.
- Intervencións urbanas.

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	ORDENACIÓN DOS ACCESOS A CENTROS EDUCATIVOS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Policía municipal, Comunidade escolar, Asociacións de comerciantes
Horizonte implantación	Medio - Longo
Custo	80.000 €



Imaxe 174. Puntos de recarga (Fonte: Elaboración Propia)

5.4.5. NOVA ORDENANZA MUNICIPAL DE CARGA E DESCARGA

➤ Obxectivo e Xustificación

O Concello ten a potestade de limitar o peso e dimensións ou outras características técnicas dos vehículos para circular e/ou estacionar en determinadas vías da vila.

O concello de Lalín carece dunha Ordenanza Municipal relativa á carga e descarga e tráfico de mercadorías polo casco urbano de Lalín, polo que deberá plantexarse a execución dunha nova ordenanza adaptada ás novas condicións do tráfico.

➤ Descrición da proposta

Teranse en conta as seguintes normas xerais, segundo as disposicións reguladoras contidas na Lei sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor e Seguridade Viario e as súas normas de desenvolvemento e demais normativa específica aplicable:

- Definirase un horario concreto para as zonas de carga e descarga situadas no núcleo urbano.
- As zonas da vía pública reservadas para carga e descarga teñen o carácter de utilización colectiva, e en ningún caso poderán ser utilizadas con carácter exclusivo ou por tempo superior a 15 minutos.
- O vehículo comercial que realice operacións de carga e descarga estacionarase nas zonas reservadas expresamente para este tipo de actividades, regulamentariamente sinalizadas e nos horarios que nelas figuren. De non existir estas zonas nunha distancia de cen metros por diante ou detrás da mesma, estas actividades realizaranse situando o vehículo xunto ao bordo da beirarrúa ou estacionamentos públicos en superficie, sempre que non se produza perturbación na circulación.
- En ningún caso as zonas reservadas para carga e descarga poderán ser utilizadas por turismos, motocicletas e ciclomotores durante o período reservado para a carga e descarga, salvo cando se trate do exercicio dos dereitos de accesibilidade por persoas de mobilidade reducida permanente.
- En canto ao peso e medida dos vehículos de transporte que realicen operacións de carga e descarga, axustásense ao disposto pola lexislación vixente.
- As mercadorías cargaranse e descargarán polo lado do vehículo máis próximo ao bordo da beirarrúa utilizando os medios necesarios para axilizar a operación, sen dificultar a circulación de vehículos ou de persoas.
- A carga e descarga efectuarase co motor do vehículo apagado e co máximo coidado, procurando evitar ruídos ou calquera outra molestia aos veciños, a transeúntes ou a outras persoas que poidan facer uso da vía. En todo caso, respectaranse os límites establecidos no referente a ruídos, vibracións e outras formas de contaminación atmosférica, nas normas sobre protección do medio ambiente correspondentes.
- As operacións de carga e descarga efectuaranse polo persoal suficiente e utilizando os medios necesarios para axilizar e conseguir a máxima celeridade das mesmas, tanto cando se realicen nun lugar da vía pública especialmente reservado para estas actividades como cando se realicen fose dos lugares destinados ao estacionamento.

- A carga e descarga nunca poderá efectuarse nos lugares nos que, con carácter xeral, estea prohibida a parada, salvo que estea expresamente autorizado.
 - As mercadorías e demais materiais que sexan obxecto de carga e descarga non se deixarán sobre a calzada ou a beirarrúa, debéndose trasladar directamente do vehículo ao inmovible ou viceversa.
 - As zonas de carga e descargan serán sinalizadas con sinalización vertical e horizontal
 - Restrinxirase o paso de vehículos de máis de 10 Toneladas, que precisarán dunha autorización especial, así coma vehículos que transporten mercadorías perigosas
- Este tipo de vehículos poderán descargar exclusivamente:
- o No interior de locais comerciais e industriais, sempre que reúnan as condicións axeitadas e utilizando traxectos previamente autorizados.
 - o Naqueles casos específicos nos que non se poidan acoller ao anterior, necesitarán dunha autorización especial.

Polo tanto se incluírían os dous puntos seguintes, complementando ao actual contido da Ordenanza:

1. A Alcaldía poderá dictar disposicións que versen sobre as seguintes materias:
 - a) Sinalización e delimitación das zonas reservadas de carga e descarga
 - b) Delimitación de peso e dimensións ou outras características técnicas dos vehículos para circular e estacionar en determinadas vías da cidade.
 - c) Horario permitido para realizar as operacións de carga e descarga, en relación coa problemática propia nas diferentes vías e barrios da vila.
 - d) Tempo de permanencia máximo nas zonas destinadas especificamente á carga e descarga de mercadorías.
 - e) Servizos especiais para realizar operacións de carga e descarga, con expresión de días, horas e lugares.
- f) Autorizacións especiais para:
 - i. Camións de máis de 10 Toneladas
 - ii. Vehículos que transporten mercadorías perigosas
 - iii. Outros
2. Os camións de transporte de 10 Toneladas ou máis poderán descargar exclusivamente:
 - a) No interior de locais comerciais e industriais, sempre que reúnan as condicións axeitadas e utilizando traxectos previamente autorizados.
 - b) Naqueles casos específicos nos que non se poidan acoller ao anterior, necesitarán unha autorización especial.

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	NOVA ORDENANZA MUNICIPAL DE CARGA E DESCARGA
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Comercio e Mercado, Policía.
Horizonte implantación	Curto
Custo	3.000 €

5.4.6. CONTROL DO ESTACIONAMENTO NA ZONA DE C/D

➤ **Obxectivo e Xustificación**

As operacións de carga e descarga deberán estar equilibradas co resto de actividades da vila. Unha sinalización inadecuada das mesmas ou un baixo control dificulta a súa localización e incita a un uso irregular das mesmas por parte dos particulares.

O aparcadoiro indebido dá lugar a un incremento dos niveis de saturación e unha diminución da velocidade, afectando a vehículos e peóns e á calidade do espazo urbano. As actuacións de control recorrente e específico das zonas de carga e descarga en calquera das súas formas, levan aparelladas un maior grao de control no cumprimento do regulamento e un maior respecto polo bo uso das prazas reservadas ao transporte de mercadorías.

➤ **Descrición da proposta**

Entre os métodos existentes para reducir o aparcadoiro indebido nas zonas destinadas a carga e descarga, óptase polos seguintes:

- Mellora da sinalización existente das zonas de carga e descarga para facelas máis visibles.
- Modificar a ordenanza reguladora onde quede especificado o horario dos espazos reservados a carga e descarga, xa que dunhas zonas a outras este varía.
- Actuacións de control recorrente das zonas de carga e descarga, mediante axentes de mobilidade, axentes de policía, cámaras de vixilancia, vehículos de denuncia automatizada, servizo de inmovilización e retirada de vehículos, etc.
- Campañas de concienciación de cidadáns e transportistas mediante a difusión nos medios de comunicación, da web do concello, etc. da normativa reguladora, do impacto negativo que xera e das sancións asociadas.

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	CONTROL DO ESTACIONAMENTO NA ZONA DE C/D
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Comercio e Mercado, Policía.
Horizonte implantación	Curto Prazo
Custo	10.000 €

5.5. MEDIDAS DE SEGURIDADE VIARIA

5.5.1. PLAN DE SEGURIDADE VIARIA

➤ **Obxectivo e Xustificación**

A Seguridade Viaria constitúe un aspecto de gran importancia para facer de Lalín unha cidade máis segura, desde o punto de vista da mobilidade sostible, unha mellor predisposición para o cambio modal cara a alternativas de transporte máis sostibles así como unha mellora da calidade do espazo urbano, en definitiva, da calidade de vida dos habitantes do Concello.

A Dirección Xeral de Tráfico (DXT) ten elaborada a Estratexia de Seguridade Viaria 2011-2020 onde concede unha especial relevancia a todo o relativo á seguridade viaria no ámbito urbano.

Nela promóvense as actuacións das administracións públicas con competencia neste tema. Desta maneira pretende ser o marco de actuación co que se coordinen as diferentes iniciativas dos diferentes axentes en relación á mobilidade. De forma adicional incorpora as novas tendencias en canto a mobilidade sustentable incorporando no seu seo a diferente problemática respecto diso.

As prioridades establecidas nesta estratexia son:

- Protexer aos usuarios máis vulnerables.
- Potenciar unha mobilidade segura na zona urbana.
- Mellorar a seguridade nas estradas convencionais.
- Mellorar a seguridade nos desprazamentos relacionados co traballo.
- Mellorar os comportamentos en relación ao alcol e velocidade na conducción.

É importante subliñar, que as prioridades no momento actual están cambiando, e van cobrando protagonismo outras formas de mobilidade como por exemplo os patinetes eléctricos.

Tal e como se analizou na fase de Diagnóstico, existen no concello de Lalín determinados puntos que constitúen un maior foco de sinistros no núcleo urbano e que se corresponden en xeral co conxunto formado polas vías: Avenidas Xosé Cuiña, Madrid e Montserrat, Rúas Areal e da Ponte xunto coa intersección da Praza dos Cabalos, Praza da Mariña-Rúa Penatoares ou Nuno Eanes de Cercio.

Polo tanto, en base aos datos dispoñibles, aínda que non se considera que haxa un grave problema de seguridade, é preciso reducir a accidentalidade e potenciar outros modos de mobilidade que van introducir novos hábitos de desprazamentos na cidade.

Por iso propónse a realización do programa de Seguridade Viaria cuxo obxectivo principal é reducir a accidentalidade, aumentando a seguridade viaria en todo o municipio e para todos os modos de transporte.

Así, para lograr o OBXECTIVO de reducir a accidentalidade e de, tal e como define a estratexia da DXT 2011- 2020, conseguir unha mobilidade máis segura dos colectivos máis vulnerables, expónse a posta en marcha dun Plan de Seguridade Viaria.

➤ Descrición

A actuación consiste na redacción dun Plan de Seguridade Viaria que siga as directrices da Estratexia de Seguridade Viaria 2011-2020 da DXT. Para iso, a DXT conta con plans tipo de seguridade viaria urbano que serven como guía de apoio á actuación local

O Plan Tipo, por unha banda, facilita recursos e instrumentos aos responsables da xestión municipal en materia de mobilidade, de maneira que lles permita avanzar na planificación da seguridade viaria urbana.

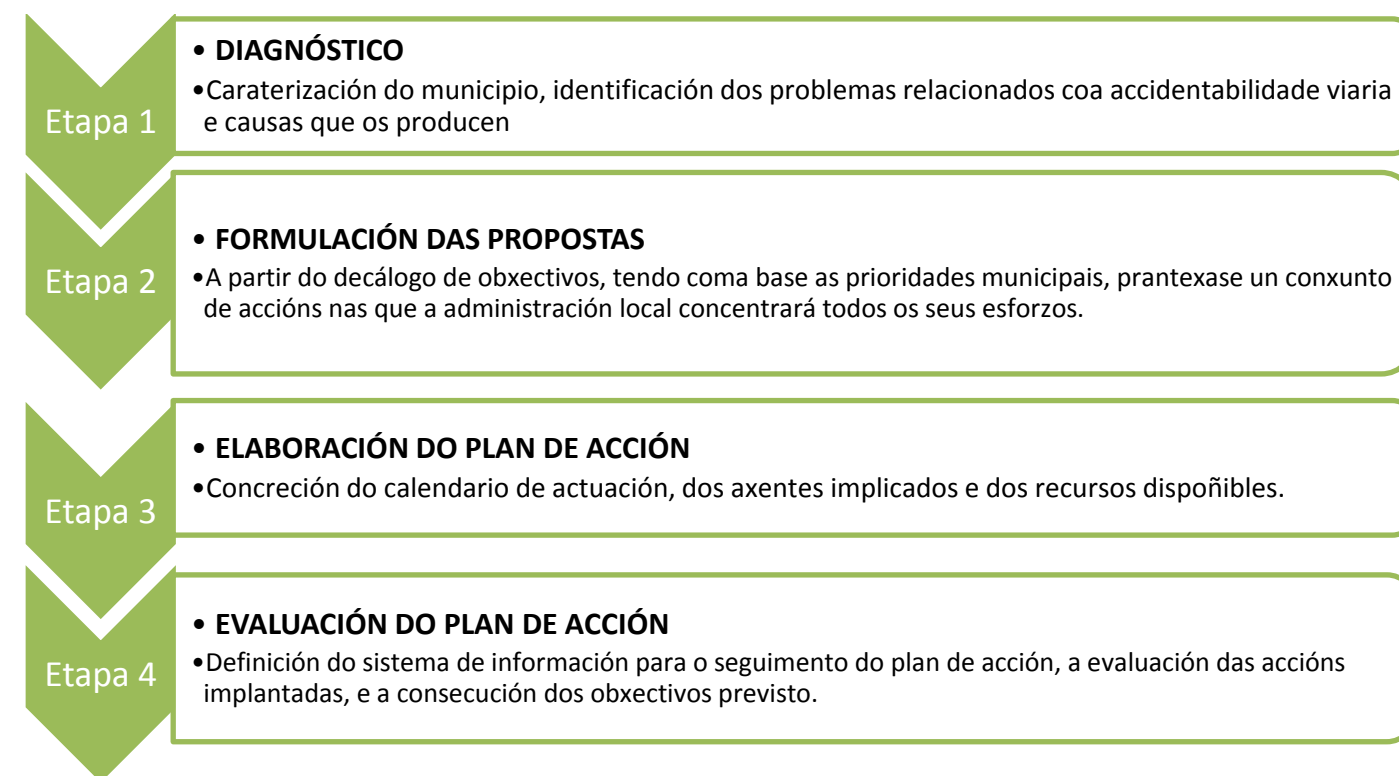
Doutra banda, define obxectivos comúns e establece e acorda procedementos e metodoloxías que permitan analizar os problemas de seguridade viaria que afectan a un determinado municipio, permitindo comparar a situación local coa doutros municipios, podendo así establecer medidas e actuacións homoxéneas.

O plan debe centrarse en mellorar a seguridade de todos os modos de transporte, tendo en conta que coas medidas implantadas neste documento espérase un aumento da mobilidade ciclista, peonil e en transporte público.

Así mesmo, proponse establecer o programa cos seguintes obxectivos:

- Reducir a accidentalidade na rede de camiñantes, ciclistas, persoas viaxando en transporte público e vehículo privado.
- Mellora de metodoloxía de recollida e sistematización de datos de accidentes.
- Identificación-diagnóstico dos puntos conflitivos na rede.
- Adaptación do deseño das redes viarias urbanas a viarios de baixo perigo con velocidades máximas de 50/30/20 km/hora segundo a súa funcionalidade, e incorporación de redes peonís e ciclistas.
- Mellora do deseño de interseccións e puntos conflitivos nas redes peonís e ciclistas.
- Mellora da visibilidade en cruces e glorietas.
- Desenvolvemento de plans específicos de vixilancia e control sobre o tráfico e persoas que se desprazan nos modos non motorizados.
- Promoción da educación e formación viaria a distintos grupos da poboación (nenos, novos, automobilistas, ciclistas, persoas de terceira idade, etc.) seguindo as experiencias postas xa en marcha noutros municipios e cidades, onde a policía local colabora cos centros educativos e sociais en programas de concienciación e formación.
- Promoción dos modos de transporte menos perigosos (viandantes e ciclistas) ou os motorizados de baixo risco (transporte colectivo).
- Realizar campañas informativas e de concienciación e prevención de accidentes.
- Incorporación de vehículos adaptados ás normativas europeas (NCAP) de deseño de protección de transeúntes e outras persoas vulnerables ás frota municipais.
- Mellora da seguridade no acceso ás paradas de autobús.

A metodoloxía a seguir para a realización do plan pódese ver na seguinte figura:



➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDADE VIARIA
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello Policía Local Planificación e Mobilidade Urbana
Horizonte implantación	Medio Prazo
Custo	5.000 €

5.6. MEDIDAS DE CARÁCTER MEDIOAMBIENTAL

5.6.1. POTENCIAR OS VEHÍCULOS DE BAIXAS EMISIÓNS OU ELÉCTRICOS

➤ Obxectivo e Xustificación

O obxectivo principal desta proposta é fomentar o uso de vehículos que emitan menos emisións e consuman menos enerxía.

A Comisión Europea xunto co Parlamento Europeo creou un programa de medidas regulamentarias na que se establecen os requisitos técnicos en canto a emisións para a homologación dos vehículos a motor.

As diferentes normas europeas sobre emisións regulan os límites aceptables para as emisións de gases de combustión dos vehículos novos vendidos nos Estados Membros da Unión Europea. Estas normas defínense nunha serie de directivas da Unión Europea.

Actualmente a norma vixente é a Euro 6 (setembro de 2014), que neste caso reduce, con respecto á Euro 5, as emisións de óxido de nitróxeno das motorizacións diésel, de 180 mg/km a 80 mg/km (máis prexudicial para a saúde das persoas), mentres que as partículas en suspensión manteñen o mesmo límite. Nos propulsores de gasolina, pola súa banda, non cambia o límite de 60 mg/km de NOX nin tampouco o de partículas en suspensión, fixado en 5 mg/km.

Anunciáronse medidas drásticas para reducir as emisións de contaminantes para o ano 2030. Para garantir o cumprimento desta nova normativa, a Comisión intensificará os controis de coches e furgonetas, aumentará os incentivos para a fabricación de coches híbridos e eléctricos.

Nos últimos anos, e ante a actual problemática da contaminación nas cidades, estanse a implantar **zonas de 0 emisións**, correspondentes coas áreas centrais das cidades nas que se establecen unha serie de restriccións que limitan o acceso a vehículos motorizados.

Preténdese que tan só residentes, persoas con mobilidade reducida, vehículos de servizo e transporte público así como os automóbiles cero emisións poidan acceder á améndoa central. Desta forma preténdese desconxestionar o tráfico urbano e mellorar as condicións ambientais das cidades o que repercute directamente na mellora calidade de vida dos cidadáns.

Plo tanto, o obxectivo concreto é facilitar a chegada da nova tecnoloxía eléctrica a Lalín e, por tanto, contribuír á redución de emisións debidas ao sector do transporte impulsando uso de vehículos de baixas emisións ou eléctricos.

➤ Descrición da proposta

Con esta medida preténdese fomentar o uso de tecnoloxías máis limpas, impulsando o uso de vehículos eléctricos, reducindo as emisións contaminadas debidas ao sector transporte.

A promoción desde o Concello dos vehículos limpos pode actuarse nas seguintes liñas:

- Vantaxes urbanas para os usuarios de vehículos eléctricos: circulación preferente nas vías públicas, diminución do imposto de circulación, reserva de prazas en áreas específicas de gran demanda de aparcadoiro.
- Accións de comunicación e de mercadotecnia estratéxica.

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	POTENCIAR OS VEHÍCULOS DE BAIXAS EMISIÓNS OU ELÉCTRICOS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto-Medio
Custo	10.000 €

5.6.2. PUNTOS DE RECARGA ELÉCTRICOS

➤ Obxectivo e Xustificación

Na liña coa medida anterior e tendo en conta que progresivamente o parque de vehículos irase transformando con vehículos con outro tipo de tecnoloxía, é necesario contar con puntos de recarga eléctrica ao longo da cidade que permita a reposición dos vehículos. O obxectivo concreto é facilitar a chegada da nova tecnoloxía eléctrica a Lalín e, por tanto, contribuír á redución de emisións do parque móbil.

➤ Descrición da proposta

Propónse a instalación de dous puntos de recarga eléctricos en Lalín. A localización dun deles debería de ser na contorna do **Concello** de modo que sirva como nodo para a recarga dos vehículos municipais. Tamén sería interesante contar con puntos de recarga nos aparcadoiros públicos do municipio, polo que o outro punto se situaría no **Parking Aldea Grande** ao tratarse dun punto estratéxico e central para todo o casco urbano.

En función da marcha deste primeiros puntos prantexaríase a instalación de puntos adicionais cuxa localización se pretendería que tamén fose estratéxica ben en lugares de gran atracción como a **Estación de autobuses** ou o **Polígono Industrial Lalín 2000**.

Propónse que sexa un punto de recarga rápida de maneira que en aproximadamente 15 minutos pódase recargar por completo a batería.



Imaxe 175. Puntos de recarga (Fonte: Elaboración Propia)

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	APARCADOIROS DELIMITADOS NA ZONA DO AUDITORIO
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto - Medio
Custo	22.000 €

5.6.3. NOVA FROTA DE VEHÍCULOS PÚBLICOS

➤ Obxectivo e Xustificación

Para a mellora da calidade ambiental sería necesario que progresivamente se renove a actual frota de vehículos municipais por outros que se baseen en enerxías máis limpas, principalmente o vehículo eléctrico, co obxecto de reducir as emisións contaminantes.

➤ Descrición da proposta

Con esta medida preténdese que o concello de Lalín promova a adquisición e progresiva substitución de vehículos nas súas frotas por outros de motorización eléctrica e/ou enerxéticamente eficientes.

Para iso recollerá consideracións ambientais en todos os pregos de cláusulas administrativas particulares, pregos de condicións técnicas ou documentos descritivos que regulen a compra, o renting, leasing, ou calquera outra modalidade de adquisición de vehículos de transporte para a súa frota municipal e para calquera outros contratos do sector público que licite e durante o seu desenvolvemento leve implícito o uso de vehículos a motor.

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	NOVA FROTA DE VEHÍCULOS PÚBLICOS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Longo Prazo
Custo	125.000 €

5.7. MEDIDAS DE OUTRAS ACTIVIDADES DE MOBILIDADE

5.7.1. PROMOCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE MÁIS SOSTIBLES

➤ Obxectivo e Xustificación

Ao mesmo tempo que se concretan e póñense en marchas as diferentes medidas expostas no presente PMUS, será necesario facer chegar á poboación os principais aspectos recolleitos no devandito documento. Unha adecuada promoción das actuacións propostas permitirá unha maior aceptación por parte da poboación das pautas expostas en materia de sustentable.

➤ Descrición da Proposta

Para a consecución destes obxectivos concello deberá levar a cabo unha serie de actuacións:

- Actividades lúdicas e educacionais nos espazos pechados ao tráfico e/ou nas escolas:
- Proporcionar información sobre os transportes públicos existentes no concello, tempos estimados de desprazamento, tarifas, paradas, etc.
- Realizar actividades de formación e educación en materia de mobilidade. Estas actuacións estarán especialmente dirixidas cara a poboación escolar, asociacións de veciños e trabadores que diariamente se vexan na obriga de realizar desprazamentos por motivos laborables.
- Recollida de suxestións dos cidadáns sobre medidas que promovan unha sustentabilidade, sempre tendo en conta o fomento do transporte público colectivo e non motorizado, trasladándoas ás persoas responsables.
- Establecemento dun plan de comunicación que faga chegar co maior alcance posible os contidos e actuacións de sustentabilidade dirixidos á poboación en xeneral.

➤ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	PROMOCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE MÁIS SUSTENTABLES
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto-Medio-Longo Prazo
Custo	7500 €

5.7.2. ADHESIÓN Á ASOCIACIÓN CIDADES QUE CAMIÑAN

➤ Obxectivo e Xustificación

A Rede de Cidades que Camiñan é unha asociación internacional sen ánimo de lucro, aberta a concellos e outras administracións públicas que queren avanzar cara a novos modelos de cidade onde os viandantes son máximos protagonistas da mobilidade urbana e do espazo público.

A integración na Rede implica un compromiso coa mellora da calidade e o atractivo do espazo público como lugar para camiñar e estar, abordando para iso proxectos dirixidos ao fomento da mobilidade sustentable, a accesibilidade universal, a seguridade viaria, a calidade ambiental, a autonomía infantil, o verde urbano e a concienciación cidadá.

A creación desta Rede de Cidades ten por obxecto principal contribuír á tarefa de facer mellores cidades para camiñar mediante unha alianza entre municipios que comparten este anhelo e que traballan para iso impulsando políticas e accións que así o demostran. Con esta alianza preténdese:

- Respaldar, apoiar e asesorar ás cidades asociadas na súa tarefa de aplicar e divulgar os principios da rede.
- Contribuír á difusión didáctica das súas accións, creando un altavoz a nivel estatal e incluso internacional.
- Establecer sinerxías e intercambiar ferramentas de traballo con outros colectivos e entidades con principios e obxectivos afíns.
- Fomentar o aprendizaxe e o traballo colaborativo entre cidades da Rede para idear e executar accións ligadas aos seus Principios
- Informar sobre eventos, convocatorias e noticias de interese relacionadas coa mobilidade e urbanismo sostibles
- Acceder á procesos de participación cidadá nos que se toman decisións sobre normativa a nivel autonómico e estatal.

➤ Descrición da Proposta

Para sumarse á Rede de Cidades que Camiñan, el proceso é moi sinxelo: contacta a través da súa páxina oficial e enviar os documentos de adhesión que se indican a continuación:

- Carta Internacional do Camiñar firmada pola persoa representante da administración interesada.
- Certificado acreditativo da resolución ou acordo do órgano de goberno no que se ratifique a Carta Internacional do Camiñar e se aproben os seguintes puntos:
 - A integración do municipio na Asociación Rede de Cidades que Camiñan.
 - A designación da persoa elixida para asumir o contacto principal coa Rede.
 - O gasto da cota de adhesión, fixada segundo o número de habitantes.



- O compromiso de pago da cota anual (similar á de adhesión) mentres a cidade pertenza á Asociación.

- O compromiso de traballar para facer cumprir os principios estratéxicos da Carta Internacional del Camiñar e que se resumen a continuación:

Incrementar a mobilidade integral.

Deseñar e xestionar espazos e lugares para as persoas.

Mellorar as redes peonís e a súa integración.

Elaborar plans urbanísticos que favorezan a comunicación a pé.

Reducir o perigo de atropelos.

Mellorar a seguridade peonil.

Aumentar o apoio das institucións.

Desenvolver unha cultura de camiñar.

➤ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	ADHESIÓN Á ASOCIACIÓN CIDADES QUE CAMIÑAN
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Asociación
Horizonte implantación	Curto Prazo
Custo	600 € (cota de adhesión para municipios de entre 10000-50000 habitantes)

6. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN											
LIÑAS ESTRATÉXICAS E MEDIDAS	CUSTO	CURTO PLAZO		MEDIO PRAZO	LONGO PRAZO						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
MEDIDAS DE FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS EN MODOS NON MOTORIZADOS	7 590 962 €	2 141 083 €	1 899 004 €	2 130 075 €	397 900 €	197 900 €	175 000 €	175 000 €	175 000 €	150 000 €	150 000 €
Plan de accesibilidade municipal (Redacción do Plan + Execución das obras)	50 000 €	15 000 €	5 000 €	4 200 €	12 900 €	12 900 €					
Sendas peonís verdes e seguras	403 650 €	171 521 €	132 129 €	100 000 €							
Rehabilitación en Lalín de Arriba	281 250 €	281 250 €									
Humanización en Wenceslao Calvo Garra	223 312 €	223 312 €									
Urbanización e humanización parcial da Avenida Xosé Cuiña	700 000 €		450 000 €	125 000 €	125 000 €						
Urbanización do tramo da Rolda Leste entre a rotonda de Rodeiro e a rúa Garda Civil	210 000 €			210 000 €							
Urbanización dos tramos restantes da Ronda Leste e do entorno do novo centro de saúde.	155 000 €		77 500 €	77 500 €							
Mellora da mobilidade e seguridade viaria na contorna do Auditorio ,do Instituto Ramón Mª Aller e do CEP Sagrado Corazón	317 000 €			317 000 €							
Urbanización da Rúa X	150 000 €			150 000 €							
Plataformas peonís e de accesibilidade Rúas Principal e Xoaquín Loriga	450 000 €	450 000 €									
Actuacións na contorna do antigo Manuel Rivero	1 100 000 €	750 000 €	350 000 €								
Cinto Verde	718 750 €		359 375 €	359 375 €							
Ordenación e ampliación do espazo urbano para peóns	1 300 000 €	250 000 €	525 000 €	525 000 €							
Deseño de rúas e espazos peatonais	1 512 000 €			262 000 €	250 000 €	175 000 €	175 000 €	175 000 €	175 000 €	150 000 €	150 000 €
Proposta novo tramo itinerario ciclista	20 000 €				10 000 €	10 000 €					
MEDIDAS DE MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO	35 500 €	3 000 €	11 500 €	21 000 €							
Implantación dun servizo de taxi-rural	3 000 €	3 000 €									
Mellora so servizo de transporte público actual	12 000 €			12 000 €							
Ruta circular polígonos-centros comerciais-centro urbano	2 500 €		2 500 €								
Mellora do sistema de información	18 000 €		9 000 €	9 000 €							
MEDIDAS DE MELLORA DA XESTIÓN DOS APARCAMENTOS	181 000 €	65 000 €	70 000 €	46 000 €							
Mellora da xestión da zona AZUL	65 000 €	30 000 €	35 000 €								
Mellora da xestión do aparcamento do Campo da Feira	25 000 €	12 500 €	12 500 €								
Aparcamentos de proximidade	46 000 €			46 000 €							
Mellora da sinalización dos itinerarios de acceso aos aparcamentos existentes.	45 000 €	22 500 €	22 500 €								
MEDIDAS DE DESCONXESTIÓN VIARIA, DISTRIBUCIÓN E CONTROL DE ACCESOS	171 000 €	8 000 €	28 000 €	50 000 €	40 000 €	35 000 €	10 000 €				
Temperado do tráfico	75 000 €		20 000 €	20 000 €	15 000 €	10 000 €	10 000 €				
Plan de tráfico	Sen determinar										
Ordenanza municipal de circulación	3 000 €		3 000 €								
Ordenación dos accesos a centros educativos	80 000 €			30 000 €	25 000 €	25 000 €					
Nova ordenanza municipal de carga e descarga	3 000 €	3 000 €									
Control do estacionamento na zona de carga e descarga	10 000 €	5 000 €	5 000 €								
MEDIDAS DE SEGURIDADE VIARIA	5 000 €			5 000 €							
Plan de seguridade viaria	5 000 €			5 000 €							

LIÑAS ESTRATÉXICAS E MEDIDAS	CUSTO	CURTO PLAZO		MEDIO PRAZO	LONGO PRAZO						
		2019	2020		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
MEDIDAS DE CARÁCTER MEDIOAMBIENTAL	157 000 €	10 000 €	15 000 €			25 000 €	25 000 €	25 000 €	25 000 €	0 €	
Potenciar os vehículos de baixas emisións ou eléctricos	10 000 €	10 000 €									
Instalación de puntos de recarga eléctricos	22 000 €		15 000 €	7 000 €							
Nova frota de vehículos públicos	125 000 €				25 000 €	25 000 €	25 000 €	25 000 €	25 000 €		
MEDIDAS DE OUTRAS ACTIVIDADES DE MOBILIDADE	8 100 €		2 100 €	1 500 €	1 500 €	1 500 €	1 500 €				
Promoción de modos de transporte máis sostibles	7 500 €		1 500 €	1 500 €	1 500 €	1 500 €	1 500 €				
Adhesión a asociación cidades que camiñan	600 €		600 €								

7. SEGUIMIENTO DA MOBILIDADE SUSTENTABLE

Para o seguimento e avaliación das actuacións propostas de mobilidade sustentable inclúense unha serie de indicadores que permitan comparar a situación actual, antes da execución das medidas, coa situación prevista, despois da execución das mesmas.

Con estes datos, a Deputación de Pontevedra poderá constituír un Observatorio de Mobilidade da provincia. Os indicadores permitirán realizar un seguimento a medio e longo prazo e ao menos realizar unha valoración de todos os aspectos dende o punto de vista ambiental, funcional e social económico.

DISTRIBUCIÓN MODAL DO TRANSPORTE			
	Indicador	Ud.	Med. Inic.
Fórmula de cálculo	Nº viaxes a pé/ nº total de viaxes xerados	%	33,6%
	Nº viaxes en bicicleta/ nº total de viaxes xerados	%	0,7%
	Nº viaxes en vehículo privado/ nº total de viaxes xerados	%	61,3%
	Nº viaxes en transporte público/ nº total de viaxes xerados	%	4,4%
	Nº viaxes en transporte compartido ou outros/ nº total de viaxes xerados	%	-

Subindicadores	Intramunicipal e Intermunicipal	%	
	Tempo e distancia media percorrida segundo motivo do desprazamento	Min e km	Med. Inic.
	- Traballo		21 min, 10,5 km
	- Estudos		30 min, 15 km
	- Compras		22,5 min, 6 km
	- Acompañamento nenos ao colexio		7,5 min, 1,25 km
	- Lecer/Deporte		22,5 min, 2,5 km
	- Outras xestións		15 min, 11 km
Fontes de información	Enquisas		
Periodicidade	Cuadrienal		
Tendencia	< 20% viaxes en vehículos privado en zona urbana		
	< 50% viaxes en vehículos privado en zona interurbana		

ESPAZO VIARIO PARA PEÓNS			
Fórmula de cálculo	ml de viario con prioridade peonil/ml totais	%	3,63%
	Superficie de viario para peóns/superficie total de viario	%	4,08%
Subindicadores	Número de rúas con prioridade para peóns	%	6,8%
Fontes de información	Rede Viaria		
Periodicidade	Anual		
Tendencia	>75% do espazo viario en zona urbana con prioridade peonil		

ESPAZO VIARIO PARA BICICLETAS			
Fórmula de cálculo	ml de carril bici /ml totais	%	14,4%
Subindicadores	Proximidade da poboación a un carril bici (%)	%	-
Fontes de información	Rede viaria		
	Padrón municipal		
Periodicidade	Anual		
Tendencia	>80% da poboación dispoña dun carril bici a menos de 300 m.		

ENVELLECIMENTO DA POBOACIÓN			
Fórmula de cálculo	Poboación>65 anos/poboación entre 0 e 15 anos	%	197,00%
Subindicadores	-		
Fontes de información	Padrón municipal, INE		
Periodicidade	Anual		
Tendencia desexable	-		

8. PARTICIPACIÓN CIDADÁ

O Concello de Lalín considera necesario dispor dun Plan de Mobilidade Urbana Sustentable (PMUS) que permita planificar e organizar a mobilidade do municipio nos próximos anos, cun enfoque claro cara á sustentabilidade.

A participación cidadá e dos axentes sociais no proceso de elaboración do Plan considerouse clave desde o inicio para o éxito do PMUS de Lalín, descartando as visións nesgadas e intereses privados, para tratar de definir o mellor escenario posible e así resolver as necesidades de mobilidade futura.

É importante un proceso de comunicación bidireccional que involucre á poboación no Plan, co obxectivo de acordar o modelo final, sendo esencial para asegurar o éxito non só na redacción do mesmo, senón tamén o éxito ao longo do tempo de implantación no municipio.

Trátase de conciliar os distintos puntos de vista dos diferentes axentes sociais cos criterios técnicos e as propostas dos responsables de decidir finalmente. A experiencia participativa debe fortalecer o proceso de toma de decisións e o valor do proxecto, sendo o resultado do proceso de reflexión común.

Á hora de deseñar o proceso participativo tentouse asignar o máis eficientemente os medios cos que se contou, para tentar chegar á maior parte da poboación posible.

8.1. PROCESO PARTICIPATIVO

Para lograr os obxectivos anteriormente descritos, resulta indispensable involucrar no Plan á cidadanía, o que xustifica o proceso de participación cidadá. Para lograr ese éxito do PMUS é necesario:

- Coñecer os problemas da mobilidade dende o punto de vista do cidadán.
- Enfocar a resposta aos retos da mobilidade tendo en conta as inquietudes da cidadanía.

O PMUS busca influír na forma de moverse do cidadán, dotándolles das medidas para que esta mobilidade sexa máis sustentable, pero é un plan xenuinamente da cidadanía.

No eido das Xornadas de Urbanismo celebradas en Lalín o 23 de Novembro de 2018, fíxose unha exposición por parte de Ramón Martínez Gómez, Profesor da Universidade de A Coruña e CEO da empresa PROYESTEGAL S.L. (redactora do Plan), sobre o “Plan de Mobilidade Urbana Sostible en Lalín: Directrices e Metodoloxía”, no que se detallou en que consiste o Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Lalín, as diferentes fases no seu proceso de elaboración e os obxectivos a acadar.

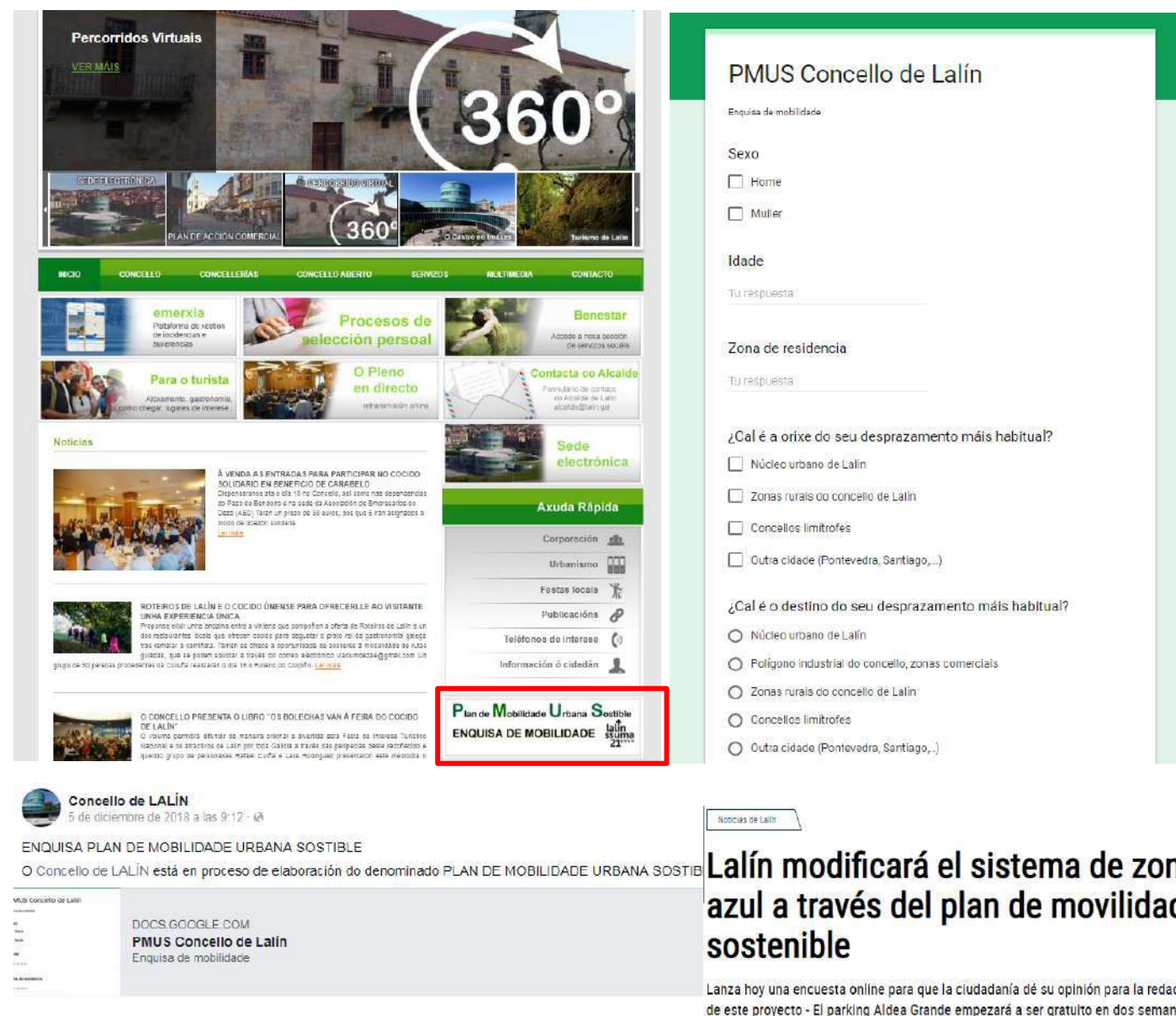


Durante unha primeira fase do procedemento de participación cidadá o proceso de comunicación e diálogo social estableceuse a través da rede, mediante a creación dun **cuestionario online**, facilitando a comunicación e participación continua.

O cuestionario publicouse na web do Concello de Lalín a principios do mes de decembro de 2018. Ademais, foi anunciada a través das redes e na propia web do concello e en distintos medios de comunicación, como o Faro de Vigo.

De forma simultánea e durante os traballos de campo realizáronse enquisas na rúa e nos principais centros atractores da vila como por exemplo o centro de saúde, co fin de obter información entre todos os grupos de idade, sobre todo entre aqueles que non teñen acceso á rede.

No estudo utilizase un método de mostraxe non aleatoria que se aproxima a mostraxes por conveniencia, e nos que as persoas que participan son aquelas que o fan de forma voluntaria.



PMUS Concello de Lalín

Enquisa de mobilidade

Sexo

☐ Home

☐ Muller

Idade

Tu resposta:

Zona de residencia

Tu resposta:

¿Cal é a orixe do teu desprazamento máis habitual?

☐ Núcleo urbano de Lalín

☐ Zonas rurais do concello de Lalín

☐ Concellos limítrofes

☐ Outra cidade (Pontevedra, Santiago,...)

¿Cal é o destino do teu desprazamento máis habitual?

☐ Núcleo urbano de Lalín

☐ Polígono industrial do concello, zonas comerciais

☐ Zonas rurais do concello de Lalín

☐ Concellos limítrofes

☐ Outra cidade (Pontevedra, Santiago,...)

Plan de Mobilidade Urbana Sostible

ENQUISA DE MOBILIDADE

Lalín

suma

21

Concello de LALÍN

5 de decembro de 2018 a las 9:12 ·

ENQUISA PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE

O Concello de LALÍN está en proceso de elaboración do denominado PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE

LANZA HOY UNA ENCUESTA ONLINE PARA QUE LA CIUDADANÍA DÉ SU OPINIÓN PARA LA REDACCIÓN DE ESTE PROYECTO - El parking Aldea Grande empezará a ser gratuito en dos semanas

O tipo de preguntas no cuestionario é diverso: preguntas abertas, pechadas con múltiples opcións, pechadas cun ítem aberto, con escalas subxectivas numéricas e cun espazo destinado a suxestións.

Posteriormente, entre os días 9 e 10 de xaneiro celebráronse reunións sectoriais en distintas horas con colectivos do Concello de Lalín:

- 9 de Xaneiro: Grupos Políticos, Asociación de taxistas e a Asociación de Empresarios e Comerciantes do Deza.
- 10 de Xaneiro: diferentes ANPAS, asociacións de carácter deportivo e cultural, asociacións de persoas con discapacidade e asociacións de veciños.

No inicio de cada unha das reunións realizouse unha explicación da metodoloxía e dos principais obxectivos do Plan de Mobilidade Urbana Sostible e tras cada unha destas reunións extraéronse unhas conclusións relativas ao modelo que se pretende implantar.



Prevía a celebración das mesmas, as reunións foron anunciadas a través das redes, da web do concello e con notas de presa.



O CONCELLO CONVOCA REUNIÓN S ECTORIAIS PARA AVANZAR NA REDACCIÓN DO PMUS DE LALÍN



Luns 7 de Xaneiro de 2019 - Terán lugar a próxima semana e enmárcanse dentro da parte participativa imprescindible na elaboración deste documento estratéxico.

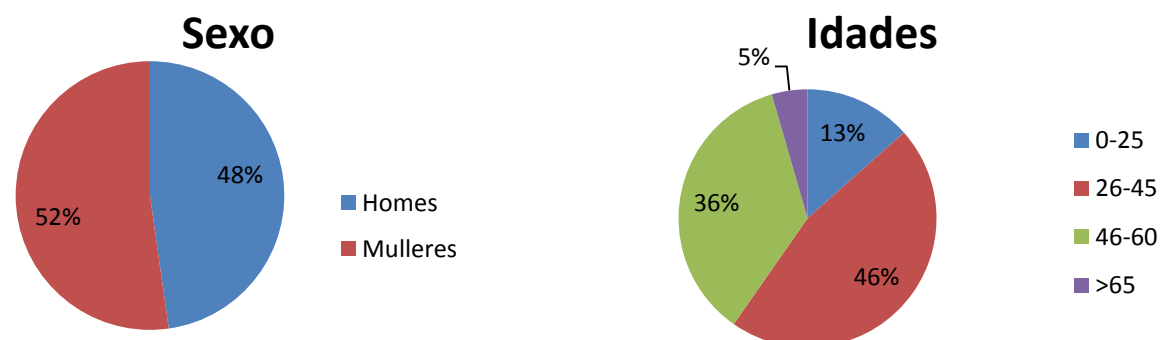
Unha vez realizadas estas actuacións de participación, realizouse un traballo de análise dos resultados e da información obtida.

Presentamos a continuación de forma resumida os resultados e conclusións obtidas que axudaron a conformar de forma coherente o PMUS de Lalín.

8.2. RESULTADO DA PARTICIPACIÓN. CONCLUSIÓN

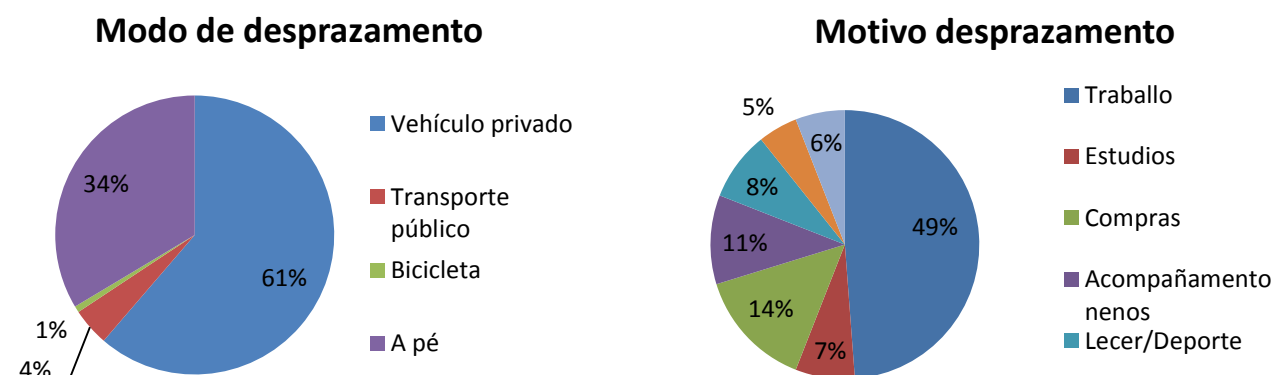
Nas enquisas realizadas trátanse temas de mobilidade peonil, transporte público, mobilidade ciclista, o uso do vehículo privado, o aparcadoiro e a seguridade viaria. As respostas serviron para coñecer a opinión da cidadanía nestes ámbitos, así como para recoller novas achegas e opinións sobre a mobilidade no municipio.

En cuanto á caracterización dos distintos perfiles consultados, observamos unha paridade entre homes e mulleres e unha diversificación significativa no relativo á nivel idades.



Fonte: Elaboración Propia

Os modo de desprazamento máis utilizado segue a ser o vehículo privado con motivos principalmente unidos ao traballo e por compras.



Fonte: Elaboración Propia

Respecto a mobilidade en xeral no casco urbano de Lalín, a maior parte dos enquistados consideran que as principais dificultades son para a circulación de vehículos cun 43,4%.

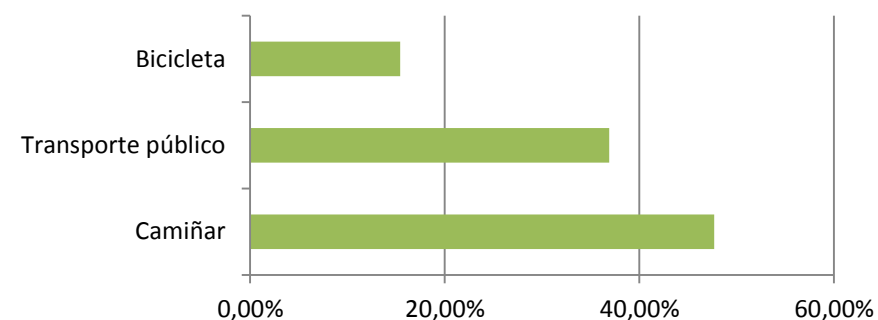
Problemas de mobilidade



Fonte: Elaboración Propia

Consideran ademais que o principal modo de transporte a promover é camiñar fronte ó transporte público ou á bicicleta.

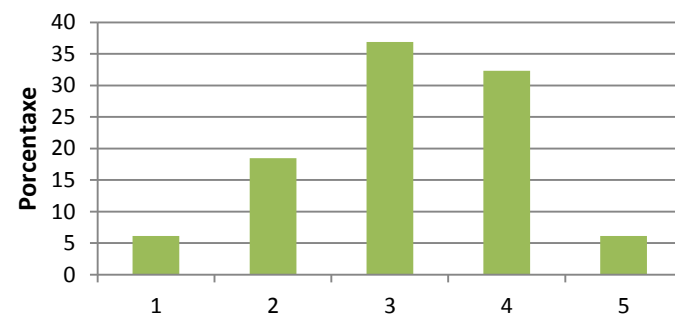
Modo de transporte sostible a promover



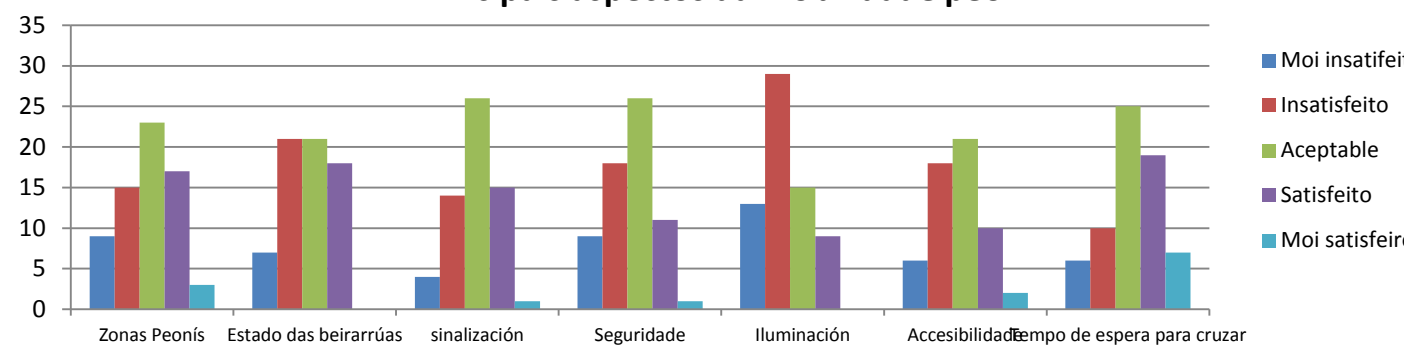
Fonte: Elaboración Propia

Con respecto á **mobilitade peonil** o grado de satisfacción é en xeral de aceptable a bó. A maior parte dos enquistados (un 38,8%) afirma desprazarse a pé por motivos de lecer e/ou deporte

Grado de satisfacción peonil



Principais aspectos da mobilidade peonil



Fonte: Elaboración Propia

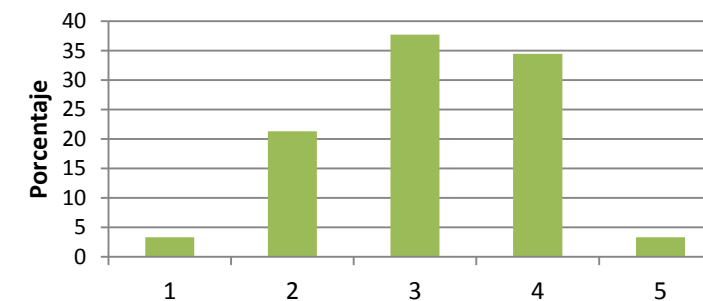
En xeral o grado de satisfacción coa sinalización e a seguridade é aceptable, mentres que as iluminación, a accesibilidade e o estado das beirarrúas son os aspectos que presentan un menor grado de satisfacción.

Ademais, caso o 73% estarían a favor da peonalización dalgunha das rúas do centro urbano entre as que destacan: Principal, Xoaquín Loriga, Wenceslao Calvo Garra, Matemático Rodríguez, e Luís González Taboada.

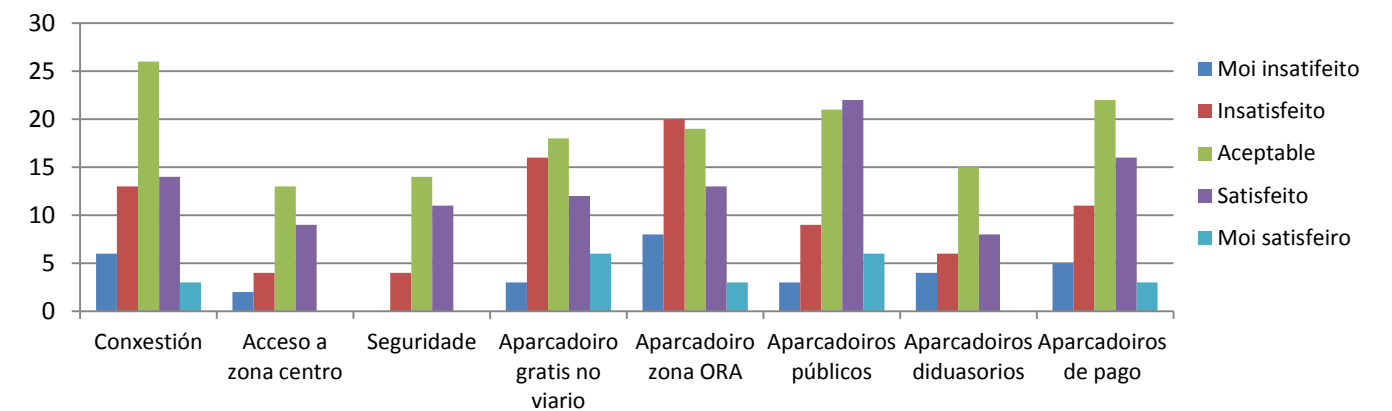
Nas reunións sectoriais delimitáronse ademais aquelas rúas que presentan unha maior problemática dende o punto de vista do peón, con beirarrúas estreitas, falta de accesibilidade e iluminación etc. Entre outras as máis destacadas foron as rúas Monte Faro, Molinera, zona escolar (Rúa Banda de Música de Lalín), Manuel Rivero, Calzada, Maruja Guitiérrez ou a Rúa X en pleno centro urbano.

Respecto ó uso do **vehículo privado**, o 97% dos enquisados son usuarios do vehículo a motor, e valoran en xeral as condicións de circulación na vila como aceptables ou boas. En xeral o 57% utilízao como medio de transporte habitual.

Grado satisfacción circulación



Principais aspectos da mobilidade en vehículo privado



Fonte: Elaboración Propia

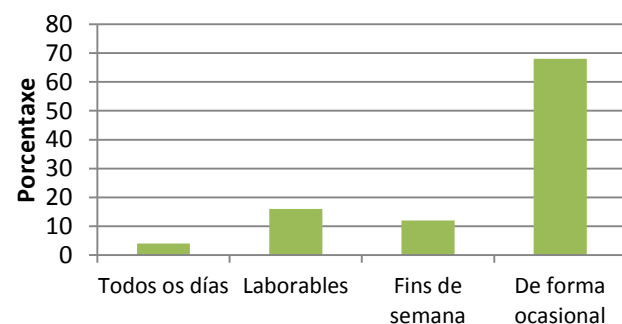
Os principais motivos de insatisfacción dos enquisados son co aparcadoiro no viario (zona ORA e libre), así como da problemática da dobre fila e do aparcamento indebido en zonas reservadas. Están de acordo ca implantación dun novos sistema de regulación da ORA en convivencia cos actuais que permita un maior control do tempo de estacionamento.

Tanto nas enquisas como nas reunións trasládannos a necesidade dunha maior publicidade do aparcamento de Aldea Grande, gratuito en horario comercial, co fin de reducir a circulación de vehículos en busca de aparcamento nas rúas do centro, e móstranse de acordo a limitar a presenza dos vehículos nas principais rúas e no entorno dos centros escolares.

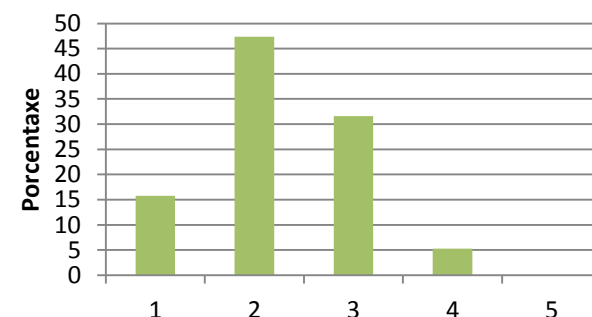
O **transporte público** en Lalín foi un dos temas que recibiu máis comentarios, en xeral pola falta de conexións entre o rural e o núcleo urbano.

Tan só o 4,3% dos enquistados son usuarios do transporte público. A frecuencia coa que usan o servizo é na maioría dos casos de maneira ocasional e en xeral a valoración do servizo é mala.

Frecuencia uso transporte público



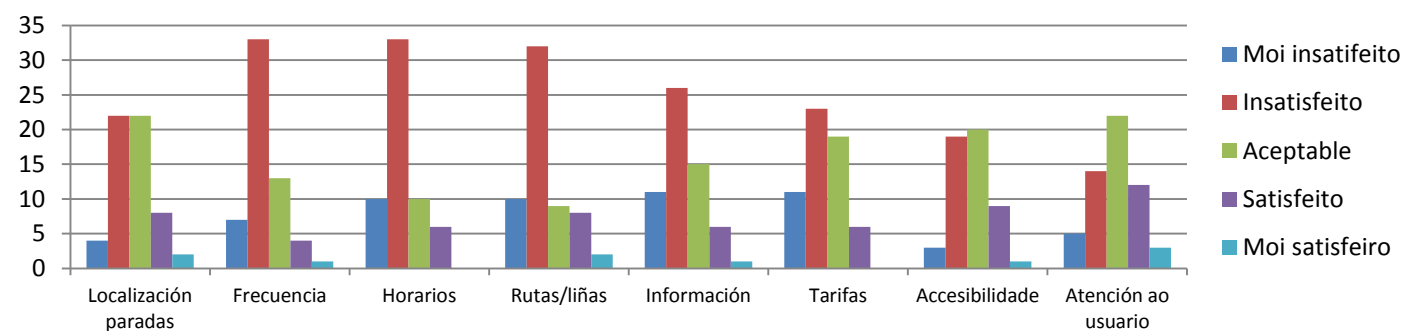
Grado de satisfacción transporte público



Fonte: Elaboración Propia

Con respecto daqueles que non usan o transporte público como medio de desprazamento, un 48% dos mesmos consideran que utilizarían o servizo no caso de incrementarse a frecuencia das rutas e os horarios.

Principais aspectos do transporte público



Fonte: Elaboración Propia

En liñas xerais o grado de satisfacción co servizo de transporte público existente é baixo, sobre todo no referente á frecuencia, liñas e horarios.

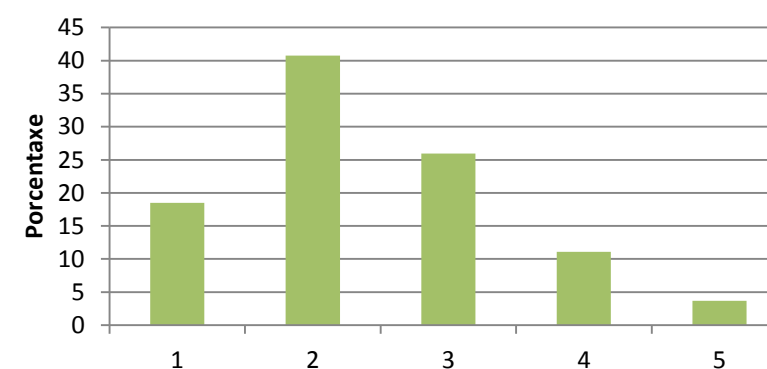
Nas reunións sectoriais, tomou especial importancia o problema da falta de liñas regulares de buses que conecten o rural como casco urbano, que nalgunha parroquia é totalmente inexistente. Tamén se fixo fincapé na situación das paradas das liñas escolares ben pola súa localización, ben por a falta dun espazo limitado para as mesas correctamente sinalizado que permita un acceso seguro dos nenos ao servizo

Por último, no referente á **movilidad ciclista** tan só o 1% dos enquistados utilizan a bicicleta en Lalín como medio de transporte cotián.

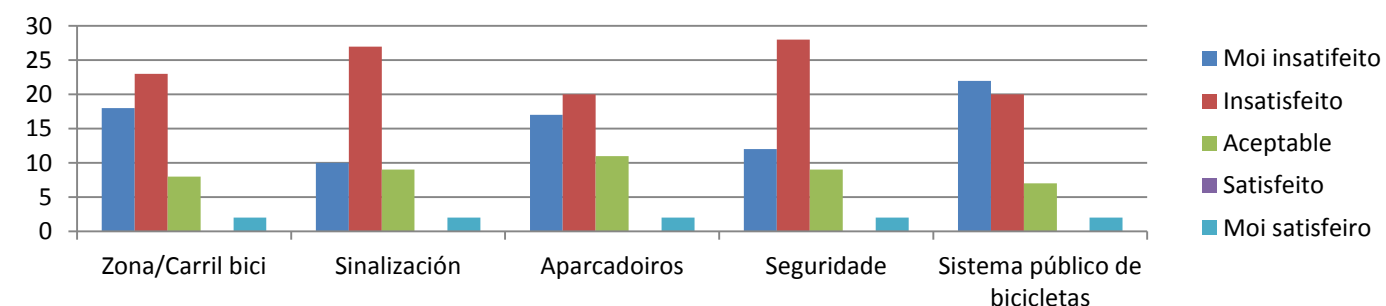
Con respecto ao porcentaxe de enquistados que non utilizan a bicicleta, consideran que a existencia de carrís bici e unha menor densidade do tráfico animaríaos a utilizar a bicicleta como medio de transporte.

A valoración da mobilidade en bicicleta no concello é mala, e os aspectos que xeran un maior descontento son a falta de espazos específicos, equipamentos e seguridade.

Grado de satisfacción mobilidade en bicicleta



Principais aspectos da mobilidade ciclista

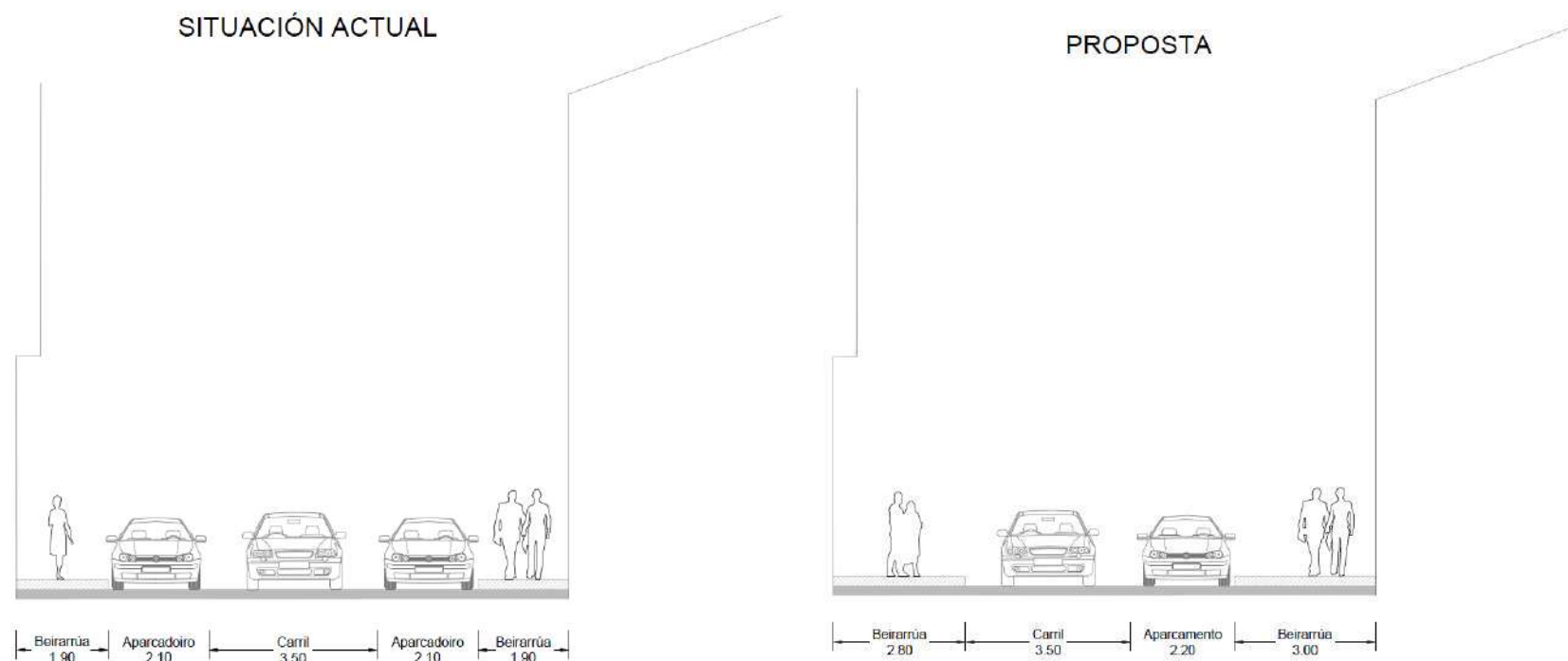


Fonte: Elaboración Propia

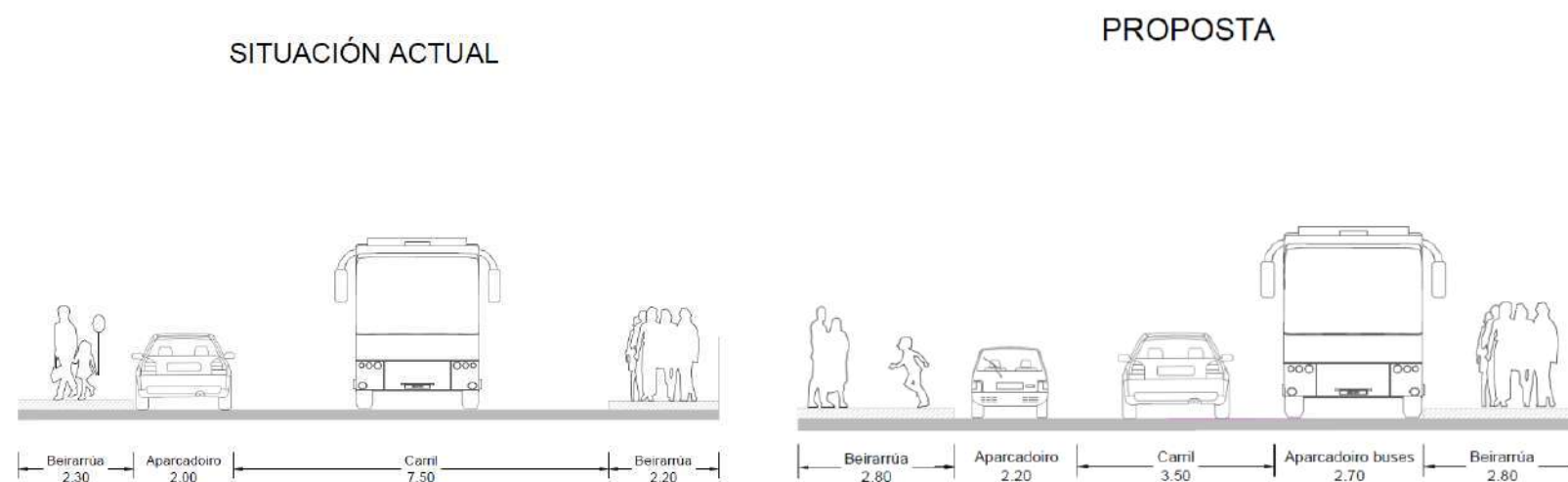
Respecto as reunións sectoriais os asistentes en xeral consideran que a orografía e as condición meteorolóxicas da vila non favorecen o desprazamento en bici pola mesma.

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

RÚA CALZADA

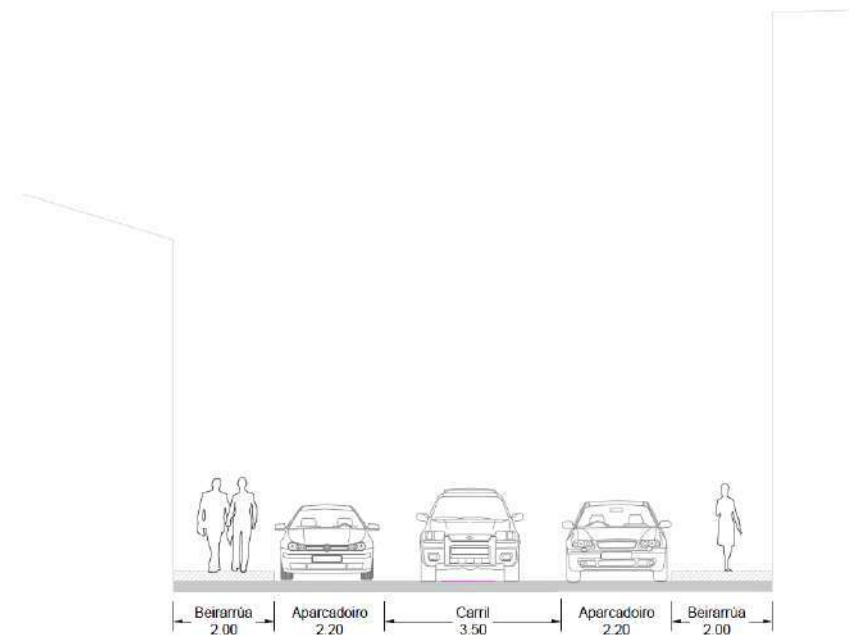


RÚA MEMORIAS DUN NENO LABREGO

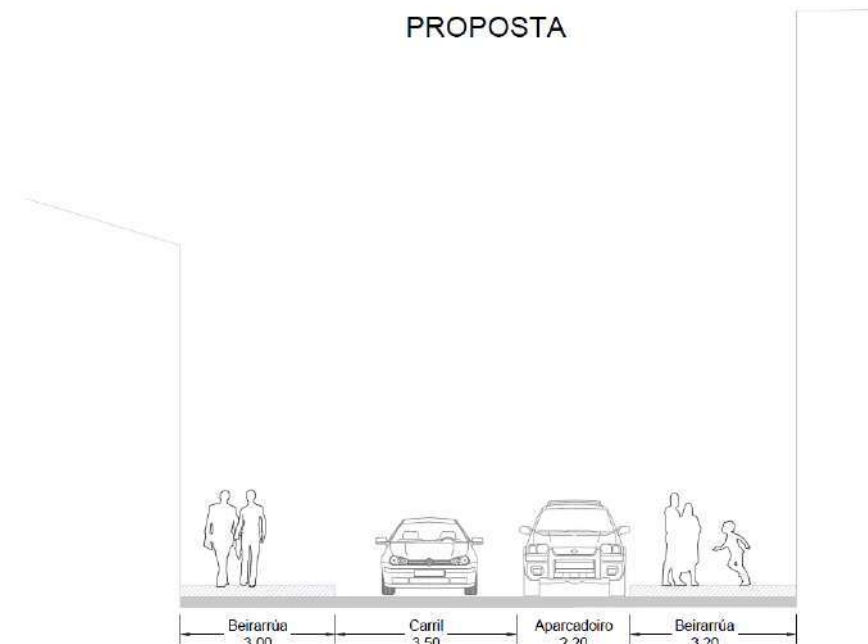


RÚA MARUJA GUTIÉRREZ

SITUACIÓN ACTUAL



PROPOSTA

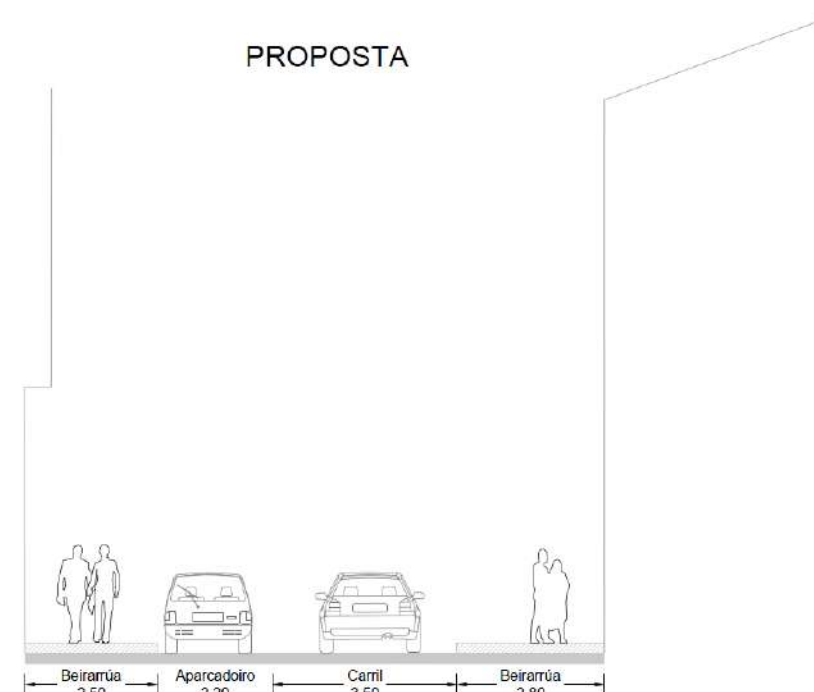


RÚA MOLINERA

SITUACIÓN ACTUAL

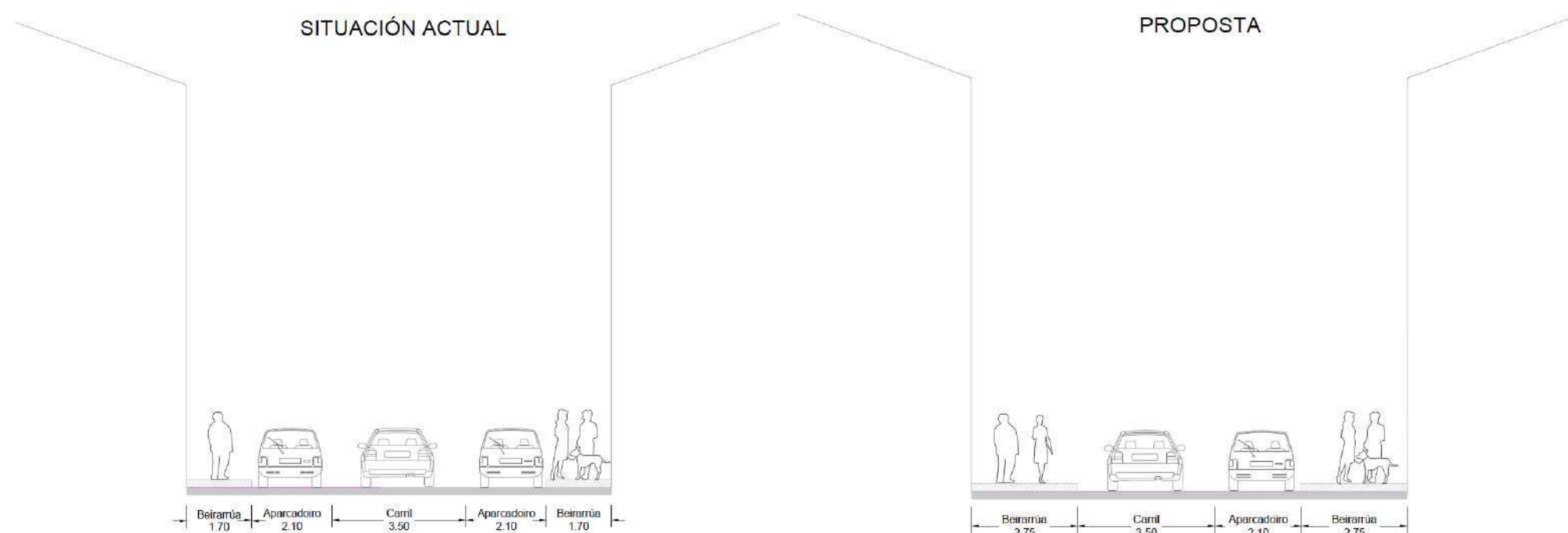


PROPOSTA

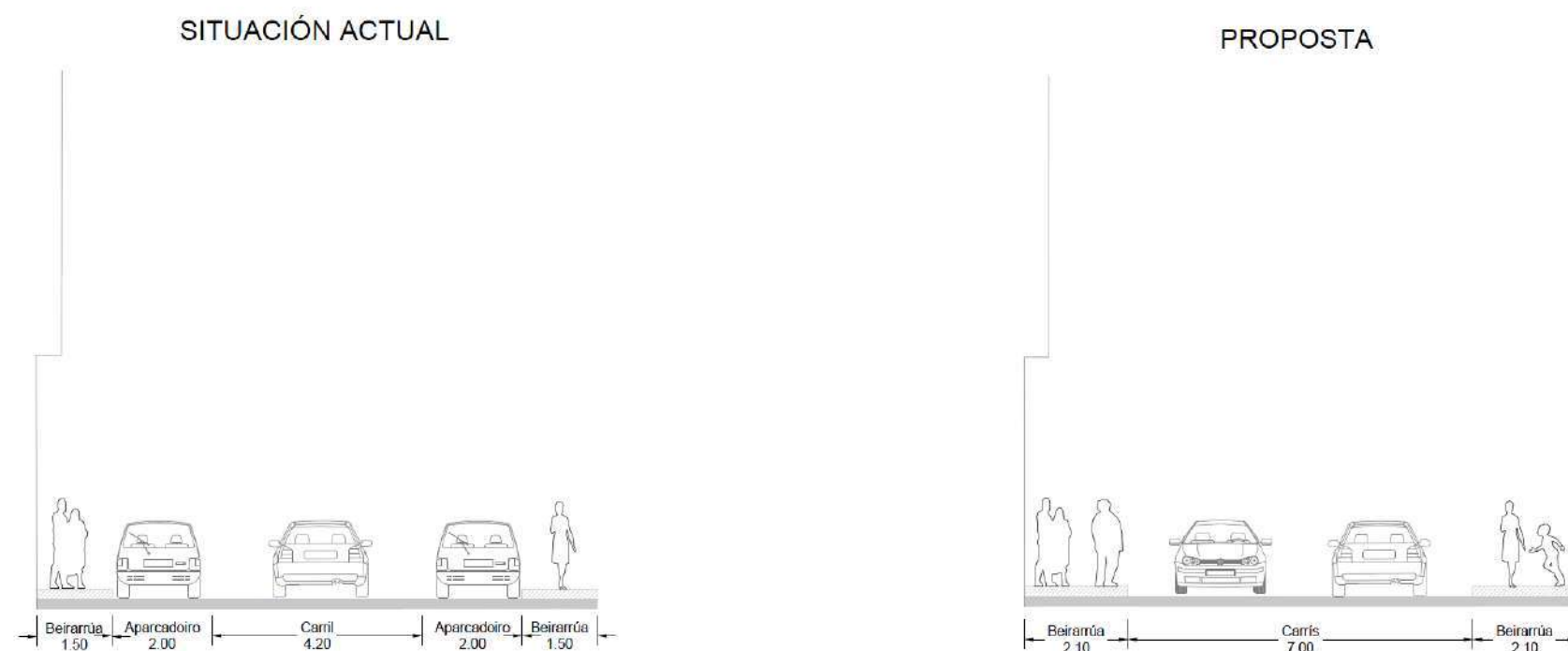




RÚA MONTEFARO



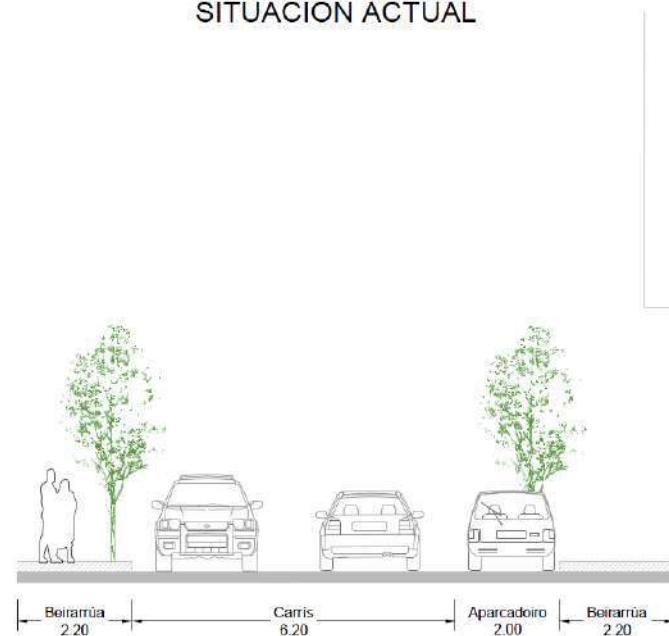
RÚA OTERO PEDRAYO



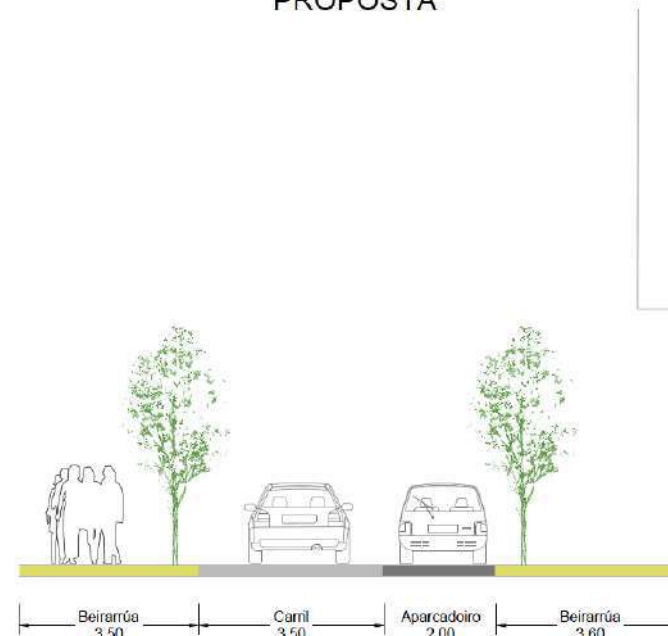


RÚA LUIS GONZÁLEZ TABOADA

SITUACIÓN ACTUAL



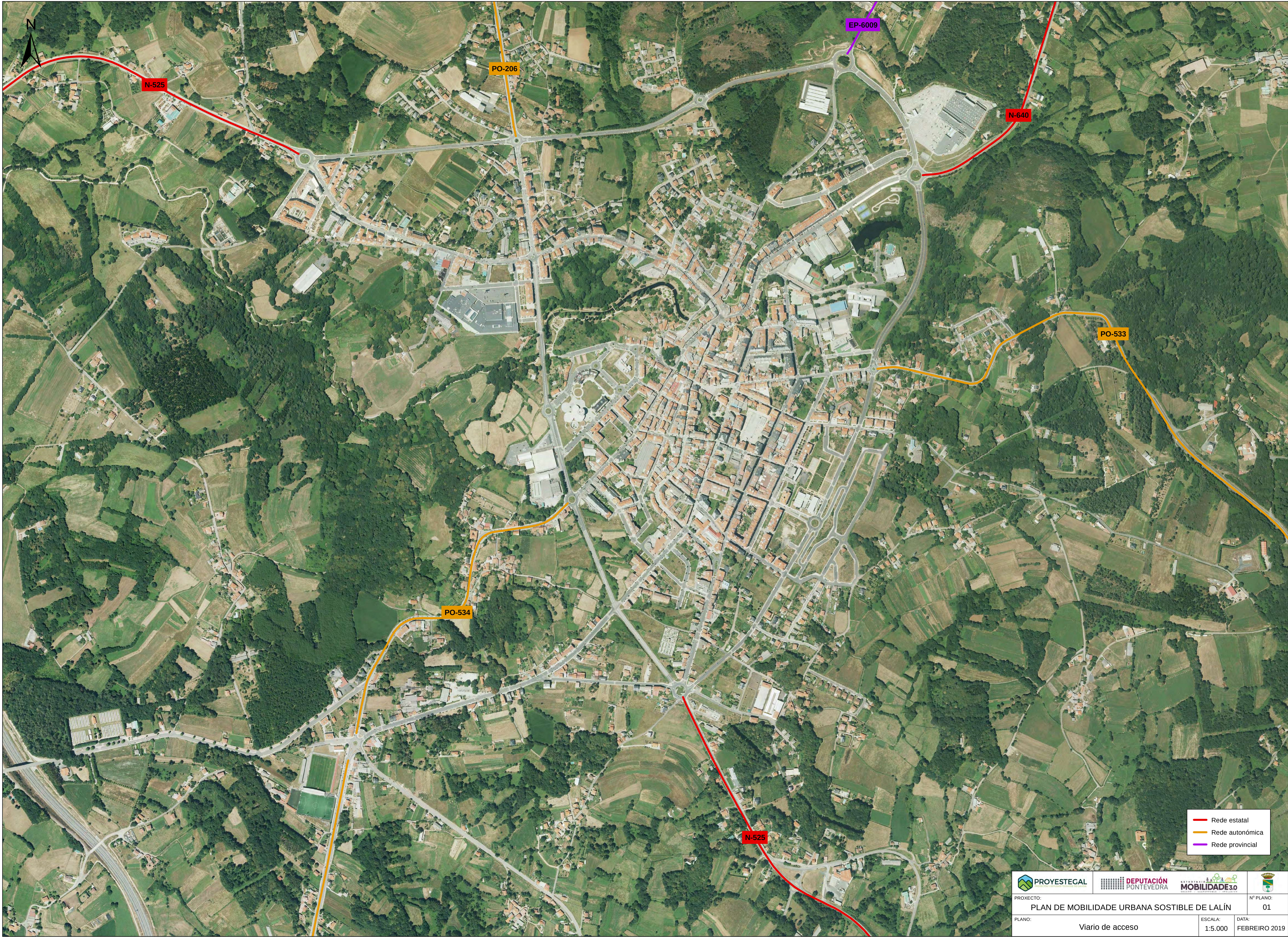
PROPOSTA



10. PLANOS

ÍNDICE DE PLANOS:

1. Viario de acceso.
2. Xerarquización viaria.
3. Centros atractores.
4. Usos urbanos
5. Zonas de aparcadoiro.
6. Prazas de Mobilidade Reducida.
7. Aparcadoiros zona azul e reservados.
8. Zonas de carga e descarga e vados.
9. Sentidos de circulación.
10. Sinalización aparcadoiros (Aldea Grande e Campo da Feira) e aparcadoiros disuasorios.
11. Zonas a 30 e zonas a 20.
12. Actuacións sendas peonís e carril bici.
13. Actuacións de rehabilitación e humanización no núcleo urbano.
14. Ordenación e ampliación do espazo urbano para peóns.
15. Deseño de rúas e espazos peatonais. Áreas propostas.
16. Camiños escolares
17. Prazo actuacións.



- Rede estatal
- Rede autonómica
- Rede provincial



PROXECTO: PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DE LALÍN			Nº PLANO: 01
PLANO: Viario de acceso	ESCALA: 1:5.000	DATA: FEBREIRO 2019	



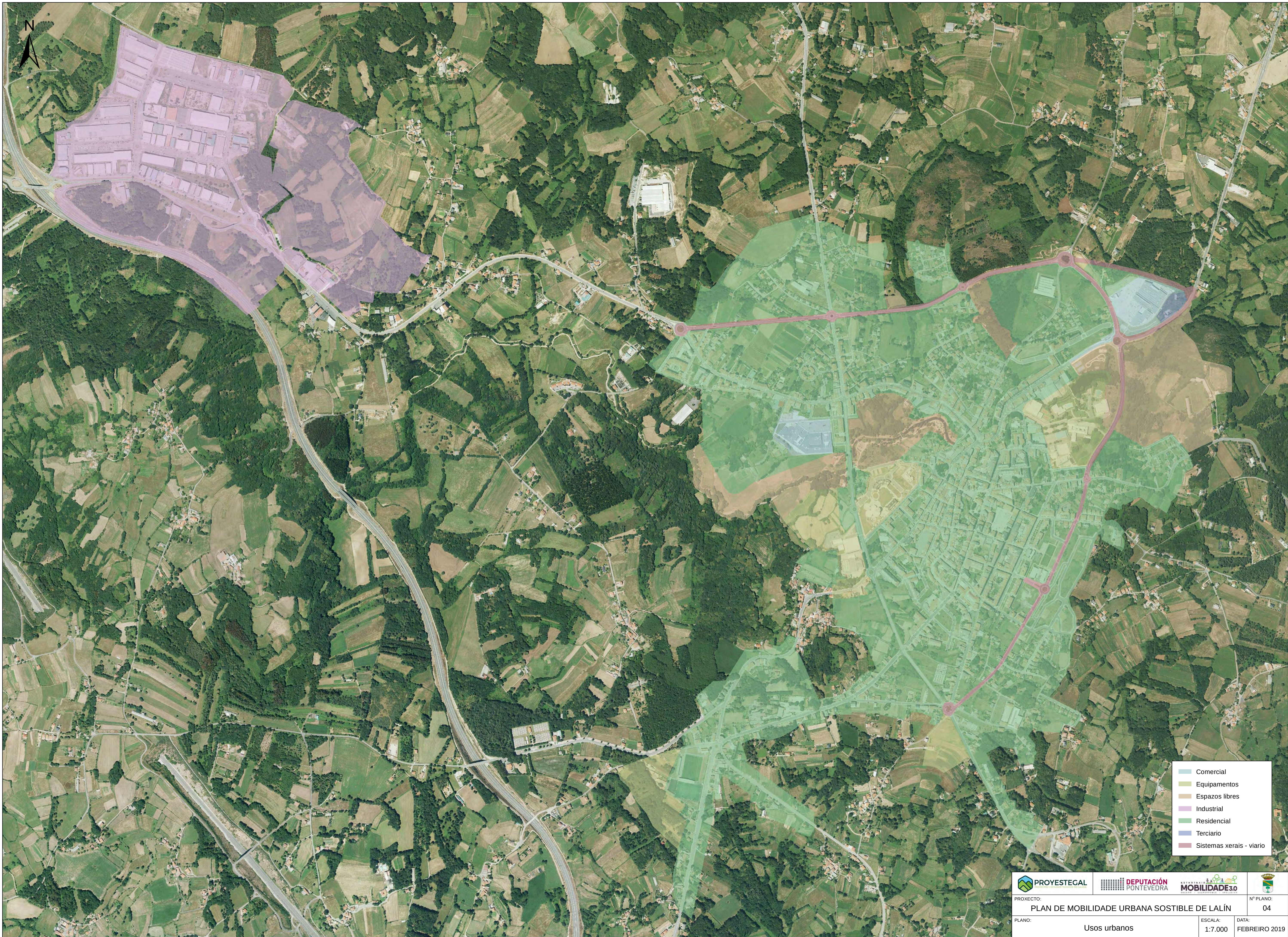
- Viario principal
- Viario secundario
- Viario local
- Viario periférico
- Rúas peonís



PROXECTO: PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DE LALÍN			Nº PLANO: 02
PLANO: Xerarquización viaria	ESCALA: 1:5.000	DATA: FEBREIRO 2019	

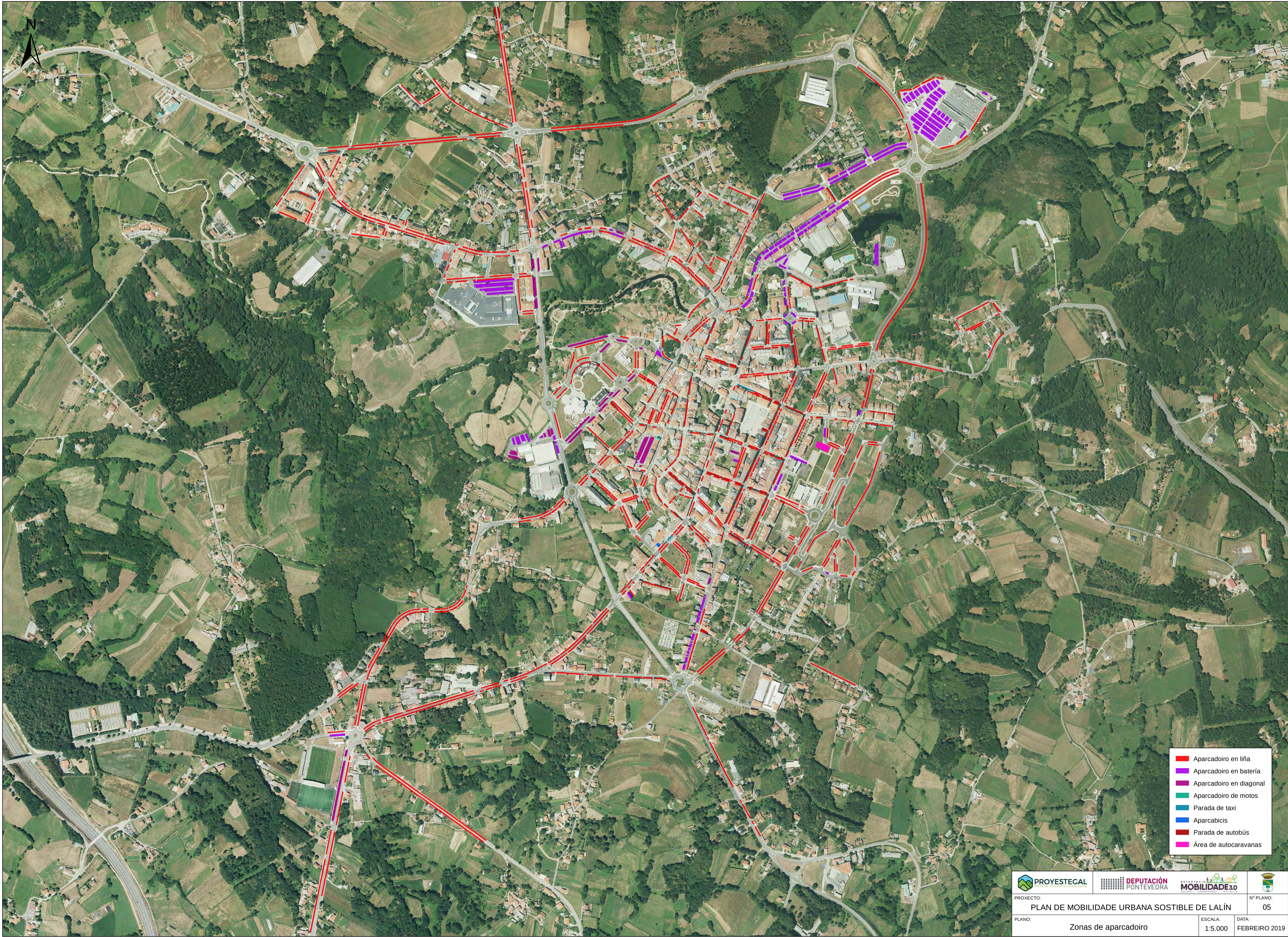


- Administración e xestión do municipio
- Centros asistenciais
- Centros comerciais e mercados
- Centros culturais e de lecer
- Centros deportivos
- Centros educativos
- Centros sanitarios
- Polígonos industriais e centros de traballo



- Comercial
- Equipamentos
- Espazos libres
- Industrial
- Residencial
- Terciario
- Sistemas xerais - viario





- Aparcadoiro en liña
- Aparcadoiro en batería
- Aparcadoiro en diagonal
- Aparcadoiro de motos
- Parada de taxi
- Aparcabicis
- Parada de autobús
- Área de autocaravanas



 Praza de mobilidade reducida



PROXECTO: PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DE LALÍN			Nº PLANO: 06
PLANO: Prazas de mobilidade reducida	ESCALA: 1:5.000	DATA: FEBREIRO 2019	



- Zona azul
- Zona azul proposta
- Aparcadoiro reservado



PROXECTO: PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DE LALÍN			Nº PLANO: 07
PLANO: Aparcadoiros zona azul e reservados	ESCALA: 1:5.000	DATA: FEBREIRO 2019	



Orange line: Zonas de carga e descarga
Yellow line: Vados



PROXECTO: PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DE LALÍN			Nº PLANO: 08
PLANO: Zonas de carga e descarga e vados	ESCALA: 1:5.000	DATA: FEBREIRO 2019	



- Cambio proposto
- SENTIDO ACTUAL
- Único
- Dobre



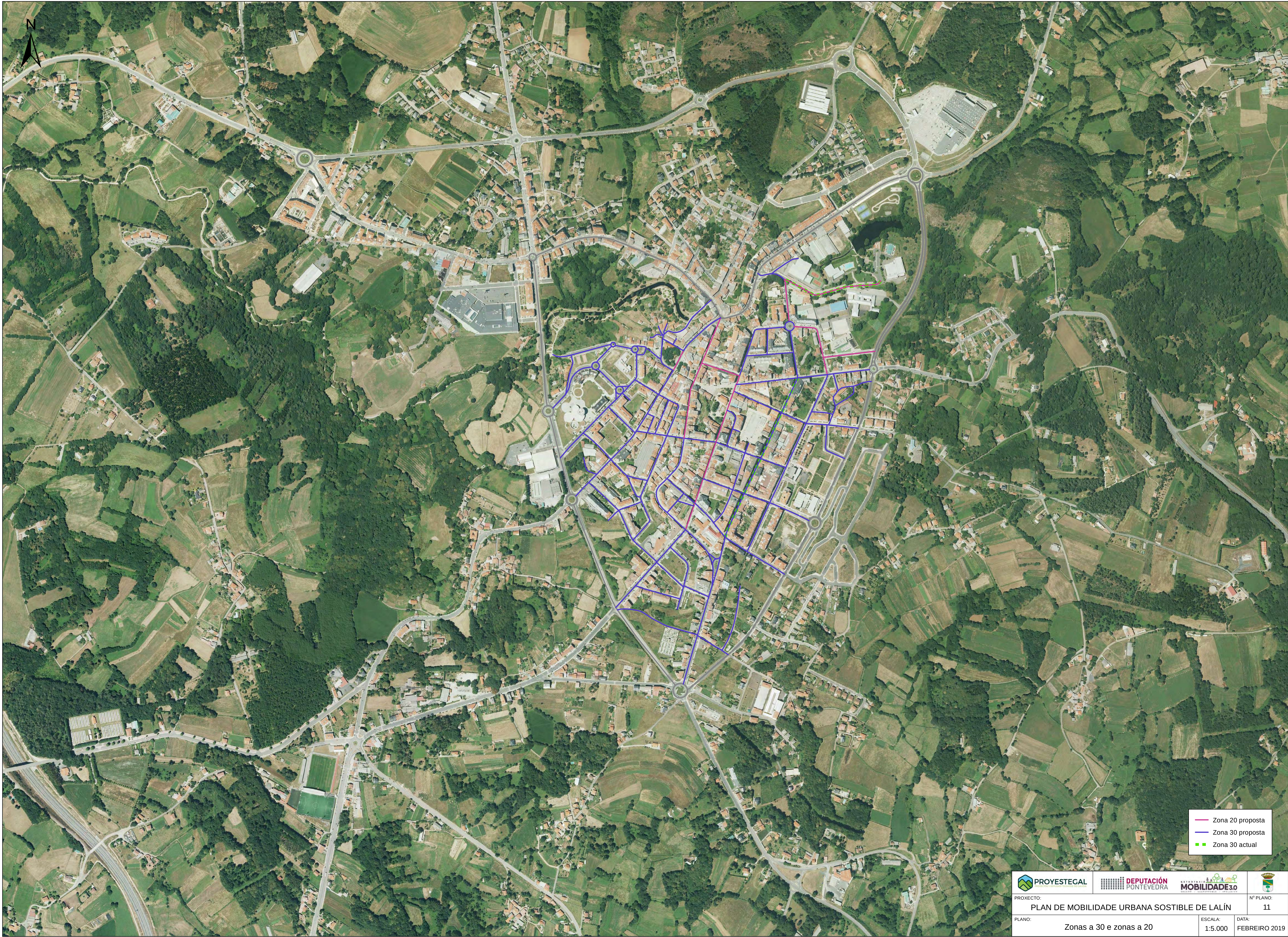
PROXECTO:		PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DE LALÍN		Nº PLANO:
PLANO:		Sentidos de circulación		09
ESCALA:		1:5.000		DATA:
				FEBREIRO 2019



- Sinalización aparcadoiro
- Aparcadoiro disuasorio



PROXECTO: PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DE LALÍN			Nº PLANO: 10
PLANO: Sinalización aparcadoiros (Aldea Grande e Campo da Feira) e aparcadoiros disuasorios	ESCALA: 1:5.000	DATA: FEBREIRO 2019	



PROXECTO:			Nº PLANO:	
PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DE LALÍN			11	
PLANO:	Zonas a 30 e zonas a 20	ESCALA:	1:5.000	DATA:
				FEBREIRO 2019

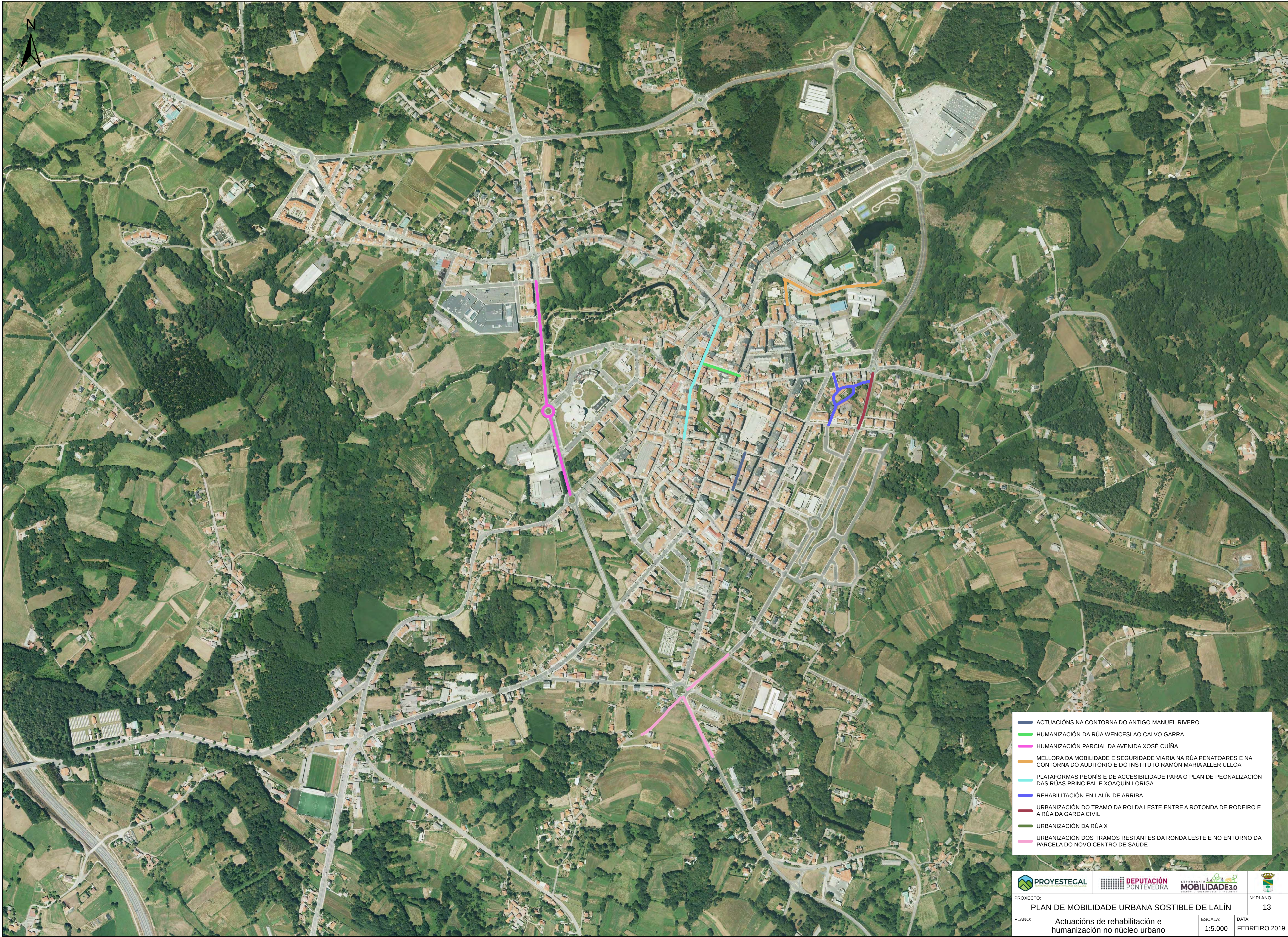


SENDAS PEONÍS

- Carballeira do Rodo
- Lalín - Goiás
- Lalín - Xaxán

CARRIL BICI

- Actual
- Proposto
- 2ª Fase Ronda Xosé Cuiña
- Ronda Xosé Cuiña

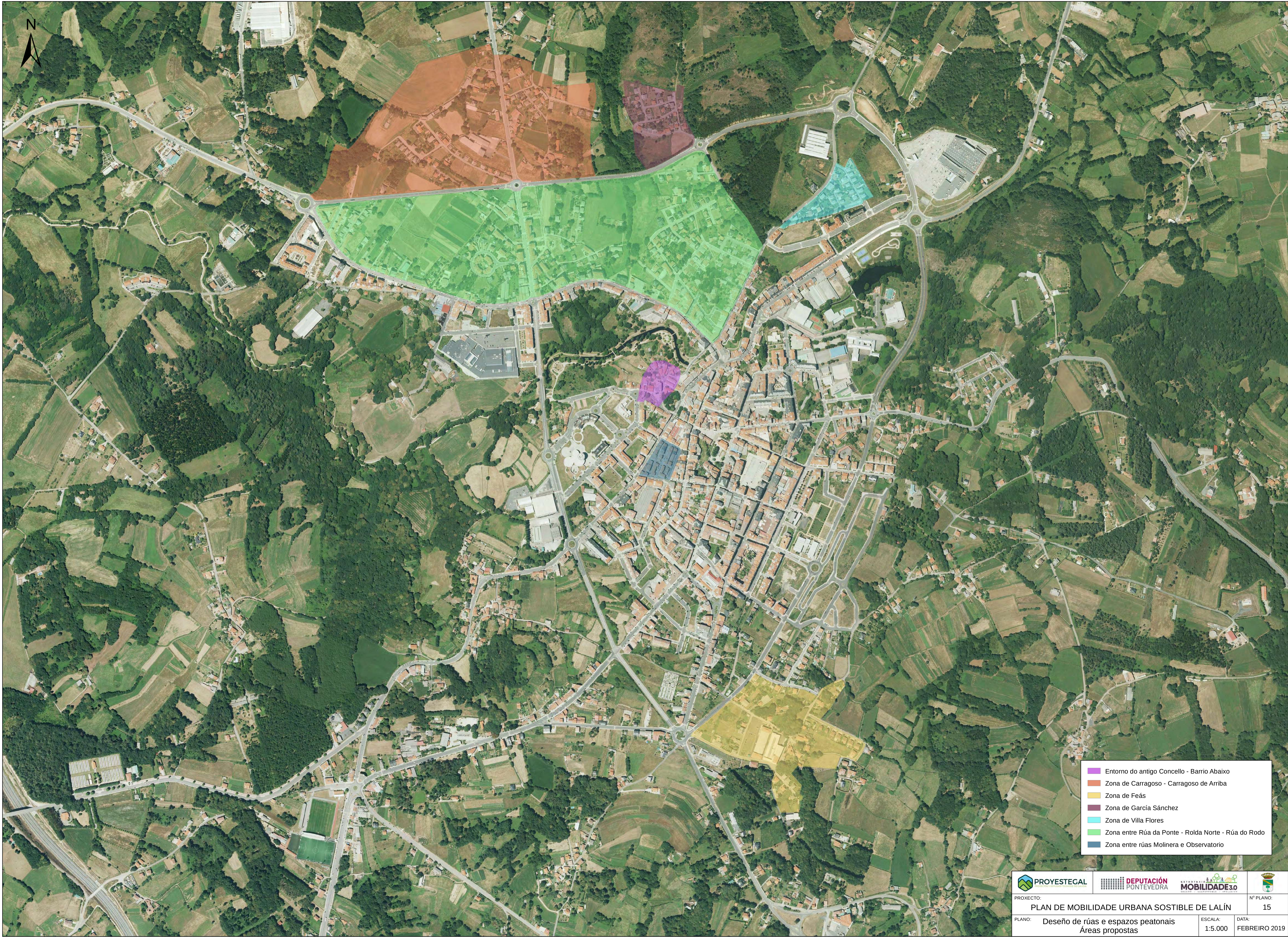


- ACTUACIÓNS NA CONTORNA DO ANTIGO MANUEL RIVERO
- HUMANIZACIÓN DA RÚA WENCESLAO CALVO GARRA
- HUMANIZACIÓN PARCIAL DA AVENIDA XOSÉ CUIÑA
- MELLORA DA MOBILIDADE E SEGURIDADE VIARIA NA RÚA PENATOARES E NA CONTORNA DO AUDITORIO E DO INSTITUTO RAMÓN MARÍA ALLER ULLOA
- PLATAFORMAS PEONÍS E DE ACCESIBILIDADE PARA O PLAN DE PEONALIZACIÓN DAS RÚAS PRINCIPAL E XOAQUÍN LORIGA
- REHABILITACIÓN EN LALÍN DE ARRIBA
- URBANIZACIÓN DO TRAMO DA ROLDA LESTE ENTRE A ROTONDA DE RODEIRO E A RÚA DA GÁRDA CIVIL
- URBANIZACIÓN DA RÚA X
- URBANIZACIÓN DOS TRAMOS RESTANTES DA RONDA LESTE E NO ENTORNO DA PARCELA DO NOVO CENTRO DE SAÚDE



- Ampliación de beirarrúas e cambio de sentido
- Ampliación de beirarrúas e creación de parada de autobús permanente
- Ampliación de beirarrúas e eliminación de marxe de aparcadoiro
- Ordenación e delimitación de espazos
- Plataforma única



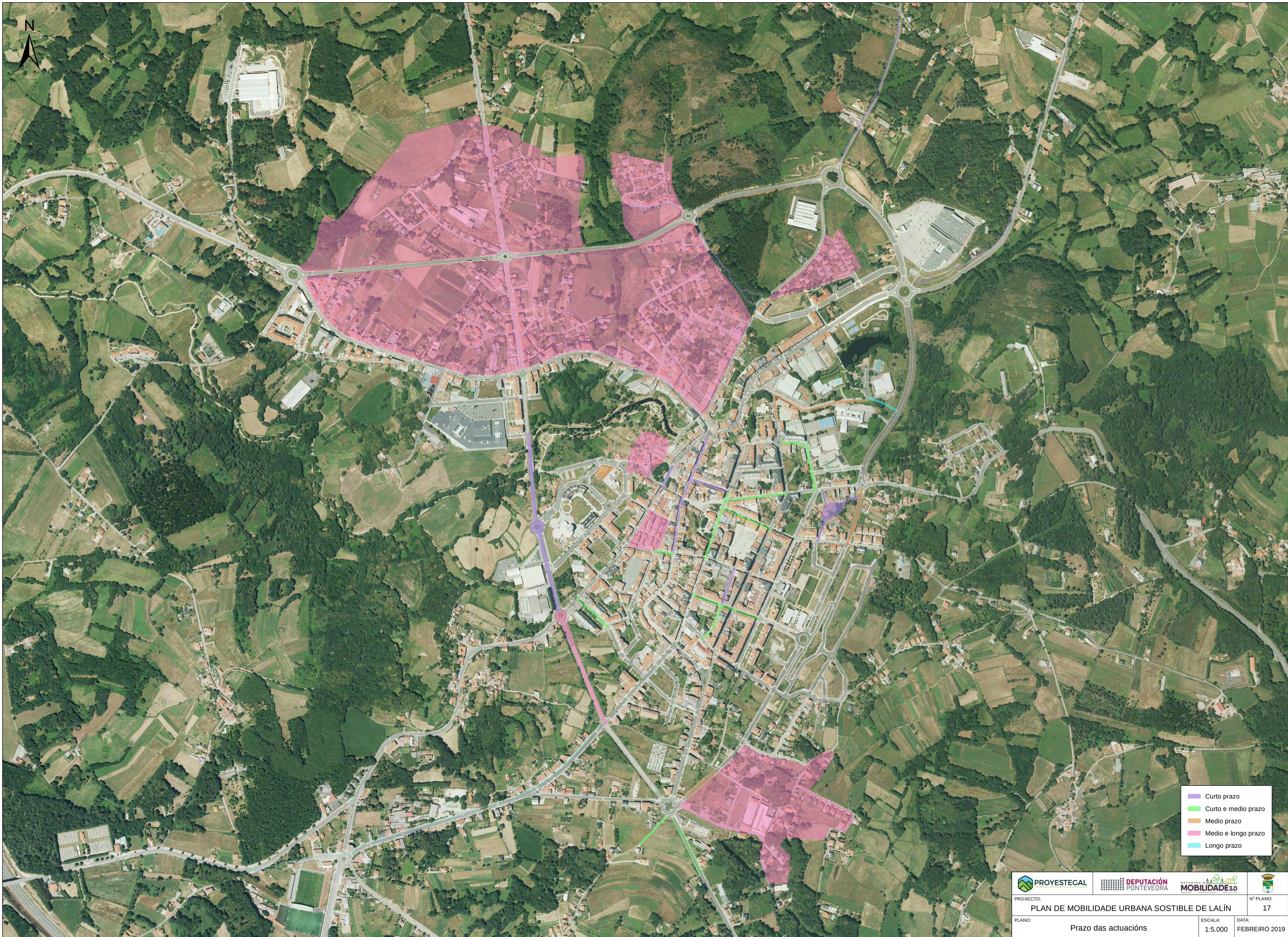


- Entorno do antigo Concello - Barrio Abaixo
- Zona de Carragoso - Carragoso de Arriba
- Zona de Feás
- Zona de García Sánchez
- Zona de Villa Flores
- Zona entre Rúa da Ponte - Rolda Norte - Rúa do Rodó
- Zona entre rúas Molinera e Observatorio



- CEIP Manuel Rivero
- CEIP Xesús Golmar
- CPR Sagrado Corazón
- IES Laxeiro
- IES Ramón Mª Aller Ulloa





- Curto prazo
- Curto e medio prazo
- Medio prazo
- Medio e longo prazo
- Longo prazo



PROXECTO: PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DE LALÍN			Nº PLANO: 17
PLANO: Prazo das actuacións	ESCALA: 1:5.000	DATA: FEBREIRO 2019	