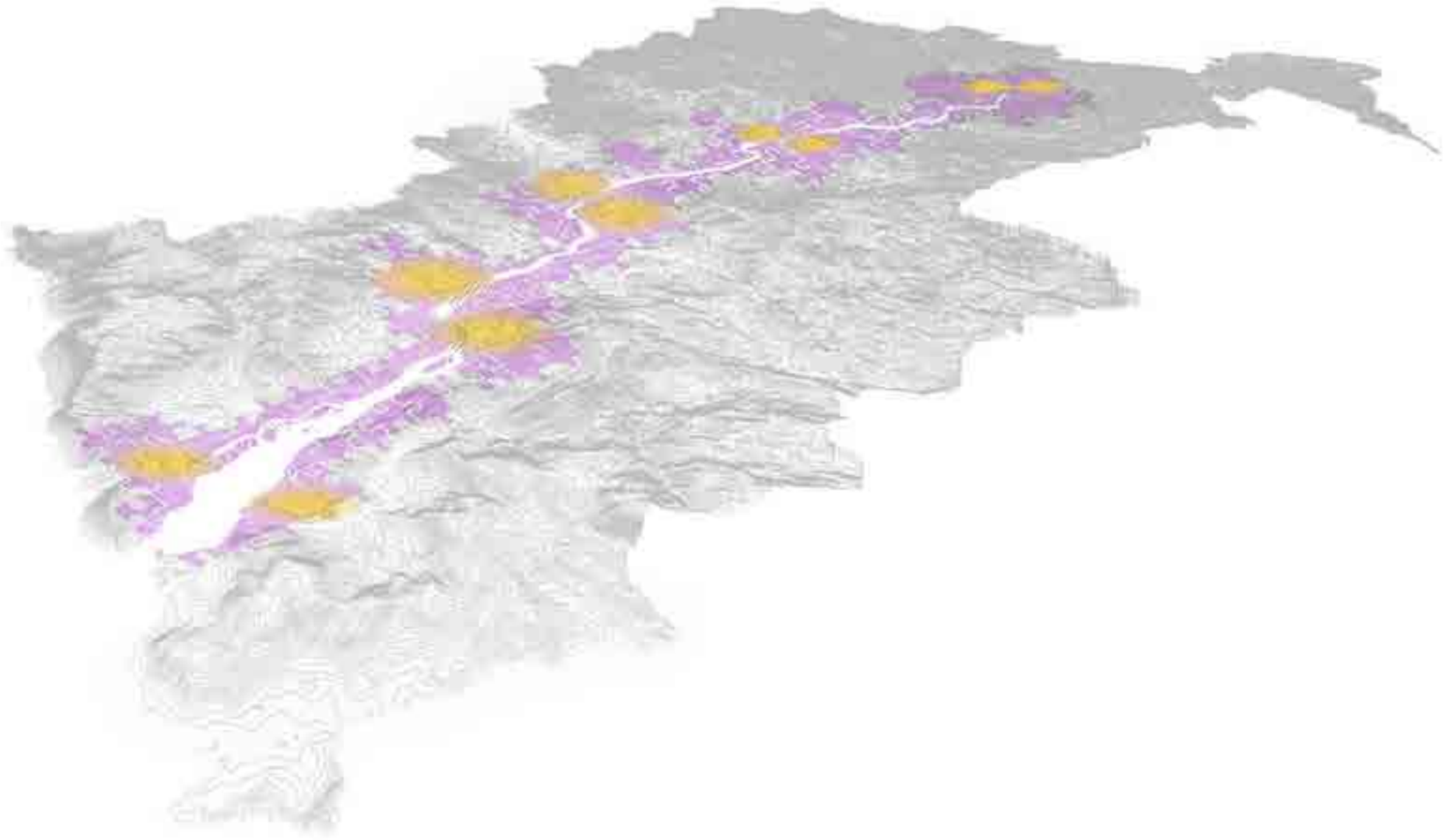
PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DO RÍO MIÑO TRANSFRONTEIRIZO

[DOCUMENTO FINAL]

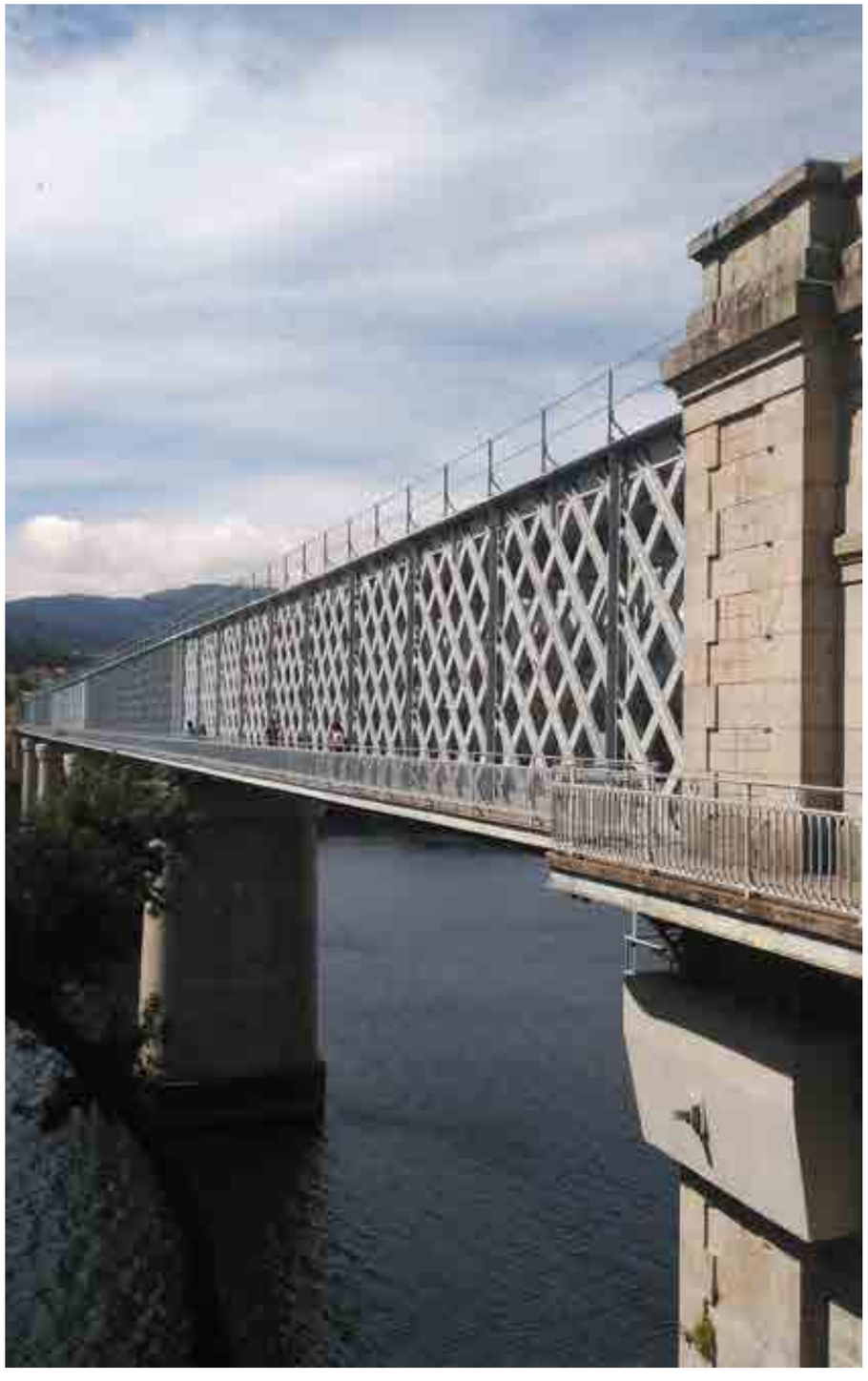


pmst

Plan de mobilidade sustentable do río Miño transfronteirizo

Plano de mobilidade sustentável do rio Minho transfronteiriço

estudio mmasa



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

Luciano González Alfaya [Coordinador]
Arquitecto. Máster en Planificación Estratéxica. Técnico Superior de Urbanismo.
Patricia Muñiz Núñez
Doutora Arquitecta. Máster Metrópolis en Cultura Urbana. U.P.C
Eugenia Calvo López [SERYE Ingenieros]
Enxeñeira de Camiños, Canles e Portos
Marta Alcoba García
Enxeñeira de Camiños, Canles e Portos

Antía Martínez Pereira
Arquitecta. Universidade da Coruña
María de la Fuente Villaverde
Enxeñeira de Camiños, Canles e Portos
Lorena Carballo Costal
Arquitecta. Universidade da Coruña
David López Wilkes
Xeógrafo. Master en Administracion Local.

Consultoría no proceso de participación e traballo de campo.
INZAREDE
Camilo Fernández González.
Sociólogo. Técnico Superior de Urbanismo
Silvia Fernandes Táboas.
Arquitecta. Universidade da Coruña
Clara Oliveira Ferreira
Arquitecta. Universidade Federal de Minas Gerais
Eduardo Cancela González
Enxeñeiro de Obras Públicas. Universidade da Coruña.

© **Imaxes:**
Estudio**mmasa**
Aéreas: David Ramos [**iam**droning]

XULLO 2019

ÍNDICE

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

FASE I. TOMA DE DATOS E ANÁLISE

1.1 Recompilación de plans e normas existentes

1.2 Análise físico e contexto territorial
2.2.1 Localización e superficie
2.2.2 Análise xeográfico
2.2.3 Información sobre usos urbanos que poidan xerar ou atraer desprazamentos
2.2.4 Novos desenvolvementos.
2.2.5 Zonas verdes
2.2.6 A rede viaria

1.3 Análise socio-económico e demográfico
2.3.1 Estructura e evolución da poboación
2.3.2 Centros atractivos e xeradores de desprazamentos
2.3.3 Mobilidade laboral transfronteiriza

1.4 Análise do transporte e a circulación
2.4.1 Transporte colectivo
2.4.2 Matrices Orixe-Destino

1.5 Análise enerxética e medio ambiente
2.5.1 Calidade do aire
2.5.2 Gasto enerxético
2.5.3 Emisións de gases de efecto invernadoiro (GEI)

1.6 Principais datos extraídos da participación cidadá

FASE II. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS

IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS

1 Identificación de déficit de accesiblidad transfronteiriza nas distintas zonas e problemáticva dos fluxos de mobilidade entre os concellos sinalados.

2. Identificación dos problemas actuais e tendencias de calidade que afecten á rede peonil

3. Identificación dos problemas actuais e tendencias de calidade que afecten á intermodalidade

4. Detección de áreas deficitarias e demandantes de transporte público

5. Problemática da accesibilidade colectica entre o ámbito xeral de estudo e as áreas metropolitanas de Vigo e Porto.

ANÁLISE DAFO

IDENTIFICACIÓN DE RETOS

1 Identificación de déficit de accesiblidad transfronteiriza nas distintas zonas e problemáticva dos fluxos de mobilidade entre os concellos sinalados.

2. Identificación dos problemas actuais e tendencias de calidade que afecten á rede peonil

3. Identificación dos problemas actuais e tendencias de calidade que afecten á intermodalidade

4. Detección de áreas deficitarias e demandantes de transporte público

5. Problemática da accesibilidade colectica entre o ámbito xeral de estudo e as áreas metropolitanas de Vigo e Porto.

FASE III. DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

INDICADORES PARA SEGUIMENTO POSTERIOR DO PLAN

ANEXO. Participación Cidadá

ANEXO. Planimetría

ANEXO. Outras experiencias de Mobilidade Transfronteiriza en Europa

ANEXO. Informes relativos ás reunións de traballo

www.descubretumundodesdeelcielo.com

pmst

Plan de mobilidade sustentable
do río Miño transfronteirizo

Plano de mobilidade sustentável
do rio Minho transfronteiriço

1.1 ANTECEDENTES

O Plan de Mobilidade Sustentable para o Miño, necesario e trascendente, entendémolo dende unha óptica multiescalar. Tomando como base o "Plano de transporte público no Vale do Minho Transfronteiriço (MOBITRANS)", elaborado para UNIMINHO (Asociación do Vale do Minho Transfronteiriço), tal e como establece o punto primeiro do Prego de Prescripcións Técnicas, nun primeiro nivel atoparíanse os vintedous municipios do val do Miño transfronteirizo, obxecto deste proxecto: A Guarda, Oia, O Rosal, Tomiño, Tui, Mondariz, Mondariz Balneario, As Neves, Ponteareas, Salvaterra de Miño, Arbo, A Cañiza, Covelo, Crecente, O Porriño, Salceda de Caselas, Caminha, Melgaço, Monçao, Paredes de Coura, Valença, Vila Nova de Cerveira. Neste territorio de aplicación búscase unha mobilidade sustentable que asegure a conectividade real do territorio cos principais nodos de atracción, tanto internos como externos a este. O ámbito de intervención afecta a 22 municipios (16 galegos e 6 portugueses) nos cales habitan 205.384 habitantes nun total de 2.049 km², facendo unha densidade de 100,23 hab/km². Nesta escala, prestarase especial atención aos concellos máis proximos ao propio rio, extendendo a área de estudio ata Melgaço e Arbo-Crecente.

O Plan de Mobilidade baixará a un nivel máis local para analizar e plantexar solucións nos fluxos de mobilidade existentes entre os pares de cidades (tal e como denomina o documento MOBITRANS ás parellas de Concellos separados polo río Miño pero unidos a través das pontes). Son por unha banda, tres concellos do lado galego (Tomiño, Tui e Salvaterra) e tres concellos do lado portugués (Vila Nova de Cerveira, Valença do Minho e Monçao) dentro da Area Transfonteiriza do Minho. Este seis concellos están unidos entre si a través das pontes internacionais. Este nivel territorial reúne a un total de 80 299 habitantes repartidos sobre un territorio de 674,16 km² que da lugar a unha densidade de 119,10 hab/km². Por outra banda, están os Concellos de A Guarda e de Caminha para os que tamén é necesario a busca de solucións relativas á mobilidade e accesibilidade entre ambos municipios. Dentro desta escala de pares de cidades, incluindo a Caminha e a A Guarda, o Concello con máis número de habitantes é o Concello de Monçao do lado portugués con 18 042 habitantes mentres que o Concello con menor número de habitantes é o Concello de Vila Nova de Cerveira (8 859 hab). Estes oito concellos atópanse entre os 9 000 e os 20 000 habitantes. Ambas metades deste territorio de actuación, separadas pola presenza do rio Miño están unidas por unha serie de pontes polas que discurren as principais vías de comunicación que artellan a Galicia e ao Norte de Portugal (ponte entre Vila Nova de Cerveira e Tomiño, ponte da A3/A55/ffcc entre Tui e Valença, ponte entre Salvaterra e Monçao) e que permiten o desenvolvemento económico e social deste territorio transfronteirizo. A futura conexión da ponte peonil entre Vila Nova da Cerveira e Tomiño reforzará esta conexión.

O ámbito de estudio no que estamos a traballar forma parte dun ámbito moito máis amplo que é a Euro rexión formada por Galicia e o Norte de Portugal. Este espazo configúrase como un territorio de forte interrelación social, económica e cultural. A rexión ocupa unha superficie total de 51 000 km² e concentra a 6,4 millóns de habitantes, o que se traduce nunha densidade de 125,8 hab/km². Por outra banda, é importante destacar que o tráfico medio diario de vehículos pesados e lixeiros por esta zona transfronteiriza, supón o 49% de todos os intercambios existentes ao longo da fronteira entre España e Portugal.

Como xa se sinalou o obxectivo principal do Smart Minho é mellorar a eficiencia da cooperación institucional na área transfronteiriza do río Miño a través da planificación estratéxica do territorio común, que parta das experiencias de cooperación locais e que serva para poñer en marcha experiencias piloto de xestión conxunta de equipamentos, actividades culturais e de transporte que favorezan a mobilidade entre fronteiras.

1.2 OBXECTO E OBXECTIVOS DO PLAN

O modelo actual de mobilidade, caracterizado por un uso excesivo do vehículo, orixina un deterioro social e ambiental, xerando tamén o deterioro enerxético e social da cidade. Este deterioro vese agravado por factores derivados como o consumo enerxético e de espazo, o aumento das emisións e menor calidade do aire, a conxestión xerada pola falta de eficacia nos desprazamentos, a inseguridade e os accidentes, xunto con problemas sociais coma a falta de autonomía infantil, da terceira idade e das persoas con mobilidade reducida.

Ademais destas consecuencias, exercer o dereito á mobilidade para determinados sectores da poboación nesta situación supón unha dificultade debido á inexistencia de infraestruturas para ciclistas e peóns e á carencia de transporte público orixinando problemas de exclusión social para aquelas persoas que non teñen acceso ao vehículo privado.

O obxecto deste Plan de mobilidade é a proposta de accións piloto concretas de coordinación de mobilidade transfronteiriza, de carácter sostible nos ámbitos concretos de estudo, e por outra banda, o deseño dun programa de medidas a aplicar a ambos lados da fronteira a medio prazo en materia de transporte colectivo. Para chegar a este obxecto levaranse a cabo medidas de fomento e mellora dos desprazamentos en modos non motorizados; Medidas de reordenación e mellora do transporte público; Medidas para mellorar a mobilidade de persoas de mobilidade reducida; Medidas para a mellora do transporte a grandes areas e centros atractores de viaxes; Medidas de seguridade viaria; Medidas medioambientais e de protección; Medidas de outras actividades de mobilidade.

A importancia dun Plan de Mobilidade para este territorio transfronteirizo resulta dunha altísima importancia a ambos lado da fronteira, actuando a diferentes escalas. Por un lado, búscase mellorar a conexión dos pares de cidades que, polas súas características xeopolíticas vense moitas veces afastadas, a pesar dos lazos que unen as cidades fronteirizas, pero tamén a través da observación deste territorio como un

todo, como un territorio fortemente unificado, integrado, e sen fronteiras. En definitiva, a observación dende unha escala máis ampla, buscando mellorar a conectividade dos 22 concellos entre si, pero tamén cos focos de atracción externos a este ámbito. Conectividade que ten lugar en torno ao río Miño, que se converte nun nexo de unión, e non nunha barreira.

É vital entender este territorio dende unha óptica de mobilidade, pero tamén dende unha óptica socio-económica, xeo-política e económica, antes de propor proxectos de mellora. Hai moitas ligazóns socioculturais entre ambas partes que explican que a mobilidade neste ámbito sexa moi dinámica e fluída, moito máis que noutros tramos desta fronteira que vai dende a desembocadura do Miño no noso ámbito de estudio ata a desembocadura do Guadiana na fronteira con Andalucia. O tramo fronteirizo incluído no noso ámbito de estudio é o máis transitado de toda a fronteira con Portugal, principalmente por motivos laborais, comerciais e de lecer. Moitos deses desprazamentos teñen lugar a diario. Estas dinámicas presentan consecuencias en aspectos sociais, económicos e culturais, entre outros.

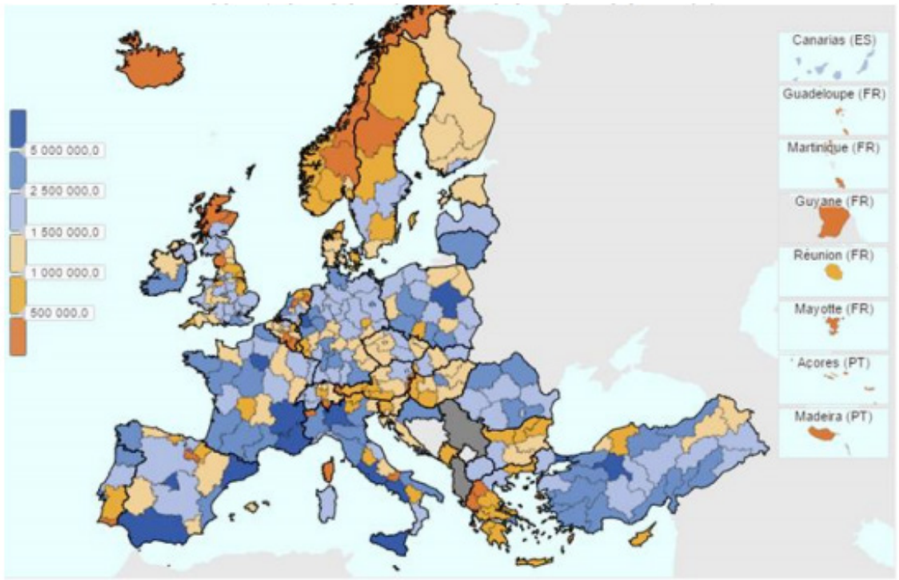
Fronte a estes datos, é importante observar o que acontece na fronteira de España con Francia (e Andorra), en base a contextualizar e ter outros datos para contrastar etas relacións fronteirizas. Segundo datos relativos ao ano 2015 ofrecidos polo Ministerio de Fomento, nesta outra fronteira, existen 54 pasos rodados. Entre estes, destacan os pasos correspondentes á AP9 e a AP7, con máis de 32.000 vehículos ao día, en ambas direccións. A continuación en intensidade media diaria de vehículos destacan o paso correspondente á AP8, con 24.040 vehículos e o paso R.D. 912 Hendaye, cun IMD de 21.900 vehículos. Os seguintes pasos xa presentan unha intensidade menor de 16.00 vehículos ao día.

A mudanza do actual modelo de mobilidade, dependente do vehículo privado e con carencias en materia de transporte público, itinerarios seguros ciclistas ou peonís cara un modelo de planificación da mobilidade urbana sustentable, mellorará a calidade de vida dos habitantes de ambos “lados da raia”.

En definitiva, servirá para alcanzar un novo equilibrio nos modos de transporte utilizados pola cidadanía, fomentando os sistemas de mobilidade alternativa sustentable –mobilidade blanda, ou suave- dende un punto de vista social e ambiental a través da mobilidade peonil, en bicicleta e en transporte público. Esta mudanza do modelo de mobilidade lograrase mediante o estudo da situación actual e a planificación de medidas e proxectos que axuden a reorientar as tendencias de mobilidade, así como crear novas posibilidades.

A Estratexia de Cooperación Intelixente para o Río Miño Transfronteirizo busca fomentar a creación do emprego, a cohesión social e territorial e o benestar cidadán a través de políticas concertadas de promoción, valorización e desenvolvemento dos recursos e potencialidades do territorio. Tamén procura a innovación, o fomento do emprendemento e da igualdade de oportunidades. Todo estes factores están

Vista da Ponte Internacional que une Salvaterra de Miño con Monção, dende Salvaterra de Miño.
Fonte: Elaboración propia.



condicionados pola existente de fluxos e conexións físicas entre os distintos residentes.

1.3 METODOLOXÍA

A elaboración do presente Plan de Mobilidade Sustentable, establece tres fases e un eixo transversal (participación cidadá e plan de comunicación), integrando de forma secuencial a información territorial, a toma de datos, a identificación dos retos e problemas, a definición e delimitación de liñas estratéxicas e, por último, o establecemento dun plan de implementación, dun plan de seguimento, mediatizados pola participación pública de xeito transversal.

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

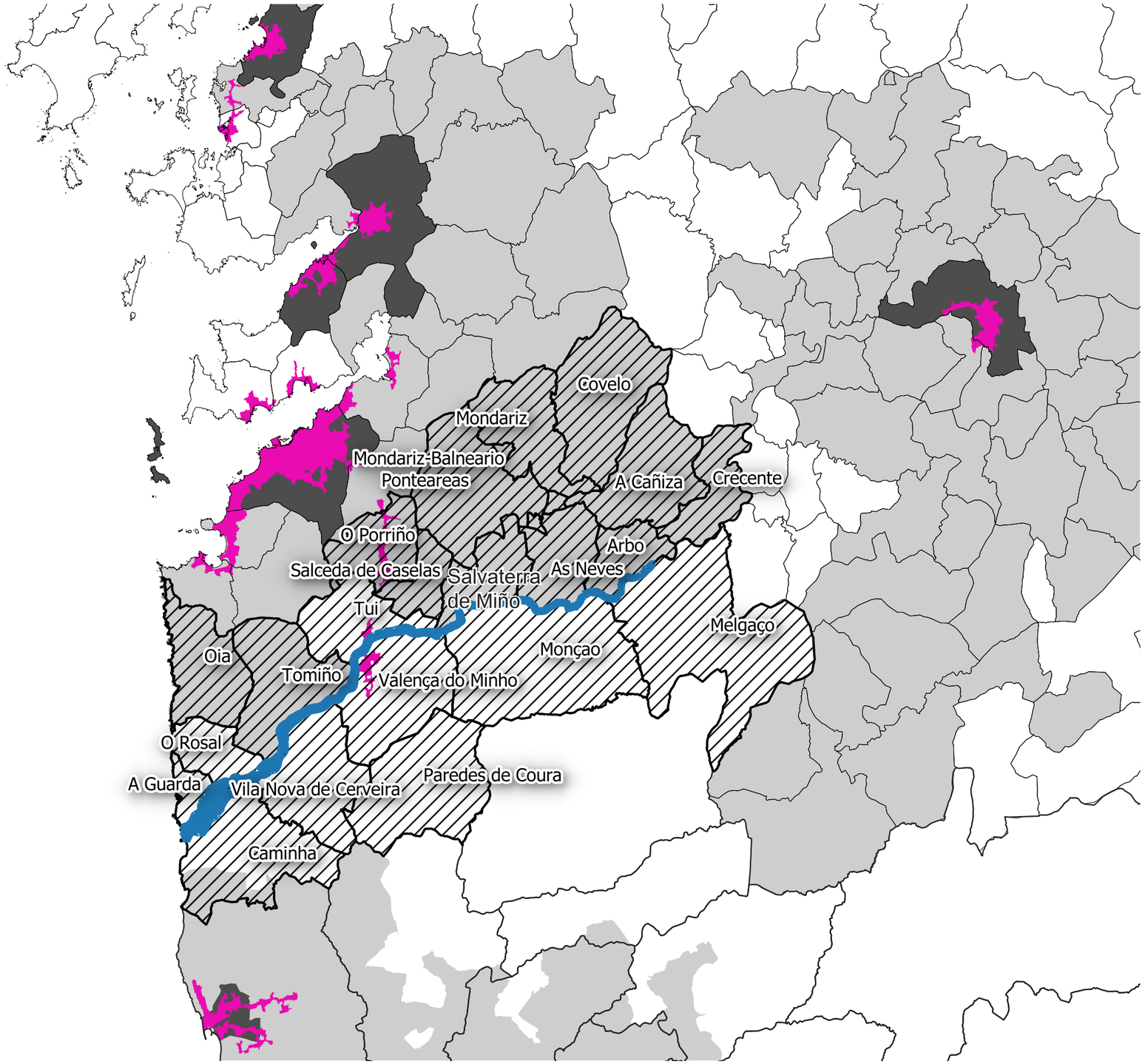
Ante os problemas ocasionados polo predominio do automóbil no medio urbano, tanto para circular como para estacionar, nos últimos anos emerxeu un novo modelo de mobilidade orientado ás persoas, a prioridade trasládase ao peón, á bicicleta e ao transporte público, deixando para o automóbil un papel, non secundario, senón que supeditado aos anteriores modos e como recurso para satisfacer aqueles desprazamentos para os que non existe outra alternativa.

Esta visión da mobilidade orientada ao peón baséase nun enfoque de oferta que atende en primeiro lugar aos modos de desprazamento a pé, en bicicleta e transporte público, orientando cara un cambio no reparto modal en vez de darlle prioridade á satisfacción da demanda no vehículo privado. Este enfoque, polo tanto, parte dunha consideración da mobilidade como a expresión espacial das relacións entre as distintas actividades existentes no territorio, e os diferentes núcleos atractivos existentes no territorio e que se realizan a través dunha rede de infraestruturas da mobilidade, na cal teñen cabida os distintos modos de desprazamento (automóbil, bicicleta, a pé, autobús,...) con diferentes niveis de integración e compatibilidade.

De xeito resumido, o enfoque da oferta do cal parte a visión sobre a mobilidade exposta en liñas anteriores implica que cada rede de infraestruturas e cada elemento destas posúe unha funcionalidade (ou varias nalgún caso particular) que está relacionada coa súa morfoloxía e tipoloxía, cos modos de transporte, coa súa capacidade de admisión dunha certa magnitude de fluxos, e coa súa relación cos usos do solo e as

Poboación residente por rexión (2015). Fonte: EUROSTAT

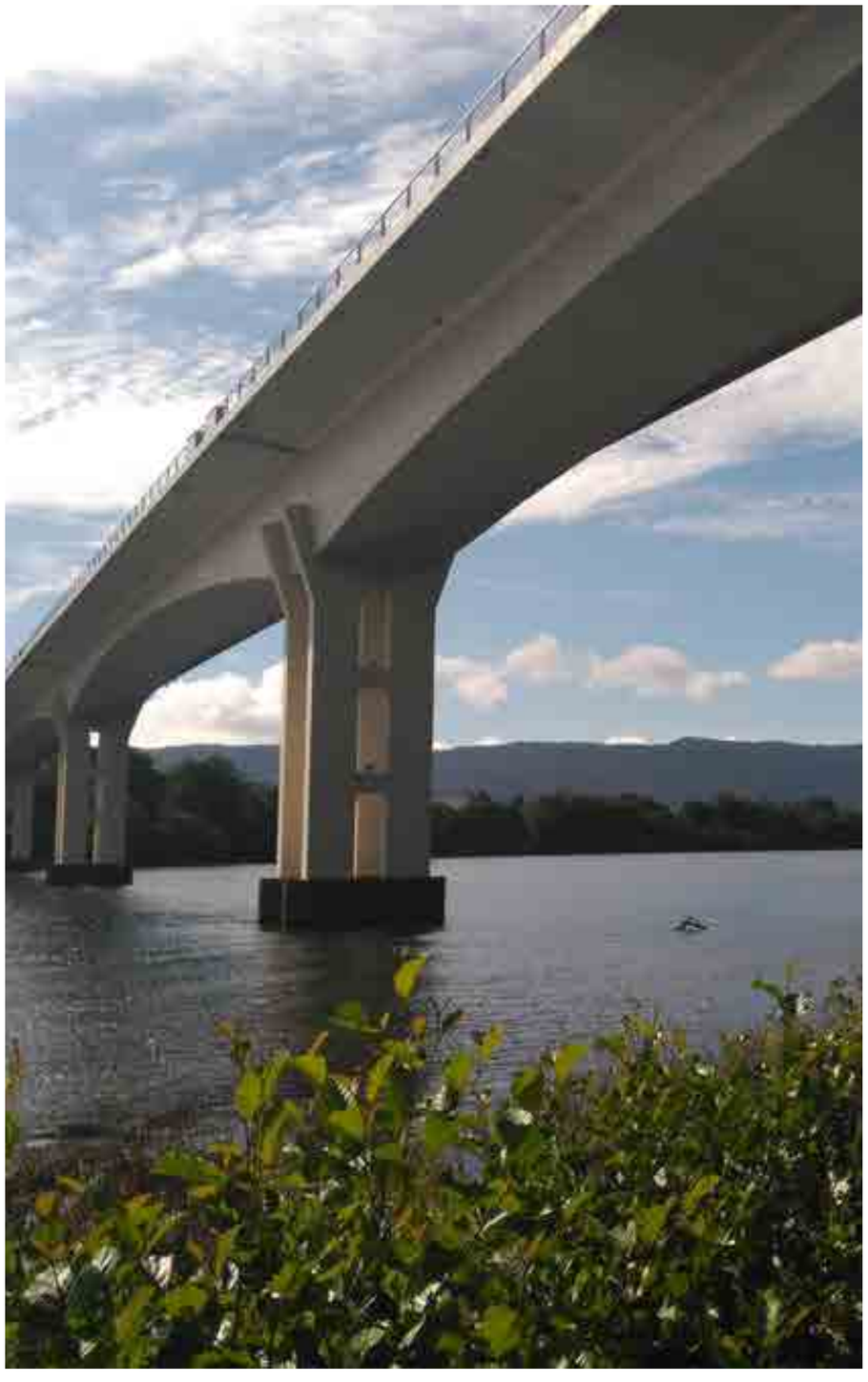
IMDT (2016) vehículos lixeiros nos principais pasos transfronteirizos. Fonte: Observatorio Transfronterizo España – Portugal



Plano da Área de Actuación.
Área ambiental única.
Fonte: Elaboración propia sobre ESPON.

Lenda:

- Vale do Miño Transfronteirizo
- Zonas Morfolóxicas Urbanas
- Áreas Morfolóxicas Urbanas
- Áreas Urbanas Funcionais



actividades.

Así, o enfoque da oferta comeza por asignar a cada infraestrutura unha funcionalidade segundo o seu papel de comunicación entre ou dentro de áreas ambientais, a súa morfotipoloxía, a súa capacidade de asumir fluxos e as súas características, en consonancia cos criterios ambientais e de integración ente usos do solo e actividades, comprobando a utilidade do conxunto para responder ás necesidades de desprazamento e de cada elemento en particular aos fluxos e modos asignados.

Tratase dun enfoque de oferta que partindo do contexto territorial e urbano, por un lado, e da tipificación e xerarquización funcional e estrutural da rede viaria, por outro, desprega dous niveis de análise, un topolóxico e relacionado coas redes de mobilidade e outro morfotipolóxico e relacionado co deseño da estrada e a integración cos usos do solo, baixo criterios de sustentabilidade e satisfacción do dereito á mobilidade dos cidadáns.

Á hora de redactar este Plan de Mobilidade Sustentable para este territorio que comprende a conectividade interna entre as vilas de Monçao-Salvaterra, Valença-Tui, Cerveira-Tomiño, ademais do estudio de A Guarda-Tomiño e a mobilidade de todo o territorio cos nodos de atracción externos, foi tida en conta a realidade xeográfica (territorial, socioeconómica, física, humana e urbana), a situación actual do territorio en materia de mobilidade tal e como se describe na primeira parte deste documento e as inquedanzas dos veciños e veciñas. Pero ademais foi importante ter en conta unha serie de figuras:

No caso galego, as Directrices de Ordenación do Territorio; Plans e proxectos sectoriais de incidencia supramunicipal; Plans de Ordenación do Medio Físico; Plans Xerais de Ordenación Municipal (PXOM); e por último as Normas Subsidiarias. No caso portugués, teremos en conta, os Planos Rexionais de Ordenamento do Territorio (PROT); os Planos Intermunicipais de Ordenamento do Territorio (PIOT); e por último os Planos Municipais de Ordenamento do Territorio (PMOT).

Hai que facer tamén referencia ao “Plano de Transporte Público no Vale do Minho Transfronteiriço”, elaborado para UNIMINHO (Asociación do Vale do Minho Transfronteirizo), que segundo as bases da convocatoria tomarase como base para a elaboración do Plan de Mobilidade.

A metodoloxía levada a cabo para a elaboración do futuro Plan de Mobilidade Sustentable, establece tres fases e un eixo transversal (participación cidadá e plan de comunicación), integrando de forma secuencial a información territorial, a toma de datos, a identificación dos retos e problemas, a definición e delimitación de liñas estratéxicas e, por último, o establecemento dun plan de implementación, dun plan de seguimento, mediatizados pola participación pública de xeito transversal. Por último deséñase tamén un plan de comunicación. A continuación detállanse as tarefas propias de cada unha das fases.

Vista da Ponte da Amizade dende Vila Nova de Cerveira.
Fonte: Elaboración propia.

Fase I. A toma de datos e análise son as actividades que constitúen a base sobre a cal se efectúa a redacción do proxecto. Comprende a caracterización global do territorio e do ámbito de traballo, mediante unha análise morfolóxica e estrutural, co fin de delimitar os ámbitos concretos de análise e intervención, e a tipificación da rede viaria baixo criterios de sustentabilidade e capacidade ambiental. Este fase constitúe a base sobre a cal se efectúa a redacción do proxecto. As análises realizaranse nun dobre nivel, por unha banda unha análise topolóxica respecto ao papel funcionalidade dos distintos modos de mobilidade existentes no ámbito de estudo: o peonil, o ciclista, o transporte público e a rede viaria motorizada. Por outra, de xeito complementario a esta análise baixo un enfoque de oferta, realízase a análise da demanda existente, tanto a nivel global como no relativo aos principais fluxos existentes no ámbito das vilas fronteirizas: o peonil e o tráfico rodado, tanto no que respecta á circulación como ao estacionamento.

Fase II. A identificación de problemas e retos cosiste na realización dun diagnóstico que comprenda a problemática actual analizada durante a Fase I. A análise DAFO premite establecer a base e o establecemento das liñas estratéxicas. As debilidades e fortalezas abordaranse dende unha perspectiva externa (escala ampla), mentres que as ameazas e oportunidades abordaranse dende unha perspectiva interna (escala reducida).

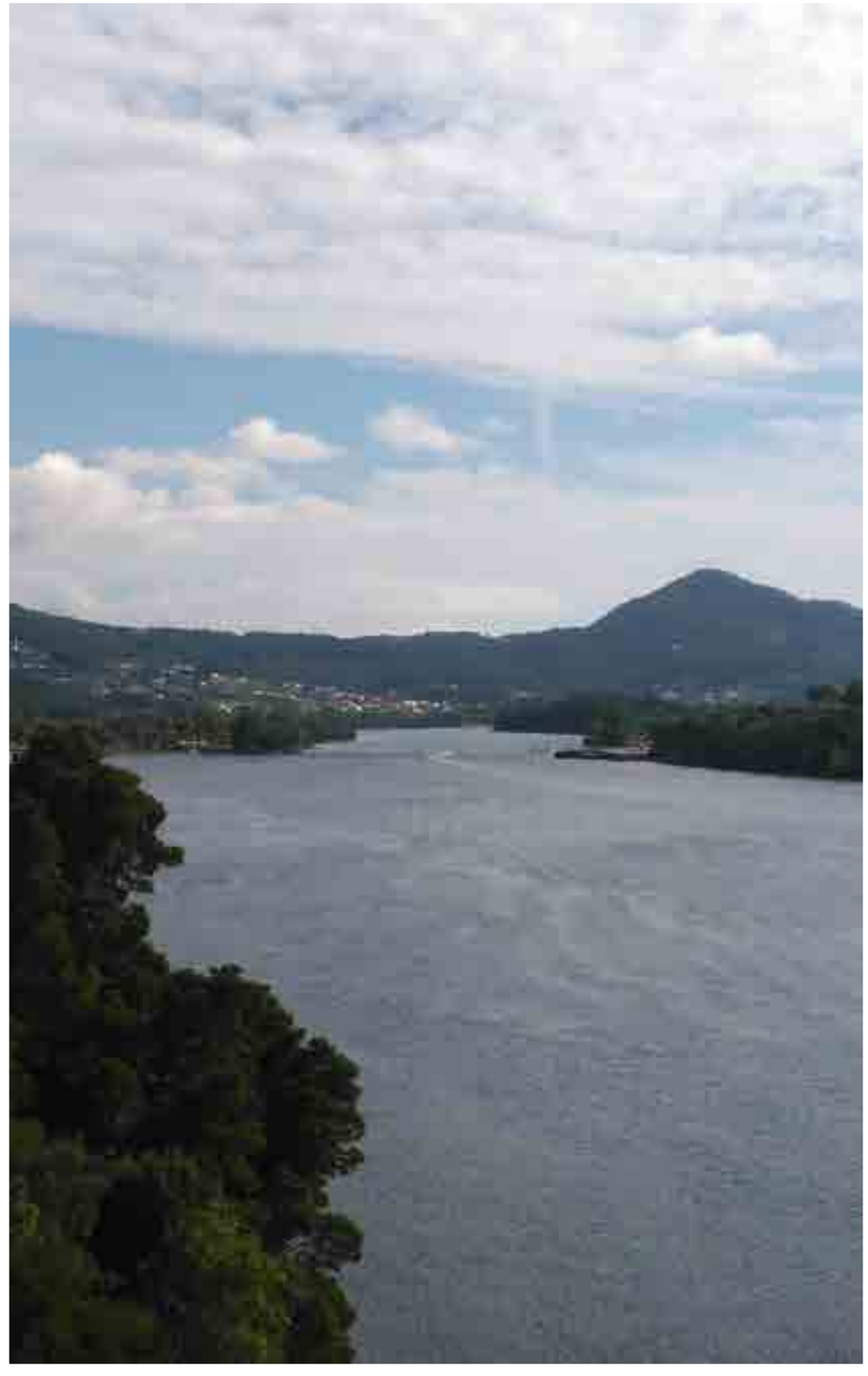
Fase III. A delimitación de propostas e obxectivos específicos consiste en establecer de xeito coordinado, as prioridades de intervención que permitan trocar o modelo de mobilidade actual cara un modelo baseado na mobilidade sustentable e no dereito á mobilidade. Da comezo unha vez redactadas e supervisadas as fases anteriores de proxecto. En base ás problemáticas detectadas e á intención de emendar ditos problemas, a solución dos mesmos para mellorar a situación actual, e o xeito en que se procede a dita solución, constitúe os retos a seguir polo Plan de Mobilidade Sustentable.

Estes retos serven como base para a definición das liñas estratéxicas en torno as cales actúan os proxectos piloto que se desenvolverán no territorio.

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

O seguinte punto realizado no Plan de Traballo é o Plan de Implementación, no cal os proxectos piloto ou medidas son ordenados temporalmente, a fin de crear un proceso no tempo que mellore a mobilidade sostible na área de estudio. A última fase é a elaboración de Indicadores de seguimento que representan a realidade da situación e son sensibles aos cambios, permitindo unha avaliación do cumprimento dos obxectivos establecidos para un seguimento futuro da mobilidade.

Como eixo transversal que se desenvolve paralelamente ás tres primeiras fases,



Vista do Río Miño no seu límite entre os municipios de Vila Nova de Cerveira e Tomiño.
Fonte: Elaboración propia.

lévase a cabo o Plan de participación cidadá: Co obxectivo de coñecer as opinións, demandas, inquedanzas e percepción da poboación que habita o ámbito de estudio sobre a mobilidade e coa premisa de que sexan os principais protagonistas deste plan, lévanse a cabo dúas actividades. Por unha banda, lévanse a cabo enquisas online e presenciais, coa elaboración de matrices de orixe-destino. Por outra banda lévanse a cabo obradoiros de traballo/mesas sectoriais onde estiveron presentes representantes de diferentes colectivos sociais, culturais, políticos e económicos.

1.4 CONCLUSIÓN PRINCIPAL

Tras esta explicación do modo de traballo levado a cabo, así como do obxecto de estudo e dos obxectivos que se pretenden conseguir, poderíamos concluír dicindo que o presente plan de mobilidade ten como punto de partida a idea dun modelo de territorio no que se inclúan todos os tipos de mobilidade, favorecendo aos usuarios dos modos de transporte sustentables, como son o peón e o ciclista, e facendo unha nova distribución do espazo, dun xeito máis equilibrado.

Pénsase, por un lado, en crear un territorio no cal se incentive unha mobilidade sustentable, favorecendo os modos suaves así como o transporte colectivo entre un e o outro lado na raia, no ámbito de estudo no cal se está a traballar. Por outra banda, pénsase no fomento da conectividade e a accesibilidade desta área de actuación, prestando especial atención aos centros atractivos localizados no territorio.

A súa vez, dentro do marco de favorecer unha mobilidade sustentable neste territorio de estudo, téñense en consideración as áreas metropolitanas de Vigo e Porto como focos de atracción. Este fomento dos modos de mobilidade sustentable s está vencellado ao espazo público, acadando áreas máis agradables para o peón e a bicicleta.

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

En definitiva, servirá para alcanzar unha mellora da mobilidade neste territorio transfronteirizo, fomentando os sistemas de mobilidade sustentables, como son a mobilidade peonil, a mobilidade ciclable ou o transporte público.

Tomando estes obxectivos como punto de inicio, e tras a correcta análise a levar a cabo, a fin de caracterizar o estado da mobilidade actual neste territorio de estudo, así como de coñecer os fluxos desta mobilidade transfronteirza, determínanse os problemas e retos nesta área de actuación. Tras isto, son propostos os Eixos e as Liñas de Actuación que enmarcan as futuras propostas, que servirán como folla de ruta para acadar un fomento da conectivadade e un aumento dos desprazamentos en modos máis sustentables neste territorio de estudo.

Vista da Ponte Internacional entre Salvaterra de Miño e Monção, dende Salvaterra de Miño.
Fonte: Elaboración propia.

pmst

Plan de mobilidade sustentable
do río Miño transfronteirizo

Plano de mobilidade sustentável
do rio Minho transfronteiriço

Imaxe fronteira Tomiño - Vilanova de Cerveira.
Fonte: Elaboración propia.

O presente Documento de Prediagnose abordará a proposta na metodoloxía como Fase I, na cal se presentarán os resulltados recollidos na fase de toma de datos e análise do territorio de estudo, tanto os datos recollidos polo propio equipo redactor, tal e como se observa na metodoloxía de traballo, como os datos comprendidos e analizados partindo de documentos e traballos previos realizados neste ámbito de estudo.

1. TOMA DE DATOS E ANÁLISE

A análise da mobilidade sustentable comprende a totalidade do territorio Val do Miño Transfronteirizo, posto que é fundamental observar o conxunto para poder ter unha visión xeral da situación actual. Así, proporanse actuacións para que a maior parte da superficie dispoña de modos de transporte suficientes, coordinados e equilibrados segundo as necesidades, que artellen e comuniquen todo o territorio internamente, pero tamén externamente cos polos de atracción máis importantes da contorna. O presente documento céntrase no estudo e a toma de datos de forma detallada nos pares de cidades transfronteirizas, as cales contan con un continuo urbano próximo a un punto de conexión, pero tamén se centrará na toma de datos máis xerais a unha escala máis ampla, que será todo o ámbito de estudio (22 concellos). Procédese deste xeito polos motivos que se expoñen a continuación.

A densidade urbana e os fluxos diarios de movementos (laborais, comerciais e lecer) que presentan os pares de cidades onde habita o 39,09% do total da poboación de todo o territorio (80.299 dos 205.384 en total), converte estas áreas nas superficies de maior complexidade para a implantación deste plan de mobilidade sustentable, sendo as que poden mostrar un maior número de conflitos de interese desde o punto de vista da mobilidade, así como máis riscos asociados á convivencia dos modos de transporte. Os Concellos de A Guarda e Caminha, así como Arbo e Melgaço non as incluímos nesta escala, sen embargo é preciso abordar a súa problemática e darlle unha solución aos problemas de conectividade que presentan.

Todos estes aspectos levan á conclusión de que o máis eficiente é elaborar un plan centrado nos pares de cidades, pero mirando en todo momento cara o exterior dos mesmos, cara a todo o Val do Miño transfronteirizo, para ter en conta as influencias e factores externos, pero cun maior detalle nas escalas máis reducida. Estes serán, segundo o comentado, os lugares nos que se atoparán a meirande parte dos problemas.

Aínda así, enténdese que é moi importante observar a totalidade do territorio, polo que se avalían todos os Concellos en termos de mobilidade, tendo en conta todo o conxunto e as conexións cos focos de atracción da contorna. É dicir, estúdase como un todo, posto que é importante incorporar ao análise os focos de atracción que existen fóra das cidades e que xeran un número relevante de desprazamentos ata e dende eles. Non se poden propoñer as axeitadas actuacións nas áreas próximas aos puntos de conexión sen unha análise coidadosa do contorno do mesmo.

Vista aérea dun dos puntos transfronteirizos sobre o Río Miño.
Fonte: Elaboración propia.

Imaxe ponte vella Tui - Valença.
Fonte: Elaboración propia.

1.1 RECOMPILACIÓN DE PLANS, NORMAS URBANÍSTICAS EXISTENTES TRABALLOS ESTRATÉXICOS PREVIOS

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

+ Planeamento

Galicia:

- Directrices de Ordenación do Territorio, Febreiro, 2011.
- Plan de Ordenación do Litoral de Galicia, Febreiro, 2011.
- Lei do Solo de Galicia, Febreiro, 2016
- Plan Xeral de Ordenación Municipal de Tui, Xaneiro, 2011.
- Plan Xeral de Ordenación Municipal de Tomiño, Marzo, 2001.
- Plan Xeral de Ordenación Urbana de A Guarda, Xullo, 1993 (afectado parcialmente sentenza 566/1998 TSXG).

Portugal:

- Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Territorio. Alteração 2018.
- Plano Director Municipal de Monçao, Abril, 2009.
- Plano Director Municipal de Vila Nova de Cerveira, Abril, 2012.
- Plano Director Municipal de Valença do Minho, Maio 2010.
- Plano Director Municipal de Caminha. Revisao, Fevreiro, 2017.

+Traballos Estratéxicos Transfronteirizos Previos

- RIS3T Galicia-Norte de Portugal 2015-2020: Resposta das rexións para unha maior eficacia na utilización dos fondos estruturais. Isto posibilita a xeración de sinerxias entre as diferentes políticas da UE, nacionais e rexionais. Seis areas estratéxicas no ámbito do I+D, de colaboración conxunta e diferentes actuacións prioritarias: enerxías mariñas e biomasa; agro-bio industria e alimentación; industria transformadora; industria de mobilidade e aeronautica; industrias creativas, TICs e turismo; saúde e envellecemento activo.

- Plan de investimentos conxuntos Galicia – Norte Portugal: Documento estratéxico para a Eurorrexión, deseñado para o ciclo de programación financeira da Unión Europea 2014-2020. Analízanse elementos referidos á investigación, desenvolvemento e innovación, tecnoloxías da información e as comunicacións, competitividade, economía verde, ou cambio climático

- Plan de Zona Rural de Pontevedra Leste e Sur: Instrumento de planificación enmarcado no Programa de Desenvolvemento Rural Sustentable de Galicia baixo os seguintes eixos: actividade económica e emprego, infraestruturas e equipamentos básicos, servizos e benestar social, medio ambiente.

- Plan Estratéxico de Turismo da Provincia de Pontevedra (2017-2020): Deseñado pola Deputación de Pontevedra, busca o impulso da provincia como destino sustentable nos eidos social, económico e medioambiental.

- Axenda estratéxica de cooperación transfronteiriza Cerveira – Tomiño: Estratexia deseñada e asinada por ambas Cámaras Minicipais, co obxectivo de desenvolver estes territorios. Define catro liñas estratéxicas: Río Miño, como un recurso común a potenciar; Mobilidade transfronteiriza e desenvolvemento territorial sostible; Xestión partillada dos servizos e equipamentos públicos locais; Desenvolvemento económico desde a cooperación intelixente.

- Estratexia e plan de acción “Alto Minho 2020”: Esta estratexia busca o desenvolvemento territorial do Alto Minho en base a catro eixos: competitividade, atractivo, conectividade e resiliencia.

- MobiTrans. Plan de transportes Públicos no Vale do Miño Transfronteirizo. Este documento, con data de novembro de 2011, recompila as problemáticas existentes en materia de transportes, e ofrece medidas e propostas a implantar neste territorio de estudo. A análise e comprensión deste documento será de de vital importancia para a redacción do presente Plan de Mobilidade Sustentable do Río Miño Transfronteirizo

- Documento Borrador da Estratexia de Cooperación Intelixente do Río Miño Transfronteirizo. Este documento pretende ser base para a posta en marcha da Estratexia de Cooperación do Río Minho Transfronteirizo 2020-30, no contexto da Eurorrexón Galicia-Norte de Portugal .

1.2 ANÁLISE FÍSICO E CONTEXTO TERRITORIAL

1.2.1 LOCALIZACIÓN E SUPERFICIE

Ao longo deste proceso de análise, teremos en conta de tres ámbitos ou niveis de estudo, como son o Ámbito Xeral, o Ámbito Zonal e o Ámbito Local, de xeito que, segundo sexa conveniente, traballemos nunha área máis ampla, dende unha visión territorial e integrada; unha escala intermedia, como é a escala zonal, escala especialmente acertada en relación aos desprazamentos diarios e de proximidade que se poidan producir no territorio, e unha escala local pu concreta.

Procederemos pois a explicar as diferentes escalas ou ámbitos,acompañando a explicación dun esquema da amplictude que abarcan estas áreas, para a continuación centrarnos no análise desta área de traballo:

Ámbito xeral

Este ámbito comprende a totalidade do territorio de estudo, é dicir, os vinte e dous concellos que integran esta chamada área do Vale do Miño Transfronteirizo, entendendo este territorio como un conxunto onde teñen lugar fluxos de movemento internos e

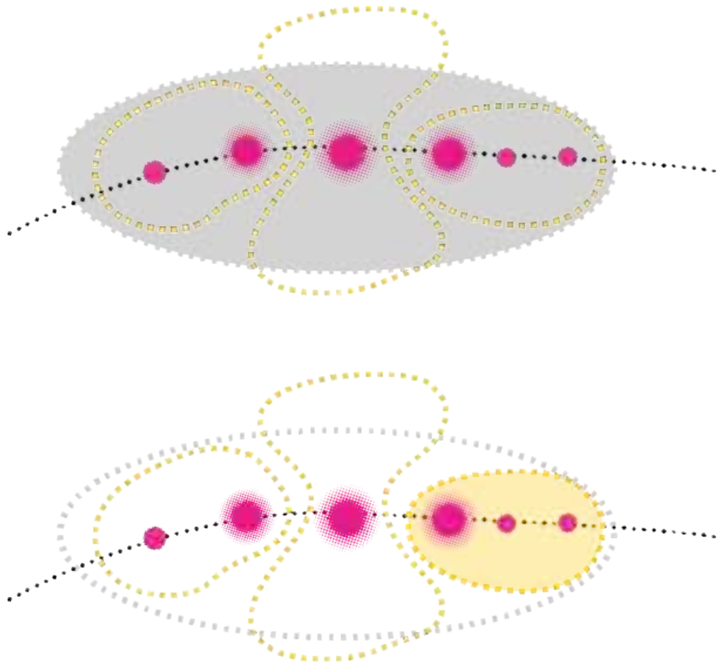
Imaxe fronteira Tui - Valença.
Fonte: Elaboración propia.

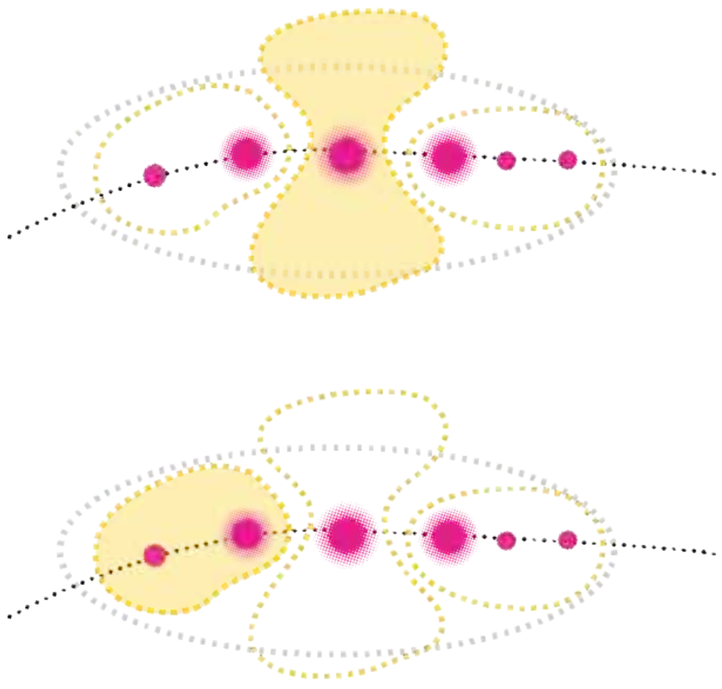
TÁBOA 1
Táboa de poboación dos concellos do Ámbito Xeral, diferenciada segundo sexo. (2017)

Fonte: IGE, INE e elaboración propia

LOCALIDADE	TOTAL	HOMES	MULLERES
Arbo	2637	1384	1289
A Cañiza	5173	2527	2646
Covelo	2417	1224	1193
Crecente	2032	981	1051
A Guarda	10013	4875	5138
Mondariz	4496	2232	2264
Mondariz-Balneario	618	317	301
As Neves	3892	1881	2011
Oia	3018	1513	1505
O Porriño	19740	9735	10005
Ponteareas	22854	11091	11763
O Rosal	6249	3070	3179
Salceda de Caselas	9146	4557	4589
Salvaterra de Miño	9691	4846	4845
Tomiño	13464	6782	6682
Tui	16902	8164	8738
Caminha	15897	7273	8624
Melgaço	8250	3606	4644
Monção	18042	8154	9888
Paredes de Coura	8617	4075	4542
Valença	13341	6185	7156
Vila Nova de Cerveira	8859	4208	4651
Total	205348	98680	106704

TÁBOA 1





externos por motivos laborais, comerciais e de lecer, sen esquecer que estamos ante a franxa da fronteira luso-española que maior fluxo de movementos presenta así como unha maior porcentaxe de poboación. (Ver TÁBOA 1)

Ámbito Zonal

A este nivel diferéncianse tres ámbitos de estudo, ou tres áreas, claramente marcadas polos vínculos que se dan ao ter un paso común para cruzar esta raia. As tres áreas que se distinguen son as seguintes:

-Zona 1: Esta área comprende os municipios galegos de Salvaterra de Miño, As Neves, A Cañiza, Covelo, Crecente, Arbo, Ponteareas, Mondariz e Mondariz-Balneario e como municipios portugueses agrúpanse Monção e Melgaço. Se imos polo miúdo, nesta zona diferenciamos dúas subzonas, en función da presenza dos dous puntos de unión, diferenciando o caso concreto dos municipios de A Cañiza, Crecente, Arbo, Covelo e Melgaço, por unha banda, e os restantes nunha segunda subzona.

-Zona 2: Esta zona, na cal atopamos dúas pontes ou puntos de cruce, como son a Ponte Internacional Antiga e a Ponte Internacional, comprende os municipios galegos de Tui, Salceda de Caselas, e O Porriño e os portugueses de Valença e Paredes de Coura.

-Zona 3: Esta área comprende os municipios galegos de Tomiño, O Rosal, A Guarda e Oia e como municipios portugueses agrúpanse Vila Nova de Cerveira e Caminha. Ao igual que na zona 1, nesta área poderíamos diferenciar dúas subzonas, distinguindo o caso particular entre Caminha e A Guarda.

Ámbito Local:

Neste último nivel de estudo, a análise é máis pormenorizada, centrándonos nas relacións entres os dous núcleos ou municipios que integran cada unha dos tres pares de cidades transfronteirizas de estudo, como son:

-Par transfronteirizo Salvaterra de Miño-Monção

- Par transfronteirizo Tui-Valença do Minho

- Par transfronteirizo Vila Nova de Cerveira-Tomiño

Aclarados os diferentes niveis de análise, procederemos a descrición dos datos segundo estes ámbito, tentando achegarnos dende o xeral ata o concreto.

Este territorio de actuación, ou Ámbito Xeral, está composto por 22 Concellos, 16 do lado galego e 6 do lado portugués, separadas ambas partes pola presenza do Río Miño, sendo un dos obxectivos principais deste proxecto a transformación do río nun nexo de unión e non nunha barreira de separación. Entre todos eles suman un total de poboación de 205.384 habitantes, sendo o Concello de Ponteareas o que conta co maior número de habitantes (22 854), seguido de O Porriño (19 740) e Monção (18 042) . A superficie total do territorio de actuación é de 2 050 km² e a densidade de po-

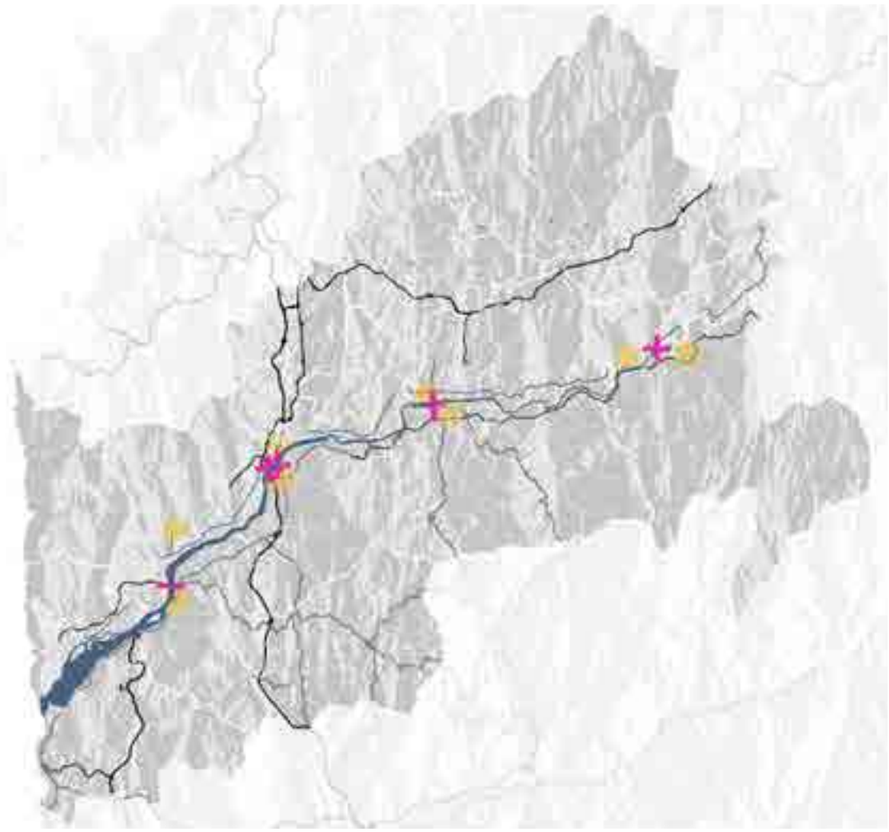
Esquema de toda a área de estudo. Fonte: Elaboración propia.

Esquema do ámbito xeral. Fonte: Elaboración propia.

Esquema da Zona 1 Fonte: Elaboración propia.

Esquema da Zona 2 Fonte: Elaboración propia.

Esquema da Zona 3 Fonte: Elaboración propia.



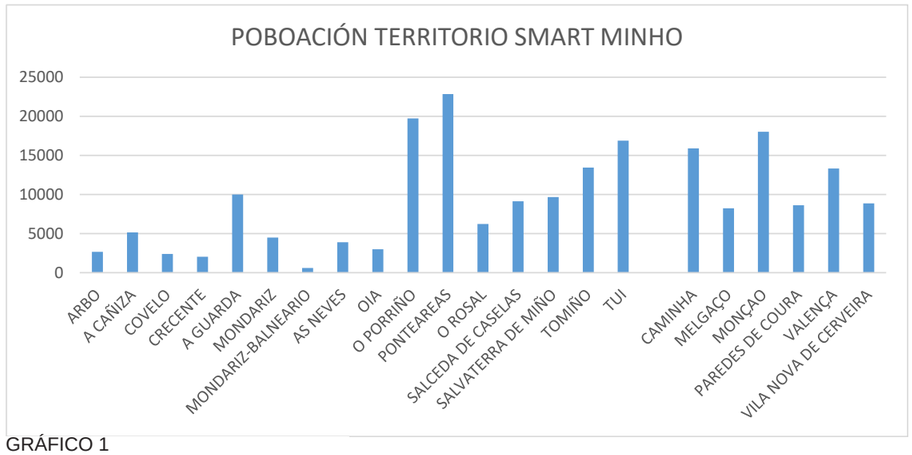


GRÁFICO 1

GRÁFICO 2

Imaxe: Poboación ámbito de estudio (2015). Fonte: European Comission. Joint Research Centre (JRC)

GRÁFICO 1
Poboación por Concellos (2017). Fonte: IGE, INE Portugal e elaboración propia

GRÁFICO 2
Gráfico de poboación nas Eurocidades, relativo ao ano 2017.
Fonte: IGE, INE e elaboración propia

Plano de situación das pontes internacionais no ámbito de estudo.
Fonte: Elaboración propia.

boación é de 100,23 hab/km². (Ver GRÁFICO 1)

Se nos centramos nos concellos deste Ámbito Xeral os cales teñen conexión co outro lado da raia, no lado portugués localizamos Monção, Valença do Miño, Vila Nova de Cerveira e Caminha do lado portugués, todos eles intégranse dentro da rexión administrativa Norte e dentro da subrexión de Minho-Lima, sumando unha poboación de 56.139 habitantes, unha superficie de 573,39 km² e unha densidade de 97,90 hab/ km². pola contra, no lado galego, Salvaterra de Miño, Tui, Tomiño a A Guarda, situados no Sur da provincia de Pontevedra. Tui, Tomiño e A Guarda, intégranse na Comarca do Baixo Miño e Salvaterra na Comarca do Condado, sumando unha poboación de 50.070 habitantes, unha superficie de 258,36 km² e unha densidade de 193,79 hab/ km².

No relativo ao Ámbito Zonal, a Zona 1 é a que abrangue un maior número de habitantes, sumando un total de 80.138 habitantes, mentres que a Zona 2 comprende un total de 67.746 habitantes. Pola contra, a Zona 3 resulta ser a que abrangue un menor número de residentes, con 57.500 habitantes.

En canto ao Ámbito Local, no relativo aos pares de cidades, dos pares de cidades, Monçao-Salvaterra teñen 27.733 habitantes, Valença-Tui 30.243 habitantes e Cerveira-Tomiño 22.323 habitantes. En total, estae Ámbito Local, de escala máis reducida, conta cun total de 80.299 habitantes nunha superficie de 674,16 km², que fai unha densidade de 119,10 hab/km².(Ver GRÁFICO 2).

1.2.2 ANÁLISE XEOGRÁFICO

En canto ao análise xeográfico no Ámbito Xeral, o territorio Val do Miño Transfronteirizo (ámbito territorial no que se centra o proxecto tomando como base o “Plano de Transporte Público no Vale do Minho Transfronteiriço, MOBITRANS”) conta cunha superficie de 2.050 km² e esténdese polo Norte ata o Río Oitavén, polo Este ata a fronteira con Ourense, polo Sur ata o río Limia e polo Oeste ata atoparse co Océano Atlántico. Trátase dun territorio moi amplo pero moi homoxéneo xeograficamente se atendemos a relevo, pero tamén socio-demográfica e economicamente. Como xa se comentou con anterioridade trátase da zona máis poboada e de maior fluxo de movemento de persoas de toda a fronteira luso-española. Este territorio está artellado pola presenza dunha impoñente masa de auga que separa as dúas fronteiras e que ten que servir de nexo de unión, máis que de elemento separador.

Por outro lado, respecto aos usos do solo, obsérvanse grandes superficies destinadas a cultivos e a masa forestal, debido á gran dedicación das zonas rurais ao sector agropecuario. Agás A Guarda e Tomiño, o resto dos Concellos posúen Polígono Industrial.

A maiores, o medio rural ten no territorio de intervención unha importancia esencial, xa que a poboación que nel habita supón unha importante porcentaxe do total, aínda que as actividades económicas máis tradicionais perderon moito do seu peso. O uso agrícola, moi abundante noutros tempos, é hoxe marxinal, con campos abandonados, conservándose algunhas manchas de paisaxe agrícola ben conservada nalgunhas parroquias ou freguesías. Actualmente, o uso predominante é o residencial, desbordando pouco a pouco os núcleos tradicionalmente ocupados por paisaxes primarias.

Morfoloxicamente, o territorio de intervención está situado en pleno Macizo Hespérico, afectado polo tanto pola oroxenia herciniana e con predominio de rochas sedimentarias graníticas; territorio vertebrado polo río Miño, e a cuxas beiras se atopan estes municipios transfronteirizos de estudo. De Oeste a Este atopamos a desembocadura do Miño (espazo de enorme valor ecolóxico incluído dentro da Rede Natura) onde forma un amplo estuario con pequenas insuas e a ambos lados deste sitúanse os Concellos de A Guarda e Caminha. Camiñando cara o interior, seguindo o curso do río en sentido inverso, chegamos aos Concellos de Tomiño e Vila Nova de Cerveira en primeiro lugar, para pasar despois a Tui-Valença e Monção-Salvaterra do Miño. A partir de Tomiño e Cerveira, o relevo comeza a cambiar atopando elevacións importantes como poden ser as Serras de Argallo, da Groba ou a prolongación da Serra do Galiñeiro, que comparten espazo coa depresión que percorre de Sur a Norte todo o Oeste de Galicia e que é a fosa Tui-Padrón. Do lado portugués é importante destacar a Serra da Peneda e a de Castro Laboreiro.

No que respecta á rede fluvial, destacan o río Coura, Manco, Gadanha, Mouro, Trancoso ou Laboreiro do lado portugués e os ríos Tamuxe, Tollo, Pego, Miñor, Louro, Caselas ou Tea do lado galego.

Na escala de Ámbito Zonal, destacamos a particularidade existente na Zona 3, onde temos o caso particular das vilas transfronteirizas de Caminha e a A Guarda, territorio de especial estudo debido a existencia do transbordador entre eles. Observamos no primeiro caso a presencia de tres núcleos urbanos que comparten protagonismo e que son Caminha, situado no estuario do Miño, Moledo e Vila Praia de Ancora situados no borde litoral. A presencia da praia e do relevo montañoso fai que a poboación se asente nestes tres núcleos principalmente. No que se refire a A Guarda, de novo a orografía fai que a maior parte da poboación se concentre en poucas entidades ou núcleos: A Guarda, Camposancos e A Cruz. No caso deste Concello a dispersión da poboación non é tan acusada como nas demáis vilas transfronteirizas.

No que se refire ao Ámbito Local, é decir, ao ámbito dos pares de cidades transfronteirizas a estudar, no caso de Monção – Salvaterra de Miño, tanto do lado portugués como do lado galego destacan dúas entidades de poboación importantes que coinciden coas cabeceiras municipais, ao seu redor articúlanse outra serie de núcleos secundarios que utilizan as estradas como eixo vertebrador (PO-400 e N202 principalmente) dando lugar a un crecemento urbano disperso.

Imaxe vía do tren Tomiño - Vilanova de Cerveira.
Fonte: Elaboración propia.

No que se refire a Valença-Tui, observamos no caso galego un núcleo principal coa zona histórica ao redor da cal crece un segundo núcleo máis recente que continúa

de maneira lineal en torno á vía N550. No caso portugués observamos un caso parecido cunha área histórica ao redor da cal crece un segundo núcleo urbano de recente creación do cal saen dúas estradas (N101 e N13) en torno ás que se articulan os principais núcleos secundarios.

Se pasamos a Tomiño e Vilanova de Cerveira, observamos no primeiro caso un núcleo principal que coincide coa cabeceira municipal, que se articula en torno á PO344, xunto a outros núcleos de menor importancia como A Gandariña ou A Rocha. O resto da poboación aséntase de forma dispersa. No caso de Vilanova de Cerveira observamos un primeiro núcleo (capital municipal) entre a N13 e a ribeira do Miño, xunto a outros núcleos secundarios como poden ser São Sebastião, Segirem ou Cortes. En ambos casos a dispersión da poboación é importante aínda que o carácter montañoso de Vilanova de Cerveira fai que a maior parte da poboación se concentre nas ribeiras do Miño.

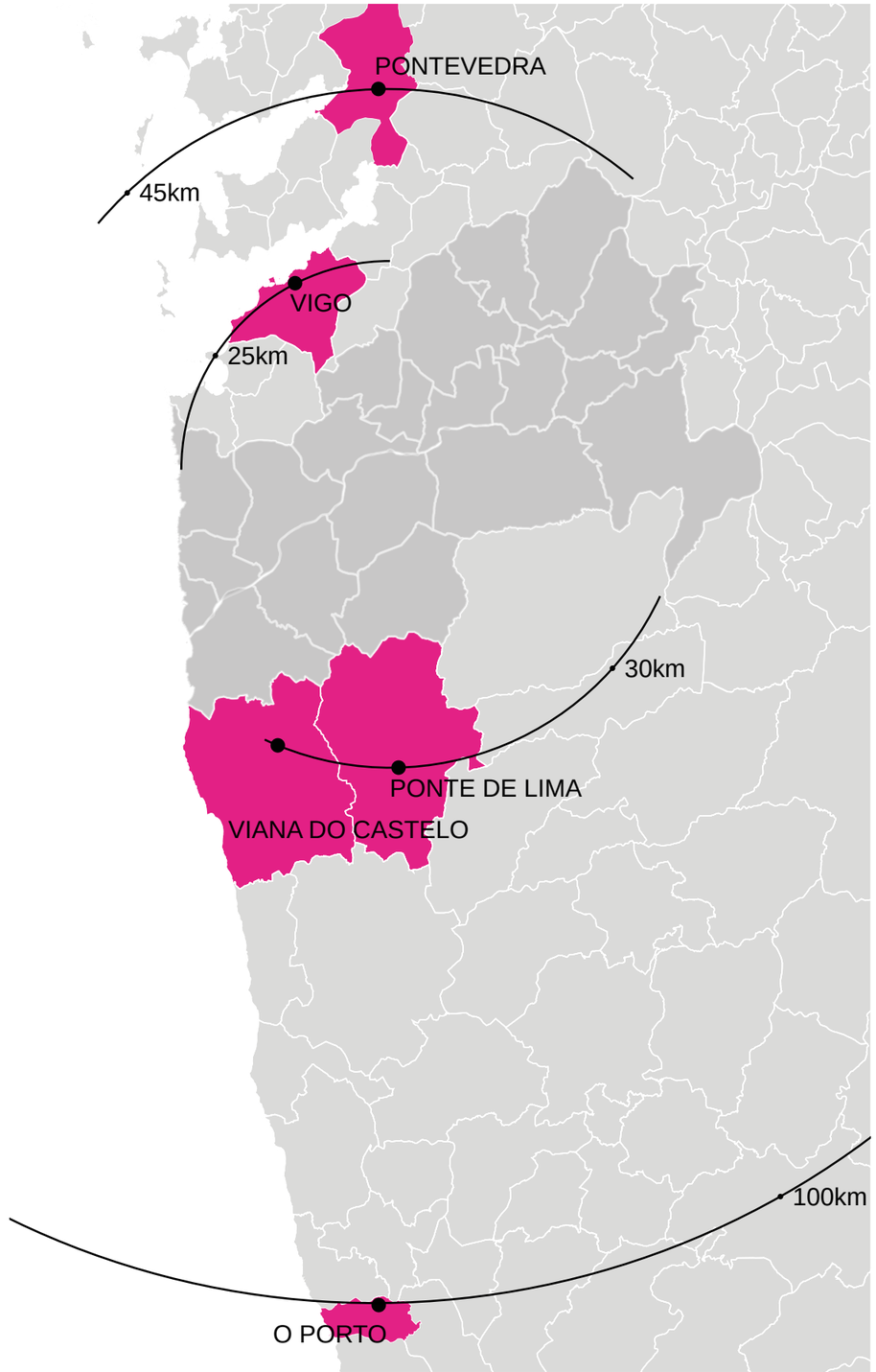
A maiores, cabe destacar que estes municipios transfronteirizos desta escala de estudo máis reducida, posúen tecidos de baixa densidade xunto á rede viaria existente na maior parte dos núcleos de poboación. Este crecemento disperso deu lugar tamén á fusión de núcleos de poboación próximos entre si (conurbación urbana) e a déficits en dotacións públicas de equipamentos, servizos básicos de saneamento, abastecemento e electricidade; déficits solucionados en gran medida gracias a creación da Área Metropolitana de Vigo.

1.2.3 INFORMACIÓN SOBRE USOS URBANOS QUE POIDAN XERAR OU ATRAER DESPRAZAMENTOS

Enténdese a análise dos usos urbanos que poidan xerar ou atraer desprazamentos dende ou ata núcleos de fóra do ámbito de estudo, e polo tanto, Ámbito Xeral. Neste sentido, sinálase que o territorio de intervención -Ámbito Xeral- conta cun grande número de polígonos industriais, entre os que destacamos o futuro polígono PLISAN, por ser o que terá unha maior dimensión, o cal funcionará como centro atractivo, incluso de desprazamentos dende fóra do ámbito de estudio.

A maiores, debemos destacar a dependencia que ten esta área de estudo cara a áreas urbanas de maior dimensión, xa que, aínda que os fluxos para pequenas compras se efectúe dos concellos galegos aos municipios portugueses, para grandes compras a dependencia prodúcese ata zonas morfoloxicamente urbanas, como é Vigo, a máis próxima, ou incluso para cara a Pontevedra e Porto, no territorio portugués. Esta dependencia non se da solo a nivel de servizos comerciais, se non a nivel de grandes equipamentos, aeroportos (aeroporto do Porto e aeroporto de Vigo), grandes infraestruturas, así como de servizos sanitarios. (Ver PLANO 1).

1.2.4 NOVOS DESENVOLVEMENTOS.



PLANO 1

PLANO 1
Esquema de desplazamentos dende o territorio cara a fora deste. Fonte: Elaboración propia

Vista aérea da conexión entre os núcleos de Valença do Minho e Tui. Fonte: Elaboración propia.

Como novos desenvolvementos na área de estudo, na escala do Ámbito Xeral, debermos ter en conta o seguinte proxecto en proceso de elaboración, vencellado á mobilidade sustentable no territorio de estudo:

-Visit Río Minho: Trátase dunha proposta de actuación transfronteiriza, a cal ten catro eixos de actuación, destinados a promocionar esta área de estudo. Destacamos o segundo eixo de actuación, no cal se pon en marcha un plan de expansión de sendas as cales precisan de intervencións para artellar o espazo común transfronteirizo como unha rede de recursos. Trátase dun conxunto de aneis conectados entre si cunha única infraestrutura, sendo o Miño o elemento central. Estas actuacións, a pesar de ter un carácter de lecer, teñen unha elevada importancia no territorio, xa que estes percorridos poderían ser utilizados como soporte para desprazamentos funcionais.

Por outra banda, xa non relacionados coa mobilidade, aínda que si de gran importancia para o territorio é o desenvolvemento do polígono industrial PLISAN, situado entre os municipios de Salvaterra e As Neves, o cal , pretende ser o maior polígono de Galicia, albergando parcelas para uso industrial e equipamento comercial, nunha superficie de pouco máis de tres millóns de metros cadrados.

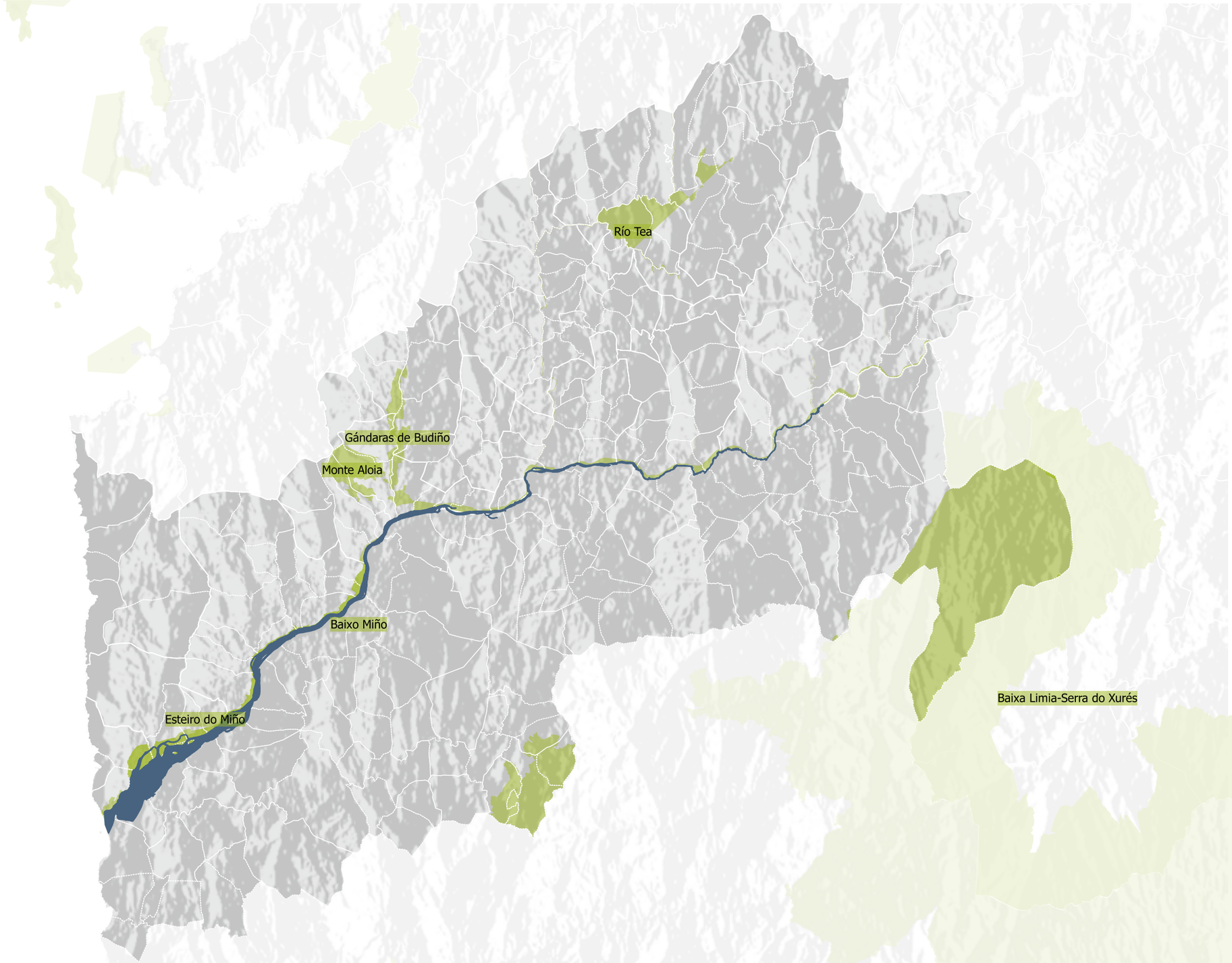
Nas escalas máis reducidas, destacamos as seguintes actuacións, desenvolvinas no Ámbito Local, en proceso de elaboración:

-Ponte peonil de Tomiño-Vilanova de Cerveira: O proxecto da ponte peonil parte do concurso de ideas desenvolto pola Deputación de Pontevedra, para a realización dunha pasarela peonil e ciclable entre Tomiño e Vila Nova de Cerveira, ponte que permitirá unha conexión máis confortable e directa entre os dous municipios mediante medios non motorizados. A ponte peonil pretende contribuír á creación do primeiro parque transfronteirizo da península ibérica, entre o Espazo Fortaleza de Tomiño e o Parque do Castelinho en Vila Nova de Cerveira. Aspira a fomentar a mobilidade peonil e ciclable, co fin de aumentar o turismo na zona, aproveitando as sendas existentes en ambas ribeiras, así como favorecendo as relacións entre os habitantes de ambos lados da raia de Tomiño e Vila Nova de Cerveira.

-Ampliación da Ponte Internacional Salvaterra de Miño-Monção. Como unha iniciativa fomentada polos municipios de Salvaterra de Miño e Monção, debemos mencionar a proposta de ampliación da Ponte Internacional que une ambos municipios, de xeito que o espazo gañado sexa destinado á incorporación dun carril bici e o aumento do espazo destinado para o peón.

1.2.5 ZONAS VERDES

O noso ámbito de actuación -Ámbito Xeral- presenta unha gran riqueza de patrimonio etnográfico e natural, como ben mostran a grande variedade de elementos



Lenda

Río Miño

Áreas Protexidas

Plano de espazos naturais protexidos dentro do ámbito de estudo. Fonte: Elaboración propia.

Vista da conexión entre os municipios transfronteirizos de Salvaterra de Miño e Monção.
Fonte: Elaboración propia.

naturais como son os bosques de ribeira, as fragas, os ríos, as turbeiras ou brañas existentes.

O territorio presenta un relevo moi variado e accidentado, con montañas especialmente marcadas no límite Este, con alturas superiores ós 1.000 metros constitúen unha grande variedade paisaxística, pero tamén con espazos litorais na banda Oeste marcada pola desembocadura do río Miño e a formación de estuarios, así como pola presenza de multitude de praias. Falamos do eixo que discorre polo límite este do territorio formado polas serras do Cando, do Suido, Faro de Avión, Leoboreiro, e do Xurés, serras que forman parte da dorsal galega, que no caso do Xurés e de Leboreiro comparten con Portugal e que xunto coa presenza do río Miño, caracterizan física e morfoloxicamente o territorio, dando lugar á declaración de moitas destas zona como espazos naturais protexidos ou simplemente acondicionados para o uso e desfrute da veciñanza, funcionando como focos de atracción e participando así nos fluxos de mobilidade.

Destacamos que o sistema fluvial do Río Miño (ao cal pertencen os ríos e regatos que cruzan este territorio), que artella o noso ámbito de actuación, está incluído na Rede Natura 2000, unha rede de espazos naturais protexidos a escala da Unión Europea. Outros ríos e regatos de importancia son o río Coura, Manco, Gadanha, Mouro, Trancoso ou Laboreiro do lado portugués e os ríos Tamuxe, Tollo, Pego, Miñor, Louro, Caselas ou Tea do lado galego.

O río Miño , ten a súa orixe na Serra de Meira (Noroeste de Lugo) e desemboca en A Guarda (entre Galicia e Portugal). No tramo a percorrer polo territorio de estudio, atópase no seu tramo baixo, dando lugar a unha ría estreita e con depósitos sedimentarios, polo que é unha importante reserva de marismas, sendo declarado Espazo Natural Protexido e integrado na Rede Natura 2000. Actualmente este treito do río vese sometido a problemas de conservación (alta presión urbana, cinexética e pesqueira, ademais da contaminación xerada polos residuos urbanos).

Dentro do territorio de actuación hai un amplo número de espazos declarados protexidos polas administracións competentes de cara a súa conservación e protección por mor dunha serie de características naturais e patrimoniais, que fan necesaria a súa protección, e que ademais funcionan como focos de atracción para os veciños da contorna xerando desprazamentos. Son os seguintes: Esteiro do Miño e Baixo Miño, Monte Aloia (Tui), Gándaras de Budiño (Tui e O Porriño), Río Tea (Salvaterra, Ponteareas, Mondariz e Covelo), Peneda-Geres (Melgaço), Corno do Bico (Paredes de Coura).

No referente a outros espazos verdes de importancia nos núcleos urbanos, sinalados nos Planeamentos dos Concellos, e que fo menten os fluxos de movementos e desprazamentos de poboación, podemos destacar -entre outros- os seguintes:

- Castro de Santa Trega, na Guarda.
- Castelo e praia fluvial de Goián, en Tomiño

- Parque da Gándara, en Salceda de Caselas
- Parque da Canuda, en Salvaterra.
- Parque da Bouza Vella, en Ponteareas.
- Ecopista do Minho dende Monção ata Caminha. Aínda que non é unha zona verde podemos considerala como zona de lecer e foco atractivo debido á grande cantidade de poboación que atrae co obxectivo de gozar do seu trazado.

1.2.6 A REDE VIARIA

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

No que respecta á oferta viaria, en canto ás estradas transfronteirizas e as súas intensidades de tráfico, amosadas como Intensidades Medias Diarias, recollemos as de maior importancia, no cadro adxunto (Ver TÁBOA 2).

1.2.6.1 A REDE PEONIL

No relativo á Rede Peonil nun primeiro Ámbito Xeral, debemos facer referencia ás seguintes sendas peonís -e ciclistas- de grande importancia por afluencia, por lonxitude e por ser un importante atractivo turístico, ademáis do seu caracter internacional-transnacional, e polo tanto, a súa incidencia na mobilidade transfronteiriza:

- Camiño de Santiago portugués. Esta senda divídese en outras dúas rutas que son o Camiño Portugués Central e o Camiño Portugués da Costa. O Camiño central entra no ámbito de estudio pola Ponte de Lima dende Barcelos. Continúa ata Rubiães (en Paredes de Coura) e dende aí sube ata Valença do Minho para internarse en Galicia a través de Tui e posteriormente O Porriño, para seguir ata Redondela. O Camiño da Costa ou Litoral chega a Viana do Castelo dende Póvoa de Varzim para continuar ata Caminha. Dende alí cruza a A Guarda a través do transbordador que comunica ambas beiras do Miño, e posteriormente continúa subindo ata Oia e Vigo. A maiores, destacamos tamén unha variante do Camiño da Costa que se dirixe dende Caminha a Vila Nova de Cerveira, e unha vez alí cruza ata Tomiño, dirixíndose ata Gondomar, onde xa se incorpora ao trazado máis común.

- Ecopista do Minho. Esta senda de 40 km de lonxitude, a cal une Monçao con Caminha, está acadando nos últimos anos un enorme tirón mediático a nivel internacional, xa que foi escollida no ano 2017 como unha das mellores rutas de Europa, pola Asociación Portuguesa de vías verdes. Trátase dunha antiga liña ferroviaria reconvertida hoxe en ecopista que atravesa os cinco concellos portugueses pegados ao Río

Plano da Ecopista do Minho. Fonte: El País

PASO	TITULARIDADE	DENOMINACIÓN	IMD Lixeiros	IMD Pesados	ANO
Goián – Vilanova De Cerveira	Autonómica	PO 503	4.328	*	2016
Tui-Valença (Ponte Nova)	Estatal	A55 – IP1 (22)	13.063	1.952	2016
Tui-Valença (Ponte Vella)	Estatal e Municipal	N550-EN13	2.461	*	2016
Salvaterra-Monçao	Estatal e Municipal	EN101	7.205	319	2016
Arbo-Melgaço	Estatal e Autonómica	PO405-EN202	*	*	2016
Total			27 057	2271	

* *Dato descoñecido*

TÁBOA 2

TÁBOA 2
Intensidades Medias Diarias de Tráfico (2016) en pasos transfronteirizos.
Fonte: Observatorio Transfronterizo España - Portugal.

Imaxe: Vías do tren Arbo. Fonte: Elaboración propia.

Miño. Por outra banda, do lado galego, hai unha senda en fase de preparación que unirá Salvaterra con A Guarda, pasando por Salceda, Tui e Tomiño. Moitos tramos xa está implementados. Nun futuro próximo, será posible unir a senda portuguesa coa galega a través da ponte peonil de Tomiño-Vila Nova ou das pontes de Tui-Valença do Minho ou de Salvaterra-Monção.

Se nos achegamos a unha escala máis reducida, a nivel de Ámbito Zonal, non se detecta ningunha particularidade nas zonas 1 e 3; sen embargo, na Zona 2 detacan as seguintes rutas ou sendeiros, debido a súa escala supramunicipal e á importancia que presentan na área:

- GR58 Sendeiro das Greas: Este sendeiro discorre por todos os municipios da Mancomunidade da Area Intermunicipal de Vigo. Atravesa os termos municipais de Vigo, Redondela, Soutomaior, Fornelos de Montes, Pazos de Borbén, Mos, Ponteareas, O Porriño, Salceda de Caselas, O Porriño, Tui, O Porriño, Gondomar, Baiona, Nigrán y Vigo. Este sendeiro ten unha lonxitude total de 206 km.

- PRG2 Aloia: Sendeiro de 9 km que transcorre por Gondomar, Porriño e Tui.

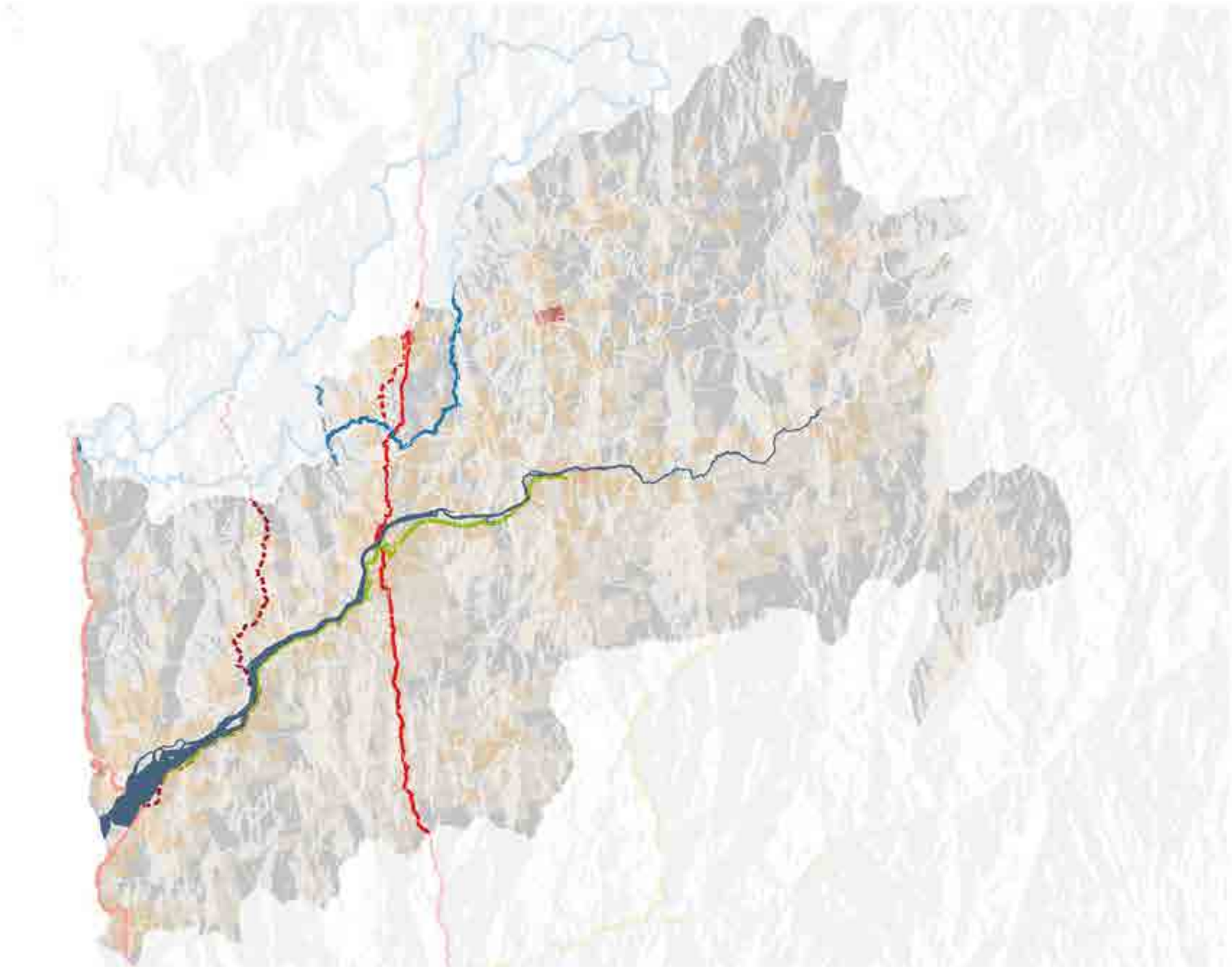
Sen embargo, no que se refire á Rede Peonil, a escala próxima será na cal radica a maior importancia na mobilidade transfronteiriza, é dicir, no Ámbito Local ou escala dos núcleos transfronteirizos. En xeral, a nivel de núcleo urbano transfronteirizo, e aparte da actual supeditación ao automóbil en xeral nas vilas galegas e portuguesas, a análise da Rede Peonil sinala problemáticas moi evidentes respecto as seguintes cinco cuestións de carácter morfolóxico e funcional: as características das beirarrúas, as pendentes, as rúas afectadas por tráfico rodado, as rúas afectadas pola ocupación irregular polo estacionamento e, sobre todo, a distribución do espazo peonil respecto do espazo viario na sección.

Neste senso, e de xeito xeneralizado para os tres pares transfronteirizos, no que respecta ás características das beirarrúas, na súa meirande parte a Rede Peonil amosa unha clara insuficiencia.

No relativo á seguridade viaria, na parte portuguesa, e segundo datos proporcionados pola GNR responsable dos municipios de Vila Nova de Cerveira, Valença e Monção, a sinistralidade nas vías rodadas non posúe uns niveis preocupantes no relativo á interaccións de gravidade con peón ou ciclistas. En canto á criminalidade nas sendas destinadas a os peóns, foi observado un roubo na área de estudo; non se ten coñecemento de máis problemáticas.

No caso galego, segundo datos extraídos e analizados da Dirección Xeral de Tráfico relativos ás cidades transfronterizas, atopamos os datos plasmados a continuación:

En Salvaterra de Miño, durante o ano 2015 houbo un total de 1 falecido e 33



Plano de sendas existentes e Camiño de Santiago no seu paso polo ámbito de estudo. Fonte: Elaboración propia.

feridos leves tras accidentes nas vías interurbanas e 2 feridos leves en vías urbanas. Nestes datos, unha vítima leve circulaba n bicicleta, e ningún peón resultou ferido.

No relativo ao municipio de Tomiño, os datos son máis preocupantes, posto que no ano 2015 houbo un total de 44 feridos leves en vías interurbanas, 4 feridos hospitalizados e 3 falecidos, mentres que nas vías urbanas, deuse un total de 10 feridos leves. Como factor negativo, denótase un leve incremento da sinistralidade en relación a anos anteriores nas vías urbanas.

No municipio de Tui, os accidentes acontecidos en vías urbanas provocaron 8 feridos leves, mentres que nas vías interurbanas as cifras de feridos leves ascendía a 51. Estas vías deixaron tamén un falecido, e cinco feridos graves durante o ano 2015.

Centrándonos na infraestructura peonil que permite ligar a pé os núcleos transfronteirizos, destacamos as seguintes particularidades para cada par de cidades a estudar:

En Salvaterra – Monçao, o traxecto é de 2 km o cal supón un tempo medio a pe de 25 minutos e transcorre pola Rúa do Miño, Ponte Internacional e a partir de aí debido á falta de beirarrúas e humanización, o peón ten que continuar o seu percorrido pola ecopista do Minho ata chegar ó núcleo urbano, incrementándose o tempo de percorrido en 10 minutos máis. Analizando as pendentes deste percorrido, determínase que a totalidade do traxecto presenta unha pendente superior ao 8%. Concretamente, este recorrido ten unha pendente mínima do 12%, e unha pendente máxima do 38%, o que podería dificultar unha mobilidade cómodo entre os dous núcleos, a pesar de a distancia ser favorable.

No caso da de Tui e Valença do Minho, ambos núcleos está separados por 2,5 kNo caso da do par transfronteirizo Tui-Valença do Minho, ambos núcleos está separados por 2,5 km que a unha velocidade media, se completaría en aproximadamente 30 minutos a pé. O traxecto sería o seguinte: Rúa Martínez Padín, Avenida de Portugal, Ponte Internacional, Avenida de Espanha. Destaca positivamente a Ponte Internacional entre Tui e Valença, a cal conta cunha distinción entre o espazo dedicado ao peón e o espazo dedicado ao tráfico rodado. Esta diferenciación, que crea un desprazamento cómodo para o peón, e ligado a proximidade dos núcleos de Tui e Valença á ponte, permiten a existencia dun salientable fluxo de persoas que se decantan por este modo de desprazamento (ben sexa como ocio, ou ben para a realización de desprazamentos funcionais). Sen embargo, é importante sinalar o escaso ancho que presenta o espazo destinado a peóns nesta ponte, xa que na maior parte dela, non chega a 1,20 metros. Tamén compre mencionar a vía alternativa e peonil utilizada polos peóns na parte galega dende Tui ata a ponte, utilizando o camiño fluvial dende o núcleo urbano, evitando así compartir vía cos vehículos, aínda que cun tramo de escaleiras para conectar esta senda coa Ponte Internacional. No relativo ás pendentes deste desprazamento, o 12,53% do percorrido presenta unha pendente inferior ao 6%, chegando a un mínimo de pendente do 0%, mentres que o 87,47% do traxecto ten unhba pendente superior ao 8%.

Máis complicada amósase a conexión entre os núcleos transfronteirizos de Tomiño-Vilanova, debido á distancia entre ambos núcleos, que é de 8 km, cun tempo aproximado de 1 hora e 30 minutos, facéndose inviable un movemento peonil diario por motivos de traballo, comercio ou lecer. Ademais trátase dun traxecto que non invita ao desprazamento a pe, pola presenza de beirarrúas moi estreitas e ausencia delas en moitos tramos. Ademais debemos facer mención ao proxecto existente para a realización dunha pasarela peonil e ciclable entre Goían (Tomiño) e Vila Nova de Cerveira, ponte que permitirá unha conexión máis confortable e directa entre os dous municipios mediante medios non motorizados. A ponte peonil de 180 metros de lonxitude, pretende contribuír á creación do primeiro parque transfronteirizo da península ibérica, entre o Espazo Fortaleza de Tomiño e o Parque do Castelinho en Vila Nova de Cerveira. Aspira a fomentar a mobilidade peonil e ciclable, co fin de aumentar o turismo na zona, aproveitando as sendas existentes en ambas ribeiras. Neste caso, e no relativo ás pendentes do percorrido, a pesar de presentar unha distancia superior que nos casos anteriores, as pendentes son máis moderadas; o 33,7% do percorrido presenta unha pendente inferior ao 6%, mentres que o 32,36% atópase entre o 6 e ao 8%, acadando o 33,94% restante valores superiores ao 8%, aínda que nunca sobrepasando o 20% e pendente.

1.2.6.2 A REDE CICLISTA

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

Podemos falar da Ecopista do Minho, xa mencionada anteriormente, que conecta Monçao con Caminha e que a través dos pasos transfronteirizos únese coa senda que percorre o Miño pola beira galega, e que a curto prazo unirá Salvaterra de Miño con A Guarda. Sendas compartidas entre peóns e bicicletas.

En canto á topografía, destacan sobre todo os concellos máis interiores da Zona 1, como son A Cañiza, Crecente, Arbo e Melgaço. Atopamos elevacións importantes como poden ser as Serras de Argallo, da Groba ou a prolongación da Serra do Galiñeiro que comparten espazo coa depresión que percorre de Sur a Norte todo o Oeste de Galicia e que é a fosa Tui-Padrón. Do lado portugués é importante destacar a Serra da Peneda, Castro Laboreiro e Serra do Xurés.

Se nos achegamos ata o Ámbito Local, identidicamos unha importante insuficiencia e unha clara descontinuidade na rede ciclista, a pesar de que a bicicleta podería tratarse dun modo de transporte adecuado e unha oportunidade para darlle unha

maior conexión aos pares de cidades transfronteirizas de estudo, sobre todo no caso de Tui-Valença e de Salvaterra-Monçao, onde apenas dous quilómetros e medio separan ambos núcleos. A maiores, debemos salientar unha topografía suave nos pares de cidades transfronteirizas, aspecto motivado principalmente pola presenza do rio Miño.

Centrándonos en cada par transfronteirizo en concreto, no caso de Tui-Valença do Minho, o traxecto dende a núcleo ata a Ponte Internacional é perfectamente accesible en bicicleta a través do paseo fluvial. Sen embargo, os obstáculos aparecen cando se pretende cruzar a ponte, xa que hai que subir unhas escaleiras e polo tanto cargar coa bicicleta. O paso da ponte tamén presenta obstáculos, debido ao estreito da ponte, sendo necesarias as manobras para que unha bici e un peón se crucen. Despois da ponte, para chegar ao núcleo de Valença é necesario compartir a plataforma co vehículo.

En Salvaterra de Miño-Monção, no lado galego o núcleo urbano atópase pegado á ponte internacional, a cal resulta pouco accesible para un o ciclista, xa que hai que compartir plataforma co vehículo e a beirarrúa é moi estreita. Ao chegar á parte portuguesa, podemos enlazar coa ecopista pero chegar a ela é necesario desandar un traxecto de 500 metros coa perda de tempo que isto supón. Posteriormente a ecopista lévanos dun xeito moi cómodo ata o núcleo de Monção.

Por último temos o caso de Tomiño-Vila Nova, onde a distancia entre os núcleos é a maior dos pares de núcleos transfronteirizos (8 km) e as solucións de conexión e accesibilidade entre ambos núcleos amósanse máis complicadas. Partindo do núcleo de Vila Nova e ata a Ponte da Amizade existe unha senda ciclista ata onde comeza a ponte. A partir dese punto, o ciclista ten que compartir plataforma cos vehículos ata chegar a un desvío a dereita na PO553. Entramos nunha senda de terra que discorre paralela á PO552. Trátase dunha senda de terra que non presenta as condicións adecuadas para realizar traxectos a pe ou en bicicleta (sobre todo durante o inverno). Despois de dous quilómetros e medio volvemos a enlazar coa PO553, onde hai que compartir plataforma co vehículo. Durante este tramo hai beirarrúa, pero esta desaparece para converterse en carril bici, para pouco despois volver a transformarse en beirarrúa, ata chegar ao núcleo de Tomiño.

1.2.6.3 O ESTACIONAMENTO

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

En canto as políticas de estacionamento que se atopan no territorio, analizando a totalidade do Ámbito Xeral, e baseándonos en datos extraídos do documento Mobi-Trans, o cal serve de base para a elaboración deste Plan de Mobilidade, observamos o seguinte:

Vista aérea da conexión entre os municipios transfronteirizos de Vila Nova de Cerveira e Tomiño.
Fonte: Elaboración propia.

ESQUEMA 2

A tendencia que se observa en todos os municipios portugueses da área de estudo consiste na aplicación de diferentes medidas (áreas de estacionamento de duración limitada e estacionamento de pago), tratando de limitar o estacionamento nas áreas máis compactas. De este xeito, nos concellos de Valença, Paredes de Coura e Monção existe limitación horaria estacionamento de pago, mentres que nos municipios de Vilanova de Cerveira, Melgaço e Caminha existe unha regulación de tempo máximo en certas zonas.

Do lado galego, varios municipios presentan o sistema de “servizo de zona azul”, mentres que os municipios de Mondariz, Mondariz-Balneario, As Neves, Salvaterra de Miño, A Cañiza, Arbo, Covelo e Crecente non dispoñen de regulacións para o estacionamento

Deixando a un lado o Ámbito Zonal, xa que non destaca ningún aspecto amaiores do xeral, e achegándonos ao Ámbito Local, é decir, analizando máis en concreto os núcleos transfronteirizos de estudo, os cales teñen o foco de atención, identificamos o seguinte:

No caso de Vilanova de Cerveira, existen dúas grandes areas de aparcamento moi céntricas. En primeiro lugar está a Praça do Alto Minho, situada a carón do Castelo de Vila Nova de Cerveira, e ao outro lado do Castelo, está o Parque de Caravanismo e ao seu carón unha explanada de terra das mesmas dimensións. Ambas bolsas de estacionamento atópanse moi céntricas e a escasos 1000 metros da Ponte Internacional. No caso de Tomiño, hai dúas areas de estacionamento localizadas tamén no centro do núcleo, a primeira na Rúa Daniel Calzado Poceiro, con capacidade para aproximadamente 80 coches. Unha segunda zona de estacionamento de terra con capacidade para aproximadamente 60 vehículos atópase por detrás da Rúa da Guarda. (Ver ESQUEMA 2).

No par de cidades transfronteirizas Tui-Valença, tamén existen bolsas de estacionamento. En Valença atopamos unha bolsa na Avenida Pino da Mota, con capacidade para 150 vehículos. Unha segunda bolsa sería o espazo que se atopa entre o Centro de Saúde e a Estación de Autobuses onde semanalmente se sitúa a Feira de Valença do Minho cun amplo espazo de terra ao seu redor. A capacidade é de aproximadamente 600 vehículos entre os dous espazos. Por último, dentro da fortaleza atopamos outros tres espacios/bolsas con capacidade para aproximadamente 200 vehículos. No caso de Tui atopamos tres grandes bolsas de estacionamento. A primeira na zona do embarcadoiro e a capacidade aproximada é de 70 vehículos (a metade deles sobre superficie de terra). As outras dúas zonas están entre a Praza de Abastos e o IES Indalecio Pérez Tizón, e entre as dúas suman aproximadamente 180 prazas.

Por último, no caso de Salvaterra-Monçao, atopamos en Salvaterra unha bolsa na Rúa do Miño en pleno centro do núcleo urbano con capacidade para 44 vehículos. En Monçao hai unha grande variedade de espazos destinados ao estacionamento. No entorno da Rúa Alfonso III, Alfonso Enriques e antiga estación de autobuses hai tres

ESQUEMA 2
Principais áreas de estacionamento nas Eurocidades a estudar. Fonte: Elaboración propia.

+ Caravanas
+ Ocasional
+ Permanente

Imaxe: Espazo Fortaleza Goián. Fonte: Elaboración propia.

zonas con capacidade para aproximadamente 260 vehículos. Son as zonas destinadas á feira.

1.3 ANÁLISE SOCIO-ECONÓMICO E DEMOGRÁFICO

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

1.3.1 ESTRUCTURA E EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN

Para comprender os movementos realizados dentro dos pares de cidades transfronteirizos así como cara outros concellos realizados principalmente en vehículo privado, é determinante coñecer a evolución da poboación nos últimos 10 anos así como a composición da mesma. A Provincia de Pontevedra contaba cunha poboación no ano 2017 de 942 731 persoas, sendo a súa superficie de 4495 km² e a densidade de poboación de 209,73 hab/km². No caso do Alto Minho a poboación é de 244 836 habitantes, contando cunha superficie de 2218,84 km² e polo tanto unha densidade de 108,57 hab/km².

No relativo ao Ámbito Xeral, como xa se adiantaba ao inicio desta análise, este territorio de actuación está composto por 22 Concellos, 16 do lado galego e 6 do lado portugués, separadas ambas partes pola presenza do Río Miño, sendo un dos obxectivos principais deste proxecto a transformación do río nun nexo de unión e non nunha barreira de separación. Entre todos eles suman un total de poboación de 205 348 habitantes, sendo o Concello de Ponteareas o que reúne o maior número de habitantes (22854), seguido de O Porriño (19740) e Monçao (18042). A superficie total do territorio de actuación é de 2 050 km² e a densidade de poboación é de 100,23 hab/km².(Ver TÁBOA 3).

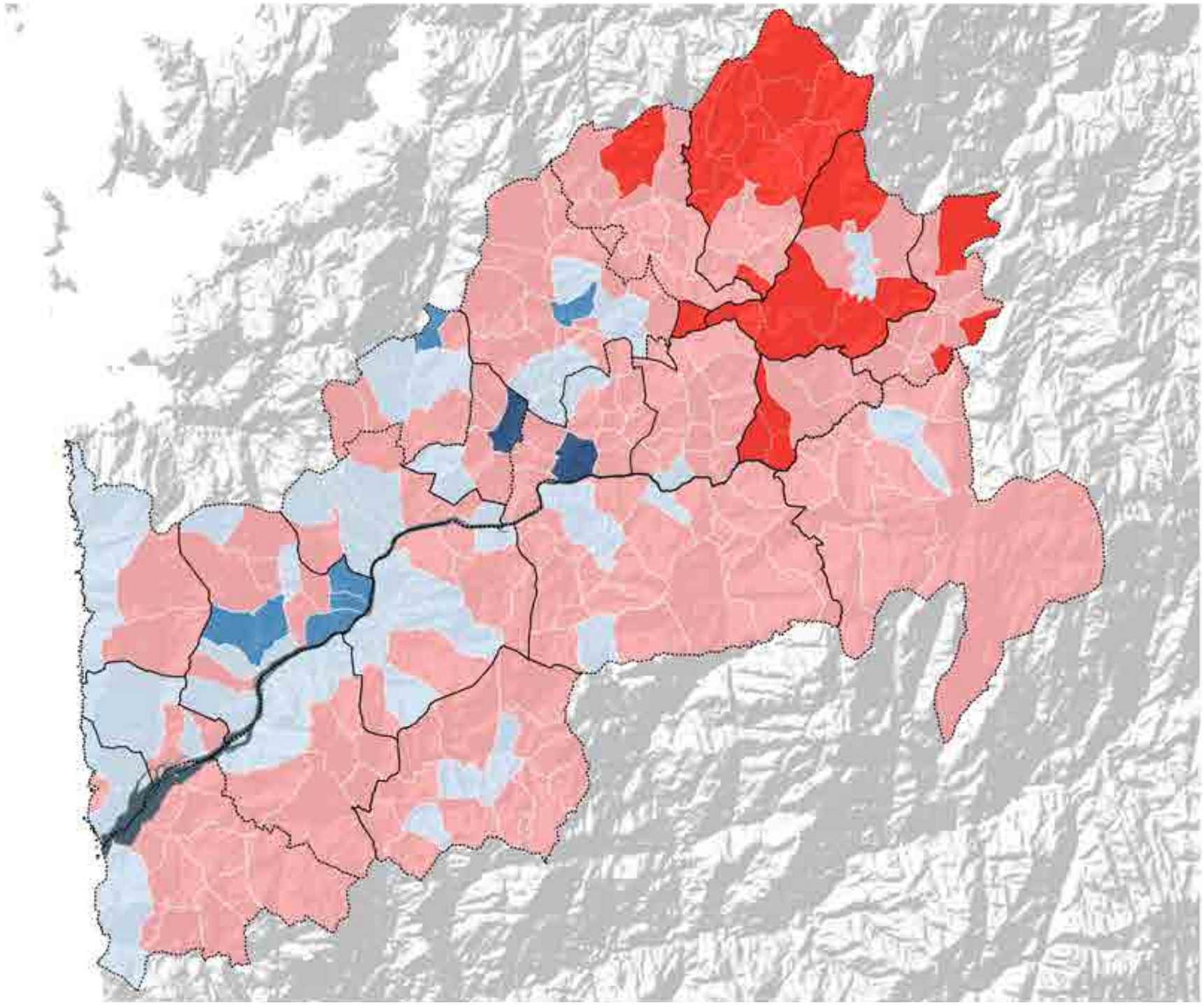
As zonas de maior densidades de poboación atópanse principalmente nos centros das capitais municipais: en primeiro lugar é importante facer mención aos centros dos núcleos de Ponteareas, O Porriño, pasando ambos dos 5000 hab/km². Nun segundo nivel (1000-5000 hab por km²) atopamos os centros urbanos das cidades de A Guarda, Caminha, Vila Praia de Ancora, Tui, Valença do Minho, Salceda de Caselas, Salvaterra, Monçao, Tomiño e barrios máis periféricos de Ponteareas e O Porriño. Nun terceiro nivel atópanse algúns núcleos dos concellos de A Guarda, Caminha, O Rosal, Vila Nova de Cerveira, Tomiño, Valença do Minho, Tui, Salceda, O Porriño, Ponteareas, Mondariz, e as capitais municipais de Paredes de Coura, Mondariz, A Cañiza, Arbo e Megaço. Por debaixo dos 500 hab/km² quedaría o resto do territorio.

Se observamos os catro puntos transfronteirizos dentro deste ámbito xeral, como son os oito concellos transfronteirizos, catro a cada lado da fronteira, detectamos particularidades con respecto á totalidade do ámbito, pois Monção, Valença, Cerveira e

LOCALIDADE	TOTAL	HOMES	MULLERES
Arbo	2637	1384	1289
A Cañiza	5173	2527	2646
Covelo	2417	1224	1193
Crecente	2032	981	1051
A Guarda	10013	4875	5138
Mondariz	4496	2232	2264
Mondariz-Balneario	618	317	301
As Neves	3892	1881	2011
Oia	3018	1513	1505
O Porriño	19740	9735	10005
Ponteareas	22854	11091	11763
O Rosal	6249	3070	3179
Salceda de Caselas	9146	4557	4589
Salvaterra de Miño	9691	4846	4845
Tomiño	13464	6782	6682
Tui	16902	8164	8738
Caminha	15897	7273	8624
Melgaço	8250	3606	4644
Monçao	18042	8154	9888
Paredes de Coura	8617	4075	4542
Valença	13341	6185	7156
Vila Nova de Cerveira	8859	4208	4651
Total	205348	98680	106704

TÁBOA 3

TÁBOA 3
Táboa de poboaicón relativa aos concellos de estudo, diferenciada por sexos. Fonte: INE (Portugal) e IGE (Galicia).



Plano de Evolución da poboación entre os anos 2001 e 2011, segundo freguesías comprendidas no ámbito de estudo. Fonte: Elaboración propia.

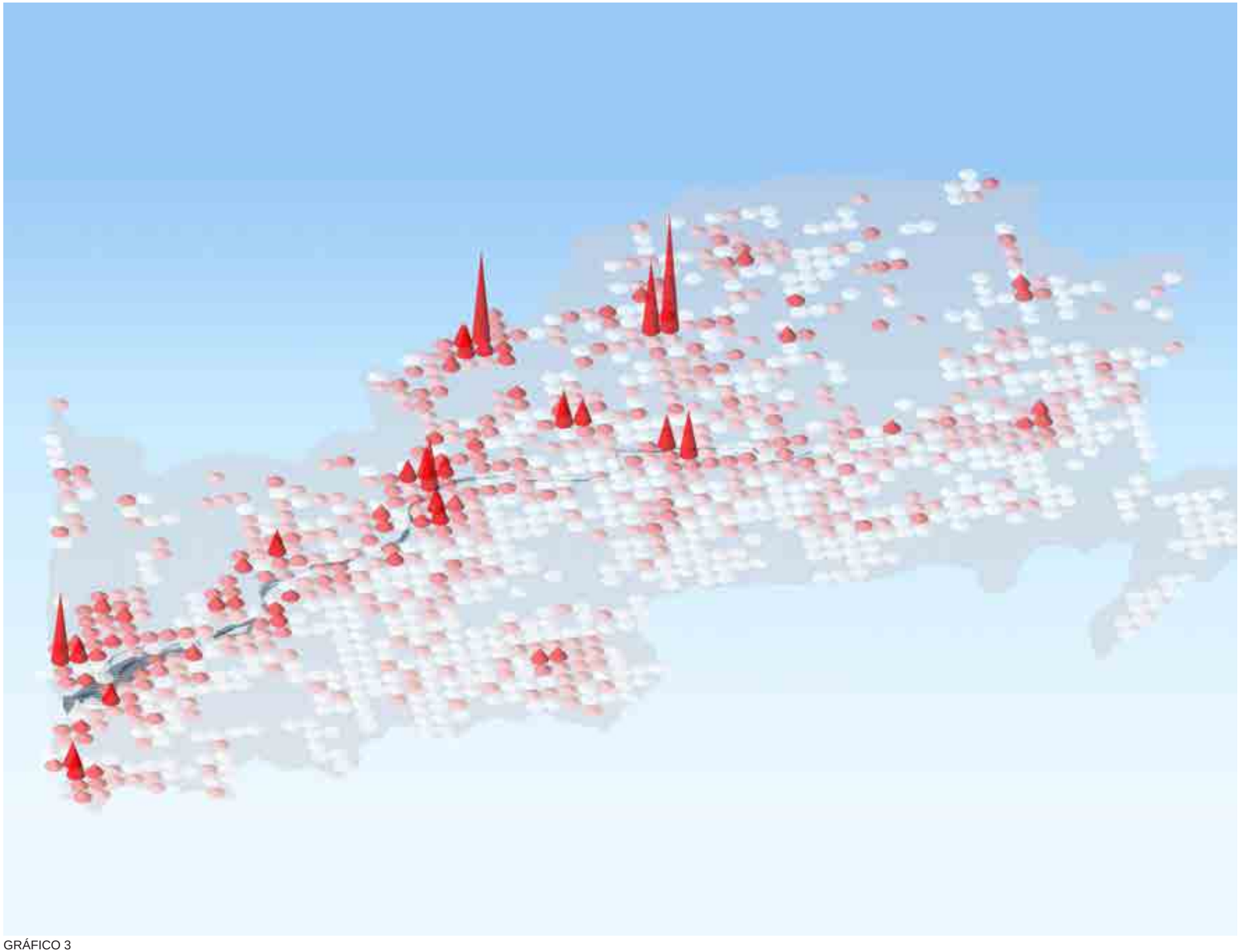
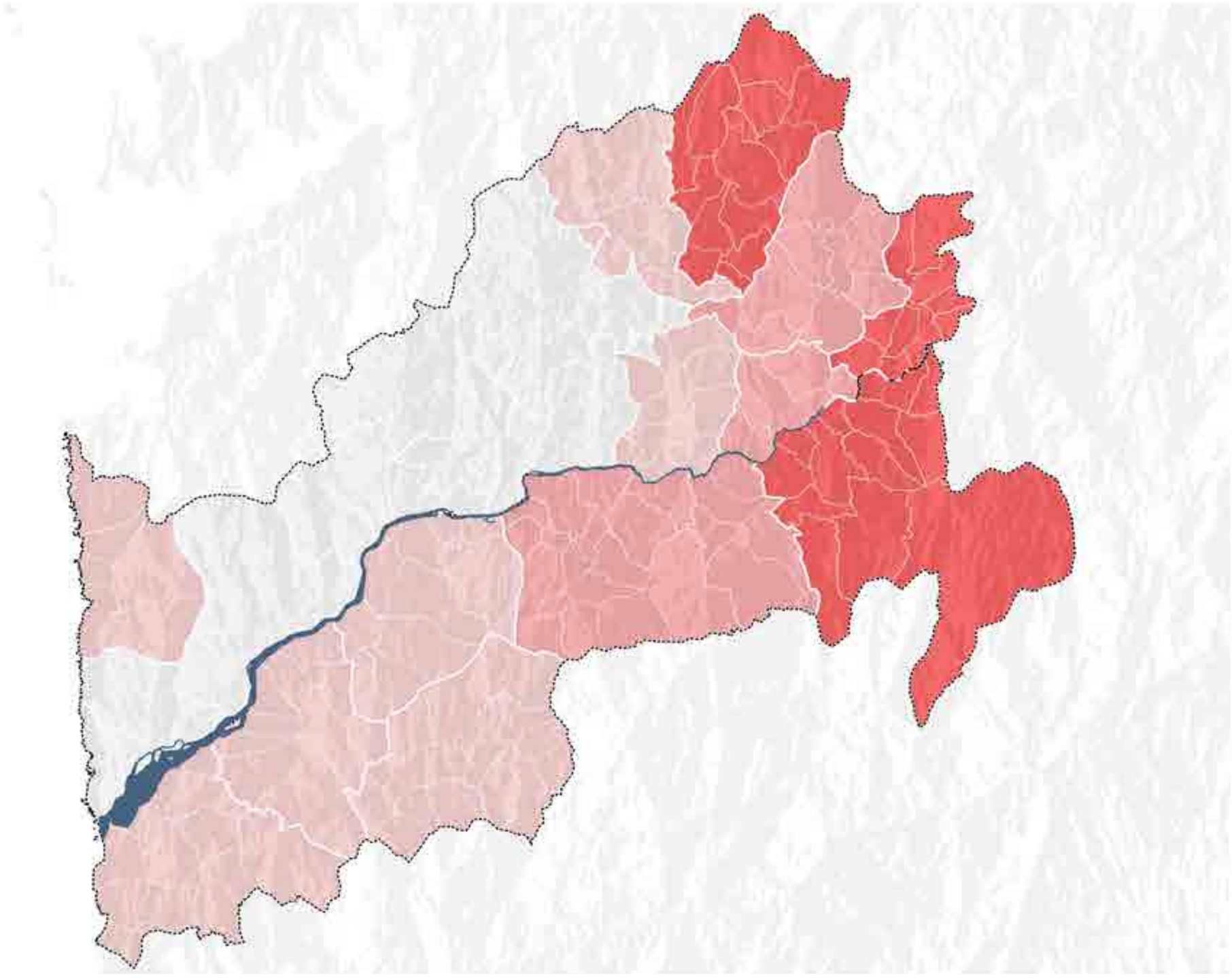


GRÁFICO 3
Gráfico relativo á poboación distribuída por km2 no ámbito de estudo. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 3



Plano de Envellecemento da poboación segundo municipios comprendidos no ámbito de estudo.
Unidades: Relación entre o número de poboación envellecida (>65 anos) por cada 100 personas novas (<16 anos).

Fonte: Elaboración propia.

Caminha do lado portugués, situados no Norte de Portugal, suman unha poboación de 56 139 habitantes, unha superficie de 573,39 km² e unha densidade de 97,90 hab/km². Pola contra, Salvaterra, Tui, Tomiño a A Guarda do lado galego, situados no Sur da provincia de Pontevedra. Tui, Tomiño e A Guarda, intégranse na Comarca do Baixo Miño e Salvaterra na Comarca do Condado. Os catro concellos suman unha poboación de 50.070 habitantes, unha superficie de 258,36 km² e unha densidade de 193,79 hab/km².

Atendendo á evolución da poboación, observamos que hai grandes diferenzas entre os diversos Concellos que forman este Ámbito Xeral, con concellos do extremo máis oriental e interior como Arbo, Crecente ou Covelo cun descenso de poboación que se aproxima ao -70%, ata chegar a Concellos como Salceda ou Salvaterra que crecen en cifras próximas ao 70%, seguidas de Pontereas, Porriño, Tomiño e Tui. Neste senso amósase un maior extremismo no lado galego que no lado portugués, onde todos os Concellos están a sufrir decrecemento, excepto as capitais municipais e as freguesías litorais, as fluviais entre Vila Nova e Valença do Minho, así como as da contorna de Monção e Paredes de Coura. Obsérvase polo xeral un maior dinamismo demográfico positivo na zona litoral así como naqueles Concellos máis próximos a Vigo. A nivel xeral no conxunto do territorio, a evolución é negativa, destacando as zonas máis interiores e orientais de Galicia, como Crecente, Arbo e Covelo. Esta dinámica de decrecemento coincide co envellecemento da poboación.

En canto ao Ámbito Zonal, tanto esta dinámica de decrecemento como a diámica de envellecemento da poboación, tal e como se observa no plano, é máis acusada na Zona 1, concretamente nos concellos como Melgaço, Crecente e Covelo, os cales presentan as taxas máis elevadas.(Ver GRÁFICO 3).

En canto á taxa de natalidade, a Zona 2, especialmente o triángulo entre O Porriño, Ponteareas e Salceda de Caselas, atópanse no primeiro posto con 8-10 nacementos por cada 1000 habitantes e no extremo oposto atoparíase a Zona 1, presentando os concellos galegos de Crecente, Covelo e Mondariz Balneario as taxas máis baixas, con 0-2 nacementos por cada 1000 habitantes.

No que respecta á estrutura da poboación por idade e sexo, está repartida preto do 50% entre homes e mulleres no caso galego, mentres que no caso portugués hai unha maior porcentaxe de mulleres que de homes en todos os Concellos.

Se analizamos o Ámbito Local, é decir, os tres pares de cidades transfronteirizas a estudar, destacamos que o par Monçao-Salvaterra conta cunha poboación de 27.733 habitantes, Valença-Tui 30 243 habitantes e Cerveira-Tomiño 22.323 habitantes. En total, este ámbito de escala máis reducida, conta cun total de 80.299 habitantes nunha superficie de 674,16 km², que fai unha densidade de 119,10 hab/km².

Vista aérea da conexión do paso do Río Miño entre os municipios de As Neves e Monção.
Fonte: Elaboración propia.

1.3.2 CENTROS ATRACTIVOS E XERADORES DE DESPRAZAMENTOS

Vista aérea dos dous puntos de conexión entre os municipios transfronteirizos de Tui e Valença do Minho.
Fonte: Elaboración propia.

Neste apartado realizarase unha análise dos centros atractivos e xeradores de desprazamentos que se encontren na área de estudo, cunha visión sobre a totalidade do territorio, é dicir, dente a escala do Ámbito Xeral. De todos xeitos, é necesario considerar, como se explicou con anterioridade, a dependencia cara a áreas urbanas de gran densidade, como son Vigo ou Porto. A continuación detállanse os centros considerados:

+CENTROS CULTURAIS OU DE OCIO

-Balneario de Mondariz, en Mondariz Balneario

+POLÍGONOS INDUSTRIAIS

- PLISAN. Parque Industrial

Entre os municipios de Salvaterra de Miño e As Neves, pretende ser o maior polígono de Galicia, cunha superficie de pouco máis de tres millóns de metros cadrados, estará destinado a albergar 115 parcelas, equipamento comercial e zonas verdes e espazos libres.

-Parque Empresarial Áreas de Tui:

Conta cunha superficie total de 216.535m3 repartidos en 77 parcelas.

-Polígono industrial Ribadil

O Parque Empresarial de Ribadil, situado en A Cañiza, conta cunha superficie total de 301.765 metros cadrados. Dispón dunhas vinte parcelas. Está as localidades de Vigo e Ourense.

- Parque empresarial de Arbo

Situado na rúa da Chan, conta cunha superficie total de 85.000 metros cadrados, repartidos en 41 parcelas. A conexión próxima da autovía das Rias Baixas úneo rapidamente co PLISAN.

-Polígono Industrial Ás Gándaras, O Porriño:

Cunha superficie total de 2.100.000 m2 , realizan nel as súas actividades máis de cincuenta firmas.

-Parque empresarial de Fulão, Vila Nova de Cerveira

Cunha superficie total de 450.000 metros cadrados repartidos en 44 parcelas. Actualmente non ten ningunha empresa instalada.

-Parque Empresarial de Valença, Valença

Situado na Gandra, este parque ten arredor de 21 parcelas, a súa proximidade a fronteira fai del un enclave estratéxico.

-Zona Industrial de São Pedro, Valença

Alberga pequenas unidades industriais e almacéns.

- Parque Empresarial da Lagoa, Monção
Situado a 4km do núcleo urbano de Monção sitúanse empresas de diferente tipo.

-Área Empresarial de Penso, Melgaço
Conta cunha extensión total de 50.000 m2 dispostos nun total de 18 parcelas.

-Parque industrial de Formariz e Parque industrial da Castinheira, en Paredes de Coura:
Cunha extensión de 437.480m2 e 112.400m2 respectivamente.

+CENTROS DEPORTIVOS

-Piscina Municipal de Vila Nova de Cerveira
A piscina de Vila Nova de Cerveira determínase como un centro atractivo de grande importancia na área de estudo debido a que é un servizo compartido entre os dous municipios transfronteirizos de Vila Nova de Cerveira e Tomiño. Este equipamento sitúase na Avenida de Tomiño, e ten un horario de funcionamento de 7.30h a 13.00h e de 14.30h a 21.00h de luns a venres, e de 9.00h a 13.00h e de 15.00h a 19.00h os sábados.

-Piscina Municipal de Valença
Ao igual que acontecía no equipamento anterior, a Piscina Municipal de Valença preséntase como un servizo compartido entre Valença e Tui, sendo o primeiro equipamento común entre dúas cidades transfronteirizas neste territorio de estudo. Sitúase na Avenida da Juventude, e o seu horario é de 8.00h a 14.00h e de 15.30h a 22.00h de luns a venres, exceptuando os mércores, que comeza o seu funcionamento ás 8.45h, e os sábados de 9.00h a 13.00h e de 15.00 a 19.00h.

-Piscina de Monção
Este equipamento localízase na Avenida das Caldas, número 10. O seu horario de funcionamento é de 8.30h a 13.00h e de 15.15h a 21.30h de luns a venres, os sábados de 9.00h a 13.00h e de 15.15 a 19.00h, e os domingos de 9.30h a 12.30h.

-Piscina de A Guarda:
A piscina municipal de A Guarda está situada no Paseo de Portugal, o seu horario é de luns, mércores e venres de 7:30 a 13:30 e de 15:00 a 23:00, os martes e xoves de 8:00 a 13:00 e de 16:30 a 22:30, os sábados de 9:00 a 14:00 e domingos de 10:00 a 14:00. A piscina municipal presta servizos de sala fitness, piscina climatizada, sala de actividades e zona relax.

-Centro Especializado en Tecnificación deportiva en Remo e Piragüismo, Tui
Situado na rúa dos Olímpicos Tudenses. O equipamento conta con embarcadoiro, ximnasio, zona de aloxamento, cafetería e demais servizos.

Vista dos camiños para peóns e vehículos na conexión entre os municipios transfronteirizos de Arbo e Melgaço.
Fonte: Elaboración propia.

- Centro Municipal de Remo, Tui

Emprazado na rúa dos Olímpicos Tudenses, conta con embarcadoiro e as instalacións deportivas necesarias para este deporte.

-Centro Municipal de Piragüismo Quique Míguez, Tui

Situado na rúa Olímpicos Tudenses, situado na rúa dos Olímpicos Tudenses, conta con embarcadoiro e as instalacións deportivas necesarias para este deporte.

-Escola Superior de Desporto e Lazer, Melgaço

Unha das seis Escolas Superiores do Instituto Politécnico de Viana do Castelo. Conta con diferentes salas, aulas, laboratorios, auditorios, para a realización da ensenñanza é tamén congresos internacionais. Así como tamén está dotada de pistas exteriores para os alumnos.

+CENTROS COMERCIAIS

-Oulet de Tui, Tui

Preséntase coma o maior Oulet da contorna. Situado no Parque empresarial Areas, conta con servizo de aparcamento gratuíto, comercio e restauración e gasolineira. O seu horario é de luns a venres de 10:30 a 21:30 é sábados, domingos e festivos de 10:30 a 20:00h.

-Minho Park Monçao, Monçao

Situado preto da Ponte Internacional, dispón dunha superficie total de 90 hectáreas, que se compón de 80 lotes empresariais.

+CENTROS EDUCATIVOS TRANSFRONTEIRIZOS:

No relativo aos centros educativos situados neste ámbito de estudo, abordaranse soamente aqueles equipamentos que se definen como un servizo compartido, común ás cidades transfronteirizas, é dicir, que se definen como un servizo tanto para a cidade onde está localizado, como para a cidade fronteiriza conectada a esta. Estes equipamentos son os seguintes:

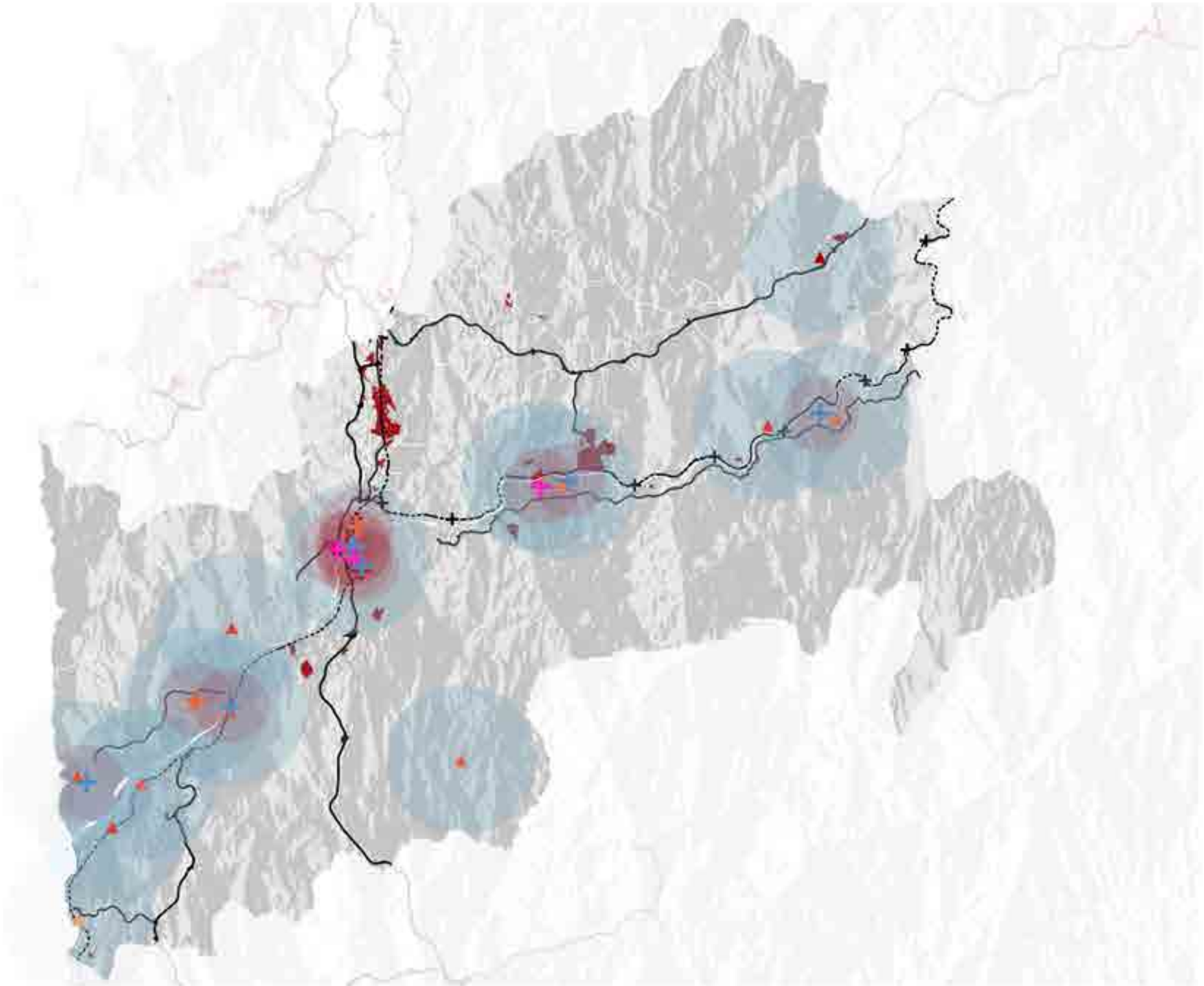
-CMUS Profesional de Tui

O conservatorio de Tui está considerado como servizo compartido entre as cidades transfronteirizas de Valença do Miño e Tui. Está situado en Avenida da Concordia, e actualmente conta con 218 alumnos desfrutando destas instalacións, nas que imparten clase un total de 15 profesores.

-Escola de Música de Tomiño

Igual que acontecía no caso anterior, a Escola de Música de Tomiño preséntase como un servizo compartido entre os dous municipios transfronteirizos ligados pola ponte, como son Tomiño e Vila Nova de Cerveira. Está escola está formada por 14 profesores e 160 alumnos. Localízase no Auditorio de Goián, se número, en Tomiño.

Imaxe: Vista dende Vilanova de Cerveira a Tomiño. Fonte: Elaboración propia.



Plano de Centros Atractivos e feiras de importancia localizados no ámbito de estudo. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe: Estación de tren de Vilanova de Cerveira. Fonte: Elaboración propia.

Pertence á Banda de Música de Goián.

+FEIRAS CELEBRADAS NO ÁMBITO DE ESTUDO:

- A feira de A Guarda realízase todos os sábados no Parque da Alameda.

-A feira de O Rosal realízase todos os sábados de outono na Praza do Calvario de 10:00 a 13:00. Neste Mercado Local véndese produtos do campo e artesanais.

- A feira de Tomiño realízase todos os mércores na Praza do Seixo. O seu horario é de 9:00 a 14:00.

- A feira de Tui realizase todos os xoves no Paseo da Corredoira.

- A feira de Porriño realizase todos os martes e sábados, pola rúa Manuel Rodríguez no Paseo da Corredoira.

-Feira Monção realízase todos os xoves nas proximidades da muralla existente no municipio.

-Feira Valença realízase todos os mércores neste municipio.

-Feira de Vila Nova de Cerveira. Preséntase como unha das feiras máis grandes do norte de Portugal. Celébrase os sábados, ao longo do día, e nun entorno moi próximo ao centro histórico.

Neste senso, debemos destacar que, a pesar de celebrarse feiras a un e ao outro lado da raia, as situadas no territorio portugués gozan dun maior número de visitantes.

1.3.3. MOBILIDADE LABORAL TRANSFRONTEIRIZA

A eliminación das fronteiras coa conseguinte libre circulación de mercadorías e persoas trala creación da Unión Europea, foi o punto de inicio para a liberdade de movemento da poboación que habitaba cerca das fronteiras entre os diferentes países comunitarios. Isto supuxo o inicio dun importante fluxo de movemento transnacional con diferentes motivos, principalmente laboral e de ocio/lecer, sendo a fronteira obxecto de estudio, unha das máis permeables a nivel comunitario, debido en gran medida á grande tradición de cooperación transfronteiriza entre Galicia e Norte de Portugal, con fortes vínculos culturais, sociais e económicos. Procederemos a analizar esta mobilidade transfronteiriza por motivos laborais dende unha visión territorial, é decir, cunha óptica sobre o Ámbito Xeral.

Dentro deste espazo compartido polos dous países, hai que falar dos dous núcleos ou centros urbanos de maior relevancia que funcionan como focos de atracción

ou polos de actividade, os cales atraen unha parte importante do traballo transfronteirizo.

Estas dúas zonas son Vigo e Area Metropolitana incluíndo outras zonas de influencia económica como o municipio de Pontevedra e outros que dependen de Pontevedra. A maiores, a Area Metropolitana de Porto coa súa zona de influencia económica (Braga e Vilanova de Gaia). Podemos afirmar que na mobilidade laboral entre o Norte de Portugal e Sur de Galicia se concentra en torno a estas dúas zonas. Esta mobilidade obedece en gran medida a unha busca de mellores condicións económicas e laborais.

Segundo o artigo "*Movilidad transfronteriza de trabajadores entre Galicia y el Norte de Portugal"* de Falagán Mota, Jorge (e outros), os factores que máis inciden na mobilidade transfronteiriza de traballadores son seguintes:

Factores económicos:

- Crecemento dos sectores económicos.
- Dispoñibilidade de oferta de traballo

Factores extraeconómicos:

- Accesibilidade
- Distancia a percorrer
- Aspectos culturais
- Dispoñibilidade de información laboral adecuada
- Regulacións dos mercados laborais
- Características dos sistemas fiscais, seguridade e protección social
- Lexislación sobre libre circulación de traballadores
- Mercado inmobiliario

A práctica totalidade da mobilidade entre os dous países prodúcese por estrada (95%). A metade destes movementos son pola fronteira galega. O paso máis transitado e o de Tui Ponte Nova – Valença do Minho, absorbendo cerca do 20% do tránsito transfronteirizo entre ambos países. A través do *Inquérito do Movimento de pessoas nas fronteiras* do INE portugués, podemos coñecer o número de españois que entraron en Portugal e viceversa, no último ano de existencia deste Inquérito (2008): 6,2 millóns de residentes españois entran por estrada en Portugal a través dos pasos galegos. Dese total, algo máis 5,2 millóns saen o mesmo día. Así mesmo, cerca de 7,5 millóns de portugueses entran polo mesmo medio en España, dos cales 6,7 millóns saen o mesmo día.

Se analizamos en profundidade os informes EURES, observamos outros datos de interese, os cales se engaden na táboa adxunta. (Ver TÁBOA 4)

A nivel xeral, a posibilidade de contratar traballadores transfronteirizos é maior no norte de Portugal que no Sur de Galicia. Hai dous factores determinantes: as previsións

	Traballadores transfronteirizos portugueses en Galicia	Traballadores transfronteirizos españois no Norte de Portugal
Sexo	Predominan homes (sobre todo entre portugueses)	
Idade	36-45 anos	26-35 anos
>45 anos	2417	1224
Cualificación	Baixa (77% básica)	Alta (81% universitaria)
Sector de actividade	53% en industrias extractivas	71% en actividade sanitarias e veterinarias/ asistencia social
Actividade profesional	16% encargados-cortadores, 12,5% serradores, 10% camareiros	41% médicos, 25% enfermeiros
Modalidade de contratación	27% eventuais por obra e servizo	65% indefinidos a tempo completo, 35% duración determinada a tempo completo
Canais de acceso	52% familiares ou amigos	46,4% empresas onde xa traballaran
Frecuencia retorno	Diario ou semanal	
Motivo abandono traballo	Cualificación laboral	Problemas de adaptación
	Problemas de integración	Acceso á sanidade pública

TÁBOA 4

Traballadores galegos en Portugal	Traballadores portugueses en Galicia
Tendencia asecendente	Tendencia descendente
Distribución por sexos equitativa	Distribución por sexos non equitativa
Destino Viana do Castelo	Destino Pontevedra
Idade de 30-34 anos	Idade de 25-29 anos
Industrias transformadoras, transporte e almacenamento	Construcción, transporte terrestre e tubería
Volven a casa todos os días	Volven a casa todas as semanas

TÁBOA 5

TÁBOA 4
Situación do emprego transfronteirizo. Fonte: Falagán, de Carlos e Lorenzo (2013).

TÁBOA 5
Datos acerca dos traballadores transfronteirizos. Fonte: EURES

Vista do paso da rede ferroviaria polo municipio de Arbo. Fonte: Elaboración propia

LIÑA	PARADAS NA ÁREA DE ESTUDO
AUTNA. Ruta Vigo-Porto	Valença - Vila Nova de Cerveira
ALSA. Ruta Santiago de Compostela-Porto	Sen paradas intermedias
FLIXBUS. Vigo-Porto	Sen paradas intermedias
ANPIAN. Ourense-Porto	Melgaço – Monção –Valença - Caminha

TÁBOA 6

de crecemento e a existencia de traballadores nacionais cun perfil adecuado. Outro factor é a diferencia salarial.

Segundo os datos recollidos por Falagán, de Carlos e Lorenzo, dos traballadores portugueses que traballan no Sur de Galicia, o 71,33% deles fan unha viaxe ao seu domicilio á semana, e o 19,10% volven diariamente ao final do día ao seu domicilio. O modo de transporte máis habitual é o turismo particular ou a furgoneta.

Hai máis presencia de traballadores portugueses en empresas galegas que viceversa, debido en gran parte á existencia de mano de obra nacional suficiente e ao descoñecemento do proceso de contratación. No caso das empresas galegas, é a falta de man de obra nacional o principal motivo para contratar traballadores lusos.

Atendendo novamente aos informes EURES, podemos sacar o perfil dos traballadores transfronteirizos, tal e como se mostra na táboa adxunta. (Ver TÁBOA 5)

1.4 ANÁLISE DO TRANSPORTE E A CIRCULACIÓN

1.4.1 TRANSPORTE COLECTIVO

+Transporte colectivo transfronteirizo:

Tendo como base a información proporcionada polo documento previo Mobitrans, no cal se fai unha importante desagregación das liñas de transporte público que existen no territorio, podemos extraer que, en termos xerais, a meirande parte destas liñas se basean nun transporte de proximidade. (Ver TÁBOA 6).

No caso do transporte público na área de estudo, os modos a considerar son o ferrocarril e o autobús e, como caso puntual, o ferry ou transbordador entre A Guarda e Caminha.

Á hora de abordar o transporte público, debemos destacar as dificultades legais por mor da normativa comunitaria, o que provoca a inexistencia dunha rede de transporte público que ofreza desprazamentos de curta distancia entre os dous países na área de estudo. (Ver TÁBOA 7).

Transporte público. Autobús:

No que respecta ás compañías de bus, faremos referencia ás empresas AUTNA, ALSA, FLIXBUS e ANPIAN, tal e como se mostra na táboa adxunta.

Tras isto, constatamos que, a pesar da existencia de liñas que atravesan a área de estudo, ditas liñas non resolven a problemática dunha conexión transfronteiriza de media distancia, se non que están vencelladas a sistema de transporte dende ou ata grandes áreas urbanas, polo que non ofrecen servizo a unha mobilidade transfronteiriza de proximidade, obxecto de estudo deste plan de mobilidade.

TÁBOA 6
Táboa de relación das liñas principais e paradas de autobús transfronteirizas no territorio de estudo.
Fonte: Elaboración propia.

Imaxe da rede peonil na conexión coa Ponte Internacional en Valença do Miño.

Fonte: Elaboración propia.

Imaxe da rede ferroviaria en Vila Nova de Cerveira.
Fonte: Elaboración propia.

Unha segunda cuestión a ter en conta na análise do autobús está relacionada coa capacidade para realizar a transferencia, ou o cambio modal, particularmente co peón e a bicicleta. Neste caso hai que sinalar as dificultades existentes debido as circunstancias da Rede Peonil con beirarrúas en moitas ocasións demasiado estreitas.

Nun contexto como o galego-portugués, cun importante envellecemento da poboación, co obxectivo de minimizar unha problemática que está afectando a todo o rural galego-portugués que é o despoboamento e abandono do medio rural, é importante contar cunha boa cobertura en base ás paradas de autocar existentes.

+Transporte colectivo a nivel interno:

A nivel interno (lado portugués) e se repasamos cada unha das cidades que forman parte dos pares de cidades transfronteirizas (Ver PLANO 2):

- Dende Monção, linhas regulares a:

·Valença do Minho; ida e volta todos os días da semana con paradas intermedias. 2/día.
·Vilanova de Cerveira; ida e volta todos os días da semana con paradas intermedias. 2/día.
·Caminha; ida e volta todos os días da semana con paradas intermedias. 2/día.
·Paredes de Coura, ida e volta todos os días da semana con paradas intermedias. 2/día.
·Viana do Castelo; ida e volta todos os días da semana con paradas intermedias. 3/día.
·Trute; ida e volta todos os días da semana con paradas intermedias (Pias).
·Arcos de Valdevez; ida e volta todos os días da semana con paradas intermedias.
·Leiradelo; ida e volta todos os días da semana con paradas intermedias (Anhões).
·Tangil, ida e volta de luns a venres con paradas intermedias. 2/día.
·Melgaço, ida e volta de luns a venres durante o período escolar con paradas intermedias. 1/día.
·Cavenca; ida e volta de luns a venres durante o período escolar con paradas intermedias. 3/día.
·Circular por Cortes; ida e volta de luns a venres durante o periodo escolar. 1/día.

- Dende Valença do Minho, linhas regulares a:

·Paredes de Coura; ida e volta todos os día da semana. 6/día.
·Monção; ida e volta todos os días da semana.1/día.
·Melgaço, ida e volta todos os días da semana con paradas intermedias. 1/día.
·Vila Nova de Cerveira; ida e volta todos os días da semana con paradas intermedias. 2/día.

Viana (Interface)	15:30	16:15	17:30
V.P.Âncora	15:50	16:35	17:40
Caminha	16:00	17:00	18:00
V.N.Cerveira	16:15	17:15	18:15
Valença	16:35	17:40	18:30
Monção	17:10		18:55
Melgaço	17:55		

Melgaço		07:30	
Monção	07:45	08:10	17:30
Valença	08:10	08:30	17:55
V.N.Cerveira	08:25	08:50	
Caminha	08:40	09:05	
V.P.Âncora	08:50	09:15	
Viana (Interface)	09:10	09:35	

TÁBOA 7

TÁBOA 7
Ruta ida e volta Viana do Castelo-Melgaço. Fonte: www.avic.pt

PLANO 2
Redes de transporte relativas á área norte de Portugal.

PLANO 2

·Caminha; ida e volta todos diarios con paradas intermedias. 2/día.

- Dende Vila Nova de Cerveira, linhas regulares a:

·Viana do Castelo; ida e volta con paradas intermedias todos os días. 2/día.
·Paredes de Coura; ida e volta con paradas intermedias todos os días. 2/día.
·Monção; ida e volta con paradas intermedias todos os días. 1/día.
·Melgaço; ida e volta con paradas intermedias todos os días. 1/día.
Caminha, ida e volta. 2/día.

A maiores, e saíndo xa das cidades de estudo do lado portugués, temos o caso de Melgaço, que representa unha considerable importancia a nivel transfronteirizo e conta con linhas regulares a:

·Viana do Castelo; ida e volta de luns a venres con paradas intermedias (Caminha, Vila Nova de Cerveira, Valença do Minho, Monção e Melgaço). 3/día.
·Castro Laboreiro; ida e volta con paradas intermedias de luns a venres durante o período escolar.
·Adaleda, ida e volta con paradas intermedias de luns a venres durante o período escolar.

Por último, incidir na existencia dunha liña de autobús que dende Viana do Castelo, une as cinco cidades miñotas do ámbito de estudio: Caminha, Vila Nova de Cerveira, Valença do Minho, Monçao e Melgaço, nun traxecto de ida e volta. Saídas dende Viana (Interface) con dirección Melgaço, ás 15.30, 16.15 e 17.30, con chegadas a Valença ás 16.35, 17.40, 18.30. O primeiro continua ata Monçao (17.10) e Melgaço (17.55). O segundo finaliza a ruta en Valença. O terceiro continua ata Monçao (18.55).

Saídas dende Melgaço con dirección Viana (Interface) ás 07.30 e chegada a Viana ás 09.35. O segundo autocar sae dende Monçao ás 07.45 (chegada a Viana ás 09.10), 8.10 (chegada a Viana ás 09.35) e 17.30 (finalizando en Valença ás 17.55).

Do lado galego, (Ver PLANOS LIÑA DE TRANSPORTE GALEGO) a Xunta de Galicia atópase actualmente en pleno proceso de re-deseño/actualización das liñas que compoñen o Plan de Transporte Público de Galicia. Con data do 31 de Xaneiro do 2019, a Xunta emitiu unha resolución pola que se somete a información pública as novas liñas propostas. Con data 25 de marzo do ano 2019 emítese resolución, polo que se acorda o establecemento dos servizos públicos de transporte regular de viaxeiros. Este novo deseño inclúe varios tipos de liñas: interurbanas, comarcais/metropolitanas, rurais/locais e transporte baixo demanda.

Nesta fase previa analizaremos as rutas interurbanas e comarcais/metropolitanas que son as que artellan o territorio galego do Val do Miño Transfronteirizo como un conxunto único, conectando os diferentes centros atractivos internos entre si e estes cos principais centros atractivos externos (Vigo e Ourense).

Imaxe da conexión da ponte internacional con Monção.
Fonte: Elaboración propia.

Imaxe da ponte internacional entre Arbo e Melgaço.
Fonte: Elaboración propia.

Imaxe da conexión da ponte internacional no minicipio de Valença.
Fonte: Elaboración propia.

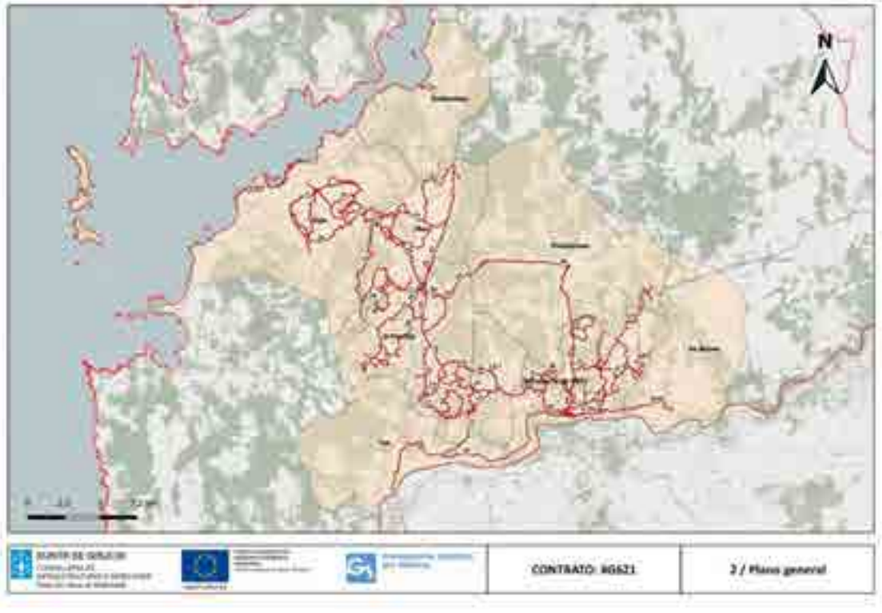
PLANOS LIÑA DE TRANSPORTE GALEGO

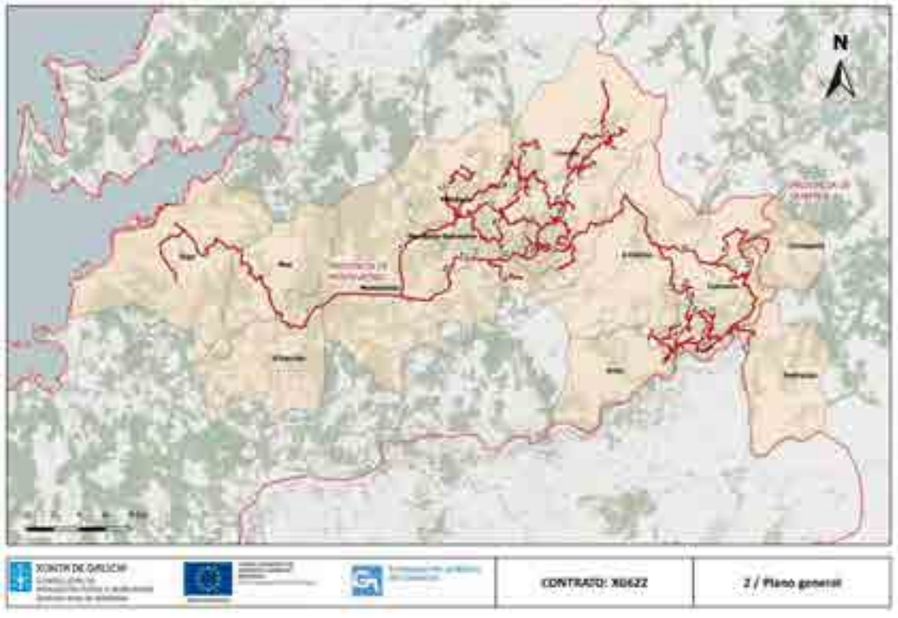
Plano liña de transporte urbano XG621.
Fonte: Xunta de Galicia.

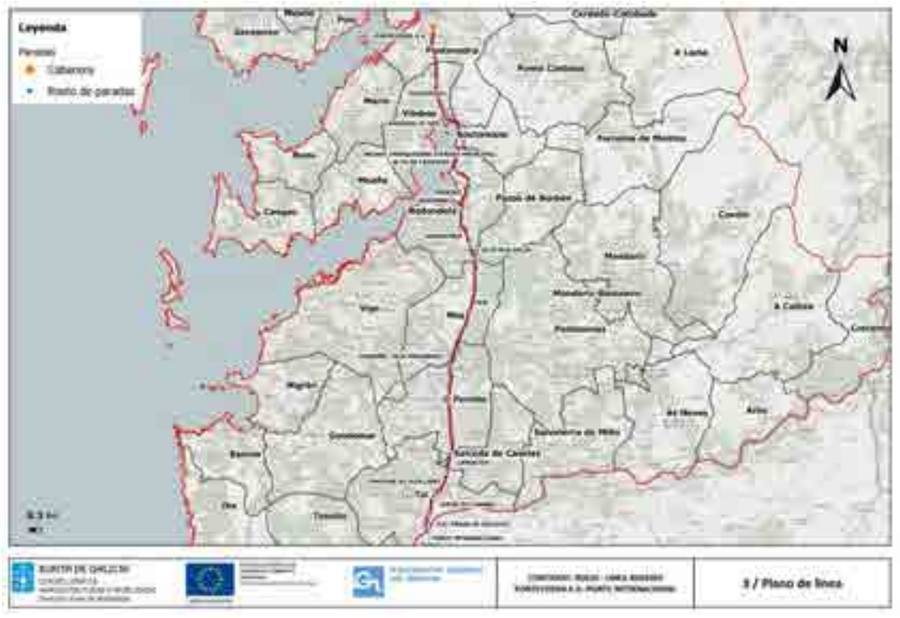
Plano liña de transporte urbano XG622.
Fonte: Xunta de Galicia.

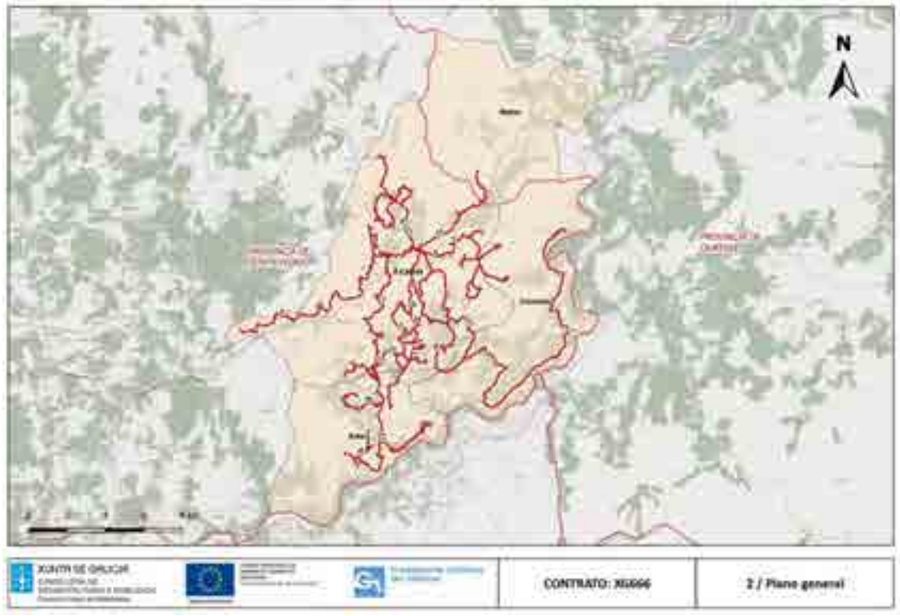
Plano liña de transporte urbano XG623: Lugo - Ourense - Vigo, con anexos.
Fonte: Xunta de Galicia.

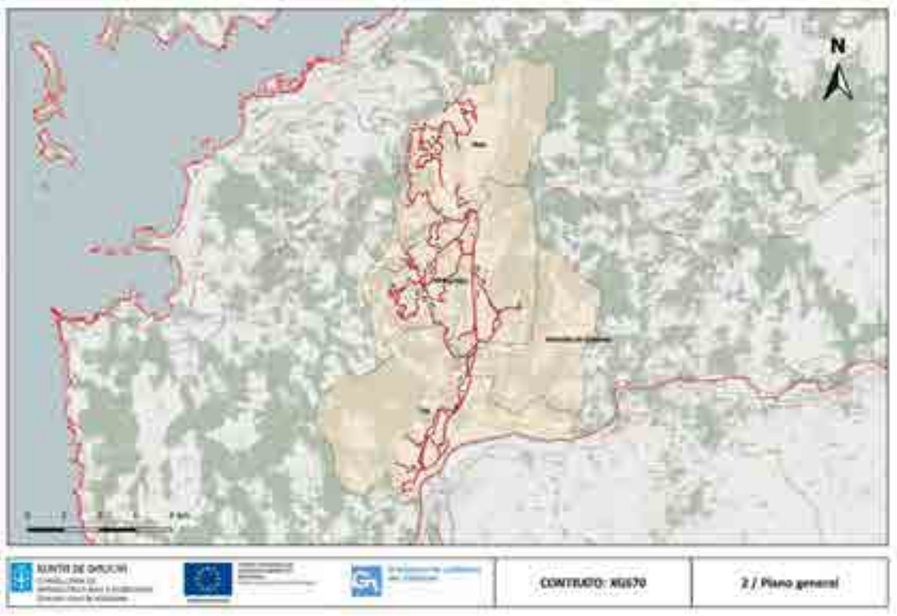
Plano liña de transporte urbano XG62403. Fonte: Xunta de Galicia.

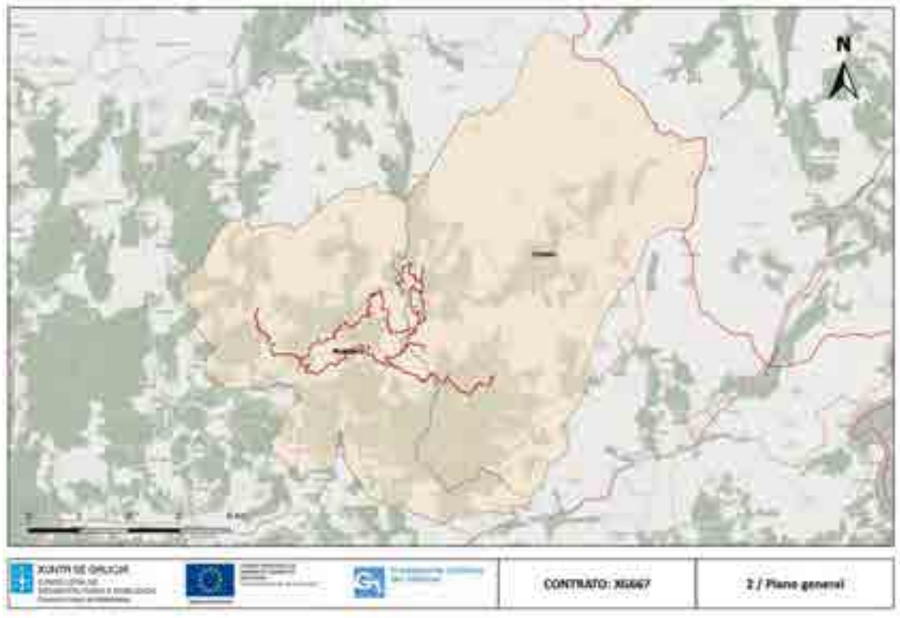


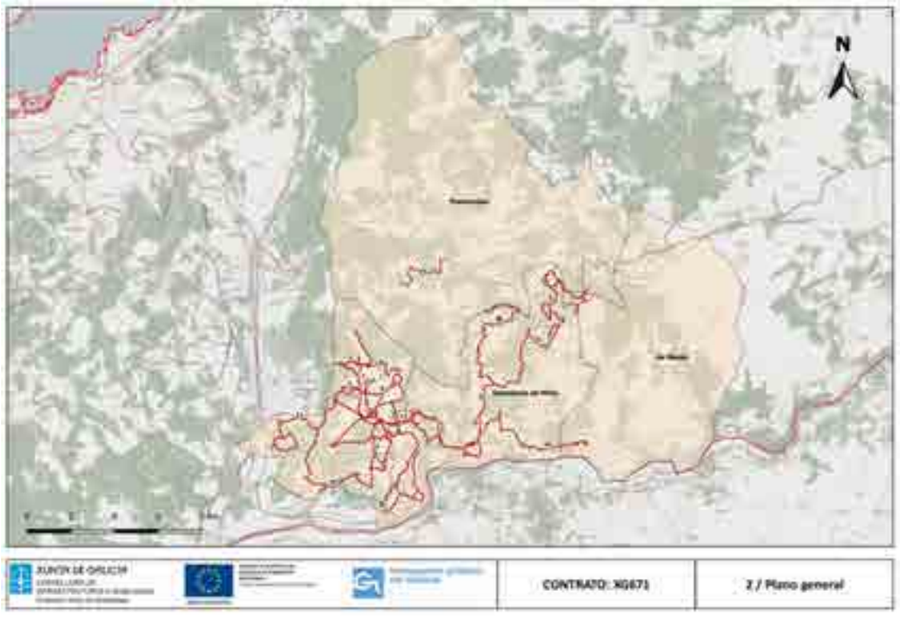












Plano liña de transporte urbano XG666.
Fonte: Xunta de Galicia.

Plano liña de transporte urbano XG667.
Fonte: Xunta de Galicia.

Plano liña de transporte urbano XG670.
Fonte: Xunta de Galicia.

Plano liña de transporte urbano XG671.
Fonte: Xunta de Galicia.

As liñas interurbanas e comarcais/metropolitanas propostas que dan servizo ao noso ámbito de actuación son as que seguen:

- XG621: Dan servizo ós Concellos de As Neves, Salvaterra de Miño, Salceda de Caselas, Tui, Ponteareas, e Porriño, conectándoos entre si e coa cidade de Vigo. Ponteareas e Porriño na N120 exercen de polos atractivos principais definindo o principal corredor de transporte ata Vigo.

- XG622: Da servizo aos concellos de A Cañiza, Arbo, Crecente, Covelo, Mondariz, Mondariz B., Ponteareas e O Porriño, conectándoos entre si e coa cidade de Vigo. Ponteareas, na N120 e próxima á A9, exerce como cidade capital da comarca e centro atractor principal do ámbito, concentrando todos os percorridos para despois conectar coa cidade de Vigo.

- XG623: Trátase dunha liña interurbana que une Lugo con Ourense e Vigo e dentro do ámbito de estudio atópanse os Concellos de A Cañiza e Ponteareas (entre Ourense e Vigo).

- XG624: Aínda que este contrato da servizo a un ámbito territorial moi amplo (Sur da Comarca de Pontevedra, Norte da de Vigo e termo municipal de Tui), hai algúns concellos que se integran no ámbito de estudio: Porriño, Salceda e Tui.

- XG666: Este contrato de tipo comarcal da servizo a tres dos catro concellos da Comarca da Paradanta. Conecta entre si aos concellos de Crecente, A Cañiza e Arbo, non so as capitais municipais, senón outros centros atractores deste concellos.

- XG667 e 668: Estes contratos conectan a través de nove liñas, Covelo con Mondariz, dende onde a través doutros contratos poden chegar a Ponteareas.
- XG669: Conecta Ponteareas a nivel interno.

- XG670: Este contrato a través de 22 liñas conecta Tui con Porriño e Mos.

- XG671: Este contrato además de artellar internamente os concellos de Salceda de Caselas e Salvaterra de Miño, conectan ambos concellos entre si.

A priori, parte da Comarca do Baixo Miño (A Guarda, O Rosal, Oia e Tomiño) non estarían incluídos no novo proxecto de transporte e polo tanto remitímonos ao anterior plan de transportes para analizar a cobertura do transporte público a través do autocar nestes concellos. Son dezasete o número total de liñas, e como se observa na imaxe, as liñas contidas nestes contratos (V7008 e V7047), dan servizo aos catro Concellos do ámbito de estudio que non están integradas no novo deseño da Xunta de Galicia: A Guarda, Tomiño, O Rosal e Oia, uníndoos entre si e conectándoos á súa vez con Tui, Salceda, O Porriño e finalmente con Vigo (Ir a PLANO 3 en páxina 47).

Transporte público. Ferrocarril:

No que respecta ao ferrocarril, a liña ven dende o Leste (Ourense), pola marxe galega do Miño, ata chegar a Salvaterra, a cal é a primeira das cidades para estudar

PLANO 3

PLANO 3
Liñas autocar na Comarca do Baixo Miño. Fonte: Elaboración propia.

PLANO 4
Liñas de Ferrocaccil do lado portugués. Fonte: IMTT.

Lenda

PLANO 4

PLANO 5

TÁBOA 8

os fluxos de mobilidade existentes. Tras Salvaterra, o tren diríxese a Tui que é o punto onde esta liña se une coa liña que ven dende as cidades de Pontevedra e Vigo, para posteriormente cruzar a Portugal. As paradas que se atopan no lado galego dentro da zona de estudo son as seguintes (Ir a PLANO 4 en páxina 47) e (Ir a PLANO 5 en páxina 48):

+ Porriño
+ Salvaterra de Miño (Regional Expres)
+ Caldelas de Tui (Regional Expres)
+ Guillarei (Alvia, MD, Regional Expres, Intercity) (onde a liña se divide cara a Vigo ou Tui)
+ Tui (Regional Expres)

Na parte portuguesa atopamos paradas en:
+ Valença (R)
+ Sao Pedro da Torre (R)
+ Carvalha (R)
+ Vilanova de Cerveira (R, IR)
+ Gondarem (R),
+ Esqueiro
+ Seijas
+ Caminha

Tras a estación de Caminha, a vía ferroviaria diríxese cara ao Sur (Viana do Castelo e Porto) afastándose do ámbito de estudo.

No relativo a unha comunicación transfronteiriza, dentro da área de estudo son os municipios de Caminha, Vila Nova de Cerveira, Valença, Tui e Porriño os que se benefician de dita comunicación.

O transporte público ferroviario transfronteirizo queda asumido por dúas circulacións diarias en cada dirección, os cales teñen como traxecto Porto-Vigo, e Vigo-Porto, liña que recibe o nome de Internacional Celta, e outras dúas circulacións, tamén en cada dirección que teñen como traxecto Vigo-Valença do Minho e Valença do Minho-Vigo (Ver TÁBOA 8).

Actualmente é a compañía portuguesa Comboios de Portugal a que ofrece este servizo, compartindo os custes de explotación con RENFE, e teñen unha duración (o traxecto completo) de 3 horas e 15 minutos para a ligazón entre Vigo e Porto, e de 54 minutos para a ligazón entre Vigo e Valença.

Cabe destacar que a liña Internacional Celta está pensada para a unión das dúas áreas metropolitanas de importancia como son Vigo e Porto, e as paradas intermedias realizadas efectúanse nos núcleos de maior relevancia. Nestas paradas intermedias destacamos a realizada en Valença, única parada deste tren dentro da áreas transfronteiriza a estudar no presente documento. Por outra banda, a ligazón entre Valença e Vigo, denominada Regional Expreso si é máis competitiva a nivel dunha comunicación de curta distancia, xa que realiza paradas en Tui (núcleo urbano), Tui (Estación de Guillarei), e Porriño (Ver TÁBOA 8).

Neste senso, cabe mencionar a existencia dunha proposta da compañía ferro-

PLANO 5
Liñas de ferrocarril a ambos lados do Río Miño. Fonte: Elaboración propia.

TÁBOA 8
Táboa de horarios na Liña Internacional Celta. Fonte: Comboios de Portugal

viaria alemá Deutsche Bahn, a través da súa filial Arriva, a cal solicitou entrar a operar en España, coa operación dunha liña internacional entre Galicia e Portugal, xa que a completa apertura do tráfico de pasaxeiros en tren en toda a UE está programada para finais do ano 2020, coa entrada en vigor do IV Paquete de Liberalización Ferroviaria en toda Europa, contemplando un incremento dos horarios de conexión, aínda que non das paradas, o cal seguiría sen solucionar unha mobilidade entre os núcleos que se atopan na área de estudo.

Transporte público. Transbordador:

O transbordador (ferry Santa Rita de Cássia) conecta o peirao de A Pasaxe, en Camposancos (A Guarda, España) con Caminha (Portugal), nun percorrido de aproximadamente 15 min sendo as saídas cada hora: ás e media en A Guarda e ás en punto en Caminha. Estas saídas poden supoñer posibles modificacións debidas ás mareas; de feito a Concellería de Turismo de A Guarda publica cada semana os horarios, e tódalas semanas cambian. Na táboa adxunta poden consultarse os datos dos pasaxeiros do transbordador nos anos nos que se dispón desta información. (Ver TÁBOA 10)

No ano 2014 interrompeuse o servizo de transbordador o cal explica a cifra tan baixa de pasaxeiros.

Pese aos esforzos de ambos concellos (Caminha e A Guarda), para que o servizo se ofreza de maneira continuada, debido á continua falta de calado na desembocadura do rio Miño para unha correcta navegabilidade, trátase dun servizo moi descontinuo, sobre todo nos momentos de marea baixa, polo que é un servizo totalmente dependente dos procesos de dragado, os cales debido ó seu elevado custe económico, non se poden facer de maneira habitual, debido ao posible impacto ambiental.

Aínda así, o número de usuarios deste servizo ten experimentado un importante aumento, ano tras ano (75% entre os anos 2016-17). A época estival propicia unha maior demanda de usuarios, pero moitos deles teñen que optar por outras vías de transporte ao atoparse o servizo fora de funcionamento pola falla de calado da canle de navegación

PARADA	HORA			
Vigo	8:58	9:20	18:12	19:56
Redondela	-	9:31	18:24	-
O Porriño	-	9:43	18:36	-
Guillarei	-	9:58	18:51	-
Tui	-	10:03	18:58	-
Valença do Minho	8:36	9:11 (Fin de traxecto)	18:06 (Fin de traxecto)	19:33
Viana do Castelo	9:11	-	-	20:14
Nine	9:50	-	-	20:49
Porto Campanhã	10:20	-	-	21:18

PARADA	HORA			
Porto Campanhã	8:13	-	-	19:10
Nine	8:42	-	-	19:40
Viana do Castelo	9:15	-	-	20:13
Valença do Minho	9:56	10:05 (Inicio de viaxe)	19:44 (Inicio de viaxe)	20:50
Tui	-	11:12	20:51	-
Guillarei	-	11:21	21:00	-
O Porriño	-	11:30	21:12	-
Redondela	-	11:44	21:24	-
Vigo	11:35	11:55	21:35	22:34

TÁBOA 9

TÁBOA 9
Táboa de paradas dos trens transfronteirizos existentes. Fonte: Elaboración propia.

	2017	2018	2019	2034
Total	**20 407 365**	**19 365 173**	**18 841 854**	**22 240 758**
Movimento nacional	**20 141 391**	**19 140 403**	**18 638 635**	**22 117 763**
Rio Douro	117 338	29 476	24 960	0
Ria de Aveiro (a)	134 021	199 093	181 508	164 264
Rio Tejo (b)	19 789 469	18 050 543	15 527 550	19 080 093
Rio Sado	585 423	571 242	1034 687	969 029
Ria Formosa	2481 470	2290 049	1869 930	1884 377
Movimento internacional	**265 974**	**224 770**	**203 219**	**122 995**
Rio Minho (c)	125 445	95 354	80 251	2 547
Rio Guadiana	140 529	129 416	122 968	120 448

TÁBOA 10

TÁBOA 10
Movemento de pasaxeiros en vías navegables interiores, por travesía fluvial. Fonte: IMTT.

Vista da ponte vella que conecta os municipios de Tui e Valença.
Fonte: Elaboración propia.

1.4.2 MATRICES ORIXE-DESTINO

Durante o proceso de participación cidadá realizáronse 507 enquisas Orixe-Destino, tanto de xeito presencial nos diferentes puntos do territorio como mediante unha enquisa online aberta ao público. Rexistráronse un total de 1.454 desprazamentos transfronteirizos. A enquisa, de carácter anónimo, recolleu os diferentes desprazamentos transfronteirizos realizados por unha persoa ao longo da semana, do mes ou incluso do ano, xunto cunha serie de datos adicionais destes desprazamentos, como a orixe, destino, modo de transporte, motivo ou horario de saída e regreso. O obxectivo da enquisa foi o de coñecer as pautas e modos da mobilidade transfronteiriza actual no territorio de estudo, e descubrir as lóxicas de desprazamentos transfronteirizos no territorio, o perfil das e dos habitantes que se están a desprazar de un ao outro lado da raia ou incluso as cuestións de xénero que poidan atinxir a esta mobilidade transfronteiriza, así como testar os datos recollidos tras a análise do documento Mobitrans, comprobando se estas pautas continúan a ser comúns, ou se pola contra, estas dinámicas están mudando.

As enquisas presenciais realizáronse en distintos puntos atractivos do sur da provincia de Pontevedra e do norte de Portugal, baseándonos nas características urbanas e de mobilidade -zonas comerciais, de aparcadoiros, de lecer, feiras...-, da zona fronteiriza en contacto directo co Miño. A maiores, empregáronse tamén cotas de idade (maiores de 15 anos) e sexo, proporcionais ás cifras e tamaños dos concellos da área de estudo, para a selección dos entrevistados. As enquisas online estiveron abertas dende o día 15/02/2019 ata o 08/03/2019 e as enquisas presenciais dende o día 12/02/2019 ao 09/03/2019.

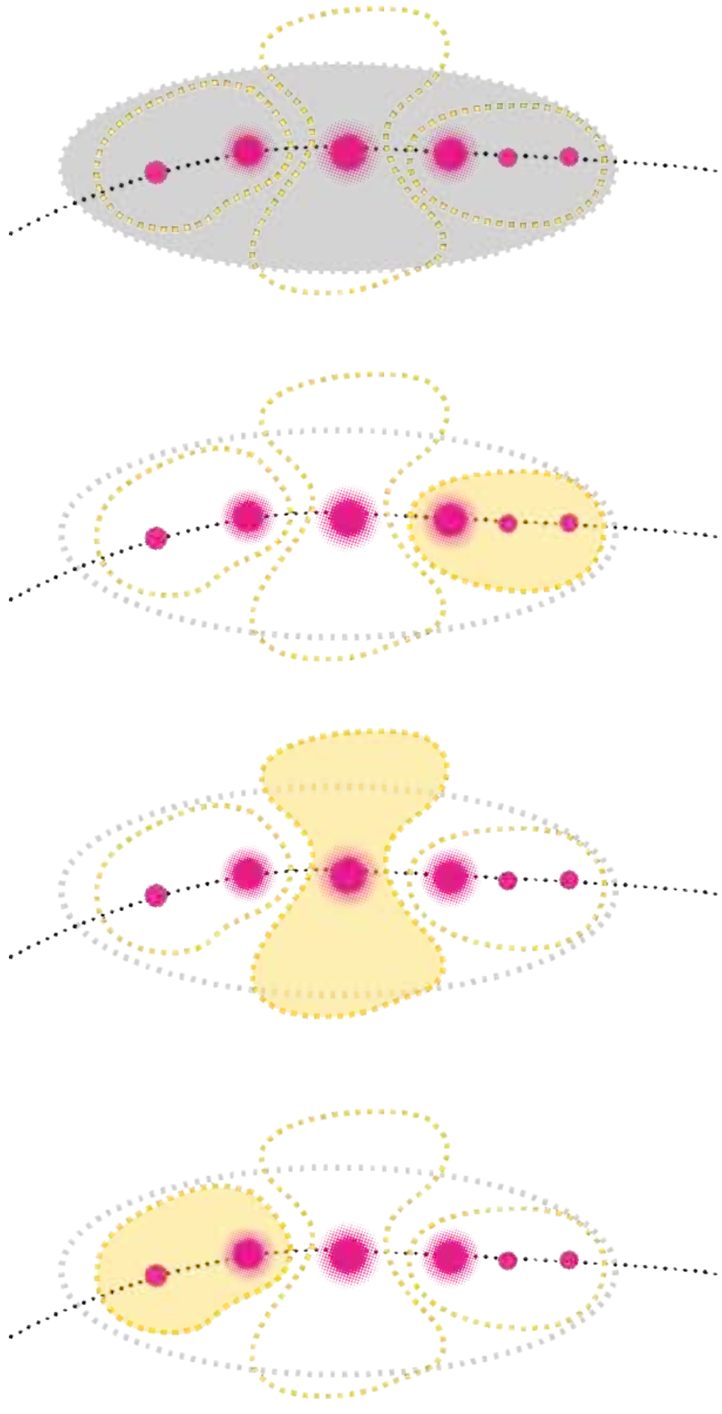
A. Análise Ámbito Xeral:

Na análise dos datos recompilados nas enquisas, o primeiro dato analizado foi a orixe e destino dos desprazamentos transfronteirizos, é dicir, se existe un maior fluxo de desprazamentos cara a Portugal ou cara a Galicia.

Como primeiros datos desta análise, compre destacar un maior éxodo cara a Portugal, xa que estes desprazamentos transfronteirizos cara o territorio luso representan o 62,17% do total, ben sexan dentro do ámbito de estudo ou ata outros concellos portugueses, mentres que os desprazamentos cara a Galicia representan o 37,83% restante desta mobilidade transfronteiriza.

Se nos centramos nos desprazamentos orixinados unicamente na área de estudo –Ámbito Xeral-, é dicir, aqueles que teñen tanto a orixe como o destino nesta área de actuación, as porcentaxes continúan a ser moi similares, con variacións de apenas décimas, pois o 62,96% destes desprazamentos diríxense a Portugal, fronte ao 37,04% restante que se efectúan dende Portugal cara a Galicia.

A maiores, cabe destacar que o 86,38% dos desprazamentos transfronteirizos manteñen tanto a orixe como o destino dentro desta área de estudo, o que se corresponde con 1.256 desprazamentos estudados.



Esquema de toda a área de estudo. Fonte: Elaboración propia.

Esquema do ámbito xeral. Fonte: Elaboración propia.

Esquema da Zona 1 Fonte: Elaboración propia.

Esquema da Zona 2 Fonte: Elaboración propia.

Esquema da Zona 3 Fonte: Elaboración propia.

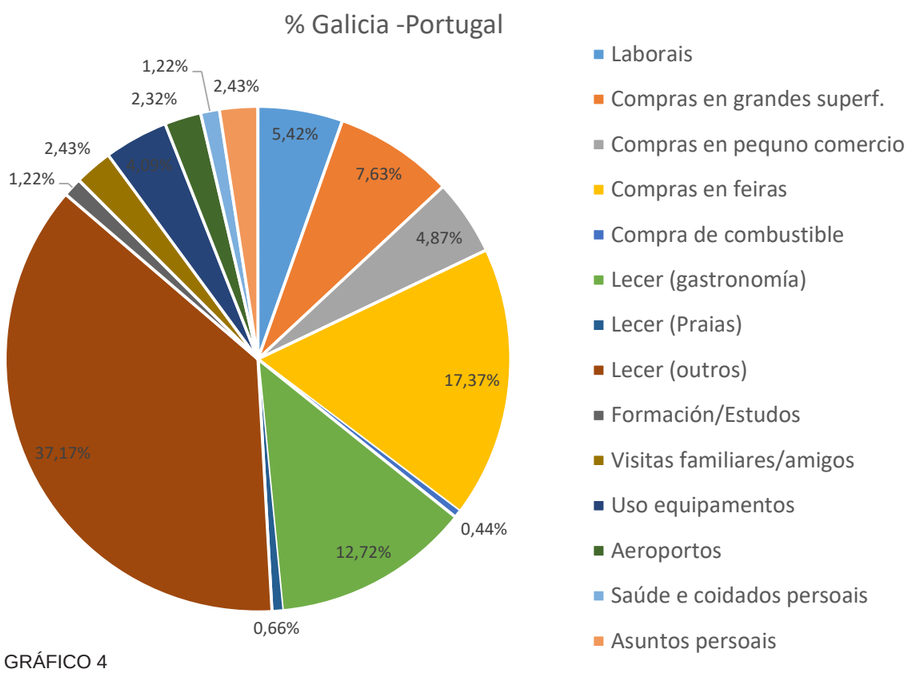


GRÁFICO 4

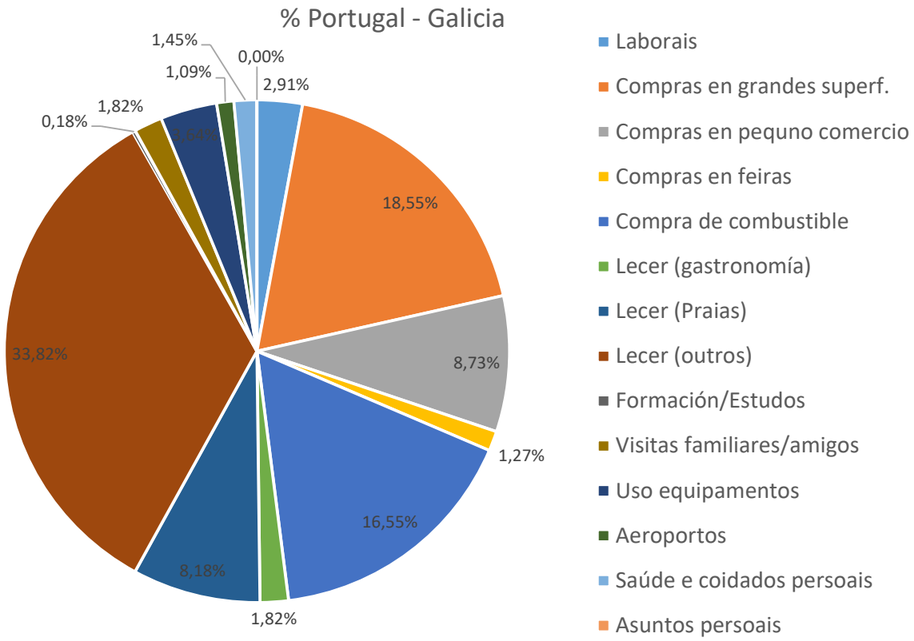


GRÁFICO 5

Además, debemos dicir que deses 13,62% que teñen ou a orixe ou o destino fóra deste ámbito. Ademais, a meirande parte destes desprazamentos corresponden a desprazamentos que veñen de fóra ata este ámbito de traballo, xa que solo o 3,03% dos desprazamentos transfronteirizos totais, correspóndense con desprazamentos que van dende o ámbito de estudo ata fóra deste.

Estes datos manifestan que a maior parte dos movementos suceden no ámbito de estudo, pero tamén que hai unha cantidade de viaxes que se dirixen ás áreas metropolitanas de Vigo e Porto. A maiores, destacamos que aínda que a maior parte dos desprazamentos se producen dentro do ámbito de estudo, existe un 10,59% dos desprazamentos totais localizados procedentes dende puntos exteriores ao Vale do Miño transfronteirizo.

En canto ao perfil maioritario daqueles que adoitan cruzar máis a fronteiriza, a maioría dos desprazamentos transfronteirizos que parten de Galicia son realizados por mulleres, representando o 53,54% do total; mentres que no caso dos desprazamentos transfronteirizos que parten de Portugal, atopamos que o 48,0% son realizados por mulleres, fronte ao 52,0% restante que son realizados por homes.

Xeralmente estes desprazamentos débense a motivos de lecer con un 35,90%, seguido dun 11,76% e 11,28% que se refiren a compras en grandes superficies e compras en feiras respectivamente (Ver GRÁFICO 4).

Neste aspecto detéctanse pequenas diferencias entre os fluxos dende Galicia a Portugal e dende Portugal a Galicia. A pesar de que o motivo maioritario son os desprazamentos vencellados ao lecer en ambos casos, este fluxo é maior de Galicia cara a Portugal que no sentido contrario, representando un 37,17% fronte a un 33,82% (Ver GRÁFICO 5).

Como segundo motivos de desprazamentos transfronteirizos, no caso dos desprazamentos de Galicia a Portugal, estes movementos están vencellados a compras en feiras, representando o 17,37% dos movementos, mentres que no senso contrario, apenas un 1,27% dos desprazamentos. Estes fluxos correspóndense, tal e como adiantábamos previamente, a unha maior repercusión das feiras celebradas no lado portugués. Pola contra, no caso de Portugal a Galicia, o segundo motivo de desprazamento son as compras en grandes superficies (18,55% dos desprazamentos de Portugal a Galicia), seguidos daqueles movementos que teñen como obxecto a compra de combustible, motivados pola diferencia nos prezos do combustible, conformando o 16,55% destes desprazamentos de Portugal a Galicia.

Destacables son os fluxos vencellados á gastronomía; neste caso, fronte ao 12,72% dos desprazamentos de galegos cara o territorio luso, de Portugal a Galicia estes fluxos descenden ata o 1,27%.

Consecuencia dun claro déficit de transporte público transfronteirizo, como xa se salientou no análise correspondente, apenas se atopan desprazamentos que escollan o transporte público como modo para estas viaxes, representando apenas o 0,90% dos desprazamentos efectuados na área de estudo. Ademais, compre destacar que estes desprazamento adoitan ser dente ou ata áreas exteriores ao ámbito de estudo correspondentes á oferta existente, ou entre Caminha e A Guarda, correspondentes ao

GRÁFICO 4
Gráfico de motivos entre Galicia - Portugal.
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 5
Gráfico de motivos entre Portugal-Galicia
Fonte: Elaboración propia

transbordador transfronteirizo.

A pesar que a maioría de persoas utilizan o coche coma modo de transporte, xa que o 94,48% dos desprazamentos na área de estudo utilizan este modo de transporte, atopamos grandes diferencias de xénero, xa que o 75,53% de mulleres van como acompañante no vehículo, fronte ao 24,47% de homes. (Ver GRÁFICO 6)

Seguindo co relativo ao reparto modal, a pesar de que vehículo é o modo máis utilizado tanto nos desprazamentos que van dende Galicia a Portugal como no sentido inverso, este predominio do vehículo privado é maior nos desprazamentos que parten de Portugal cara a Galicia, xa que é o modo utilizado no 97,27% dos desprazamentos (no 85,27% como condutor, e no 12,00% como acompañante), mentres que nos desprazamentos dende o territorio galego ao portugués este é o modo utilizado para o 93,56% dos desprazamentos (80,02% como condutor e 13,54 como acompañante). (Ver GRÁFICO 7).

En canto aos modos brandos, a pesar de que neste Ámbito Xeral as porcentaxes son moi reducidas, destaca un maior porcentaxe de desprazamentos realizados a pé dende Galicia cara a Portugal, sendo un 3,22% destes desprazamentos os que se fan camiñando, mentres que nos desprazamentos de Galicia a Portugal, fanse a pé o 0,73%. No relativo ao uso da bici neste territorio, a cifra é maior nos desprazamentos de Portugal a Galicia, sendo un 1,09%, mentres que no sentido contrario é inferior ao 0,5%.

Se falamos das frecuencias destas viaxes, obsérvase que a pesar de que os desprazamentos dende o territorio luso ata o galego son menores, estes realízanse con maior frecuencia, xa que, mentres que un 17,37% destes desprazamentos son efectuados tres ou máis días á semana, nos realizados dende Galicia a Portugal o 10,14% son realizados con esta frecuencia. En ambos casos, a grande maioría realízanse entre un e catro días ao mes (o 40,89% dos realizados de Galicia a Portugal fronte ao 35,98% que saen dende o territorio portugués cara ao galego).

No que se refire aos horarios, aínda que existen variacións numéricas entre os horarios de ida e os de volta dende territorio e o outro, os patróns que se dan son similares; destaca un desprazamento que ten o seu inicio a primeira hora da tarde, e a volta a media tarde.

B. Ámbito Zonal:

Se nos baseamos no ámbito zonal, aínda que as lóxicas da mobilidade adoitan ser xerais, atopamos certos matices ou diferenzas entre elas. A pesar disto, é común ás tres áreas un maior éxodo dende Galicia ao territorio luso, tal e como se citaba no análise a nivel xeral, atopámonos cunha maior porcentaxe de galegos que viaxan a Portugal que ao contrario na área 1, cunha porcentaxe de 62,46% de galegos que van ao país luso, sendo o 37,53% (Ver GRÁFICO 8).

Desprazamentos na área 1

Centrándose nos desprazamentos que se realizan dentro da área 1, mantense a tendencia xeral no que se refire ao motivo maioritario polo que se producen os desprazamentos transfronteirizos, pois o 30,68% desta mobilidade realízanse por mor do

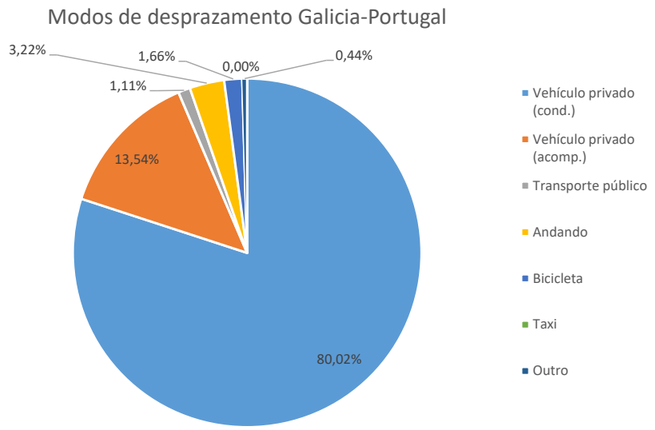


GRÁFICO 6

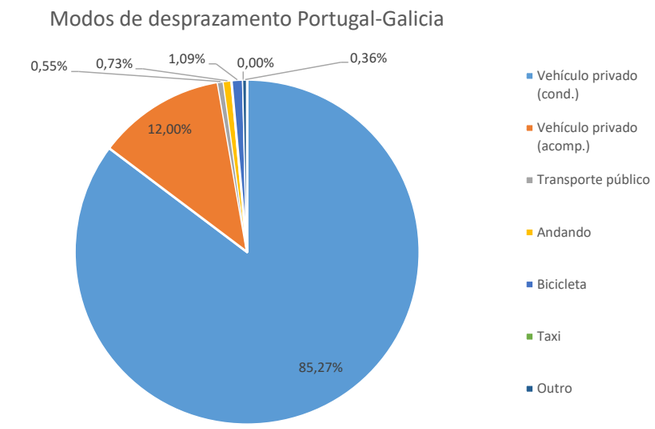


GRÁFICO 7

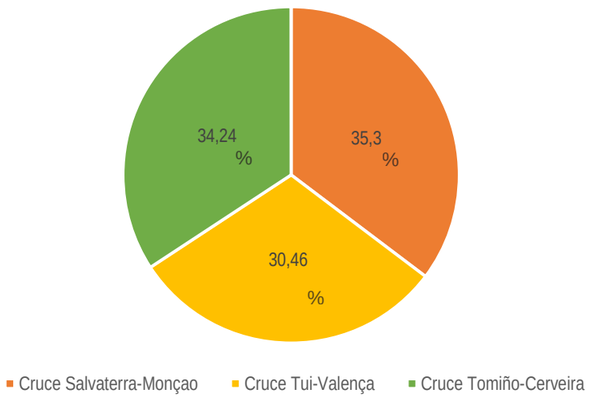
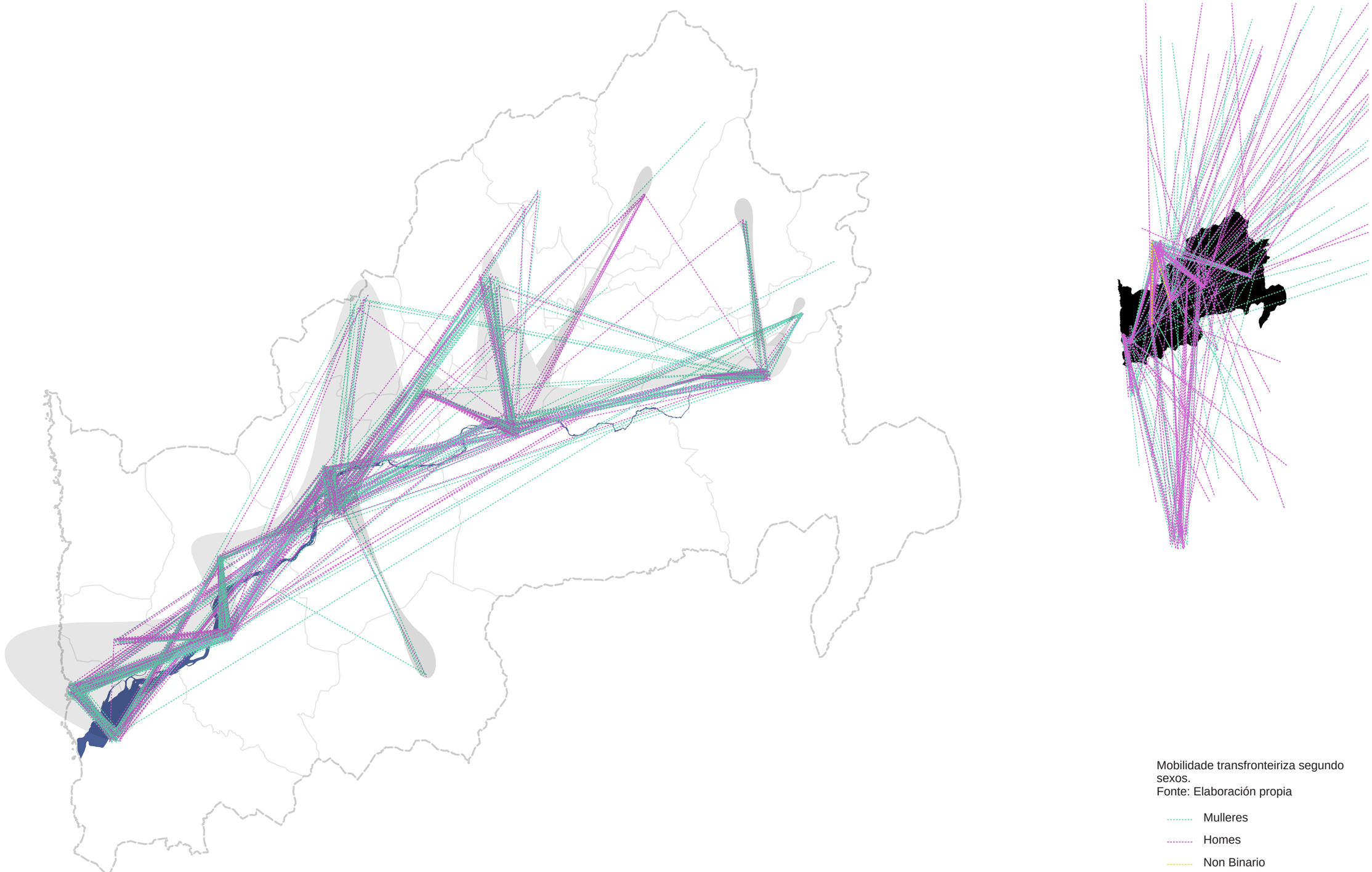


GRÁFICO 8

GRÁFICO 6
Gráfico relativo aos modos dos desprazamentos realizados de Galicia a Portugal. Fonte: Elaboración propia.

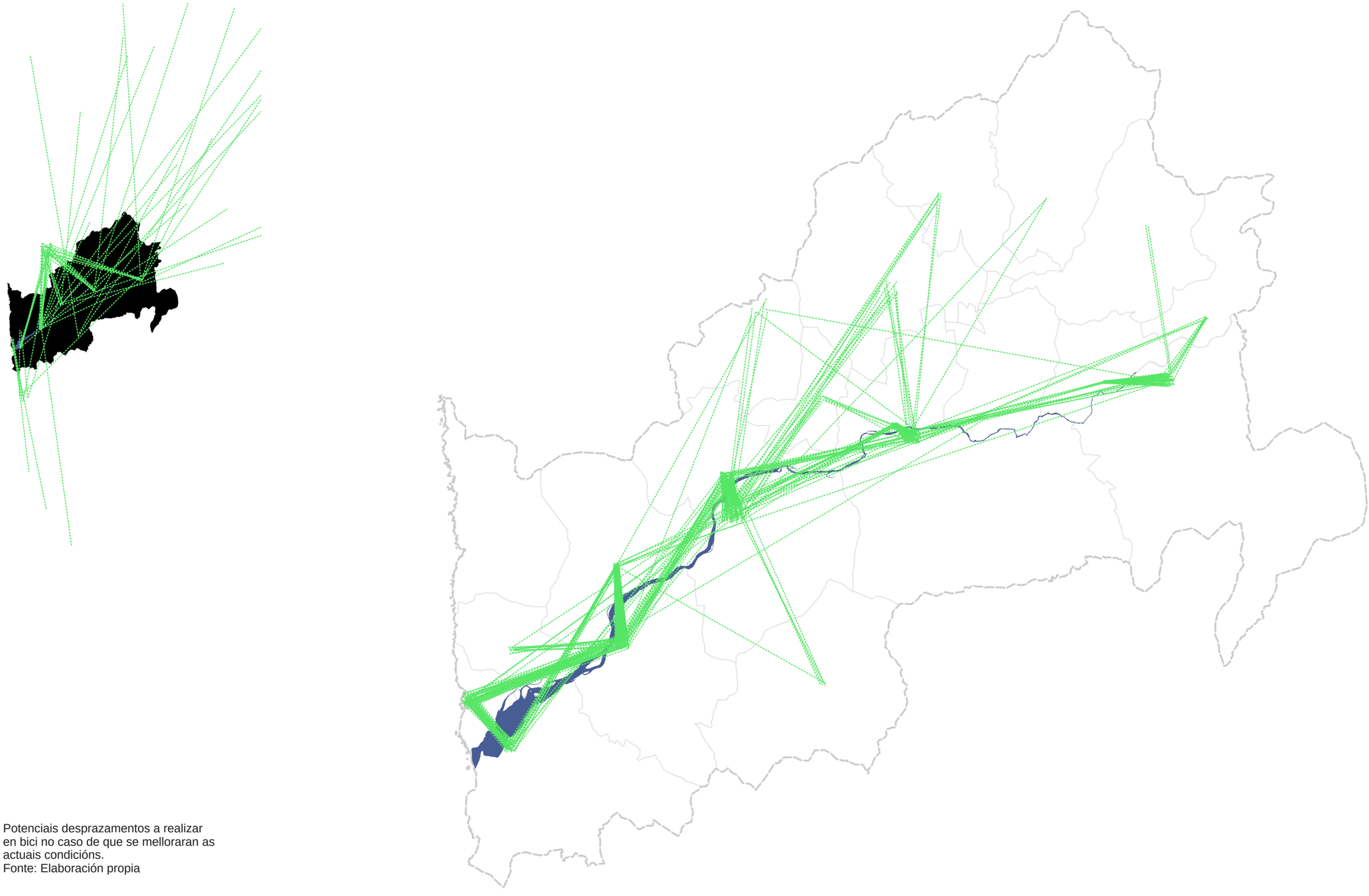
GRÁFICO 7
Gráfico relativo aos modos dos desprazamentos realizados de Portugal a Galicia. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 8
Gráfico de número de viaxes por zonas. Fonte: Elaboración propia



Mobilidade transfronteiriza segundo sexos.
Fonte: Elaboración propia

Mulleres
Homes
Non Binario



Potenciais desprazamentos a realizar en bici no caso de que se melloraran as actuais condicións.
Fonte: Elaboración propia

Modos de transporte na área.
Fonte: Elaboración propia

- Vehículo privado (conductor)
- Vehículo privado (acompañante)
- Transporte público
- Andando
- Bicicleta
- Taxi
- Outros

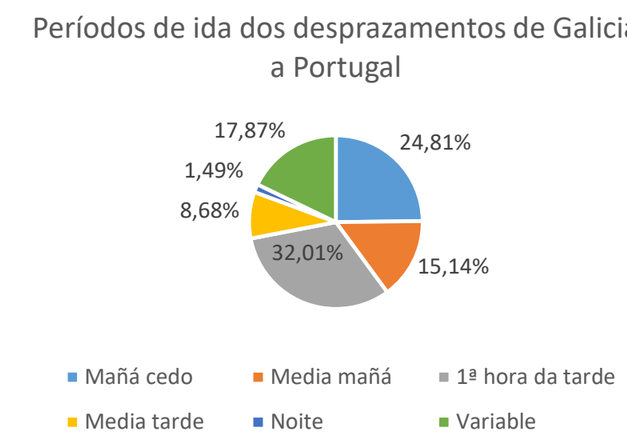


GRÁFICO 9

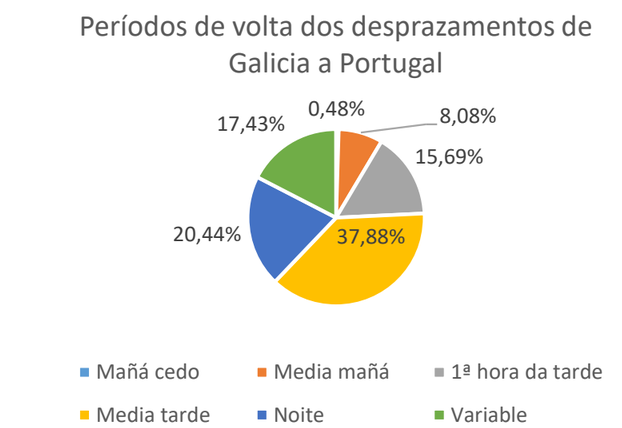


GRÁFICO 10

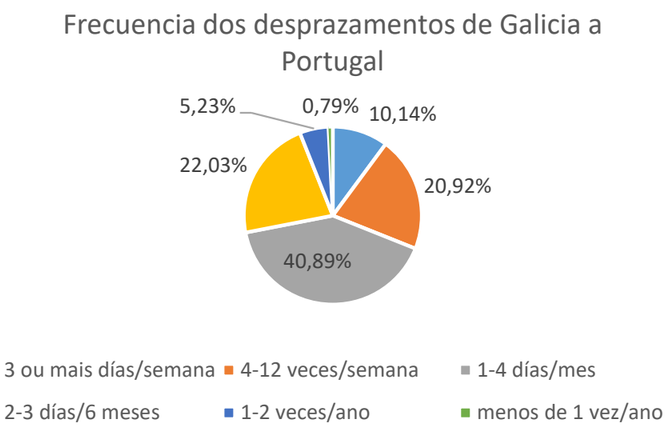


GRÁFICO 11

GRÁFICO 9
Gráfico relativo aos períodos de ida dos desprazamentos de Galicia a Portugal. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 10
Gráfico relativo aos períodos de volta dos desprazamentos de Galicia a Portugal. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 11
Gráfico relativo á frecuencia dos desprazamentos de Galicia a Portugal. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 12
Gráfico relativo aos períodos de ida dos desprazamentos de Portugal a Galicia. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 13
Gráfico relativo aos períodos de volta dos desprazamentos de Portugal a Galicia. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 14
Gráfico relativo á frecuencia dos desprazamentos de Portugal a Galicia. Fonte: Elaboración propia.

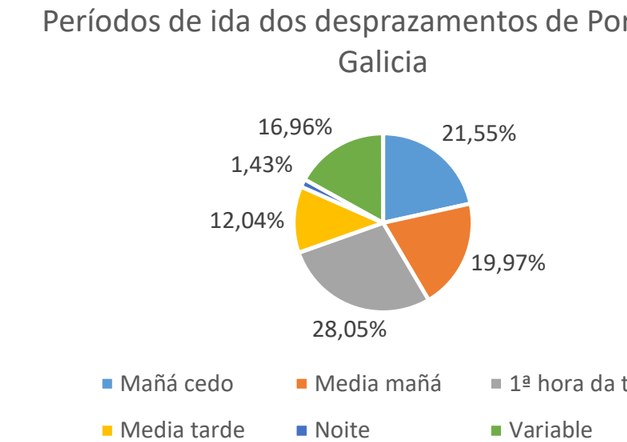


GRÁFICO 12

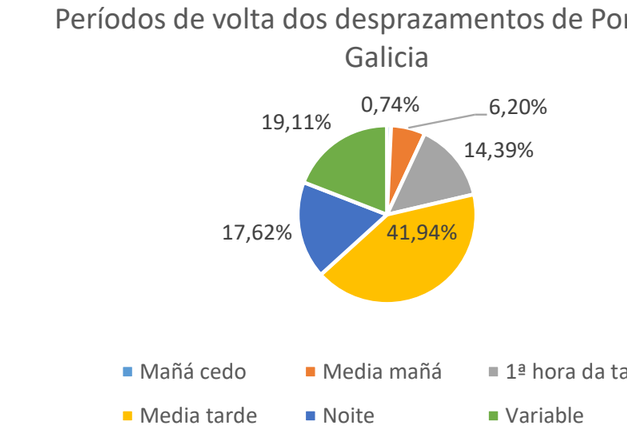


GRÁFICO 13

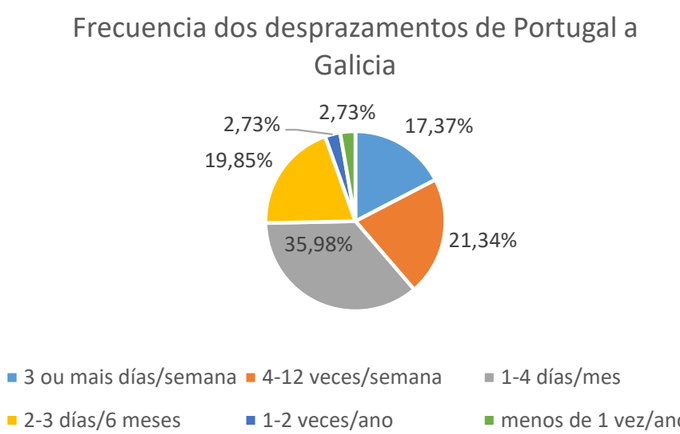


GRÁFICO 14

Desprazamentos dentro da área de estudo	**1.256**
De galegos a Portugal	**62,17%**
De portugueses a Galicia	**37,83%**
MOTIVOS	
Lecer outros	**35,90%**
Compras en grandes superficies	**11,76%**
Compras en feiras	**11,28%**
Gastronomía	**8,60%**
Compra de combustible	**6,53%**
Compras en pequeno comercio	**6,33%**
Motivos laborais	**4,47%**
Uso de equipamentos	**3,92%**

lecer; seguido dun 16,44% destinado a compras en grandes superficies. En terceiro lugar estarían os desprazamentos que se producen por compra de combustible.

Debemos destacar que este reparto dos motivos dos desprazamentos non se da do mesmo xeito para ambos lados da raia. Aínda que son comúns e maioritarios a ambos lados os desprazamentos vencellados ao lecer, existe un maior éxodo cara o territorio portugués por mor da gastronomía e as compras en feiras. O éxodo en Galicia pordúcese, despois do lecer, pola compra de combustible (Ir a GRÁFICO 15 en páxina 59).

No que se refire ás frecuencias das viaxes realizadas nesta área de estudo, predominan aqueles desprazamentos que se realizan que se realizan entre 1 e 4 días ao mes (o 42,19% dos desprazamentos transfronteirizos na zona 1), seguidos dos realizados entre 4 e 12 días ao mes (22,74%), mentres que as frecuencias máis reducidas (entre 1 e 2 veces ao ano e menos dunha vez ao ano) case non teñen representación, sendo o 2,19% e o 0,55% respectivamente, o que indica un fluxo bastante continuado (Ver GRÁFICO 22).

En canto ao modo de transporte utilizado, ó 97,53% destes realízase e coche, debido ás longas distancias a percorrer nesta área do territorio, así como ás carencias existentes en materia de transporte (Ver GRÁFICO 18).

Desprazamentos na área 2

Centrándose nos desprazamentos que se realizan dentro da área 2, o motivo maioritario dos desprazamentos continúa a ser lecer, atopándose esta porcentaxe sobre a referente ao ámbito xeral, representando o 40,32% dos desprazamentos transfronteirizos. Sen embargo, no segundo motivo polo que se dan eses desprazamentos atopamos diferenzas entre a zona 1 e dous, xa que neste ámbito as compras en feiras representan o 13,02% dos desprazamentos totais nesta área.

Ao igual que acontecía na área 1, os motivos dos desprazamentos varían en función de se o éxodo é cara Galicia ou cara Portugal; neste caso, tamén o motivo común e maioritario destes desprazamentos transfronteirizos é o lecer, ben sexa cara territorio galego ou portugués. Sen embargo, mentres que existe un maior éxodo de desprazamentos cara o territorio portugués que teñen como motivo as compras en feiras, os desprazamentos que teñen como destino apenas se producen por feiras, senón por compras en grandes superficies ou vencellados a praias (Ver GRÁFICO 16).

No que se refire ás frecuencias das viaxes realizadas nesta área de estudo, predominan aqueles desprazamentos que se realizan que se realizan entre un e catro días ao mes, (sendo o 35,24% do total dos desprazamentos nesta Zona 2), seguidos dos realizados entre catro e doce días ao mes, que conforman o 19,68% do total (Ver GRÁFICO 28, 29, 30).

En relación aos datos relativos ás outras dúas zonas de estudo delimitadas, existen pequenas diferencias ou matices, xa que, a pesar de que a maioría das viaxes realízanse entre un e catro días ao mes, é nesta área onde esta porcentaxe é menor; sen embargo, atopámonos con que os desprazamentos que se repiten tres ou máis veces á semana representa unha porcentaxe maior que nos outros casos, sendo o 147,92%

dos desprazamentos transfronteirizos nesta área, mentres que para ás Áreas 1 e 3, as viaxes realizadas tres ou máis veces á semana son o 13,15% e o11,02% respectivamente. Tamén se percibe unha menor participación das viaxes realizadas entre catro e doce días á semana que nas outras dúas zonas (Ir a GRÁFICO 23 en páxina 64).

Neste caso, no relativo ás frecuencias máis reducidas, é dicir aquelas que se dan entre 1 e 2 veces ao ano ou menos dunha vez ao ano, constitúen o 8,25% e o 3,49% respectivamente.

En canto ao modo de transporte utilizado, o 90,79% destes realízase en coche, porcentaxe inferior ás demais áreas identificadas.

Desprazamentos na área 3

Centrándose nos desprazamentos que se realizan dentro da área 3, localízanse o maior número de desprazamentos motivados polo lecer, representando o 41,53% do total. Nesta área prodúcese un menor número de desprazamentos debido a compras en feiras que en casos anteriores, cunha porcentaxe do 10,17%.

Continúan a ser maioritarios os desprazamentos transfronteirizos vencellados ao lecer, ben sexan cara territorio galego ou portugués. Neste caso, mentres o éxodo cara o territorio portugués, prodúcense en segundo lugar polas compras en feiras, os desprazamentos que teñen como destino apenas se producen por feiras, senón por compra de combustible (Ir a GRÁFICO 17 en páxina 59).

No que se refire ás frecuencias das viaxes realizadas nesta área de estudo, predominan aqueles desprazamentos que se realizan que se realizan entre un e catro días ao mes (o 38,98% dos desprazamentos transfronteirizos nesta Zona 3). Sen embargo, neste caso, á seguinte frecuencia predominante é a de aqueles desprazamentos que se realizan entre dous e tres días cada seis meses, sendo o 25,71% do total dos desprazamentos nesta zona. Detéctase nesta zona unhas frecuencias máis baixas que nas anteriores áreas, pois ademais, as viaxes realizadas tres ou máis veces á semana presentan unha porcentaxe inferior que nos casos anteriores, sendo o 11,02% dos desprazamentos da área (Ir a GRÁFICO 24 en páxina 64).

As frecuencias máis reducidas (entre 1 e 2 veces ao ano e menos dunha vez ao ano) case non teñen representación, sendo o 2,82% e o 0,85% respectivamente, o que indica un fluxo bastante continuado, datos moi similares aos acadados para a Zona de estudo 1 (Ir a GRÁFICO 30 en páxina 65).

En canto ao modo de transporte utilizado, seguindo a tónica xeral, o 93,22% destes realízase e coche, motivado pola falta de transporte público a as longas distancias entre moitos dos núcleos desta área (Ir a GRÁFICO 20 en páxina 63).

C. Ámbito Local:

Analizando as relacións concretas entre os pares de núcleos transfronteirizos, a pesar de que o vehículo privado continúa sendo con diferencia o transporte máis utilizado, detectamos certos matices ou diferencias en relación ás características dos puntos de unión ou ben das proximidades entre os núcleos; deste xeito, para o caso

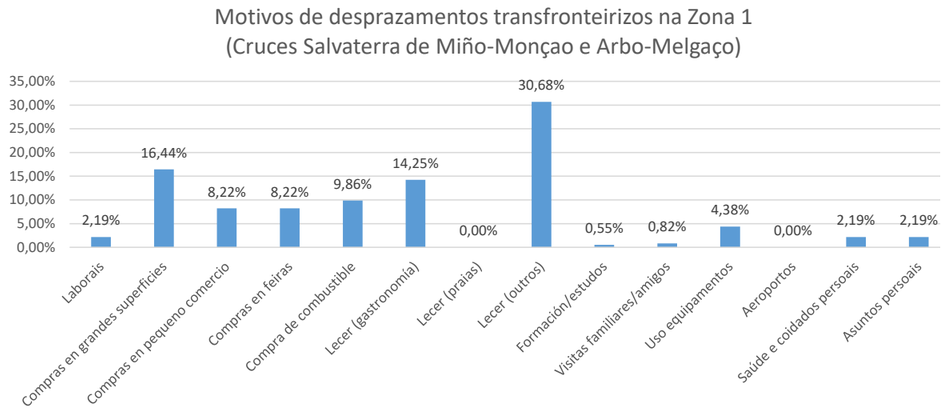


GRÁFICO 15

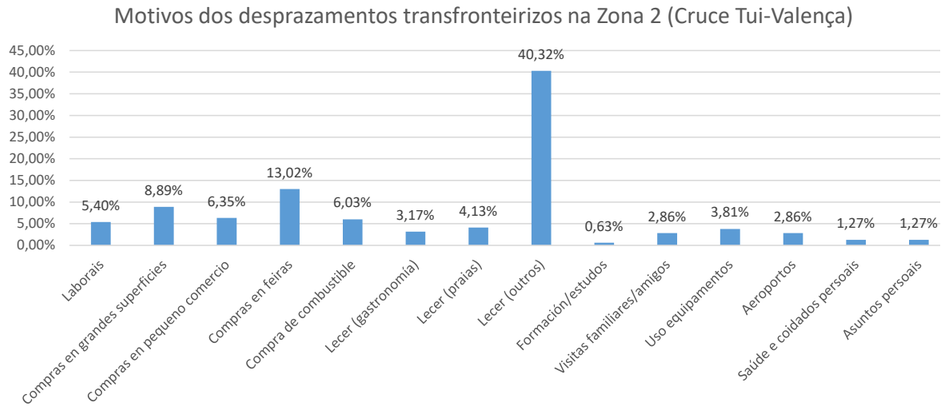


GRÁFICO 16

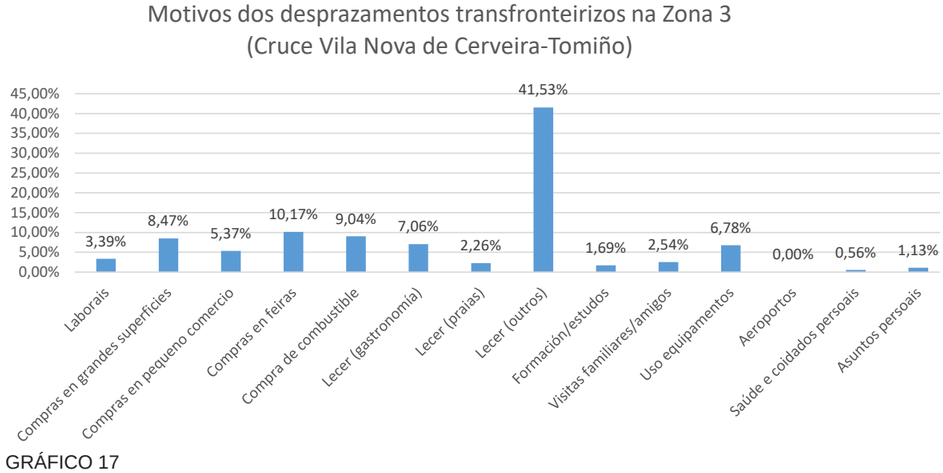
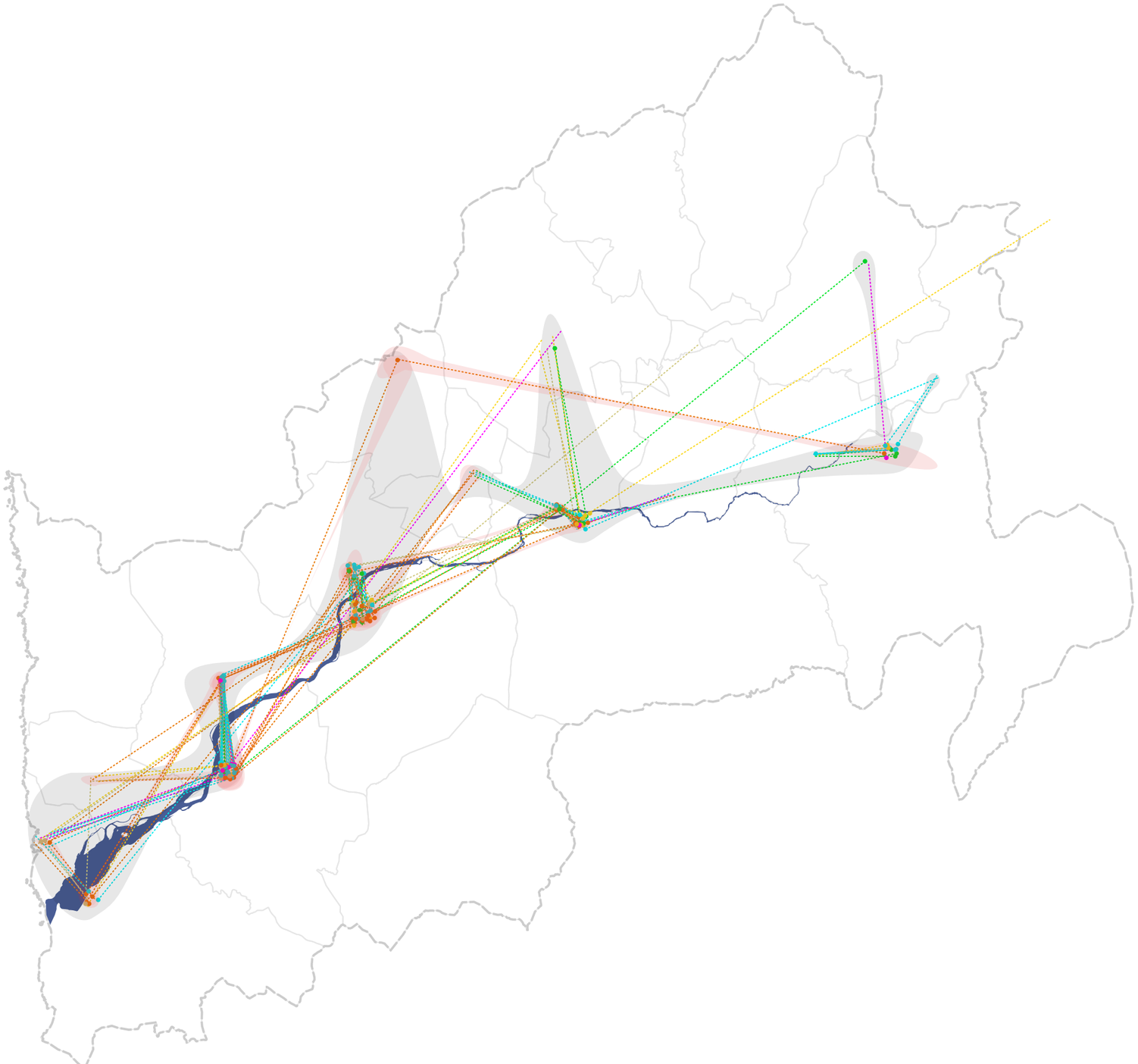


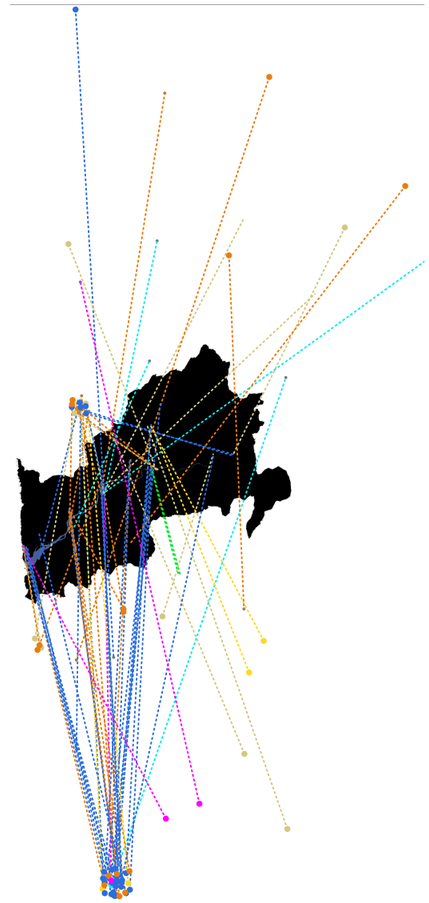
GRÁFICO 17

GRÁFICO 15
Gráfico relativo aos motivos dos desprazamentos transfronteirizos na Zona 1.
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 16
Gráfico relativco aos motivos dos desprazamentos transfronteirizos na Zona 2.
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 17
Gráfico relativco aos motivos dos desprazamentos transfronteirizos na Zona 3.
Fonte: Elaboración propia

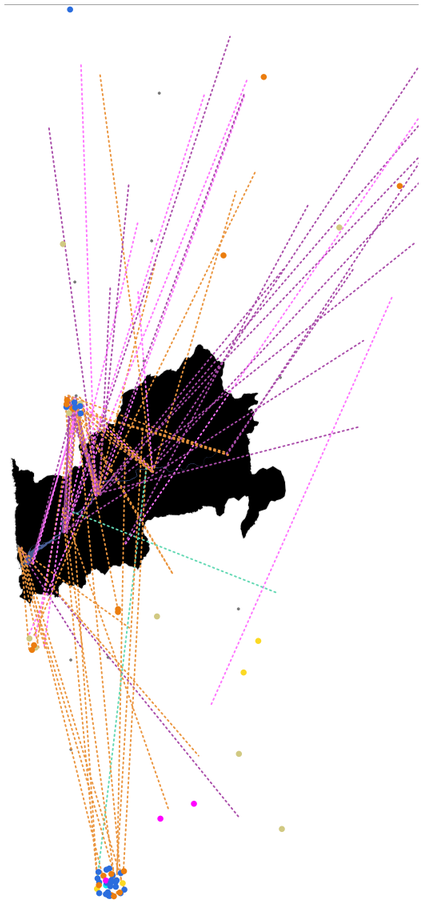




Motivos da mobilidade transfronteiriza.
Fonte: Elaboración propia

Motivos da viaxe

- Laborais
- Estudios/Formación
- Visitas a familiares/amigos
- Uso de equipamentos
- Aeroportos
- Saude e coidados persoais
- Asuntos persoais



Motivos compras da mobilidade transfronteiriza.
Fonte: Elaboración propia

Motivo da viaxe

- Compras en grandes superficies
- Compras en pequeño comercio
- Compras en ferias
- Compras de combustible

Motivos lecer da mobilidade transfronteiriza.
Fonte: Elaboración propia

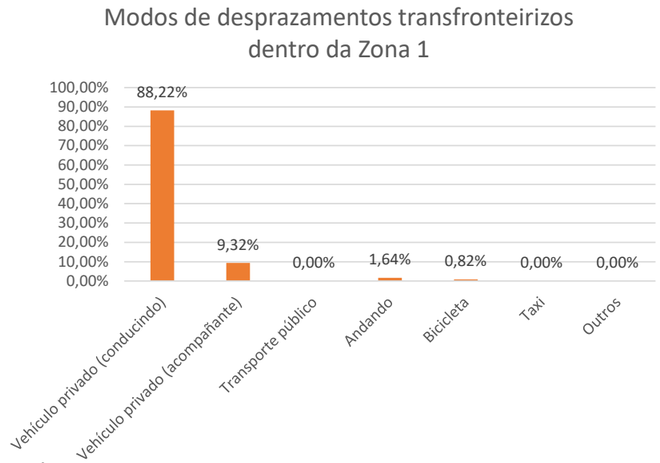


GRÁFICO 18

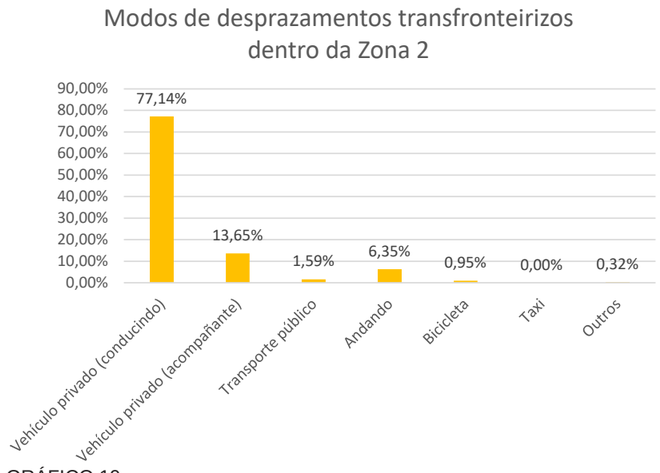


GRÁFICO 19

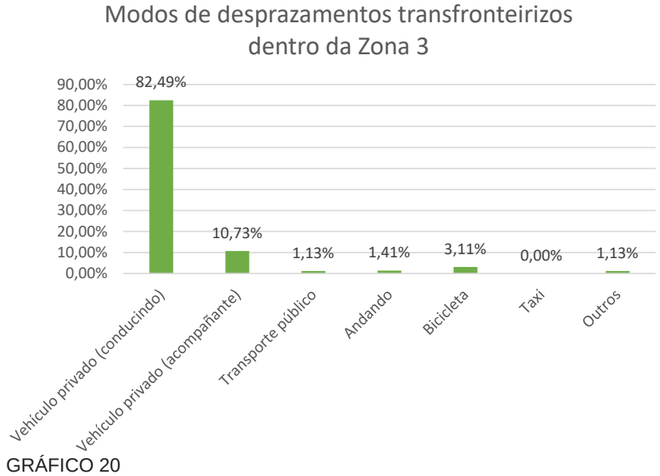


GRÁFICO 20

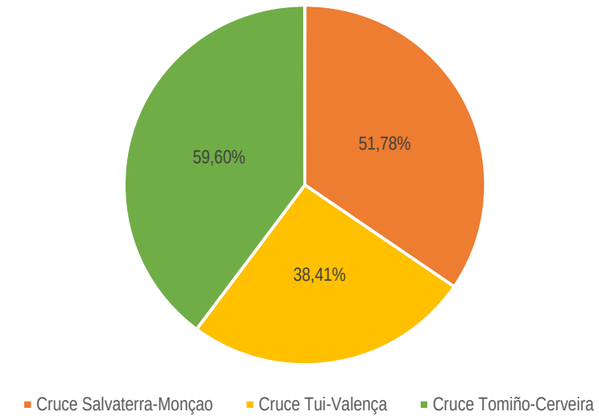


GRÁFICO 21

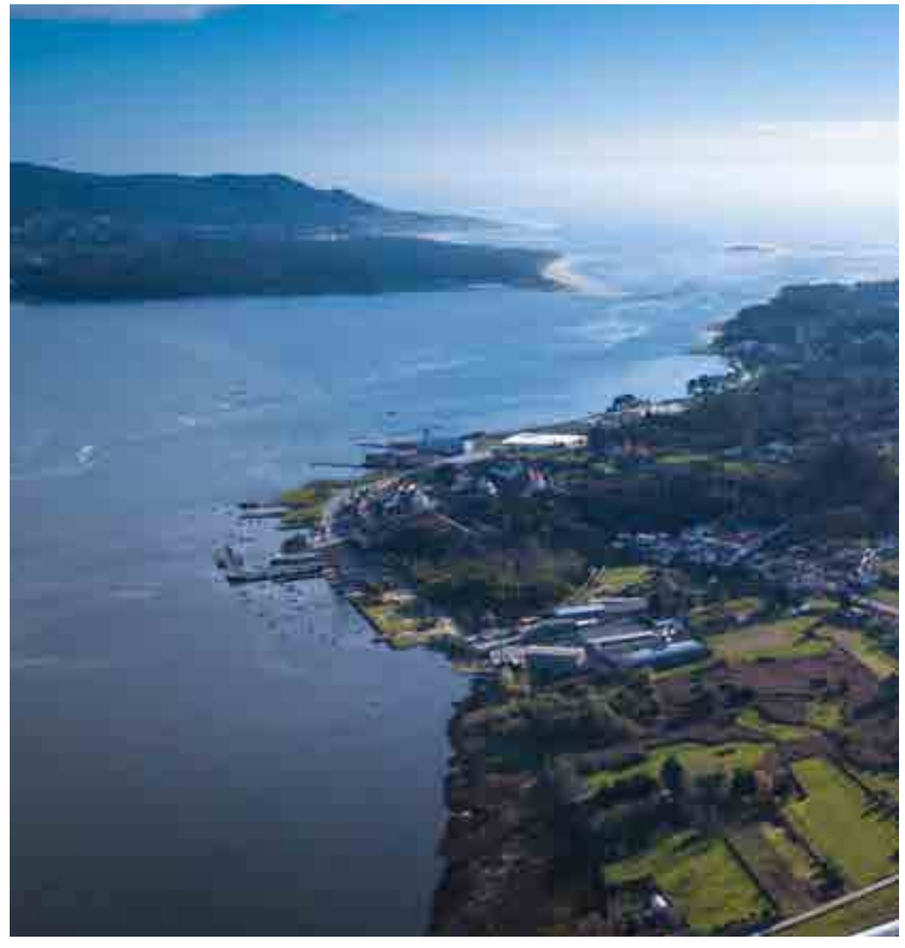


GRÁFICO 18
Gráfico modo de transporte na Zona 1.
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 19
Gráfico modo de transporte na Zona 2.
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 20
Gráfico modo de transporte na Zona 3.
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 21
Gráfico de número de viaxes potenciais a realizar en bici, no caso de mellorar as condicións actuais.usaría a bici por zonas.
Fonte: Elaboración propia

Imaxe aérea da desembocadura do Río Miño. Fonte: Elaboración propia

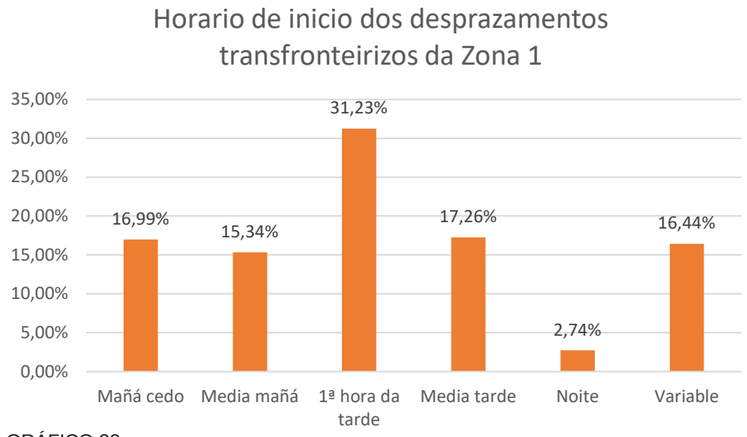


GRÁFICO 22

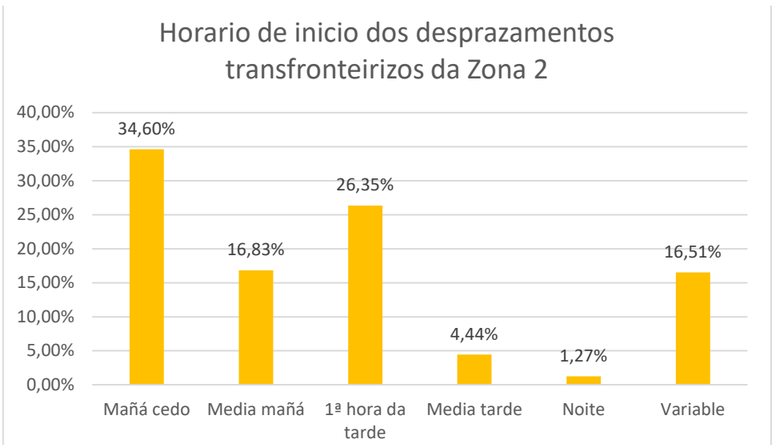


GRÁFICO 23

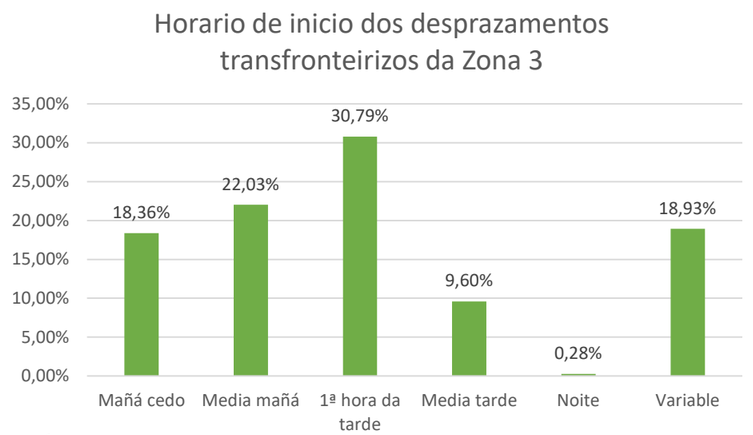


GRÁFICO 24

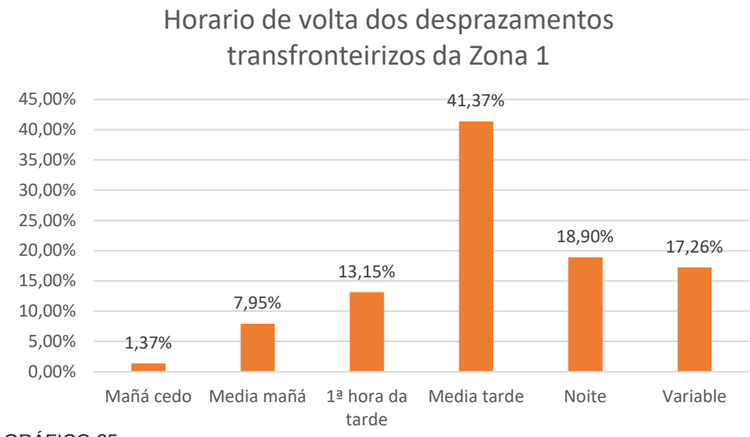


GRÁFICO 25

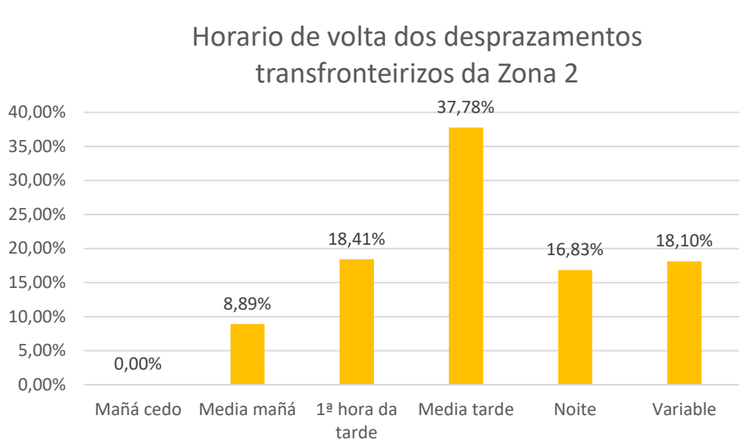


GRÁFICO 26

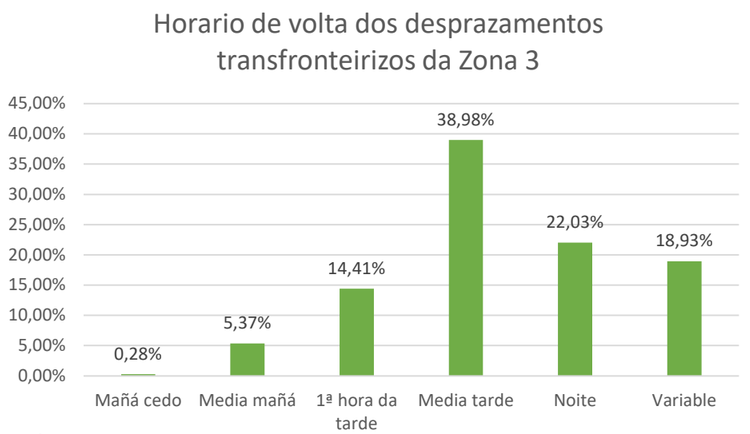


GRÁFICO 27

GRÁFICO 22
Gráfico de hora de inicio nos desprazamentos realizados na Zona 1.
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 23
Gráfico de hora de inicio nos desprazamentos realizados na Zona 2.
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 24
Gráfico de hora de inicio nos desprazamentos realizados na Zona 3.
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 25
Gráfico de hora de volta nos desprazamentos realizados na Zona 1.
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 26
Gráfico de hora de volta nos desprazamentos realizados na Zona 2.
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 27
Gráfico de hora de volta nos desprazamentos realizados na Zona 3.
Fonte: Elaboración propia

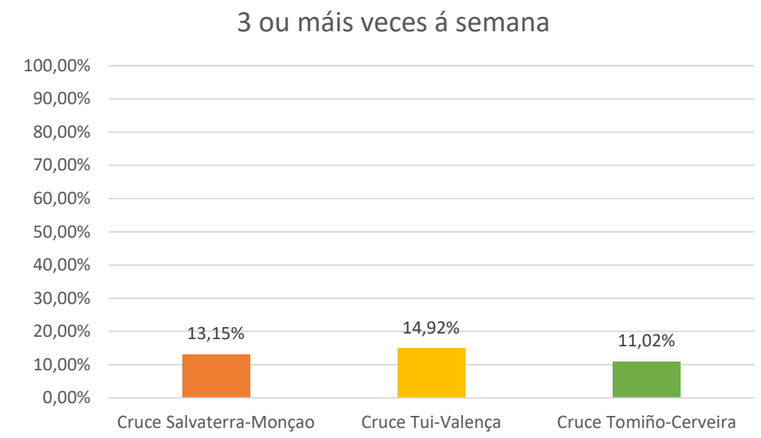


GRÁFICO 28

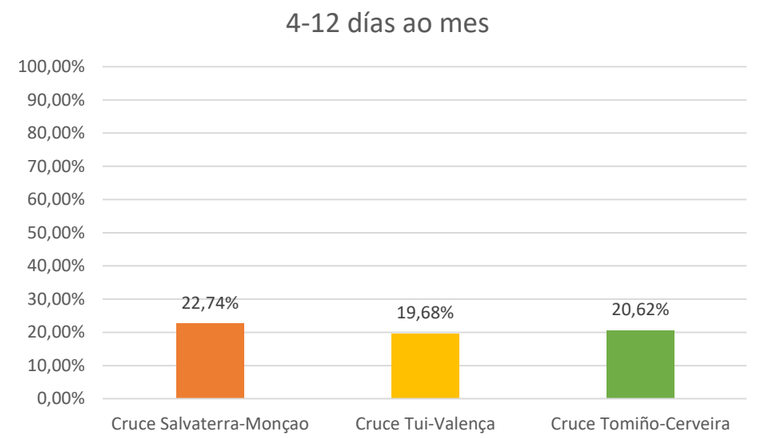


GRÁFICO 29

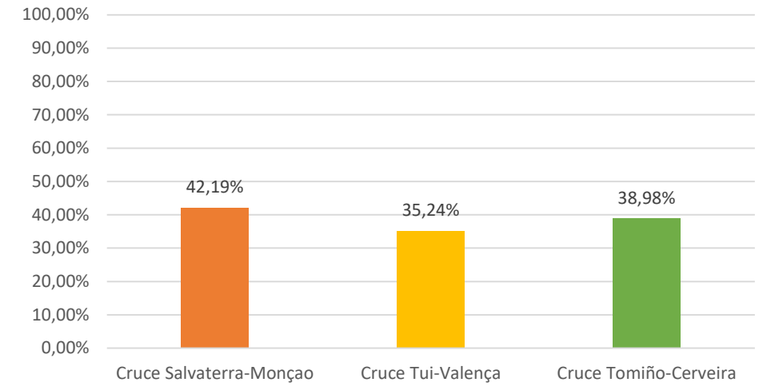


GRÁFICO 30

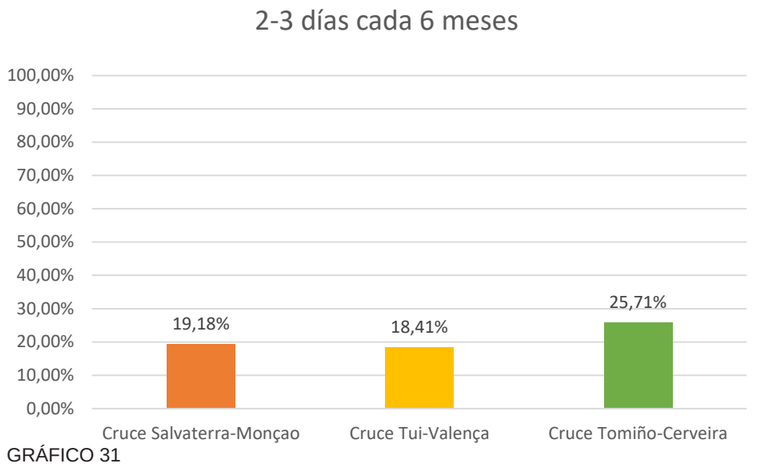


GRÁFICO 31

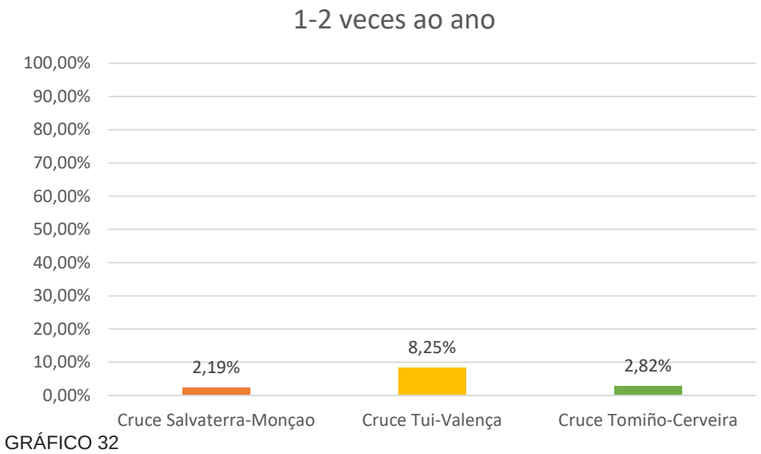


GRÁFICO 32

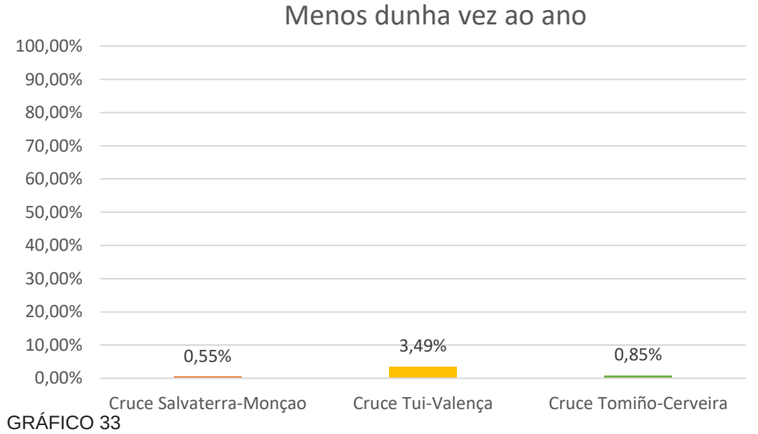


GRÁFICO 33

GRÁFICO 28
Gráfico de viaxes con frecuencias de "3 ou máis veces á semana" para cada unha das tres eurocidades
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 29
Gráfico de viaxes con frecuencias de "4-12 veces ao mes" para cada unha das tres eurocidades
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 30
Gráfico de viaxes con frecuencias de "1-4 días ao mes" para cada unha das tres eurocidades
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 31
Gráfico de viaxes con frecuencias de "2-3 días cada seis meses" para cada unha das tres eurocidades
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 32
Gráfico de viaxes con frecuencias de "1-2 veces ao ano" para cada unha das tres eurocidades
Fonte: Elaboración propia

GRÁFICO 33
Gráfico de viaxes con frecuencias de "Menos dunha vez ao ano" para cada unha das tres eurocidades
Fonte: Elaboración propia

*Datos referidos á totalidade dos desprazamentos en cada unha das zonas delimitadas.

de de Salvaterra de Miño-Monção un 4,20% dos desprazamentos transfronteirizos son efectuados andando ou en bici. Ademais, a pesar do excesivo uso do vehículo, existe una predisposición a utilizar a bicicleta para o 60,11% destes desprazamentos, no caso de que existise unha infraestrutura adecuada para elo.

En canto ás vilas de Valença e Tui, en relación ao modo de transporte utilizado, ó 85,89% dos desprazamentos realízanse e coche. Fronte a esta alta porcentaxe da mobilidade realizada en vehículo privado, destaca positivamente un maior incremento na mobilidade branda, xa que os desprazamentos transfronteirizos a pé ou en bici representan o 14,10% dos realizados na área de estudo, potenciado pola proximidade entre os dous núcleos. Nesta área a porcentaxe de desprazamentos para os cales a poboación estaría disposta a usar a bici é menor que a nivel xeral, sendo do 55,12%, xerado en parte por unha maior predisposición á mobilidade peonil.

No caso da dos núcleos transfronteirizos Vila Nova de Cerveira-Tomiño, en canto ao modo de transporte utilizado, localízase nesta área unha porcentaxe maior do vehículo privado que a nivel xeral, sendo o máis elevado dos tres pares de cidades transfronteirizas de estudo, xa que o 96,40% dos desprazamentos transfronteirizos realízase e coche. Fronte a este elevado uso do transporte público, apenas o 3,59% que o fai andando ou en bici. A pesar do excesivo uso do vehículo, para un 64,75% dos desprazamentos as usuarias e usuarios do transporte privado recoñece que usaría a bicicleta si existise unha infraestrutura adecuada para elo. Debemos destacar que, en pro de diminuír este uso excesivo do vehículo privado, prevese a futura construción da ponte peonil e ciclable que unirá Goián e Vila Nova de Cerveira, dando así resposta a parte dese porcentaxe dos desprazamentos cuxas usuarias e usuarios estarían dispostas e dispostos a utilizar a bici nunhas mellores condicións.

Se atendemos estes datos en función ao recollido no documento Mobitrans, destacamos algunhas diferencias entre as tendencias sucedidas no 2011 e na actualidade. Mentres que o documento Mobitrans plasmaba como principal motivo do transporte as compras en primeiro lugar, seguido do ocio, como segundo motivo, actualmente son maioritarios os desprazamentos xurdidos por ocio, tanto naqueles que van de Galicia a Portugal como nos que se dirixen de Portugal a Galicia, quedando as compras en grandes superficies relegado a un segundo posto

Así mesmo, no documento de referencia os desprazamentos laborais representaban o terceiro motivo destes desprazamentos transfronteirizos, mentres que na análise das matrices realizadas neste período de toma de datos, os desprazamentos transfronteirizos laborais representan o 4,47% do total, por detrás doutros motivos como son as compras no pequeno comercio, en feiras ou a gastronomía.

Vista dun dos tramos da ecopista, no seu paso por Monção.
Fonte: Elaboración propia.

Vista do carril bici no municipio de Valença.
Fonte: Elaboración propia.

Vista do carril bici no municipio de Tui.
Fonte: Elaboración propia.

Desprazamentos totais efectuados na zona 1	**365**
De Galicia a Portugal	**62,46%**
De Portugal a Galicia	**37,53%**
MODOS	
Desprazamentos realizados en coche	**97,53%**
Desprazamentos realizados en mobilidade blanda	**2,47%**
Iría en bici se tivera infraestrutura	**51,78%**
MOTIVOS	
Lecer outros	**30,68%**
Compras en grandes superficies	**16,44%**
Gastronomía	**14,25%**
Compra de combustible	**9,86%**
Compras en feiras	**8,22%**
Compras en pequeno comercio	**8,22%**

TÁBOA 11

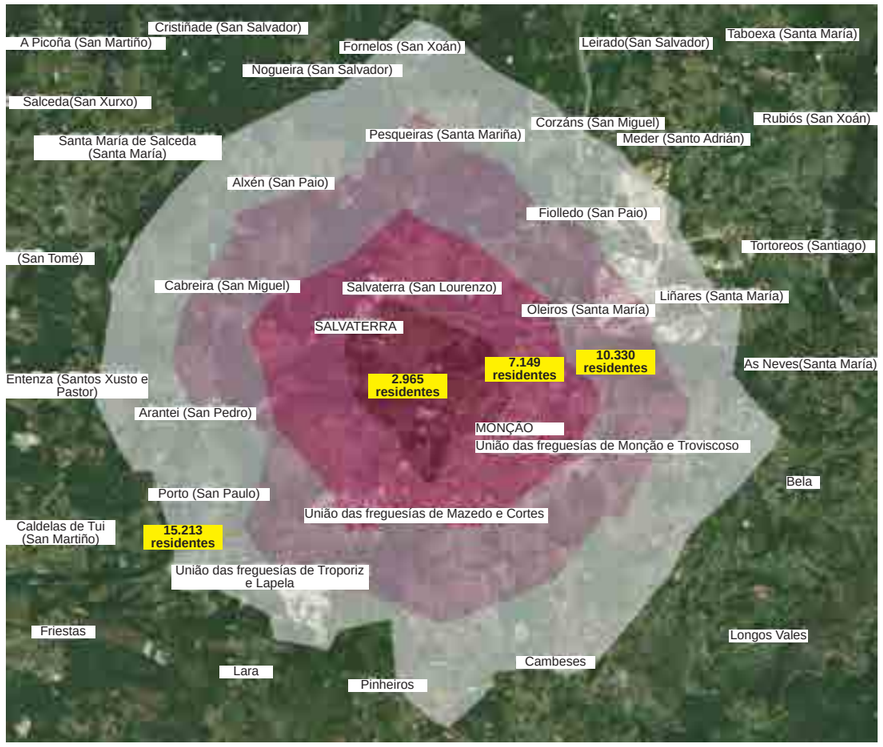


Gráfico de isocronas relativo aos residentes nun radio de 20 minutos en bici dende o ounto de conexión entre Monçao e Salvaterra.
Fonte: Elaboración propia

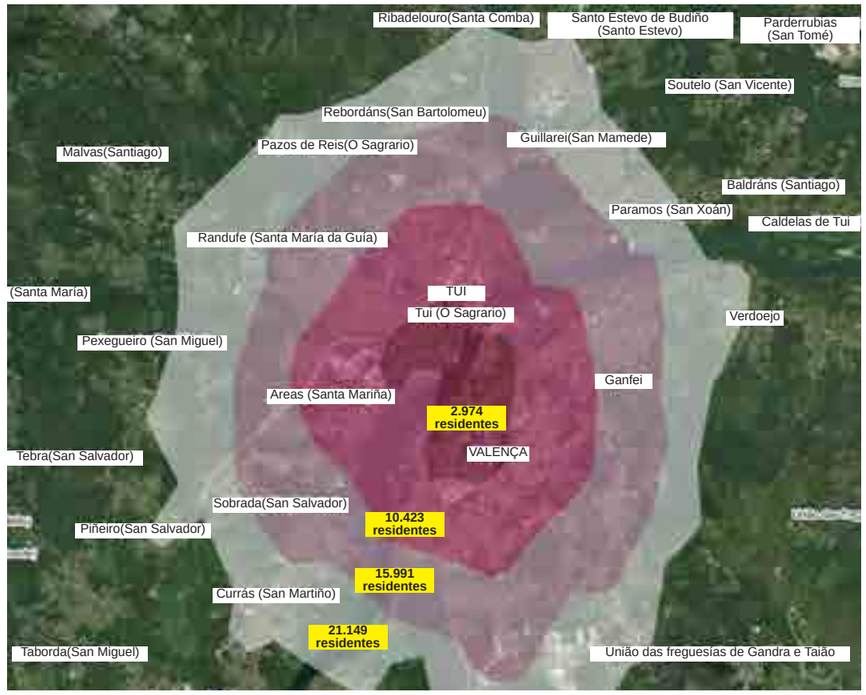
Gráfico de isocronas relativo aos residentes nun radio de 15 minutos a pé dende o ounto de conexión entre Monçao e Salvaterra.
Fonte: Elaboración propia

TÁBOA 11
Táboa relativa aos desprazamentos transfronteirizos efectuados na zona 1.
Fonte: Elaboración propia.

Imaxe aérea dos núcleos transfrotenrizos de Salvaterra do Miño e Monção.
Fonte: Elaboración propia.

Desprazamentos totais efectuados na zona 2	**315**
De Galicia a Portugal	**60,63%**
De Portugal a Galicia	**39,36%**
MODOS	
Desprazamentos realizados en coche	**90,79%**
Desprazamentos realizados en mobilidade blanda	**7,30%**
Iría en bici se tivera infraestrutura	**38,41%**
MOTIVOS	
Lecer outros	**40,32%**
Compras en feiras	**13,02%**
Compras en grandes superficies	**8,89%**
Compras en pequeno comercio	**6,35%**
Compra de combustible	**6,03%**
Motivos laborais	**5,40%**

TÁBOA 12



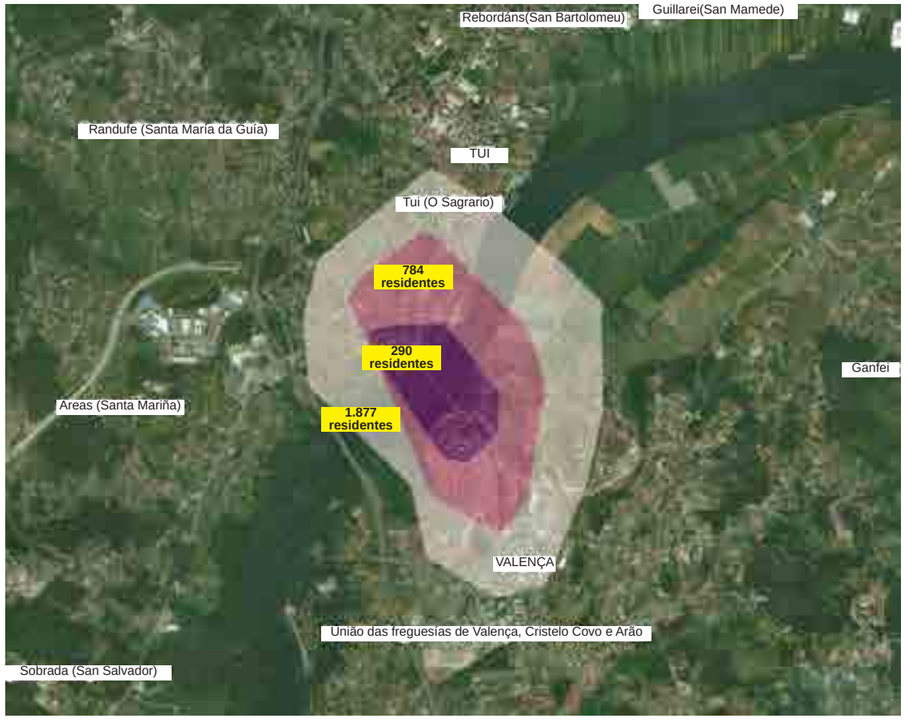


Gráfico de isocronas relativo aos residentes nun radio de 20 minutos en bici dende o ounto de conexión entre Valença do Minho e Tui.
Fonte: Elaboración propia

Gráfico de isocronas relativo aos residentes nun radio de 15 minutos a pé dende o ounto de conexión entre Valença do Minho e Tui.
Fonte: Elaboración propia

TÁBOA 12
Táboa relativa aos desprazamentos transfronteirizos efectuados noa zona 2.
Fonte: Elaboración propia.

Imaxe aérea dos núcleos transfrotenrizos de Salvaterra de Miño e Monção. Fonte: Elaboración propia.

Desprazamentos totais efectuados na zona 3	**354**
De Galicia a Portugal	**59,88%**
De Portugal a Galicia	**40,11%**
MODOS	
Desprazamentos realizados en coche	**93,22%**
Desprazamentos realizados en mobilidade blanda	**4,52%**
Iría en bici se tivera infraestrutura	**59,60%**
MOTIVOS	
Lecer outros	**41,53%**
Compras en feiras	**10,17%**
Compra de combustible	**9,04%**
Compras en grandes superficies	**8,47%**
Gastronomía	**7,06%**
Uso de equipamentos	**6,78%**

TÁBOA 13

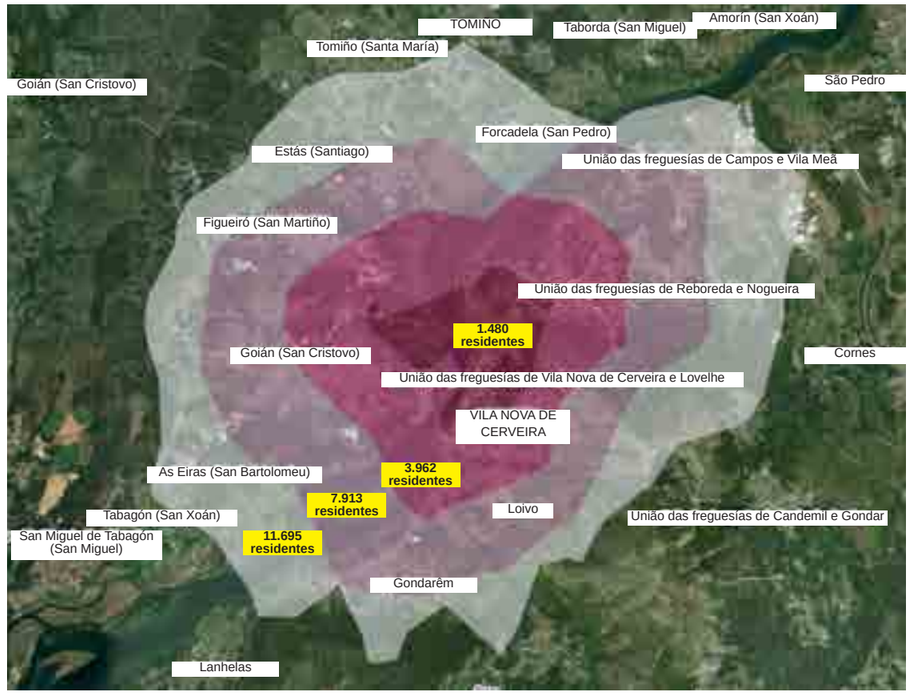


Gráfico de isocronas relativo aos residentes nun radio de 20 minutos en bici dende o ounto de conexión entre Tomiño e Vila Nova de Cerveira.
Fonte: Elaboración propia

Gráfico de isocronas relativo aos residentes nun radio de 15 minutos a pé dende o ounto de conexión entre Tomiño e Vila Nova de Cerveira.
Fonte: Elaboración propia

TÁBOA 13
Táboa relativa aos desprazamentos transfronteirizos efectuados noa zona 3.
Fonte: Elaboración propia.

Imaxe aérea dos núcleos transfrotenrizos de Valença e Tui.
Fonte: Elaboración propia.

MOTIVOS DAS VIAXES TRANSFRONTEIRIZAS

	ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3
Compras en pequeno comercio	**8,22%**	**6,35%**	**5,37%**
Compras en grandes superficies	**16,44%**	**8,89%**	**8,47%**
Compras en feiras	**8,22%**	**13,02%**	**10,17%**
Compra de combustible	**9,86%**	**6,03%**	**9,04%**
Gastronomía	**14,25%**	**3,17%**	**7,06%**
Lecer outros	**30,68%**	**40,32%**	**41,53%**

TÁBOA 15

TÁBOA 15
Táboa resumo relativa aos motivos dos desprazamentos transfronteirizos nas diferentes zonas. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe de carril bici en Vila Nova de Cerveira. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe da rede peonil que vencellada á Ponte Internacional, en Salvaterra de Miño. Fonte: Elaboración propia.

1.5 ANÁLISE ENERXÉTICA E MEDIO AMBIENTE

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

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

A rede hidrográfica da área estrutúrase entorno ao río Miño. Esta rede hidrográfica atópase ligada ao peón mediante a chamada Ecopista, a cal bordea parte do litoral fluvial na súa parte portuguesa, así como polas sendas promovidas dentro do proceso Visit Minho, ao cal se fixo referencia en apartados anteriores.

1.5.1 CALIDADE DO AIRE:

En materia de calidade do aire, distinguimos diferentes entidades para Galicia e para Portugal. No caso galego, a normativa existente é a nivel estatal. Esta normativa, vixente dende o 28 de xaneiro de 2011, aínda que con modificacións posteriores, require unha avaliación en todo o territorio para, nos casos onde se excedan os límites establecidos, levar a cabo plans para mellorar dita calidade do aire, poder queda en mans das comunidades autónomas.

Actualmente, os valores de concentración son rexistrados pola Rede Galega de Vixilancia da Calidade do Aire. Para avaliar a calidade do aire na área de estudo, teremos como referencia datos das estacións de Ponteareas e Vigo-Coia, para o ano 2018. Para a estación de Ponteareas, hai unha totalidade dos 365 días cunha calidade do aire determinada como “Boa”; para a estación de Vigo-Coia, determínanse 352 días cunha calidade “Boa”, 10 días cunha calidade “Regular” e 3 días cunha calidade do aire “Mala”.

No caso portugués, en materia de normativa, a situación é moi semellante a de Galicia. A Agência Portuguesa do Ambiente promove o desenvolvemento dunha base de datos sobre a calidade do aire baixo o sistema de seguimento da calidade do aire en Portugal (Ir a GRÁFICO 34 en páxina 75) e (Ir a GRÁFICO 35 en páxina 75).

A área de traballo pertencente ao territorio portugués está comprendida entre as áreas que son designadas como Norte Litoral e Norte Interior. Segundo os valores ofertados por QualAr-Agência Portuguesa do Ambiente, para o ano 2017 para a área Norte Interior, durante o ano 2017, a foron rexistrados 124 días cunha calidade de aire clasificada como “Boa”, mentres que foron 25 os días nos que a calidade do aire era “Medio”; quedando só un día cunha calidade do aire rexistrada como “Moi boa”. Sen embargo, para a área Norte Litoral, os últimos datos que se atopan a disposición pública son do ano 2015, relativo a un total de 33 días. Neses ano, rexistrouse unha calidade do aire “Boa” 22 días.

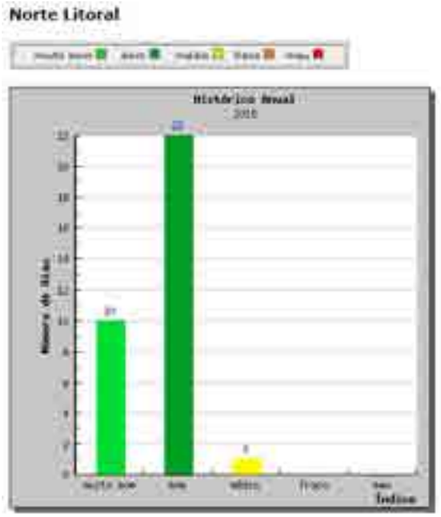


GRÁFICO 34

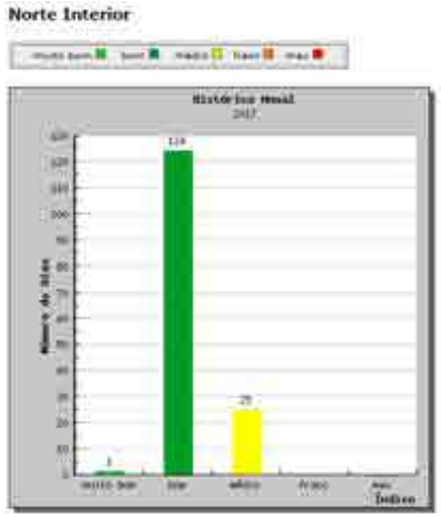


GRÁFICO 35

GRÁFICO 34
Calidade so Aire para a área Norte Litoral no área portuguesa relativa ao ano 2015. Fonte: QualAr - Agência Portuguesa do Ambiente

GRÁFICO 35
Calidade so Aire para a área Norte Interior no área portuguesa relativa ao ano 2017. Fonte: QualAr - Agência Portuguesa do Ambiente.

Imaxe: ponte nova Tui - Valença. Fonte: Elaboración propia.

TIPO	N VIAJES /DIA	KM/DIA	L/DIA	TEP / DIA	TEP /AÑO
COCHE GASOLINA	43177	259060,23	26683,20	21,14	7717,41
COCHE GAS-OIL	57368	344205,90	29257,50	25,55	9326,63
TOTAL				46,70	17044,04

TÁBOA 16

TIPO	N VIAJES /DIA	KM/DIA	L/DIA	TEP / DIA	TEP /AÑO
COCHE GASOLINA	70199	421196,40	43383,23	34,38	12547,45
COCHE GAS-OIL	18643	111856,97	9507,84	8,30	3030,88
TOTAL				42,68	15578,33

TÁBOA 17

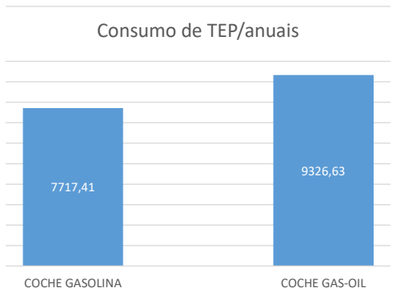


GRÁFICO 36

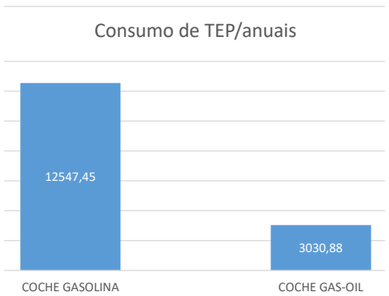


GRÁFICO 37

COMBUSTIBLE	CONSUMO DIARIO (l/día)	Emisión de CO2 por día (tCO2/dia)
Gasolina	70066,43	152744,82
Gas-oil	38765,34	97688,67
Total		250433,49

TÁBOA 13

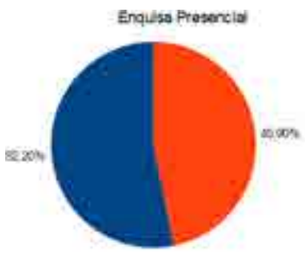


GRÁFICO 38

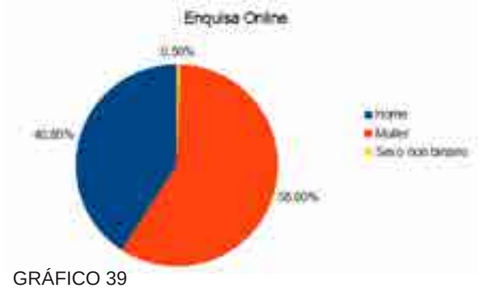
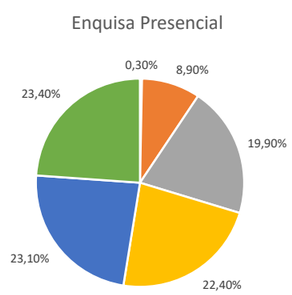


GRÁFICO 39



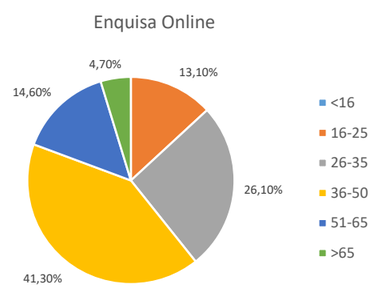


GRÁFICO 40

1.5.2 GASTO ENERXÉTICO

Neste apartado, á fin de coñecer o a gasto enerxético relativo á mobilidade transfronteiriza na área de estudo, tivéronse en conta so os desprazamentos efectuados dentro da zona do Vale do Miño, non atendendo aos desprazamentos ata outros concellos fóra desta área de traballo.

A partir dos datos obtidos das matrices orixe-destino, coñecemos o número de desprazamentos transfronteirizos efectuados en vehículo privado dentro do Vale do Miño, diferenciando os que se efectúan dende o territorio luso cara a Galicia, e dende o territorio galego cara a esta área de estudo de Portugal.

Deste xeito, estimamos que na área de estudo se producen 100.645 desprazamentos transdfronteirizos diarios en vehículo privado por parte de galegos, e 88.860 por parte de cidadáns portugueses. Ademais, coñecendo os datos da DGT relativos ao anuario 2016 para Galicia, así como os datos do IMT para Portugal, supoñemos a distribución de vehículos que utilizan como combustible gasolina en relación aos que consumen gas-oil. Debido ás altas diferenzas neste reparto, á hora de estudar o consumo enerxético propio da mobilidade transfronteiriza, diferenciaremos os que proceden de Portugal dos procedentes de Galicia. Consecuentemente, mostramos no gráfico adxunto a porcentaxe global deste reparto.

Así mesmo, estimaremos o número de desprazamentos efectuados relativos aos tipos de consumo. Tendo en conta que a distancia media estimada para os desprazamentos transfronteirizos máis habituais dentro do do Vale do Miño é de 6 km/viaxe, obteremos o consumo de combustible diario. A súa vez, realizaremos a conversión de litros de combustible a TEP (Toneladas Equivalentes de Petróleo).

Tras isto, constatamos que no transporte privado transfronteirizo, que parte de Portugal cara a Galicia, consúmense 42,68 TEP cada día, mentres que no transporte privado transfronteirizo que parte de Galicia e se dirixe ao territorio portugués consúmense 46,70 TEP diarios (Ir a TÁBOA 11 en páxina 76) e (Ir a TÁBOA 12 en páxina 76).

É dicir, no transporte privado transfronteirizo na área do Vale do Miño Transfronteirizo consúmense un total de 89,38 TEP diarios; o que representa 32.622,37 TEP anuais, relativos exclusivamente aos desprazamentos transfronteirizos dentro deste conxunto de estudo (Ir a GRÁFICO 36 en páxina 76) e (Ir a GRÁFICO 37 en páxina 76).

1.5.3 EMISIÓNS DE GASES DE EFECTO INVERNADOIRO (GEI)

Como é ben coñecido, unha grande porcentaxe das emisións de GEI (Gases de Efecto Invernadoiro) son emitidas polo sector de transportes. Dentro deste sector, unha parte importante son as emitidas polos desprazamentos nas cidades, en vehículo privado.

A continuación procederemos a calcular as emisións de CO2 na área do Vale do Miño transfronteiriza.

Para o cálculo das emisións utilizaremos o método indicado na publicación “Guía

TÁBOA 16
Táboa relativa ao consumo enerxético por tipo de vehículos e día en vehículos privados para os desprazamentos transfronteirizos que teñen como orixe o territorio galego. Fonte: Elaboración propia.

TÁBOA 17
Táboa relativa ao consumo enerxético por tipo de vehículos e día en vehículos privados para os desprazamentos transfronteirizos que teñen como orixe o territorio portugués. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 36
Gráfico relativo ao consumo anual de TEP en función do combustible en vehículos privados procedentes de Portugal na área de estudo, para desprazamentos transfronteirizos . Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 37
Gráfico relativo ao consumo anual de TEP en función do combustible en vehículos privados procedentes de Galicia na área de estudo, para desprazamentos transfronteirizos . Fonte: Elaboración propia.

TÁBOA 13
Táboa de Emisións de CO2 na área de traballo debido ao uso do vehículo privado. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 38
Gráfico relativo ao sexo dos participantes na enquisa presencial. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 39
Gráfico relativo ao sexo dos participantes na enquisa online. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 40
Gráficos relativos ao rango de idade dos participantes nas enquisas presencial e online. Fonte: Elaboración propia.

Práctica para el Cálculo de las emisiones de gases de efecto Invernadero" publicado pola Oficina Catalana del Camvi Climatic, na que mediante emprego duns ratios, e en relacións aos litros de combustible consumidos ao día, determinaremos ditas emisións de CO2.

Tendo en conta que os quilómetros percorridos dentro do territorio de estudo son 1.136.319,50 km e que a ocupación media estimada é de 1,3 pasaxeiros/vehículo, obteremos que as emisión de Co2 pasaxeiro segundo quilómetro será de 169,53 gramos / pasaxeiro / km (Ir a TÁBOA 13 en páxina 76).

A nova estratexia que se pon en marcha coa elaboración do Plan de Mobilidade Sustentable Transfronteirizo debe favorecer un incremento dos desprazamentos en modos de transporte máis sustentables, e por tanto un descenso dos desprazamentos

TEP consumidos por día nos desprazamentos transfronteirizos	**89,30**
TEP consumidos por día nos desprazamentos transfronteirizos de Portugal a Galicia	**42,68**
TEP consumidos por día nos desprazamentos transfronteirizos de Galicia a Portugal	**46,70**
Ocupación media estimada (pasaxeiros/vehículo)	**1,3**

TÁBOA 18

TÁBOA 18
Táboa relativa a datos de interese referidos ao consumo enerxético. Fonte: Elaboración propia.

Vista da conexión entre Tui e Valença. Fonte: Elaboración propia.

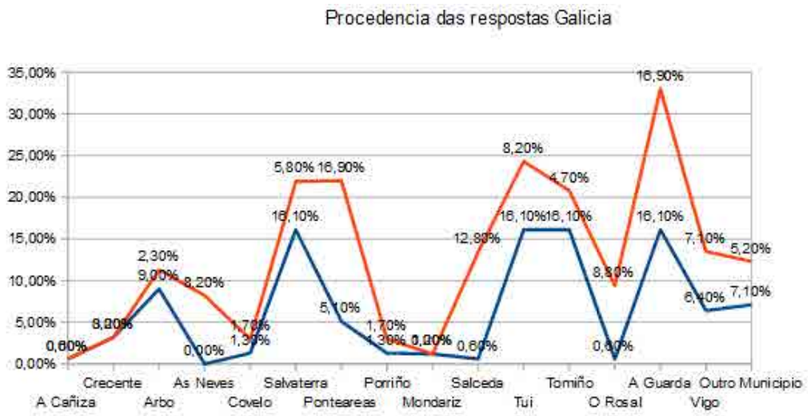


GRÁFICO 41

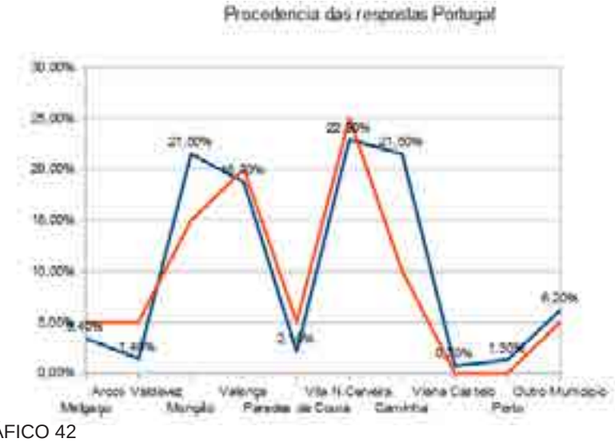


GRÁFICO 42

Lugares fronteirizos a mellorar	Nº de veces que se repite
Monção	106
Valença do Minho	75
Caminha	41
Vila Nova de Cerveira	39
A Guarda	30
Melgaço	29
Outras zonas (nomeadas entre 10 e 5 veces): Tui, O Rosal, Salvaterra, As Neves	
Outras zonas (nomeadas menos de 5 veces): Arbo, Vigo, Porto, Lisboa, Ponteareas,Covelo, Porriño, Ponte de Lima, Braga, Povoa de Varzim,Tomiño, S.Compostela, Vila Praia de Ancora+Moledo + Lanhelas (Caminha), Afife (Viana do Castelo), Montar (Melgaço), Goián (Tomiño)	

TÁBOA 19

Puntos ou tramos concretos a mellorar	Nº de veces que se repite
Conexión A Guarda-Caminha	14
Conexión/ponte Salvaterra-Monção	7
Conexión/ponte Tui-Valença	4
Conexión Vila Nova de Cerveira-Goián	3

TÁBOA 20

en vehículo privado, especialmente cun baixo número de pasaxeiros.

1.6 PRINCIPAIS DATOS EXTRAÍDOS DA PARTICIPACIÓN CIDADÁ

LIMIAR

O presente informe, recolle os principais datos obtidos a través das enquisas presencial e online elaboradas para o Plan de Mobilidade Sustentable Transfronteirizo do río Miño (PMST), así como da información recollida a partir de mesas de traballo participativas con residentes e representantes da área de estudo. Así mesmo, amosa tamén as conclusións máis destacadas das entrevistas semiestruturadas realizadas a actores e axentes clave -representantes políticos das administracións locais, técnicos municipais...- de ambas beiras do Miño.

Neste senso, e no tocante á análise da parte cuantitativa (as enquisas), procederáse a unha avaliación das mesmas de xeito desagregado: por un lado debúllanse os datos da consulta dixital e por outro os da enquisa presencial; de igual xeito, realízanse comparativas entre os datos obtidos segundo ás eurocidades, ás que referencian: Arbo-Melgaço, Salvaterra-Monçao, Tui-Valença.

O volume da poboación (N=Universo) escollida para a realización da enquisa presencial, foi a dos maiores de 15 ou máis anos de idade, de ambos sexos, dando un total de 320.044 individuos pertencentes aos concellos de (Ir a GRÁFICO 38 en páxina 76), (Ir a GRÁFICO 39 en páxina 76) e (Ir a GRÁFICO 40 en páxina 76):

ENQUISAS

Así pois, este primeiro apartado, é o resultado da análise dos cuestionarios cubertos de xeito online1 e presencial; éstes últimos, foron cubertos en distintos puntos “atractores” do sur da provincia de Pontevedra e do norte de Portugal, seleccionados polas súas características urbanas e de mobilidade -zonas comerciais, de aparcadoiros, de lecer, feiras...-, da zona fronteiriza en contacto co Miño, entre o de 12 de febreiro e o 9 de marzo do presente 2019. Neste senso, as entrevistas foron realizadas tanto en distintos momentos da xornada (na parte da mañán, do mediodía, no serán...) e da semana (tanto laborables como fins de semana).

Cumpre aclarar, que no caso da enquisa presencial, aparte de manexar os criterios xeográficos e de mobilidade anteriormente sinalados (puntos atractores), a mostraxe2 seleccionda (n=316) respondeu a un un procedemento non probabilístico por cotas de idade e sexo, baixo un suposto de mostraxe aleatorio simple, cun erro mostral do ± 5,5%, e un nivel de confianza do 95% (p=q) .

Ao abeiro destes datos, vemos que o “perfil medio” da persoa entrevistada durante o tempo que durou a recollida de datos presencial, foi o dun home de 65 ou máis anos de idade, no caso da enquisa presencial, e o dunha muller entre 36 e 50 anos no da consulta dixital.

No que atinxe ao número de respostas por procedencia das mesmas, cumpre sinalar a súa dupla orixe: por un lado as chegadas dende Portugal (179), e por outro as recabadas en Galicia (328). (Ir a GRÁFICO 41 en páxina 78) e (Ir a GRÁFICO

Online
Pres encial

GRÁFICO 41
Gráfico da procedencia das respostas dende Galicia. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 42
Gráfico da procedencia das respostas dende Portugal. Fonte: Elaboración propia.

TÁBOA 19
Táboa cos valores dos lugares fronterizos a mellorar. Fonte: Elaboración propia.

TÁBOA 20
Táboa cos valores dos puntos ou tramos concretos a mellorar. Fonte: Elaboración propia.

Vista da Vila Praia de Âncora, en Caminha. Fonte: Elaboración propia.

TÁBOA 21
Táboa relativa relativo ao perfil dos enquisados no proceso participativo. Fonte: Elaboración propia.

TÁBOA 22
Táboa relativa relativo á valoración das problemáticas existentes no proceso participativo. Fonte: Elaboración propia.

Rango De Idade	Enquisa Online	Enquisa Presencial
De 16-25 anos	**13,10%**	**8,90%**
De 26-35 anos	**26,10%**	**19,90%**
De 36-50 anos	**41,30%**	**22,40%**
De 51-65 anos	**14,60%**	**23,10%**
De >65 anos	**4,70%**	**23,40%**

TÁBOA 21

	Valoración Enquisa Online	Valoración Enquisa Presencial
Transporte público existente	2,70	2,50
Alternativas para bici	4,50	5,60
Alternativas para peóns	5,50	6,10
Accesibilidade/barreiras	5,50	5,00
Presenza tráfico pesado	5,90	6,70
Seguridade viaria	6,40	7,20
Suficientes espacios para estacionar	6,30	6,70
Tráfico fluído	7,70	7,90

TÁBOA 22

GRÁFICO 43

GRÁFICO 46

GRÁFICO 44

GRÁFICO 45

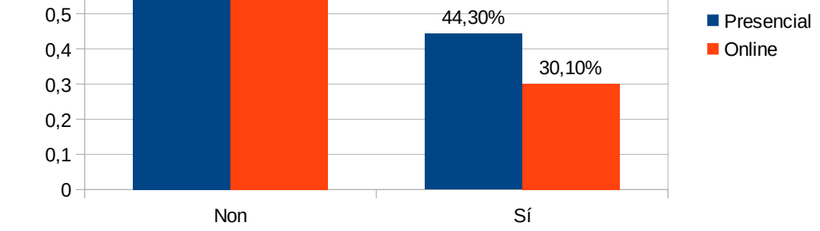


GRÁFICO 47

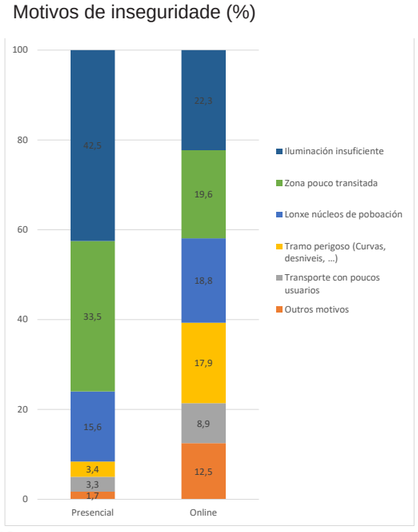


GRÁFICO 48

GRÁFICO 43
Gráfico da valoración dos aspectos existentes na enquisa presencial. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 44
Gráfico da valoración dos aspectos existentes na enquisa online. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 45
Gráfico da valoración de propostas na enquisa presencial. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 46
Gráfico da valoración de propostas na enquisa online. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 47
Gráfico obtido para a pregunta de si rexeita o uso dalgunha ruta por falta de seguridade. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 48
Gráfico dos motivos no caso de rexeitar o uso dalgunha ruta por falta de seguridade. Fonte: Elaboración propia.

42 en páxina 78)

Así mesmo, dentro deses dous grandes grupos de respostas atopamos 159 cuestionarios presenciais e 20 online, no primeiro, e 328 cuestionarios no caso galego: 157 presenciais e 171 online.

ANÁLISE DAS RESPOSTAS

VALORACIÓN DOS ASPECTOS EXISTENTES E DAS PROPOSTAS DE FUTURO

Dentro dunha escala de valoración do 1 ao 10 (sendo 1 a percepción menos favorable, ou nota máis baixa , e 10 a mellor percepción posible, ou nota máis alta), decatámonos das grandes semellenzas existentes entre os resultados dos cuestionarios presenciais e online, tanto no apartado no que se pedía a avaliación daqueles aspectos, xa existentes, e que influen na mobilidade (o estacionamento, a densidade do tráfico...), como nas propostas de futuro que se plantearon (apertura e ampliación de sendas peonís e ciclables, liñas pendulares de transporte entre cidades transfronteirizas...) (Ir a GRÁFICO 43 en páxina 80) e (Ir a GRÁFICO 44 en páxina 80).

No tocante ao primeiro marco comparativo, vemos que mentres hai unha valoración moi positiva da ausencia de retencións, a seguridade vial e mesmo unha percepción boa das opcións para estacionar; no lado oposto, destaca especialmente a cuestión relativa ao transporte público transfronteirizo, seguida -a máis distancia- da accesibilidade e facilidades para desprazarse as persoas con mobilidade reducida, e das alternativas seguras para ciclistas e peóns.

Por outra banda, no concernente ás posibles propostas de futuro, son precisamente os aspectos anteriormente identificados como deficitarios ou abertamente mellorables, os que pasan a contar cunha aprobación máis alta: nomeadamente, todo o que teña que ver coa creación de “ecopistas” ou sendas cilables e peonís, un servizo de prestamo de bicicletas, ou a implantación dun sistema pendular entre núcleos urbanos das cidades transfronteirizas, acadan as mellores puntuacións. Neste senso, aínda que tamén pasan a “nota de corte”, planteamentos “novidosos” como un servizo de prestamo de patinetes eléctricos, ou xa desaparecidos, como o noite-bus, son puntuados coas notas máis baixas (Ir a GRÁFICO 45 en páxina 80) e (Ir a GRÁFICO 46 en páxina 80).

PUNTOS (DO OUTRO LADO) DA RAIA NOS QUE SE DEBERÍA MELLORAR A CONEXIÓN

Se ben a pregunta exacta que se formulaba nas enquisas (presencial e online), era << Indique os dous lugares do outro lado da raia cos que quererías que se mellorase a conexión>>, podía gardar certa ambigüidade no que a súa interpretación se refire, xa que podía aludir a un termo municipal, unha vila ou parroquia/xunta de freguesía, ou a un cruce, estrada, ponte ou acceso a un equipamento concreto, ao abeiro do tipo de respostas recollidas, a meirande parte das persoas que respostaron, fixérono decantándose por sinalar un municipio.

Nesta liña, agás A Guarda, que é o único concello galego que aparece entre os 6 máis sinalados como puntos susceptibles de mellora, os restantes son portugueses,

Vista da Ecopista en Valença do Minho. Fonte: Elaboración propia.

Vista da senda fluvial en Tui. Fonte: Elaboración propia.

Vista da rede viaria que conecta o núcleo de Tui coa Ponte Internacional. Fonte: Elaboración propia.

	Valoración Enquisa Online	Valoración Enquisa Presencial
Patinetes eléctricos	6,60	6,20
Bicicletas públicas	8,70	9,00
Parada a demanda para mulleres	8,20	8,10
Noite bus	7,20	7,60
Transporte fluvial polo miño	8,20	8,40
Liña pendular	8,60	9,20
Sendas para bicicletas	9,10	9,30
Sendas para peóns	9,30	9,40

TÁBOA 19

destacando os casos de Monção e Valença de Minho. Secontinuamos debullando os datos polo miúdo, vemos que no momento en que prestamos atención a espazos ou tramos concretos e acotados, as infraestruturas correspondentes ás pontes, ou aos puntos que carecendo dos mesmos contan con futuros proxectos de construción (como o caso entre Goián e Vila Nova da Cerveira), completan o resto da "fotografía de eivas ou déficits transfronteirizos".

No que atinxe aos casos das pontes entre Tui-Valença e Salvaterra-Monção1, os entrevistados demandan sobre todo alternativas ou melloras na seguridade para ciclistas e peóns. Asemade, no relativo a Monção, moitos dos breves comentarios que acompañaban ás respostas, mencionaban de xeito expreso a necesidade de mellorar os accesos e seguridade, do tramo existente entre a saída/entrada da ponte -do lado portugués- e as conexións coa área comercial do "Rio Park", e coa propia vila de Monção.

PERCEPCIÓN DE SEGURIDADE

Dentro dos cuestionarios realizáronse preguntas especificamente orientadas á cuestión de xénero; así, aparte do punto anteriormente exposto sobre a valoración que facían os enquisados sobre a implantación de paradas a demanda para mulleres, houbo un apartado dirixido á captar a percepción de seguridade/inseguridade á hora de facer uso dos servizos, infraestruturas de transporte ou itinerarios transfronteirizos aquí planteados.

Neste senso, aínda que tanto na enquisa presencial, como na consulta dixital -pese ás distintas porcentaxes-, o número de persoas que respostaron que non renunciaban a empregar algún tipo de servizo ou itinerario por falta de seguridade era superior ao dos usuarios que dixeron que sí, entre estes últimos, o 64% dos entrevistados presencialmente que recoñeceron algún tipo de inseguridade, eran mulleres, esta porcentaxe incrementabase ata o 80% na enquisa telemática.

Entre algúns dos elementos que poderían responsabilizarse en parte, de non proporcionar a suficiente tranquilidade e seguridade, aos usuarios desta parte da Raia, atoparíamos en primeiro lugar á falta de iluminación, seguida de factores como a asusencia de núcleos de poboación próximos, e en consecuencia, pouco transitados. Aspectos "físicos" achacables ás malas condicións do terreo (curvas, pendentes...) quedarían relegados ao último lugar.

OUTRAS PROPOSTAS, ACHEGAS E COMENTARIOS

Ao remate dos cuestionarios, abríase unha pregunta en branco, para que as persoas que a respostaron, e que así o desexasen, tiveran a opción de poder deixar calquera tipo de opinión ou suxerencia. E en coherencia cos resultados das enquisas, correspondentes aos apartados das preguntas nas que se pedía a valoración que facían os entrevistados sobre aspectos xa existentes, e de futuro, relativos á mobilidade, e nos que as puntuacións relativas ao transporte público, resultaron ser as máis salientables, non cabe sorprenderse cando vemos o elevado número de comentarios e propostas vencellados a esta cuestión (Ir a TÁBOA 22 en páxina 79) e (Ir a TÁBOA 23 en páxina 82).

TÁBOA 23
Táboa relativa relativo á valoración das propostas futuras no proceso participativo. Fonte: Elaboración propia

TRANSPORTE PUBLICO:

-Por a Linha ferrocarril do Minho a funcionar como um trem do século XXI
-O Rosal e AGuarda deberían estar incluidos na liña pendular transfronterizo, sobre todo pola afluencia de peregrinos na Ruta da Costa, melloraria as opcions do turismo Transfronteirizo!!!
-Gustaríame que puxesen unha línea de bus dende Arbo (que pase por As Neves, xa que eu son da parroquia de Vide e se o bus ven de Arbo pasaría por Vide) ata Monçao e Valença.
- Un tren ata Oporto que pasase por As Neves (ida e volta) e un bus dende Salvaterra ata Oporto. Xa que para ir a Oporto no meu caso tería que desplazarme ata Valença e coller o tren.
- Un bus que pase por As Neves en dirección a Melgaço (ida e volta)
- Un bus que pase por As Neves en dirección a Melgaço pero que vaia ata os pobos de Castro Laboreiro e Lamas de Mouro, xa que a Serra do Gêres é un paraíso natural moi bonito e debería estar máis comunicado (bus de ida e volta), polo menos que haxa un bus que recorra algúns dos pobos máis emblemáticos.
-En resume: gustaríame que As Neves estivera máis comunicada con Portugal, xa que moitísimas persoas do pobo van comprar moito a Portugal e tamén de turismo a pasar o día (gastronómica e culturalmente: festas, exposicións, eventos, ambiente norcturno de discotecas, etc), e sobretodo que os medios de transporte pasen pola parroquia de Vide (As Neves).

-Transporte público entre Valença e Vigo
-Potenciar el tren.
-Transporte regular
-Liña de bus ou tren que conecte Vigo con distintas puntos de Portugal
-Sería bo unha liña de bus ou tren Vigo- O Porto
-Máis transporte público transfronteirizo
-Mais trasnporte público
-Noite bus moi importante
-A conexión co trasnporte público está moi mal en todas as eurocidades. A para a demanda está moi ben pero non se debe abusar senon o bus non anda
-Bus nocturno de Tui - Valença, para a xente que traballa de noite no polígono
-O tren chuchu so ten billete ida e volta non hai opción só ida
-O luns non pasa o ferri
-O ferri non se usa moito
-Gustariame que houbese horarios mais flexibles
-El ferry a Caminha es una joya que debe mantenerse independientemente de poner más opciones para cruzar
-Necesidades de conexión intermodal A Guarda - Caminha
-Estaría ben un servizo coma o tren chuchu que vaia pasando polas zonas de máis demanda e funcione máis frecuente
-O ferri vai mal, poucas horas, moi caro...
-Autobús para ir a feira a Melgaço

ECOPISTA-SENDAS PEONÍS E CICLABLES:
-Prolongación da ecopista Monçao-Valença-Vilanova en paralelo pola outra beira do Minho (Salvaterra-Tui...) e facer un “percorrido continuo” e circular
-Ecopista Valença - Monçao está descoidada

Imaxe aérea Caminha - A Guarda.
Fonte: Elaboración propia.

Nube de palabras máis repetidas nas enquisas. Fonte: Elaboración propia.

-No tema de sendeiros para ir camiñando ou bicicleta paralelos o rio miño conectando tui-o rosal, actualmente da mágoa un espazo precioso que non se poda apreciar, salvo en pequenos tramos acondicionados.

-Mellora do sendeiro anexo a depuradora

SEGURIDADE VIAL – ACCESIBILIDADE:

-Uma via alternativa em Salvaterra para veículos pesados

-Atención as rotondas. Preferencias distintas.en España e Portugal

-Non hai acera dende a Ponte de Salvaterra ata a primera rotonda de Monçao

-Unha vez se cruza o río dende Salvaterra, non hai boa conexión a pé ou en bicicleta dende o sendeiro de Salvaterra ou en Monçao

-Colocar pasos de peóns na zona de entrada e saída da ponte vella de Tui

-Tráfico pesado Tui- A Guarda

-O paseo fluvial de Tui non ten lexislado as bicis, xera problemas

-Mellora do asfalto

-As bicicletas van polas beirarrúas a moita velocidade e iso non é seguro para os peóns

NOVAS INFRAESTRUTURAS E SERVIZOS:

-Potenciar a concesión entre Caminha e A Guarda mediante Unha ponte

-Facilitar o acceso ao aeroporto de Porto

-Podrían facer un ponte colgante entre As Neves e Monçao.

-construcción dunha ponte entre caminha e Camposancos - A Guarda

-A estrada entre Tui e A Guarda é moilenta, precisase unha autovía

-Ferri Vilanova – Goian

-Carretera Valença – Monçao

-Vilanova, mellorar a conexión (O día da feira falta aparcamento en Vilanova).

-O ferri non vai ben, o mellor sería una ponte Caminha - A Guarda

PARADAS A DEMANDA:

-Creo que a inseguridade para as mulleres non se obren creando paradas específicas de transporte público senon con educación e concienciación cidadá

-As paradas seguras deben de ser para todos, nenos, nenas, avos, avoas, mulleres e homes

-Non entendo, paradas seguras a demanda para mulleres??, tema atropelos, violencia de xénero, roubos???.

OUTROS COMENTARIOS:

-Estoy en completo desacuerdo con el proyecto que pretende usar el rio como recurso turístico con barcos de paseo, pantalanes y demás. Eso es añadir más presión a este entorno natural que hay que conservar, no explotar.

-Hai un problema de aparcamento importante en Vilanova de Cerveira os sábados, ao ser día de feira, é o unico día que se cobra a zona azul, 1€ durante todo o día

-Moita xente vai ao Velvet, o venres, sábado e domingo

-A zona do paseo do Rio en Salvaterra ten zonas sen balaustrada e é perigoso para os nenos

-Que draguen o río

GRÁFICO 49

GRÁFICO 50

GRÁFICO 51

GRÁFICO 52

GRÁFICO 53

GRÁFICO 54

GRÁFICO 55

GRÁFICO 56

GRÁFICO 49
Gráfico do rango de idade dos asistentes as xornadas de participación da mañá. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 50
Gráfico do sexo dos asistentes as xornadas de participación da mañá. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 51
Gráfico do rango de idade dos asistentes as xornadas de participación da tarde. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 52
Gráfico do sexo dos asistentes as xornadas de participación da tarde. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe das palabras máis repetidas nas xornadas de participación da mañá. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe das palabras máis repetidas nas xornadas de participación da tarde. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 53
Gráfico do rango de idade dos asistentes as xornadas de participación. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 54
Gráfico do sexo dos asistentes as xornadas de participación. Fonte: Elaboración propia.

Lugar de residencia dos participantes nas xornadas de participación en Valença. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe dos participantes na xornada de participación da tarde en As Neves. Fonte: Elaboración propia.

Así pois, vemos como a meirande parte dos restantes achegas que non gardan relación co transporte público, fáno con catro grandes bloques temáticos: a seguridade vial e accesibilidade, as sendas ciclables e peonís, as demandas de novas infraestruturas e servizos, e por último - as menos numerosas- as reaccións provocadas pola proposta de paradas a demanda para mulleres.

Estes comentarios e suxerencias, plasmados nunha nube de palabras, amosan a seguínte imaxe.

OBRADOIROS PARTICIPATIVOS

Atendendo aos pregos da proposta, realizáronse dous obradoiros participativos1 abertos á cidadanía desta parte do territorio peninsular, e aos representantes das administracións locais da área de influencia mais o correspondente chamamento ao tecido socioeconómico e veciñal en particular. Enfatizando en todo momento, os convites a técnicos locais e entidades sociais orientadas ao empoderamento e apoio da Muller (axentes municipais de igualdade, asociacións de mulleres rurais, por exemplo), como a colectivos volcados na atención e dinamización tanto dos maiores (agrupacións de xubilados), mozos e nenos, como ás persoas con mobilidade reducida e diversidade funcional.

PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DAS PERSOAS PARTICIPANTES

O primeiro dos obradoiro, realizouse no Concello de As Neves en quenda das 12:00h da mañán -para o persoal técnico e das administracións- e ás 19:30h da tarde -para a cidadanía-, asistindo un total de 22 persoas (omitindo as persoas que acudiron por parte da Deputación de Pontevedra, e o propio equipo redactor), (Ir a GRÁFICO 49, 50, 51, 52 en páxina 85).

Á mesa de traballo da mañán, asistiron catro representantes da administración local galega, unha persoa do CIM-Alto Minho e outra da Cámara de Monção, así como dous profesionais da área de traballo, a título persoal. Porén, no encontro da tarde, participaron dous investigadores vencellados á Universidade de Vigo e USC, catro persoas do ámbito das actividades de lecer ao aire libre e turismo, cinco representantes de dous colectivos con diversidade funcional e mobilidade reducida, un profesional freelance,e dous empresarios do sector das adegas locais.

O segundo, foi realizado en Valença do Minho, o 28 de febreiro, nunha única convocatoria -ás 15:30h PT-, xa que a parte da mañán foi empregada para a realización de entrevistas ao persoal técnico do CIM-Alto Minho. Na mesa de traballo participaron 13 persoas, sen contar novamente os asistentes por parte da Deputación de Pontevedra e do equipo redactor (Ir a GRÁFICO 53 e 54 en páxina 85).

Neste senso, deses 13 participantes, tres o fixeron como representantes do tecido social-veciñal da zona, unha persoa do ámbito do cicloturismo, dúas do entorno da docencia e investigación, un representante da GNR portuguesa e outro da empresa de transportes AVIC, un profesional dos medios de comunicación, dous da área do turismo e dous máis a título persoal-freelance

Como se observa tanto neste gráfico, como no seu equivalente anterior das mesas de traballo de As Neves, a meirande parte dos participantes eran galegos (fundamentalmente do propio municipio nevés, e de Vigo, no caso da tarde).

pmst

Plan de mobilidade sustentable
do río Miño transfronteirizo

Plano de mobilidade sustentável
do rio Minho transfronteiriço

FASE II: IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS

Ao igual que sucedía en apartados anteriores, para a detección de problemas no territorio de estudo, abordaranse os tres ámbitos ou niveis de estudo existentes, os problemas a identificar son os seguintes:

1. Identificación de déficit de accesibilidade transfronteiriza nas distintas zonas e problemática dos fluxos de mobilidade entre os concellos sinalados.

Recollendo as carencias existentes entre a accesibilidade peonil e de transporte público a nivel transfronteirizo. Analizando a súa vez a accesibilidade e os fluxos.

2. Identificación dos problemas actuais e tendencias de calidade que afecten á rede peonil

Análise da problemática dunha rede peonil descontinua e escasa, identificando os problemas actuais que poidan afectar a esta rede peonil.

3. Identificación dos problemas actuais e tendencias de calidade que afecten á intermodalidade.

Análise da problemática actual neste ámbito de estudo que poidan afectar á intermodalidade transfronteiriza, así como tendencias de calidade que poidan interferir á esta problemática.

4. Detección de áreas deficitarias e demandantes de transporte público.

Carencias da rede de transporte público tranfronteirizo no ámbito de estudo zonas de inexistencia e mala cobertura.

5. Problemática da accesibilidade colectiva entre o ámbito xeral de estudo e as áreas metropolitanas de Vigo e Porto.

Abordaranse as problemáticas existentes no relativo á accesibilidade colectiva da rede entre estes Vigo e O Porto, analizando a falta de liñas e os problemas das existentes.

A análise de problemas anteriormente citados realízanse seguindo á orde dos ámbitos, sendo:

1. Ámbito xeral

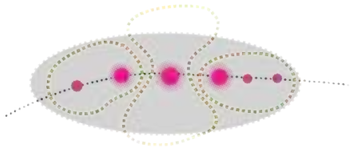
Refírese a área total de estudo, incluíndo os vinte e dous municipios que configuran a liña transfronteiriza.

2. Ámbito zonal

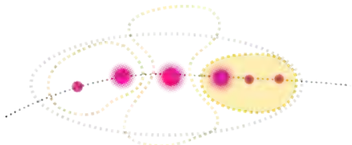
O ámbito zonal divídese en tres zonas, de xeito que se reparten as zonas de influencia das pontes.

-Zona 1: Esta área comprende os municipios galegos de Salvaterra de Miño, As

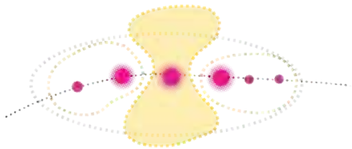
Imaxe dun dos tramos da ecopista. Fonte: Elaboración propia



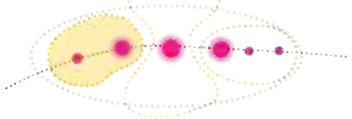
Esquema do ámbito xeral. Fonte: Elaboración propia.



Esquema da Zona 1. Fonte: Elaboración propia.



Esquema da Zona 2. Fonte: Elaboración propia.



Esquema da Zona 3. Fonte: Elaboración propia.

Neves, A Cañiza, Covelo, Crecente, Arbo, Ponteareas, Mondariz e Mondariz-Balneario e como municipios portugueses agrúpanse Monção e Melgaço. Se imos polo miúdo, nesta zona diferenciamos dúas subzonas, en función da presenza dos dous puntos de unión, diferenciando o caso concreto dos municipios de A Cañiza, Crecente, Arbo, Covelo e Melgaço.

-Zona 2: Esta zona, na cal atopamos dúas pontes ou puntos de cruce, como son a Ponte Internacional Antiga e a Ponte Internacional, comprende os municipios galegos de Tui, Salceda de Caselas, e O Porriño e os portugueses de Valença e Paredes de Coura.

-Zona 3: Esta área comprende os municipios galegos de Tomiño, O Rosal, A Guarda e Oia e como municipios portugueses agrúpanse Vila Nova de Cerveira e Caminha. Ao igual que na zona 1, nesta área poderíamos diferenciar dúas subzonas, distinguindo o caso particular entre Caminha e A Guarda.

3. Ámbito Local

O ámbito local engloba as seis vilas transfronteirizas que conforman as eurocidades existentes, sendo:

-Vilas transfronteirizas de Salvaterra de Miño e Monção
-Vilas transfronteirizas de de Tui e Valença
-Vilas transfronteirizas de de Tomiño e Vilanova de Cerveira.

1. IDENTIFICACIÓN DE DÉFICIT DE ACCESIBILIDADE TRANSFRONTEIRIZA NAS DISTINTAS ZONAS E PROBLEMÁTICA DOS FLUXOS DE MOBILIDADE ENTRE OS CONCELLOS SINALADOS

1.A. ASPECTOS XERAIS

En canto á obter unha mobilidade sustentable, en materia de mobilidade sustentable na escala xeral, basearémonos na oferta de transporte público.

Polo tanto, nesta ámbito localizamos certos aspectos xerais, cuxas problemáticas son as seguintes:

-Falta bus transfronteirizo

A carencia de transporte urbano transfronteirizo é unha necesidade palpable en todos os pares de cidades transfronteirizas. As poucas liñas que hai, prestan servizo de media ou longa distancia, non son liñas de proximidade, isto unido os escasos horarios que se ofertan fai que esta opción de transporte apenas se escolla.

-Tren transfronteirizo

A conexión con tren en xeral é moi precaria, posto que só hai un par de cidades transfronteirizas onde se poida facer uso deste servizo, como é o caso de Tui – Valença, na que se pode facer uso do ferrocarril, aínda que o seu servizo vese moi lastrado debido a carencia de horarios e a desconexión de outro tipo de transporte público na chegada as estacións de ferrocarril.

-Problemáticas legais e burocráticas

No relativo á accesibilidade transfronteiriza existen certos problemas ou trabas que dificultan á accesibilidade a esta mobilidade transfronteiriza, como son a mobilidade dos menores de idade de un ao outro lado da raia, cuxos cometidos legais dificultan a realización dalgunhas actividades escolares ou extraescolares compartidas entre ambos lados da fronteira, ou ben certos conflitos que poden xurdir, por exemplo, ao ter algún problema ou avaría cun vehículo privado ao outro lado da raia.

1.B. AMBITO ZONAL

Tras a identificación das problemáticas vencelladas á accesibilidade transfronteiriza para o ámbito xeral, identificamos as problemáticas particulares no Ámbito Zonal, diferenciando as tres áreas anteriormente delimitadas:

1.B.ZONA 1:

Na seguinte área de estudo, no que respecta ás carencias de accesibilidade transfronteiriza, destacamos:

- Falta de accesibilidade entre as poboacións do lado portugués e a liña ferroviaria existente no territorio galego:

Identifícase unha falta de accesibilidade entre os municipios portugueses desta áreas de estudo cara a rede ferroviaria existente no territorio galego, a cal discorre paralela ao río Miño, xa que non existe ningún tipo de opcións de intermodalidade ou sistemas que faciliten á accesibilidade a estas paradas, máis que o transporte privado.

- Carencias en materia de comunicación transfronteiriza entre As Neves e Monção:

Localízanse carencias no que se refire á comunicación transfronteiriza entre a poboación de As Neves e Monção, de tal xeito que este núcleo de poboación galego depende das ligazóns a través dos concellos limítrofes. Ademais, esta ausencia de conexión imposibilita un percorrido peonil circular en torno a rede peonil existe a ambos lados da raia.

1.B.ZONA 2.

No que respecta aos déficits de accesibilidade transfronteiriza neste ámbito de estudo, destacamos:

- Inexistencia de sistemas de intercambio efectivos e integrados que permitan fomentar o uso da na liña ferroviaria existente:

A pesar da existencia dunha liña ferroviaria a discorrer por esta zona de análise, e na cal se atopan un total de catro estacións de ferrocarril ou apeadeiros situados en

tres dos municipios da área, como son O Porriño (1), Tui (2) e Valença do Minho (1), esta rede ferroviaria non se presenta como un modo de mobilidade transfronteirizo capaz e funcional, nin conta con sistemas de intercambio eficaces.

- Falta de permeabilidade e integración das liñas de transporte público existentes, así como unha xestión conxunta das infraestruturas de autobús e ferroviarias:

Detéctase unha carencia no que se refire á permeabilidade entre as liñas de transporte público existentes no territorio, detéctanse carencias no relativo á permeabilidade e integración destas liñas de transporte público, ben sexa no relativo ás comunicacións baseadas no autobús ou ben na rede ferroviaria.

1.B.ZONA 3.

No que respecta á esta terceira área de estudo, non destacan problemas concretos moi diferenciados das carencias xerais, máis que a falta de permeabilidade e integración das liñas de transporte público:

- Falta de accesibilidade á liña de ferrocarril que discorre paralela ao río Miño do lado portugués, á cal non existe a correcta accesibilidade a esta dende o lado galego.

Detéctase unha carencia de accesibilidade entre os municipios galegos pertencentes a esta área de estudo cara a rede ferroviaria existente no territorio portugués, a cal discorre paralela ao río Miño, xa que non existe ningún tipo de opcións de intermodalidade ou sistemas que faciliten á accesibilidade a estas paradas, máis que o transporte privado.

- Problemática das poboación de A Guarda e Caminha as cales dependen do transbordador para establecer unha conexión directa, o cal non ten unha frecuencia constante:

Nesta zona de estudo destacamos a problemática existentes entre estes dous núcleos de poboación transfronteirizos. Os déficits de accesibilidade nesta zona veñen xerados pola pouca cobertura que permite o transbordador existente, limitado polo fluxo das mareas e a redución do número de viaxes na actualidade debido decisión de non dragar o río. Esta problemática fai que en moitos casos non se poida asegurar un viaxe de ida e volta neste transporte, imposibilitando que sexa escollido como un modo de transporte funcional na maioría dos casos, restrinxindo os fluxos de poboación. Esta carencia provoca que estes desprazamentos se efectúen a través da Ponte da Amizade, escollendo como modo de transporte o vehículo privado.

1.C. AMBITO LOCAL

Se nos centramos a problemáticas a nivel local, é dicir, pormenorizadas segundo os pares de cidades transfronteirizas a estudar, poderíamos falar dunha problemática común a todas elas como é a falta de humanización en grande parte dos pasos transfronteirizos, aínda que con pequenos matices , os cales compre destacar:

1.C.1 VILAS QUE CONFORMAN A EUROCIDADE SALVATERRA DE MIÑO-MONÇÃO:

-Inexistencia de sistemas de transporte que conecten os núcleos das Vilas transfronteirizas de Salvaterra de Miño e Monção

En materia de accesibilidade transfronteiriza e problemática dos fluxos, para o par transfronteirizo Salvaterra de Miño-Monção, detéctanse carencias en materia de transporte público, xa que non existe ningún sistema de transporte que conecte os núcleos das vilas que conforman a eurocidade Salvaterra de Miño-Monçao.

1.C.2 VILAS QUE CONFORMAN A EUROCIDADE TUI-VALENÇA

-Carencias nas comunicacións existentes entre os núcleos das vilas transfronteirizas de Tui e Valença:

Ao igual que acontece no caso Salvaterra de Miño-Monção, detéctanse carencias nas conexións baseadas no transporte público entre os núcleos de Valença do Minho e Tui. Actualmente o transporte público existente para este par transfrotneirizo baséase nunha comunicación ferroviaria, ainda que este é pouco eficaz e con carencias.

1.C.3 VILAS QUE CONFORMAN A EUROCIDADE VILA NOVA DE CERVEIRA-TOMIÑO

-Inexistencia de sistemas de transporte que conecten os núcleos de Tomiño e Vila Nova de Cerveira

No relativo á accesibilidade transfronteiriza e á problemática dos fluxos, para ao par transfronteirizo Vila Nova de Cerveira-Tomiño, detéctanse carencias en materia de transporte público, posto que non existe ningún sistema de transporte que conecte os núcleos das vilas que conforman esta eurocidade.

-Descontinuidade da rede peonil no caso Vila Nova de Cerveira-Goián

No que respecta á problemática existente de accesibilidade e fluxos neste par transfronteirizo, cabe destacar a descontinuidade que existe entre os dous núcleos, posto que con respecto a rede peonil e ciclable é aínda máis latente.

A presenza de áreas de lecer nas dúas beiras do río fai que sexa un espazo digno de ser conectado, pero pola contra, actualmente a situación da ponte non favorece a accesibilidade e os intercambios no que se refire xeralmente a mobilidade branda.

2. IDENTIFICACIÓN DOS PROBLEMAS ACTUAIS E TENDENCIAS DE CALIDADE QUE AFECTEN Á REDE PEONIL

Seguindo a estrutura xa mencionada, no que se refire aos problemas actuais e tendencias de calidade que afecten á rede peonil, nos seguintes niveis ou ámbito de

estudo, identifícanse os seguintes:

2.A ÁMBITO XERAL

- Carencia a nivel supramunicipal dunha rede peonil que vencelle os diferentes percorridos que se poderían dar no territorio de estudo, especialmente na parte galega

A nivel xeral, e en relación ás problemáticas actuais que afectan á rede peonil, destacamos unha carencia desta rede no ámbito xeral, é dicir, que ligue e vencelle os diferentes percorridos que se poderían dar na totalidade do territorio. Esta carencia é moito máis acusada na parte galega deste Ámbito Xeral, pois no territorio luso, gran parte desta necesidade queda cuberta pola existencia da chamada ecopista.

-Longas distancias entre moitos dos os núcleos de poboación:

A maiores, debemos destacar que debido ás longas distancias a percorrer, a mobilidade peonil non se considera como un modo para os desprazamentos funcionais, se non que teñen un carácter de ocio ou deportivo.

2. B AMBITO ZONAL:

2.B.ZONA 1:

- Descontinuidade na rede peonil e ciclable existente no territorio de estudo, o cal non permite unha conexión continua e segura entre os municipios comprendidos nesta Zona 1

No que respecta a esta zona identifícanse como problema as carencias actuais da rede peonil e ciclable. A pesar de que existe algún trazado de sendas, estas encóntranse en trazos descontinuos, o cal non permite un recorrido continuo peonil por esta zona.

- Falta de humanización no paso transfronteirizo existente entre os municipios de Arbo e Melgaço:

Detéctase unha falta de humanización no paso transfronteirizo existente entre Arbo e Melgaço, o cal non axuda a potenciar a escolla de modos de desprazamentos suaves como o peonil ou a bicicleta. A isto engádese a descontinuidade da rede peonil na conexión con estes núcleos, limitando os desprazamentos a pé nesta área transfronteiriza.

- Carencia dunha conexión peonil entre os núcleos de As Neves e Monção:

Detéctase unha carencia no que se refire á rede peonil entre os núcleos de As Neves e Monção, o que provoca que a poboación destas áreas transfronteirizas quede desvencellada, limitándose estas relacións á desprazamentos en vehículo privado a través do paso transfronteirizo existente entre Salvaterra do Miño e Monção. A maiores, cabe destacar a presenza dunha senda peonil a ambos lados da raia, as cales quedarían vinculadas de ser posible esta comunicación entre elas.

Imaxe da infraestrutura ferroviaria no seu paso polo ámbito de estudo. Fonte: Elaboración propia

Foto praza de Vilanova de Cerveira. Fonte: Elaboración propia.

2.B.ZONA 2:

- Descontinuidade na rede peonil e ciclable existente nesta zona 2:

No que respecta a problemas actuais que afecten á rede peonil nesta Zona 2, atopámonos cunha rede peonil descontinua, a cal non permite unha conexión continua e segura entre os municipios comprendidos nesta Zona 2, mediante un uso eficaz desta infraestrutura. Debemos destacar que ademais, debido as grandes distancias existentes, moitas veces non se contempla a rede peonil como unha alternativa para soportar unha mobilidade funcional, se non que está ligada a cuestións de ocio ou deportivas.

2.B.ZONA 3:

- Descontinuidade na rede peonil e ciclable existente no territorio de estudo nesa Zona 3:

No que respecta a problemas actuais que afecten á rede peonil nesta Zona 3, identificamos unha rede peonil con carencias, a cal non permite unha conexión continua e segura entre as localidades comprendidas nesta Zona 2, mediante un uso eficaz desta infraestrutura. Debemos destacar que, ao igual que acontecía nas zonas 1 e 2, debido as grandes distancias existentes, moitas veces non se contempla a rede peonil como unha alternativa para soportar unha mobilidade funcional, se non que está ligada a cuestións de ocio ou deportivas.

Común ás tres áreas, e vencellado á rede peonil, debemos mencionar a presenza do Camiño de Santiago no territorio –Camiño Portugués Interior e Camiño Portugués da Costa, así como as variantes a este- aínda que esta rede peonil claramente non se considera neste PMST o cal busca unha mobilidade sustentable con carácter funcional, se non que está vencellada a un carácter de lecer ou deportivo.

2.C. ÁMBITO LOCAL- CIDADES FRONTEIRIZAS

2.C.1 VILAS QUE CONFORMAN A EUROCIDADE SALVATERRA DE MIÑO-MONÇAO

- Falta de humanización no paso transfronteirizo, o cal non cumpre as características axeitadas para unha agradable mobilidade peonil

Se estudamos a continuidade da rede peonil e ciclable neste par de núcleos transfrotneirizos, do lado galego, a pesar de que si existen beirarrúas que conectan o núcleo urbano coa ponte peonil, non se dan unhas axeitadas condicións de humanización da rede para potenciar os desprazamentos peonís. No lado portugués, a continuidade desta rede vese interrompida ao traspasar a Ponte Internacional, non dando continuidade a beirarrúas e dificultando a mobilidade de peóns. Cabe mencionar un ancho reducido da rede peonil na ponte, dificultando o paso de carriños de bebés ou usuarios de cadeiras de rodas. A maiores, é notable a falta de humanización neste punto de conexión.

- Dificultades na conexión entre a Ponte Internacional e a Ecopista e o núcleo urbano, no seu encontro co núcleo de Monção

Actualmente a Ponte Internacional dispón de beirarrúas que favorecen a mobilidade branda, o maior problema que se identifica aquí é a ausencia de beirarrúas no lado portugués, xa que dende que se cruza a ponte ata o centro do núcleo urbano, nese tramo non existe ningunha beirarrúa que favoreza a continuidade entre os núcleos das vilas transfronteirizas.

2.C.2 VILAS QUE CONFORMAN A EUROCIDADE TUI-VALENÇA

Analizando ás problemáticas actuais que afectan á rede peonil no Ámbito Local, nas vilas transfronteirizas de Valença do Minho-Tui, identificamos as seguintes carencias:

- Reducido ancho da rede peonil na Ponte Internacional:

A pesar da existencia dun paso seguro e delimitado para os peóns neste punto transfronteirizo de conexión, esta rede peonil presenta un ancho de 1,20m, dificultando o paso de carriños de bebés ou de usuarios de cadeiras de rodas.

- Problemática de conexión entre o núcleo urbano de Tui e a Ponte Internacional:

Analizando estes aspectos do lado galego do par transfronteirizo Tui-Valença, detéctase unha carencia dunha axeitada continuidade da rede peonil nin da rede ciclista do núcleo urbano coa Ponte Vella Internacional. A pesar de que existe unha beirarrúa cun ancho de 1,80m non existe a continuidade desta ata a ponte. Existe como alternativa a esta rede con carencias no que se refire á humanización para o peón, unha senda peonil e ciclable na ribeira co Miño en Tui, que chega ata o pé da ponte; sen embargo, tal e como se anunciaba anteriormente, a conexión entre estas redes prodúcese mediante dous tramos de escaleiras, impedindo este paso a persoas con mobilidade reducida e incluso dificultando o paso ao ciclistas.

2.C.3 VILAS QUE CONFORMAN A EUROCIDADE TOMIÑO -VILA NOVA DE CERVEIRA

- Descontinuidade da rede peonil entre a Ponte da Amizade e o núcleo de Tomiño:

Na identificación de problemáticas que afecten á rede peonil no par Vila Nova de Cerveira-Tomiño, identifícanse grandes carencias na conexión do núcleo urbano de Tomiño coa Ponte da Amizade. A pesar de que existe unha certa continuidade da rede peonil no encontro da ponte co municipio, cunha beirarrúa de 3,10m, esta beirarrúa non chega ata o núcleo urbano con continuidade. No lado portugués, non se atopan grandes carencias na rede peonil, xa que existen dúas alternativas para esta conexión.

Imaxe da rede ferroviaria no seu paso pola Ponte Internacional TUi-Valença. Fonte: Elaboración propia.

3. IDENTIFICACIÓN DOS PROBLEMAS ACTUAIS E TENDENCIAS DE CALIDADE QUE AFECTEN Á INTERMODALIDADE:

3.A ÁMBITO XERAL:

-Inexistencia dunha infraestrutura e xerarquización que funcione a nivel xeral, así como falta de opcións para o cambio modal a nivel transfronteirizo:

No que se refire aos problemas actuais e tendencias de calidade que afecten á intermodalidade neste Ámbito Xeral, cabe mencionar a inexistencia dunha infraestrutura que funcione a nivel xeral, así como a ausencia de opcións para un cambio modal que funcionen de modo transfronteirizo comúns á área de estudo.

3.B ÁMBITO ZONAL:

3.B. 1 ZONA 1:

-Carencia dunha integración transfronteiriza do transporte, que vencelle as diferentes opcións ou liñas existentes nesta área do territorio de estudio.

Con respecto a intermodalidade nesta Zona 1, cabe destacar que en varios puntos do ámbito encóntranse diferentes tipo de transporte urbano, tal e como se reflexaba na análise correspondente, aínda que ao non existir un transporte integrado transfronteirizo non se resolven cuestións de intermodalidade. Destacamos a presenza da estrutura ferroviaria na parte galega desta Zona 1; sen embargo non existe ningún tipo de integración desta rede co territorio portugués, nin alternativas funcionais para un cambio modal.

3.B. 2 ZONA 2:

-Falta dunha conexión de proximidade ferroviaria entre os territorios galegos e portugueses, por algúns dos cales discorre unha liña ferroviaria.

En relación á intermodalidade, destacamos a presenza da liña ferroviaria nesta área de estudo, tanto no lado galego como no lado portugués. Sen embargo, como factor negativo, non existe ningún tipo de integración nin sistema que permita unha intermodalidade efectiva no que se refire a unha intermodalidade funcional dentro Zona 2.

3.B. 3 ZONA 3:

-Carencia dunha integración transfronteiriza do transporte, que vencelle as diferentes opcións ou liñas existentes nesta área do territorio de estudio.

No que se refire ás problemáticas que interfiren na intermodalidade nesta Zona 3, ao igual que nas outras dúas zonas xa estudadas, non se facilita a intermodalidade entre un e o outro lado da raia, xerando unha clara carencia en materia de transporte, xa mencionada anteriormente.

3.C ÁMBITO LOCAL

3.C. VILAS QUE CONFORMAN A EUROCIDADE 1: SALVATERRA-MONÇAO:

-Falta dunha infraestrutura que fomente o uso da bici, a cal comunique os puntos salientables en materia de transporte en ambos

No Ámbito Local, no par Salvaterra de Miño-Monção, en materia de intermodalidade localízanse carencias no cambio modal para conectar ambos puntos, isto fai que moi pouca xente faga uso deste servizo.

Cabe destacar que a estación de tren de Salvaterra de Miño atópase a 500 m da Ponte Internacional, o que se traduce nuns aproximadamente 8 minutos camiñando. Neste percorrido non existe carril bici, pero si beirarrúas unindo ambos puntos. No que se refire a Monção, a estación de autobús atópase a 850m da Ponte Internacional, en 11 minutos camiñando, aínda que neste percorrido existen carencias no que se refire á rede peonil, así como a inexistencia dunha rede ciclable.

3.C. VILAS QUE CONFORMAN A EUROCIDADE 2: TUI-VALENÇA

-Falta dunha infraestrutura que fomente o uso da bici a cal comunique os puntos salientables en materia de transporte en ambos núcleos do par Tui-Valença do Minho:

No que respecta á intermodalidade, no concello de Tui existe tanto unha estación de ferrocarril como una estación de autobuses. As distancias entre estas e a ponte son de 2,4km e 2,0km respectivamente. A maiores, destacamos que entre estas dous estacións existe unha distancia de 750m, o que se traduciría nun percorrido de 9 minutos andando. En canto as posibilidades para realizar unha intermodalidade entre estas infraestruturas, ou entre estas e a ponte, destacamos a falta dun carril bici que conecte ambos equipamentos, cos seus correspondentes estacionamentos para bicicletas, así como, tal e como se citou anteriormente, destes coa ponte.

Do lado portugués, no que se refire a un posible intercambio modal entre o autobús e a bici, detéctanse carencias, xa que non existe un carril bici que chegue ata a estación. Sen embargo, si existen beirarrúas de características axeitadas.

No relativo ao cambio modal co tren, existen beirarrúas con características apropiadas dende a estación de tren ata a Ponte Vella Internacional, pero sen embargo tamén existen carencias no cambio modal entre o tren e a bici, xa que non existe un carril bici que ligue a este equipamento.

No relativo a distancias, a estación de FFCC atópase a 1,4km da Ponte Internacional, punto onde nos poderíamos incorporar a ecopista existente, mentres que a Estación de Autobuses se atopa a 1,8 km da Ponte Internacional.

3.C. VILAS QUE CONFORMAN A EUROCIDADE 3: TOMIÑO-VILA NOVA DE CERVEIRA

-Falta dunha infraestrutura que fomente o uso da bici a cal comunique a estación de ferrocarril de Vila Nova de Cerveira e as paradas de autobús existentes en Vila Nova e Tomiño, permitindo o cambio modal, e ligando estes puntos aos núcleos e á Ponte da Amizade:

No se que refire ás opcións de intermodalidade en Vila Nova de Cerveira, non existe estación de autobuses en Vila Nova de Cerveira, só dispoñen de dúas paradas para acceder ao transporte público (ida e volta) as cales se atopan na estrada N13 . Estas paradas son de reducidas dimensións, situadas na marxe da beirarrúa. Tampouco se localiza carril bici nin estacionamento de bicicletas nas inmediacións, para fomentar a intermodalidade entre o autobús e a bicicleta, aínda que as condicións da rede peonil neste punto son satisfactorias.

No que se refire á intermodalidade co tren, tampouco existe carril bici que conecte a estación de FFCC co núcleo urbano, facendo posible unha intermodalidade entre o ferrocarril e a bicicleta. Sen embargo, si se posibilita o cambio modal entre o peón e o ferrocarril, xa que si existe unha beirarrúa á cal chega ata esta estación, e que conta cun ancho de 1,90 m. No que refire ás distancias, a Estación de FFCC atópase a 1,9 km da Ponte da Amizade.

No que respecta á conexión do núcleo urbano coa ponte internacional, existe unha a pesar de que a ponte non distingue un espazo destinado a carril bici, si existe rede ciclista que chegue ata está, ligándoa co núcleo urbano.

4. DETECCIÓN DE ÁREAS DEFICITARIAS E DEMANDANTES DE TRANSPORTE PÚBLICO

No relativo ás áreas deficitarias e demandantes de transporte público, procederemos, ao igual que nos puntos anteriores, a identificar as problemáticas vencelladas a esta temática, seguindo a estrutura proposta ata agora, nos diferentes ámbitos ou niveis delimitados: Ámbito Xeral, Ámbito Zonal, distinguindo Zona 1, Zona 2 e Zona 3, e Ámbito local, diferenciando as problemáticas relativas a cada un dos pares transfronteirizos.

Sen embargo, antes de abordar as problematicas actuais en relación aso déficits do transporte público, compre recordar, tal e como se tratou na Fase I, a Xunta de Galicia atópase actualmente en pleno proceso de re-deseño/actualización das liñas que compoñen o Plan de Transporte Público de Galicia. O prazo de información pública rematou o pasado mes se Febreiro de 2019. Este novo deseño inclúe varios tipos de liñas: interurbanas, comarcais/metropolitanas, rurais/locais e transporte baixo demanda.

Imaxe da Ponte Internacional TUi-Valença. Fonte: Elaboración propia.

4.A ÁMBITO XERAL:

Analizando estas problemáticas no que se refire ao Ámbito Xeral, atopamos as seguintes problemáticas:

-Dispersión da poboación, o cal dificulta o acceso ao transporte público dunha alta parte da poboación rural :

Como xa se detectou no Documento de Prediagnose, o Ámbito Xeral de estudo caracterízase por ser un territorio disperso, cunha alta porcentaxe de poboación que habita no rural, o cal provoca unha dispersión da poboación, dificultando o acceso de moita desta poboación ao transporte público.

-Gran déficit na oferta de transporte público transfronteirizo, así como déficits na accesibilidade universal do transporte existente.

Identifícase un gran déficit no que se refire á oferta de transporte público accesible transfronteirizo no territorio de estudo, o cal unicamente se basea na escasa oferta ferroviaria existente, así como en liñas de autobús vencelladas a comunicacións de longa distancia (en función de grandes equipamentos externos á área de estudio, como son os aeroportos de Vigo e Porto), e non a unha comunicación transfronteiriza de proximidade.

4.B AMBITO ZONAL:

Achegándonos a un nivel máis próximo, a nivel de Zona, identificamos as seguintes problemáticas en relación a cada unha das zonas delimitadas en función dos pasos transfronteirizos ou pontes existentes no territorio:

4.B. 1 ZONA 1:

-Carencias en materia de transporte público baseado no autobús que realice conexións transfronteirizas nesta Zona transfronteiriza 1:

Tal e como se adiantou na Fase I relativa ao Prediagnose, non se localiza ningún tipo de transporte público, xa sexa baseado no autobús ou nas liñas ferroviarias, que ofreza un servizo de transporte transfronteirizo a nivel zonal nesta área de estudo.

Nesta área, debemos ter en conta a existencia, no lado galego, dun Estudo Básico de Tansporte para o GDR Condado-Paradanta-Salceda de Caselas, o cal pretende propor as liñas de transporte para eses concellos, e diferenciando distintos niveis de redes de transporte.

A maiores, se analizamos o sucedido nestas áreas a nivel interno, é dicir, no existente a un e outro lado da raia, no relativo aos municipios lusos desta área de estudo, aínda que todos eles están conectados entre si a través dunha liña de autobús paralela ao Miño, observamos carencias na oferta de transporte público nos municipios de Melgaço e Monção, tanto a nivel interno como de conexión entre eles, xa que só contan cunha liña que ven dende o núcleo de Melgaço, fai parada en Monção e continúa cara a Valença, municipio xa localizado na Zona 2. Outro déficit que identificamos é a escasa oferta de paradas dentro dos concellos, ca que Monção, por exemplo, só conta cunha única parada.

-Insuficiente servizo ferroviario na área de estudo, e falta de accesibilidade a este:

A pesar da existencia dunha rede ferroviaria que discorre polos municipios transfronteirizos galegos de Salvaterra de Miño, As Neves, Arbo e Crecente, estas conexións apenas garanten un transporte funcional e constante neste eixo, pois a oferta de frecuencias é limitada. Actualmente atopámonos con dous trens da liña Vigo-Ourense de ida, e dous de volta, que efectúan paradas nos concellos de Salvaterra de Miño, As Neves e Arbo, mentres que no concello de Crecente apenas se realiza unha parada de ida, e unha de volta.

A maiores, destacamos a falta de accesibilidade a esta liña ferroviaria dende os municipios lusos transfronteirizos, xa que non existe ningún tipo de sistemas de intermodalidade que funcionen como conexión a esta rede de transporte a discorrer polo territorio galego.

4.B. 2 ZONA 2:

-Carencias na rede de transporte público, ben sexa baseada en autobús ou baseada na estrutura ferroviaria existente, que realice conexións transfronteirizas nesta Zona 2:

No que se refire ao transporte público, diferenciamos o transporte público baseado no autobús, e o transporte ferroviario.

Actualmente non existe ningunha rede de transporte público baseado no autobús neste ámbito de estudo que realice unha comunicación transfronteiriza nestas localidades, pois a pesar de que discorren autobuses de longa distancia por este municipio, non efectúan paradas nos municipios de estudo.

No relativo a unha comunicación transfronteiriza ferroviaria, como ben se expuxo na Fase I, existen estacións ou apeadeiros nos concellos de O Porriño, Tui e Valença, nos cales se ofrece o servizo Vigo-Valença. Este servizo realiza un viaxe de mañá (ida e volta) e outro de tarde (ida e volta).

No que se refire a nivel interno, na parte portuguesa tamén ofrece o servizo da liá que une Valença con Porto, cunha gran frecuencia de viaxes, con seis traxectos pola mañá e 5 traxectos pola tarde.

-Inexistencia da integración da rede ferroviaria existente:

A pesar de estar presente una liña ferroviaria en parte dos municipios da área, tal e como xa se comentou, tanto do lado galego como do lado portugués, esta liña non realiza un servizo de proximidade funcional e eficaz, que vencelle estas dúas áreas

transfronteirizas, senón que apenas se atopan conexións neste ámbito de estudo, as cales presentan carencias en materia de frecuencia e duración para permitir unha mobilidade funcional. Además, destaca unha falta de facilidades para realizar un cambio modal, o cal permitise incrementar esta rede existente, así como una integración tarifaria entre os diferentes servizos localizados no ámbito de estudo.

4.B. 3 ZONA 3:

-Insuficiente servizo ferroviario na área de estudo, e falta de accesibilidade a este:

No relativo á oferta ferroviaria nesta Zona 3 des estudo, existen estacións de ferrocarril ou apeadeiros nos núcleos urbanos de Vila Nova e Caminha que dan servizo á liña que une Valença co Porto. A oferta de traxectos é relativamente ampla, con seis traxectos pola mañá e cinco traxectos pola tarde. Sen embargo, destacamos a falta de accesibilidade a esta liña ferroviaria dende os municipios galegos transfronteirizos, xa que non existe ningún tipo de sistemas de intermodalidade que funcionen como conexión a esta rede de transporte existente no territorio portugués.

-Déficit de transporte público, a nivel interno, na área de Oia:

No que se refire ao déficit de transporte público na Zona 3 - e centrándonos no que acontece en cada parte da fronteira a un nivel interno, pois xa se tratou anteriormente o relativo ao transporte transfronteirizo- no lado galego detectamos un déficit na oferta de transporte público dalgunhas areas como o Concello de Oia, por onde unicamente transcorre unha liña de autobús que é a que une A Guarda, con Vigo, pasando por Baiona e Nigrán.

-Intermitencia do funcionamento do transbordador que comunica A Guarda e Caminha:

A pesar da existente un transporte público transfronteirizo (Ir a TÁBOA 1, en páxina 95) e (Ir a TÁBOA 2, en páxina 95) entre os municipios de A Guarda e Caminha neste ámbito de estudo, o cal está baseado no transbordador, actualmente este sistema de transporte non garante unha conexión eficaz e funcional, xa que, debido á decisión de non continuar a realizar o dragado da canle pola que se move este modo de transporte, non se pode garantir o seu funcionamento coa frecuencia coa que estaba disposto. Esta falta de comunicación produce que as relacións sexan realizadas en vehículo privado, pola Ponte da Amizade, ou ben deixen de producirse.

4.C ÁMBITO LOCAL

Se pasamos a analizar as problemáticas existentes no transporte públicos – déficits e carencias- no Ámbito Local, é dicir, as problemáticas actuais de transporte público nas vilas transfronteirizas, detectamos un gran déficit nesta oferta de transporte público entre os núcleos que conforman as eurocidades. Sen embargo, procederemos a identificar os problemas concretos en cada un destes puntos, detectando as súas particularidades:

Imaxe da Ponte da Amizade,a cal conecta Vila Nova de Cerveira e Tomiño. Fonte: Elaboración propia.

Localidade	Número de viaxes ida	Número de viaxes volta	Tempo	Custe/Prezo (€)
Tui	2/día	2/día	43/44 minutos	4,15
Salvaterra de Miño	2/día	2/día	48/54 minutos	5,40
O Porriño	7/día	6/día	22/28 minutos	3,30-12,00
As Neves	2/día	2/día	54/60 minutos	5,40
Arbo	2/día	2/día	63/70 minutos	6,30
Crecente	1/día	1/día	78 minutos	8,40

TÁBOA 1
Conexións nacionais dentro da área de estudo ata Vigo. Fonte: Elaboración propia.

Localidade	Frecuencia ida	Frecuencia volta	Tempo	Custe/Prezo (€)
Valença	10/dia	14/día	1hora 44 minutos/2horas 56minutos	10,10-23,10
Vila Nova de Cerveira	9/día	12/día	1 hora 51 minutos/2horas 40minutos	9,45-22,70
Caminha	9/día	11/día	1 hora 40 minutos/2horas 22 minutos	8,65-22,60

TÁBOA 2
Conexións nacionais dentro da área de estudo ata Porto. Fonte: Elaboración propia.

LIÑA	PARADAS NA ÁREA DE ESTUDO
AUTNA. Ruta Vigo-Porto	Valença - Vila Nova de Cerveira
FLIXBUS. Vigo-Porto	Sin paradas intermedias

TÁBOA 3
Conexións tranfronteirizas que unen Vigo e Porto. Fonte: Elaboración propia.

4.C. VILAS QUE CONFORMAN A EUROCIDADE 1: SALVATERRA DE MIÑO-MONÇÃO:

-Inexistencia de transporte público que ligue os núcleos de poboación do par Salvaterra de Miño e Monção:

Como ben se anunciaba ao inicio deste apartado, non existe ningún tipo de transporte público que conecte os núcleos destas vilas transfronteirizas, limitando así as conexións, ou ben xerando que estes desprazamentos se realicen en transporte privado. Cabe destacar a existencia dun tren turístico, o cal discorre pola vía, aínda que cun carácter unicamente recreativo, o cal presenta cunha alta demanda. A duración do percorrido entre os dous núcleos é dunha hora.

Como dato de referencia, observamos que nun radio de 10 minutos en bici dende a Estación de tren de tren de Salvaterra habitan 6.042 veciñas e veciños, mentres que nun radio de 30 minutos camiñando habitan 4.892 persoas. Se tomamos os mesmos radios en relación á parada de bus, atopámonos con que viven 6.028 persoas no radio para a bici, e 5.103 no relativo para o peón.

Se comparamos estes datos no caso de Monção, comprobamos que 6.655 veciñas e veciños habitan a 10 minutos en bici da estación de tren, mentres que viven 6.103 persoas a 30 minutos camiñando de dito punto.

4.C. VILAS QUE CONFORMAN A EUROCIDADE 2: TUI-VALENÇA

-Carencias no transporte público que liga os núcleos de poboación do par transfronteirizo, Valença e Tui:

Actualmente, o único modo de transporte público existente entre estes núcleos está baseado nunha liña de ferrocarril insuficiente e pouco funcional, cunha frecuencia de 2 percorridos en cada sentido.

A maiores, ao igual que na Eurocidade Salvaterra de Miño-Monção, existe un tren turístico, o cal discorre pola vía, cun claro carácter turístico ou de ocio, o cal presenta cunha alta demanda. A duración do percorrido entre o núcleo de Tui e o de Valença do Minho é dunha hora.

Como dato de referencia, neste caso observamos que nun radio de 10 minutos en bici dende a Estación de tren de tren de Tui habitan 8.049 veciñas e veciños, mentres que nun radio de 30 minutos camiñando habitan 5.686 persoas. Se tomamos os mesmos radios en relación á Estación de Autobuses, atopámonos con que viven 7.182 persoas no radio para a bici, e 6.622 no relativo para o peón.

Se comparamos estes datos no caso do núcleo luso, comprobamos que 7.267 veciñas e veciños habitan a 10 minutos en bici da estación de tren, mentres que viven 6.090 persoas a 30 minutos camiñando de dito punto. Se tomamos como referencia a Estación de Autobuses, 6.702 veciñas e veciños habitan a 10 minutos en bici e 5.799

persoas a 30 minutos camiñando de dito punto.

No caso deste par transfrotneirizo, os datos son similares ao caso anterior, aínda que lixeiramente superiores, o que indica unha situación favorable para favorecer a intermodalidade entre estes modos de transporte.

4.C. VILAS QUE CONFORMAN A EUROCIDADE 3: TOMIÑO-VILA NOVA DE CERVEIRA

-Inexistencia de transporte público que ligue os núcleos de poboación do par transfronteirizo Vila Nova de Cerveira e Tomiño

Tal e como se anunciaba inicialmente, non existe ningún tipo de transporte público que conecte os núcleos destas vilas transfronteirizas, limitando así as conexións, ou ben xerando que estes desprazamentos se realicen en transporte privado.

Como dato de referencia, observamos que nun radio de 10 minutos en bici dende a Estación de tren de tren de Vila Nova de Cerveira habitan 3.407 veciñas e veciños, mentres que nun radio de 30 minutos camiñando habitan 2.976 persoas. Se tomamos os mesmos radios en –relación á parada de bus, atopámonos con que viven 2.935persoas no radio para a bici, e 2.778 no relativo para o peón, valores claramente inferiores aos relativos aos outros dous pares transfronteirizos de estudo, dificultando a intermodalidade ou o uso destes modos de transporte.

5. PROBLEMÁTICA DA ACCESIBILIDADE COLECTIVA ENTRE O ÁMBITO XERAL DE ESTUDO E AS ÁREAS METROPOLITANAS DE VIGO E PORTO

5.A ÁMBITO XERAL:

-Insuficiencia na oferta ferroviaria con respecto ás conexións coas áreas metropolitanas:

As comunicacións ferroviarias neste Ámbito Xeral, no que se refire ás conexións coas áreas metropolitanas de Vigo e Porto presentan escaseza de horarios, os cales en moitos casos non se adecúan a unha mobilidade funcional e capaz, así como falta de integración tarifaria.

No caso destas conexións ferroviarias tranfronteirizas, distinguimos dous tipos de servizos, o tren Internacional Celta, o cal liga ambas áreas metropolitanas, e a liña Rexional Expreso, que comunica Valença do Minho coa cidade de Vigo. Sen embargo, mentres que no primeiro caso se realiza unha conexión a ambas áreas de atracción, a única parada efectuada na área de estudo está localizada en Valença, punto intermedio no eixo marcado polo río Miño.

No caso das conexións nacionais ata estas cidades, existe conexión con Vigo dende os concellos de Tui, Salvaterra de Miño, O Porriño, As Neves, Arbo e Crecente. Sen embargo, as características destas conexións non posibilitan un transporte competitivo e funcional, posto que as frecuencias e os tempos non se adecúan as necesidades laborais ou educativas que se poden xerar, se non que son utilizadas principalmente cunha vontade turística ou de ocio.

No que se refire ás conexións nacionais ata Porto, a oferta é máis ampla que no lado galego, tal e como se comproba no gráfico adxunto. Apuntar que moitos destes traxectos non son directos, se non que é necesario facer algunha escala ou cambio de tren.

-Deficiencias na conexión coa rede de autobús existente, debido principalmente ás trabas legais e administrativas a nivel comunitario:

No relativo ás conexións baseadas no autobús, detéctanse carencias na conexión internacional entre Vigo e Porto, debido principalmente ás trabas legais e administrativas a nivel comunitario o que provoca a inexistencia dunha rede de transporte público que una ambas cidades con paradas intermedias dunha maneira eficaz e competente. Actualmente constatamos a existencia de tres liñas que unen Vigo con Porto e que son as seguintes:

A primeira liña (AUTNA) conta con paradas intermedias (pero unicamente no lado portugués) e cinco traxectos diarios, mentres que a segunda (FLIXBUS) non conta con paradas intermedias e ten un traxecto diario.

No que se refire ás conexións nacionais mediante autobús, (Ir a TÁBOA 3, en páxina 95) non se observan grandes deficiencias no lado galego respecto á conexión entre os diferentes Concellos do noso ámbito de estudio coa cidade de Vigo e os seus centros atractivos. (aeroporto, hospitais e Universidade). O mesmo ocorre do lado portugués onde tampouco identificamos grandes deficiencias, estando conectados todos os Concellos coa cidade de Porto, cunha ampla frecuencia de traxectos. No caso de Paredes de Coura – Porto existe unicamente unha liña que fai este traxecto.

-Variabilidade nos prezos e características na parte portuguesa desta área para estas comunicacións.

Debemos destacar que debido aos diferentes servizos ofertados para as estas comunicacións, os prezos segundo horario e características son variables A maiores, a non integración das tarifas a nivel transfronteirizo dificulta o uso dos poucos servizos transfronteirizos existentes, e encarece e ralentiza estes desprazamentos

Como comparativa, obsérvase que a conexión da área portuguesa con Porto é, aínda que de maior distancia, máis profusa, cunha maior oferta de horarios, mentres que no lado galego a oferta é máis limitada, cuns horarios que en moitas ocasións non se adecúan ás necesidades da poboación. A maiores, destaca unha maior conexión transfronteiriza ata Vigo dende o territorio portugués, que ata Porto dende o territorio galego, como ben se expuxo anteriormente.

5.B ÁMBITO ZONAL:

5.B. 1 ZONA 1: PASO POR SALVATERA DE MIÑO-MONÇÃO:

-Carencias nas comunicacións ás grandes áreas metropolitanas dende esta Zona 1:

Detéctase unha insuficiencia na oferta do transporte público cara a estas áreas, ben sexa baseado nas comunicacións ferroviarias, as cales presentan horarios que moitas veces non se adecúan a unha mobilidade funcional, ou ben baseado no autobús.

Nesta área de estudo non se localiza ningún transporte transfronteirizo, polo que a oferta a analizar será nacional, para cada un dos territorios.

No territorio galego, no que respecta ao transporte ferroviario nesta Zona 1 na conexión coas área metropolitana de Vigo, apenas existe dous traxectos de ida e dous de volta cara a Vigo dende os concellos de Salvaterra, As Neves e Arbo, e un traxecto dende Crecente. No que se refire as ligazóns con Vigo baseadas no autobús, non se atopan grandes carencias, a maiores do xa destacado anteriormente.

No territorio portugués non existe liña ferroviaria nesta zona de estudo, polo que as conexións con Porto solo ser dan mediante autobús.

No relativo ás conexións cara a Porto, solo se localizan conexións nacionais baseadas no autobús. Neste senso, localízanse carencias na ligazón entre Paredes de Coura e Porto, xa que existe unicamente unha liña que fai este traxecto.

5.B. 2 ZONA 2: PASO POR TUI-VALENÇA:

-Carencias nas comunicacións ás grandes áreas metropolitanas dende a Zona 2:

Mentres que a nivel nacional non se atoan grandes carencias entre a Zona de estudo e as áreas metropolitanas, a nivel transfronteirizo si existen carencias nestas conexións, a pesar de ser a Zona mellor comunicada das tres.

No relativo ao transporte ferroviario, existen comunicacións cara a Porto e Vigo dende o municipio de Valença do Minho, sendo o único punto no que realizar comunicación transfronteiriza nesta área de estudio, pois é a localidade exclusiva na que realiza parada a liña de ferrocarril Vigo-Porto. O mesmo acontece coa liña de autobús transfronteiriza neste ámbito de estudo.

5.B. 3 ZONA 3: PASO POR VILA NOVA DE CERVEIRA-TOMIÑO:

-Carencias de comunicacións transfronteirizas ás grandes áreas metropolitanas dende esta Zona 3:

Detéctase unha insuficiencia na oferta do transporte público cara a estas áreas, ben sexa baseado nas comunicacións ferroviarias, ou ben baseado no autobús.

Nesta área de estudo non se localiza ningún transporte transfronteirizo, polo que a oferta a analizar será nacional, para cada un dos territorios.

No territorio galego, no que se refire as ligazóns con Vigo baseadas no autobús, non se atopan grandes carencias, a maiores do xa destacado anteriormente. Neste territorio No territorio portugués non existe liña ferroviaria nesta zona de estudo, polo que as conexións con Porto solo ser dan mediante autobús.

No relativo ás conexións cara a Porto, localízanse conexións nacionais baseadas no autobús, así como baseadas na rede ferroviaria.

5.C ÁMBITO LOCAL

-Carencias na oferta transfronteirizo ata as grandes áreas metropolitanas:

Como problemática común aos tres pares de vilas transfronteirizas, destaca unha ausencia de comunicacións transfronteirizas dende os núcleos dos tres pares de vilas transfronteirizas. Neste senso, apenas o caso Valença do Miño-Tui conta con una comunicación transfronteiriza baseada nunha conexión ferroviaria entre Valença e Vigo (cunha frecuencia de catro traxectos ao día, en cada sentido). Nos demais casos, esta comunicación transfronteiriza non se produce, polo que se debe realizar unha conexión en transporte privado –ou en modalidade branda, agora mesmo pouco facilitada- para ter acceso ás comunicacións nacionais ata estas áreas.

INTERNO

EXTERNO

NEGATIVO

DEBILIDADES

DEMOGRÁFICO / ECONÓMICO

D.01. Estrutura de núcleos residenciais dispersos, cunha densidade de poboación de 100,43 habitantes/km2, inferior á media da provincia de Pontevedra de 209,73 hab/km2 e incluso ade Portugal, a cal é de 112 hab/km2.

D.02 Envellecemento da poboación

D.03. Crecemento demográfico negativo en gran parte das parroquias ou freguesías na área de intervención, especialmente en áreas interiores.

TRANSPORTE PÚBLICO E INFRAESTRUTURAS

D.01. Forte dependencia do automóbil para a mobilidade entre núcleos ou concellos dentro da área de estudo, por mor da elevada dispersión da poboación.

D.02. Supeditación do automóbil ante modos de transporte sustentables.

D.03. Carencia dunha rede de transporte público competitiva para a conexión dos núcleos de actuación, así como diferenzas municipais na oferta de transporte.

D.04. Falta de sinalización e información viaria no territorio de estudo.

D.05. Falta de integración tarifaria e de horarios entre os diferentes operadores da área, así como dos diferentes modos de transporte.

D.06. Presenza de certos problemas de conservación e mantemento da rede viaria secundaria.

D.07. Funcionamento insatisfactorio do ferry que comunica Caminha e A Guarda, limitando as conexións transfronteirizas entre estes núcleos e dificultando a mobilidade funcional entre ambas fronteiras.

D.08. Uso residencial dunha ampla superficie do territorio de estudio.

D.09. Falta de infraestruturas de carácter intermodal.

MOBILIDADE BLANDA

D.01. Rede ciclista e peonil insuficiente, relacionada con desprazamentos de carácter de lecer.

D.02. Falta de sinalética en relación á mobilidade/accesibilidade nos percorridos peonís.

D.03. Rede ciclista e peonil insuficiente, incompleta ou inexistente para a conexión entre os núcleos dos pares transfronteirizos.

D.04. Complexa topografía nalgunhas áreas do territorio de estudo, especialmente na área interior de Galicia e na zona portuguesa.

D.05. A propia existencia do río como dificultade para o fluxo de mobilidade.

D.06. Pasos transfronteirizos pouco amables para o peón, nos que se percibe unha falta de humanización.

AMEAZAS

DEMOGRÁFICO / ECONÓMICO

A.01. Dependencia de certas áreas sanitarias, industriais ou comerciais, así como de grandes equipamentos, do exterior (Vigo, Porto).
A.03. Presenza dun amplo número de incendios forestais próximos ou na área de estudo, que danan o territorio e as infraestruturas existentes

TRANSPORTE PÚBLICO E INFRAESTRUTURAS

A.01. Dependencia do transporte público de concesións administrativas alleas, e xestionadas por administracións de diferentes países.

A.02. Visión negativa do transporte público.

A.03. Falta dunha rede de transporte ferroviario de cercanías, competitivo en prezos e duración de traxectos, apoiada sobre a rede ferroviaria existente, con apeadeiros nos diferentes núcleos de poboación.

A.04. Problemas administrativos (normativa comunitaria) para a xestión conxunta de redes de transporte.

A.05. Presenza de de tráfico pesado nalgúns puntos do ámbito de estudo vencellado ás áreas industriais como os polígonos de A Granxa e Citroën, así como a futura PLISAN.

A.06. Presenza de incendios forestais na área de estudo e arredores, que moitas veces danan as infraestructuras viarias.

MOBILIDADE BLANDA

A.01. Posibilidade da perda da fauna e flora que enriquece este espazo polas continuas invasións de especies foráneas.

A.02. Zonas de excesiva iluminación entorno ao río que perxudican a fauna.

A.03. As excesivas actuacións ao borde do río poden alterar o ciclo natural do río.

INTERNO

POSITIVO

FORTALEZAS

DEMOGRÁFICO / ECONÓMICO

F.01. Existencia dunha rede de feiras en distintos puntos do territorio, provocando desprazamentos da poboación a estes núcleos, co consecuente coñecemento e relación entre os distintos concellos.

F.02. Necesidades comúns en relación a servizos sociais, o que facilita a execución de proxectos de cooperación nesta materia.

F.03. Boa sintonía entre os concellos integrantes dos pares de vilas transfronteirizas da área de estudo.

TRANSPORTE PÚBLICO E INFRAESTRUTURAS

F.01. Presenza de estacións de FFCC e apeadeiros en XX concellos da área de traballo, así como existencia de liñas de transporte ferroviario discorrendo a ambos lados do Miño, paralelas a este.

F.02. Axeitada oferta de estacionamento nas áreas de estudo.

F.03. Axeitada oferta da rede viaria principal, a cal artella o territorio no sentido paralelo ao Río Miño, coas estradas PO-552, PO-510 e PO-400 no lado galego, e as estrada N13 e N101 do lado portugués, con características axeitadas.

F.04Existencia dun ferry para comunicar Camina e A Guarda.

F.05. Proposta do Anel Verde, articulando o territorio, así como impulso das infraestruturas verdes

F.06. Implementación dunha serie de medidas de estacionamento en gran parte dos concellos da área de estudo.

F.07. Existencia de servizos públicos compartidos entre os pares de vilas transfronteirizas (Piscinas de Vila Nova de Cerveira e Valença, Conservartorio de Tui, Escola de Música de Tomiño)

F.08. Existencia de polígonos industriais dentro do ámbito de estudo.

MOBILIDADE BLANDA

F.01. Existencia dunha rede de sendas paisaxísticas e peonís con posibilidades para soportar unha rede peonil entre núcleos.

F.02. Existencia de proxectos a realizarse no territorio de estudo en pro da consecución de percorridos ciclables e peonís (Ampliación da Ponte Internacional Salvaterra-Monção, creación da ponte peonil entre Tomiño e Vilanova de Cerveira, proxecto de Anel Verde encadrado no programa Visit Río Miño)

F.03. Importantes áreas verdes naturais presentes no territorio de estudo.

F.04. Inexistencia de grandes problemas de seguridade viaria no ámbito de estudo

F.05. Importancia paisaxística Entorno Fluvial do río Miño, elemento principal no conxunto.

F.06. Grande riqueza de patrimonio etnográfico e natural, cun amplo número de espazos declarados protexidos polas autoridades competentes en dita materia

EXTERNO

OPORTUNIDADES

DEMOGRÁFICO / ECONÓMICO

O.01. Presenza de diferentes núcleos urbanos de certa importancia a nivel comarcal ou rexional

O.02. Proximidade a Vigo e Porto, como grandes áreas urbanas. Vinculación a nivel laboral e de servizos ou equipamentos; presenza de aeroportos en ambas as dúas cidades.

O.03. Inexistencia dunha masificación turística do territorio.

O.04. Área con maior intensidade de tráfico da fronteira entre Portugal e España.

O.05. Expectativas dunha maior contención na área, en relación ao emprego, co futuro desenvolvemento da PLISAN dentro da área de estudo.

O.06. Proximidade as áreas aeroportuarias de Porto e Vigo, ambos con certa relevancia internacional.

O.07. Boa sintonía entre os gobernos supramunicipais, así como forte vínculo en materia de cooperación transfronteiriza, que daba os seus primeiros pasos no ano 1991.

O.08. Existencia da vontade de planificación da mobilidade transfronteiriza por porte de actores públicos e privados implicados expresada nos obxectivos da axenda 2030

O.09. Existencia de proxectos europeos de cooperación transfronteiriza como o SmartMinho.

TRANSPORTE PÚBLICO E INFRAESTRUTURAS

O.01.Crecente concienciación colectiva dos problemas ambientais do uso do coche.

O.02. Actitude proactiva dos municipios, buscando solucións para reorganizar o transporte da rexión e fortalecer os vínculos transfronteirizos.

MOBILIDADE BLANDA

O.01. Potenciación desta zona para a realización de actividades deportivas .

O.02. Paso do Camiño de Santiago por diversos puntos do territorio.

IDENTIFICACIÓN DE RETOS

1. Identificación de déficit de accesibilidade transfronteiriza nas distintas zonas + Problemas dos fluxos de mobilidade entre os concellos sinalados

Tras a análise da problemática en relación á accesibilidade transfronteiriza e aos fluxos de mobilidade, procederemos á explicar os retos á afrontar nos diferentes ámbitos de estudo a estrutura xa explicada inicialmente:

1.A. AMBITO XERAL

-Mellorar o acceso ao transporte urbano transfronteirizo

Tras as carencias en materia de accesibilidade transfronteiriza identificadas no territorio, xa mencionadas no apartado anterior, o reto a afrontar no que se refire ao Ámbito Xeral será mellorar o acceso a transporte urbano transfronteirizo da poboación que habita esta área de estudo.

1.B. AMBITO ZONAL

Tras a identificación dos retos en relación ás problemáticas vencelladas á accesibilidade transfronteiriza e fluxos de mobilidade para o Ámbito Xeral, identificamos os retos particulares no Ámbito Zonal, diferenciando as tres áreas anteriormente delimitadas.

1.B.ZONA 1:

Na seguinte área de estudo, no que respecta aos retos identificados en relación ao déficit de accesibilidade transfronteiriza, identificamos:

- Mellorar a comunicación transfronteiriza entre As Neves e Monção:

En relación ás carencias nunha conexión peonil entre estes núcleos, un dos retos a afrontar será a mellora desta comunicación transfronteiriza entre estes dous núcleos.

1.B.ZONA 2.

No que respecta aos retos de accesibilidade transfronteiriza neste Ámbito Zonal, relativo á Zona 2, identificamos como reto:

- Potenciar os sistemas de intercambio modal, para favorecer o uso da rede ferroviaria existente:

Debido a problemática existente entre os sistemas de intercambio, defínese como reto a abordar neste Ámbito de estudo potenciar os sistemas de cambio modal, da xeito que se veza favorecida a accesibilidade transfronteiriza, apoiándose na rede ferroviaria existente nesta zona do territorio.

Imaxe da rede ferroviaria no seu paso por Vila Nova de Cerveira.Fonte: Elaboración propia.

1.B.ZONA 3.

-Tentar dar solcuión ás problemáticas existentes entre os núcleos transfronteirizos de A Guarda e Caminha:

Debido a complexidade neste punto transfronteirizo do territorio, o reto a afrontar será tentar dar algunha posible solción ou mellora para as problemáticas existentes entre estes dous núcleos do ámbito de estudo, os cales presentan particularidades concretas e diferentes dos demais puntos transfronteirizos.

1.C. AMBITO LOCAL

Se nos centramos en retos no Ámbito Local, é dicir, a nivel dos pares de vilas que conforman as eurocidades, poderíamos falar dun reto común a todas.

- Fomentar sistemas de transporte suaves e transporte público que conecte os núcleos das vilas as cales conforman as Eurocidades

Ante a problemática da ausencia dunha rede de transporte público que conecte os núcleos pertencentes aos pares transfronteirizos entre si, un dos retos a afrontar será fomentar un sistema de transporte público que permita comunicar os dous núcleos transfronteirizos nos tres casos transfronteirizos de estudo.

2. Identificación dos problemas actuais e tendencias de calidade que afecten á rede peonil

Seguindo a estrutura xa mencionada, no que se refire aos retos que se propoñen tras identificar as problemáticas actuais que afectan á rede peonil, nos seguintes niveis ou ámbito de estudo, identifícanse os seguintes restos nos diferentes ámbitos de estudo: o Ámbito Xeral, o Ámbito Zonal e o Ámbito Local:

2.A ÁMBITO XERAL

-Fomentar o acceso á rede peonil

A pesar das longas distancias entre algúns dos núcleos no territorio de estudo, un dos retos a abordar será fomentar o acceso a posible rede peonil que poida existir no territorio, favorecendo o acceso a esta rede.

2. B AMBITO ZONAL:

Tras realizar a respectiva identificación de problemas actuais que afectan a rede peonil, identificamos os seguintes retos no Ámbito Zonal:

- Conectar os tramos destinados á mobilidade branda existentes, á fin de conseguir percorridos continuos na área de estudo.

Con respecto a problemática existente en cada unha das áreas, o reto a abordar será conectar o trazado actualmente descontinuo das sendas peonís -e ciclables- que existen nas zonas de estudo.

2.B.ZONA 1:

- Mellorar a humanización no paso transfronteirizo de Arbo e Melgaço:

Á fin de promover unha mobilidade peonil agradable, funcional e segura entre os núcleos de Arbo e Melgaço, un dos retos a afrontar será mellorar a humanización no paso transfronteirizo existente, o cal fomentará os desprazamentos peonís.

- Favorecer a comunicación entre os núcleos de poboación de As Neves e Monção:

Actualmente estes dous núcleos carecen dunha conexión peonil, polo que favorecer esta comunicación sería un dos retos a afrontar.

2.C. ÁMBITO LOCAL- CIDADES FRONTEIRIZAS

En consecuencia ás carencias actuais que afectan á rede peonil en cada un dos pares de vilas que conforman as Eurocidades identificadas no apartado correspondente, identificamos como retos a afrontar:

- Conectar os pasos transfronteirizos e a rede peonil dos núcleos, ligando á súa vez os principais núcleos de poboación:

A descontinuidade existente actualmente entre as sendas peonís e ciclables fan que un dos retos a afrontar sexa conectar os tramos existentes de rede peonil entre si e cos pasos transfronteirizos, permitindo a mellora da conexión por mobilidade branda interna ligando os núcleos dos pares de cidades transfronteirizas.

- Mellorar a humanización os pasos transfronteirizos, á fin de promover unha mobilidade peonil agradable, funcional e segura:

Facilitar esta mobilidade peonil e ciclable é un dos retos a afrontar, tendo analizado e identificado con anterioridade o déficit que hai sobre isto nestas zonas.

3. Identificación dos problemas actuais e tendencias de calidade que afecten á Intermodalidade :

3.A ÁMBITO XERAL:

-Xerarquizar as conexións, fomentando a intermodalidade:

Con respecto as conexión intermodais, como xa sé explicou no apartado de identificación de problemas, este sistema é practicamente inexistente, o cal leva a que un dos retos a abordar sexa xerarquizar as conexións así como fomentar a intermodalidade no Ámbito Xeral de estudo.

3.B ÁMBITO ZONAL:

-Favorecer as conexións transfronteirizas mediante transporte público en cada unha das tres zonas delimitadas:

Favorecer as conexións de maneira que se permita vincular internamente as zonas transfronteirizas identificadas será un reto a tratar, permitindo unha mellora das conexións transfronteirizas.

- Fomentar a existencia dunha rede peonil que vencelle as zonas delimitadas, favorecendo as conexións trasnfronteirizas:

A problemática existente debido a ausencia desta rede fai que moitos usuarios non poidan facer uso en adecuadas condicións da mobilidade branda, polo cal se toma coma reto fomentar a consecución dunha rede peonil continua nesta escala zonal.

3.B.ZONA 1:

- Fomentar a a acesibilidade e intermodalidade entre os municipios lusos e a rede ferroviaria existente no territorio galego:

Co fin de promover a conexión transfronteiriza, uns dos retos a afrontar será mellorar a accesibilidade dende as localidades portuguesas á rede ferroviaria existente, favorecendo un uso común e transfronteirizo desta infraestrutura.

3.B.ZONA 2:

- Favorecer a conexión dos puntos transfronteirizos polos que discorre unha liña ferroviaria de ambos lados.

Tomando como apoio a existencia dunha rede ferroviaria a descorrer por este ámbito do territorio, será reto nesta Zona 2 favorecer a conexión dos puntos transfronteirizos nos que se localizan estacións de ferrocarril ou apeadoiros.

3.B.ZONA 3:

- Fomentar a accesibilidade e intermodalidade entre os municipios galegos e a rede ferroviaria existente no territorio luso:

Co fin de promover a conexión transfronteiriza, uns dos retos a afrontar será mellorar a accesibilidade dende as localidades galegas á rede ferroviaria existente, favorecendo un uso común e transfronteirizo desta infraestrutura.

3.C. ÁMBITO LOCAL- CIDADES FRONTEIRIZAS

-Mellorar as opcións dun cambio modal cara a modos de transporte brandos nos puntos de interesa de ambos lados dos pares de vilas transfronteirizas:

Con respecto os dous núcleos das vilas transfronteirizas, o reto a afrontar será mellorar as conexións brandas entre eles. Como xa se comentou na identificación dos problemas, os núcleos das vilas presentan carencias en materia de mobilidade branda, co cal o reto a afrontar será mellorar a intermodalidade cara a modos de transporte máis sustentables, e vencellando os puntos de interese en materia de mobilidade, como estacións de tren ou de autobuses.

-Integrar as carencias actuais cos proxectos que se están a levar a cabo a nivel local

Con respecto aos proxectos levados a cabo actualmente, un dos retos a afrontar será integrar as carencias que existen actualmente con eses proxectos que se están a levar a cabo.

4. Detección de áreas deficitarias e demandantes de transporte público

4.A ÁMBITO XERAL:

-Tentar garantir o acceso ao transporte público a gran parte do territorio:

Co agravio que pode ter partir dun territorio no que a maioría da poboación vive no rural o feito de tentar garantir un acceso ao transporte público a unha grande parte do territorio, permitiría xerar uns grandes beneficios no a que a mobilidade transfronteiriza respecta.

-Fomentar un sistema de transporte xerarquizado e integrado que posibilite a conexión transfronteiriza no territorio de estudo

Fomentar a xerarquización das liñas de transporte público existente así como fomentar a integración desas será un reto a abordar neste Ámbito Xeral, permitindo así unha mellora destas comunicacións na totalidade do Vale do Miño Transfronteirizo.

4.B ÁMBITO ZONAL:

No relativo aos retos a abordar ni Ámbito Zonal, existen retos xerais, comúns ás tres zonas delimitadas:

- Fomentar unha xerarquización e integración na oferta de transporte público existente, favorecendo unha conexión a nivel zonal.

Debido aos problemas identificados con respecto a insuficiencia do transporte público, un reto a afrontar será fomentar a xerarquización das liñas no territorio de estudo, de xeito que se favorezan as conexións trasnfronteirizas no Ámbito Zonal.

-Favorecer os sistemas de intermodalidade, de xeito que se facilite o uso efectivo e funcional da rede ferroviaria existente.

Á hora de solventar ás carencias existentes en materia de transporte público baseado principalmente na rede ferroviaria existente, un reto a abordar será favorecer o cambio modal neste Ámbito Zonal. Deste xeito, foméntase o uso das conexións ferroviarias existentes nas tres áreas delimitadas, consecuencia dunha maior facilidade para chegar ata estas.

4.C. ÁMBITO LOCAL- CIDADES FRONTEIRIZAS

Tras a detección de áreas deficitarias de transporte público existentes no Ámbito Local, os retos a abordar neste ámbito son os seguintes:

- *Potenciar liñas de transporte pendulares que conecten os núcleos das vilas transfronteirizas.*

Potenciar os recorridos pendulares das liñas de transporte será un dos retos a afrontar para asegurar unha maior comunicación tranfronteiriza en cada vila transfronteiriza, ben sexan baseadas no autobús, ou ben na rede ferroviaria, no caso potencial do par transfronteirizo Tui-Valença.

5. Problemática da accesibilidade colectiva entre o ámbito xeral de estudo e as áreas metropolitanas de Vigo e Porto

5.A ÁMBITO XERAL:

- *Potenciar as conexións coas áreas metropolitanas, favorecendo a integración das redes de transporte existentes.*

Debido á insuficiencia que hai de redes de transporte que garantan estas comunicacións transfronteirizas coas grandes áreas metropolitanas no Ámbito Xeral, o reto a afrontar nesta área será potenciar as conexións coas dúas áreas metropolitanas máis próximas, como son a área de Vigo e a de Porto, de modo que se potecien as conexións transfronteirizas.

- *Fomentar unha integración tarifaria relativa ás conexións coas áreas metropolitanas e o Ámbito Xeral.*

Tras a análise das problemáticas localizadas neste Ámbito Xeral, un dos retos a abordar será favorecer a integración tarifaria nos diferentes sistemas de transporte existentes no territorio, permitindo unha mellora na mobilidade transfronteiriza de cara as áreas de Vigo e Porto.

5.B ÁMBITO ZONAL:

Tras realizar a identificación de problemas por zonas, identificamos que algunhas das zonas tiñan retos en común como é o caso da Área 2 e a 3:

- *Favorecer a conexión destas áreas de estudo coas áreas metropolitanas de Vigo e Porto.*

Debido ás carencias existentes en materia de transporte transfronteirizo, un dos retos a cumprimentar será favorecer a conexión das tres Zonas delimitadas coas áreas metropolitanas de Porto e Vigo, favorecendo á súa vez a integración das liñas de comunicaríano existentes no territorio.

5.C. ÁMBITO LOCAL-CIDADES FRONTEIRIZAS

-Favorecer a conexión entre os núcleos das vilas transfronteirizas coas áreas metropolitanas de Vigo e Porto

Tentando mellorar a conexión tranfronteiriza, un dos retos a afrontar sería o feito de favorecer a conexión das vilas transfronteirizas coas áreas metropolitanas.Tendo en conta as problemáticas existentes, un dos retos sería a mellora desta circunstancia mediante a creación de liñas de transporte público que conecten as vilas transfronteirizas coas áreas de Vigo e Porto.

1. Identificación do déficit de accesibildiade transfronteiriza nas distintas zonas e problemática dos fluxos de mobilidade

ÁMBITO		PROBLEMAS		RETOS
XERAL		**P1.X.1**	Falta bus transfronteirizo	**R1.X1 -** Mellorar o acceso ao transporte urbano transfronteirizo
		P1.X.2	Carencia tren transfronteirizo	
ZONAL	**ZONA 1**	**P1.Z1.1**	Falta de accesibilidade entre as poboacións do lado portugués e a liña ferroviaria existente no territorio galego	**R1.Z1.1 -** Mellorar a comunicación transfronteiriza entre As Neves e Monção
		P1.Z1.2	Carencias en materia de comunicación transfronteiriza entre As Neves e Monção	
	ZONA 2	**P1.Z2.1**	Inexistencia de sistemas de intercambio efectivos e integrados que permitan fomentar o uso na liña ferroviaria existente	**R1.Z2.1 -** Potenciar os sistemas de intercambio modal, para favorecer o uso da ferroviaria existente
		P1.Z2.2	Falta de permeabilidade e integración das liñas de transporte público existentes, así como unha xestión conxunta das infraestruturas de autobús e ferroviarias	
	ZONA 3	**P1.Z3.1**	Falta de accesibilidade á liña de ferrocarril que discorre paralela ao río Miño do lado portugués, á cal non existe a correcta accesibilidade a esta dende o lado galego	**R1.Z3.1 -** Tentar dar solución ás problemáticas existentes entre os núcleos transfronteirizos de A Guarda e Caminha
		P1.Z3.2	Problemática das poboación de A Guarda e Caminha as cales dependen do transbordador para establecer unha conexión directa, o cal non ten unha frecuencia constante	
PARES DE VILAS QUE CONFORMAN A:	**EUROCIDADE 1**	**P1.E1.1**	Inexistencia de sistemas de transporte que conecten os núcleos do par transfronteirizo Eurocidade Salvaterra-Monção	**R1.E.1 -** Fomentar sistemas de transporte suave e transporte público que conecte os núcleos das vilas que conforman as Eurocidades
	EUROCIDADE 2	**P1.E2.1**	Carencias nas comunicacións existentes entre os núcleos das vilas transfronteirizas	
	EUROCIDADE 3	**P1.E3.1**	Inexistencia de sistemas de transporte que conecten os núcleos de Tomiño e Vila Nova de Cerveira	
		P1.E3.2	Descontinuidade da rede peonil no caso Vila Nova de Cerveira-Goián	

2. Problemas actuais e tendencias de calidade que afecten á rede peonil

ÁMBITO		PROBLEMAS		RETOS	
XERAL		**P2.X.1**	Carencia a nivel supramunicipal dunha rede peonil que vencelle os diferentes percorridos que se poderían dar no territorio de estudo, especialmente na parte galega	**R2.X.1 -** Fomentar o acceso á rede peonil	
		P2.X.2	Longas distancias entre moitos dos os núcleos de poboación		
ZONAL	**ZONA 1**	**P2.Z1.1**	Descontinuidade na rede peonil e ciclable existente no territorio de estudo, o cal non permite unha conexión continua e segura entre os municipios comprendidos nesta Zona 1	**R2.Z.1 -** Conectar os tramos destinados á mobilidade branda existentes, á fin de conseguir percorridos continuos na área de estudo	**R2.Z1.1 -** Mellorar a humanización no paso transfronteirizo de Arbo e Melgaço
		P2.Z1.2	Falta de humanización no paso transfronteirizo existente entre os municipios de Arbo e Melgaço		**R2.Z1.2 -**Favorecer a comunicación entre os núcleos de poboación de As Neves e Monção
		P2.Z1.2	Carencia dunha conexión peonil entre os núcleos de As Neves e Monçao		
	ZONA 2	**P2.Z2.1**	Descontinuidade na rede peonil e ciclable existente nesta zona 2		
	ZONA 3	**P2.Z3.1**	Descontinuidade na rede peonil e ciclable existente no territorio de estudo nesa Zona 3		
PARES DE VILAS QUE CONFORMAN A:	**EUROCIDADE 1**	**P2.E1.1**	Falta de humanización no paso transfronteirizo, o cal non cumpre as características axeitadas para unha agradable mobilidade peonil	**R2.E.1 -** Conectar os pasos transfronteirizos e a rede peonil dos núcleos, ligando á súa vez os principais núcleos de poboación **R2.E.2 -** Mellorar a humanización os pasos transfronteirizos, á fin de promover unha mobilidade peonil agradable, funcional e segura	
		P2.E1.2	Dificultades na conexión entre a Ponte Internacional e a Ecopista e o núcleo urbano, no seu encontro co núcleo de Monção		
	EUROCIDADE 2	**P2.E2.1**	Reducido ancho da rede peonil na Ponte Internacional		
		P2.E2.2	Problemática de conexión entre o núcleo urbano de Tui e a Ponte Internacional		
	EUROCIDADE 3	**P2.E3.1**	Descontinuidade da rede peonil entre a Ponte da Amizade e o núcleo de Tomiño		
		P1.E3.2	Problemática Vila Nova de Cerveira-Goián		

3. Problemas actuais e tendencias de calidade que afecten á intermodalidade

ÁMBITO		PROBLEMAS		RETOS	
XERAL		**P3.X.1**	Inexistencia dunha infraestrutura e xerarquización que funcione a nivel xeral, así como falta de opcións para o cambio modal a nivel transfronteirizo	**R3.X.1 -** Xerarquizar as conexións, fomentando a intermodalidade	
ZONAL	**ZONA 1**	**P3.Z1.1**	Carencia dunha integración transfronteiriza do transporte, que vencelle as diferentes opcións ou liñas existentes nesta área do territorio de estudio	**R3.Z.1 -** Favorecer as conexións transfronteirizas mediante transporte público en cada unha das tres zonas delimitadas **R3.Z.2 -** Fomentar a existencia dunha rede peonil que vencelle as zonas delimitadas, favorecendo as conexións transfronteirizas	**R3.Z1.1 -** Fomentar a accesibilidade entre os municipios lusos e a rede ferroviaria existente no territorio galego
	ZONA 2	**P3.Z2.1**	Falta dunha conexión de proximidade ferroviaria entre os territorios galegos e portugueses, por algúns dos cales discorre unha liña ferroviaria		**R3.Z2.1 -** Favorecer a conexión dos puntos transfronteirizos polos que discorre unha liña ferroviaria de ambos lados
	ZONA 3	**P3.Z3.1**	Carencia dunha integración transfronteiriza do transporte, que vencelle as diferentes opcións ou liñas existentes nesta área do territorio de estudio		**R3.Z3.1 -** Fomentar a accesibilidade entre os municipios galegos e a rede ferroviaria existente no territorio luso
PARES DE VILAS QUE CONFORMAN A:	**EUROCIDADE 1**	**P3.E1.1**	Falta de infraestrutura que fomente o uso da bici a cal comunique os puntos salientables en materia de transporte en núcelos das vilas transfronteirizas	**R3.E.1 -** Mellorar as opcións dun cambio modal cara a modos de transporte brandos nos puntos de interese dos núcleos transfronteirizos **R3.E.2 -** Integrar as carencias actuais cos proxectos que se están a levar a cabo a nivel local	
	EUROCIDADE 2	**P3.E2.1**	Falta de carril bici que comunique os puntos salientables en materia de transporte en ambos núcleos do caso transfronteirizo Tui-Valença do Minho		
	EUROCIDADE 3	**P3.E3.1**	Falta de infraestrutura que fomente o uso da bici a cal ccomunique a estación de ferrocarril de Vila Nova de Cerveira e as paradas de autobús existentes en Vila Nova e Tomiño, permitindo o cambio modal, e ligando estes puntos aos núcleos e á Ponte da Amizade		

4. Áreas deficitarias e demandantes de transporte público

ÁMBITO		PROBLEMAS		RETOS
XERAL		**P4.X.1**	Dispersión da poboación, o cal dificulta o acceso ao transporte público dunha alta parte da poboación rural	**R4.X.1 -** Tentar garantir o acceso ao transporte público a gran parte do territorio
		P4.X.2	Gran déficit na oferta de transporte público transfronteirizo, así como déficits na accesibilidade universal do transporte existente.	**R4.X.2 -** Fomentar un sistema de transporte xerarquizado, integrado e accesible que posibilite a conexión transfronteiriza no territorio de estudo
ZONAL	**ZONA 1**	**P4.Z1.1**	Carencias en materia de transporte público baseado no autobús que a nivel de Zona transfronteiriza	**R4.Z.1 -** Fomentar unha xerarquización e integración na oferta de transporte público existente, favorecendo unha conexión a nivel zonal **R4.Z.2 -** Favorecer os sistemas de intermodalidade, de xeito que se facilite o uso efectivo e funcional da rede ferroviaria existente
		P4.Z1.2	Insuficiente servizo ferroviario na área de estudo, e falta de accesibilidade a este	
	ZONA 2	**P4.Z2.1**	Carencias na rede de transporte público, ben sexa baseada en autobús ou baseada na estrutura ferroviaria existente, que realice conexións transfronteirizas nesta Zona 2	
		P4.Z2.2	Inexistencia da integración da rede ferroviaria existente	
	ZONA 3	**P4.Z3.1**	Insuficiente servizo ferroviario na área de estudo, e falta de accesibilidade a este	
		P4.Z3.2	Déficit de transporte público, a nivel interno, na área de Oia	
		P4.Z3.3	Intermitencia do funcionamento do transbordador que comunica A Guarda e Caminha	
PARES DE VILAS QUE CONFORMAN A:	**EUROCIDADE 1**	**P4.E1.1**	Inexistencia de transporte público que ligue os núcleos transfronteirizos de Salvaterra de Miño e Monção	**R4.E.1 -** Potenciar liñas de transporte pendulares que conecten os núcleos das vilas transfronteirizas
	EUROCIDADE 2	**P4.E2.1**	Carencias no transporte público que liga os núcleos de poboación transfronteirizos de Valença e Tui	
	EUROCIDADE 3	**P4.E3.1**	Inexistencia de transporte público que ligue os núcleos de poboación transfronteirizos, Vila Nova de Cerveira e Tomiño	

5. Accesibilidade colectiva entre o ámbito xeral de estudo e as áreas metropolitanas de Vigo e Porto

ÁMBITO		PROBLEMAS		RETOS
XERAL		**P5.X.1**	Insuficiencia na oferta ferroviaria con respecto ás conexións coas áreas metropolitanas	**R5.X.1 -** Potenciar as conexións coas áreas metropolitanas, favorecendo a integración das redes de transporte existentes
		P5.X.2	Deficiencias na conexión coa rede de autobús existente, debido principalmente ás trabas legais e administrativas a nivel comunitario	
		P5.X.3	Variabilidade nos prezos e características na parte portuguesa desta área para estas comunicacións	**R5.X.2 -** Fomentar unha integración tarifaria relativa ás conexións coas áreas metropolitanas e o Ámbito Xeral
ZONAL	**ZONA 1**	**P5.Z1.1**	Carencias nas comunicacións ás grandes áreas metropolitanas dende esta Zona 1	**R5.Z.1 -** Favorecer a conexión destas áreas de estudo coas áreas metropolitanas de Vigo e Porto
	ZONA 2	**P5.Z2.1**	Carencias nas comunicacións ás grandes áreas metropolitanas dende esta Zona 2	
	ZONA 3	**P5.Z3.1**	Carencias de comunicacións transfronteirizas ás grandes áreas metropolitanas dende esta Zona 3	
PARES DE VILAS QUE CONFORMAN A:	**EUROCIDADE 1**	**P1.E1.1**	Carencias na oferta transfronteirizo ata as grandes áreas metropolitanas	**R5.E.1 -** Favorecer a conexión dos pares das vilas transfronteirizas coas áreas metropolitanas de Vigo e Porto
	EUROCIDADE 2	**P1.E2.1**		
	EUROCIDADE 3	**P1.E3.1**		

pmst

Plan de mobilidade sustentable
do río Miño transfronteirizo

Plano de mobilidade sustentável
do rio Minho transfronteiriço

Acadar unha mobilidade sustentable, fomentando o uso de modos non motorizados no territorio transfronteirizo de estudo constitúe o obxectivo principal deste Plan de Mobilidade Sustentable. De acordo con isto, as liñas estratéxicas propostas procurarán dar unha resposta para fomentar os desprazamentos a pé e en bicicleta, así como en transporte público para as distancias máis longas. Deste xeito, nas Liñas Estratéxicas serán incluídas unha serie de medidas en base a uns obxectivos fundamentados na mobilidade sustentable. Non obstante, o documento non será determinante en canto ao seu alcance, polo que as actuacións sinaladas enténdense como recomendables pero en ningún caso obrigatorias, podendo ser obxecto de estudios máis detallados que as modifiquen ou complementen.

Pénsase nun modelo de territorio sustentable, vencellado coa natureza que se encontra neste ámbito, en torno ao Río Miño. No plano da mobilidade sustentable, isto trasládase a un desenvolvemento territorial onde os espazos para camiñar e andar en bicicleta teñan a importancia necesaria; un territorio onde se fomenten as conexións transfronteirizas en torno ao Río Miño, e garantindo comunicacións accesibles e seguras.

Tras isto, e en base ao obxectivo principal, serán presentadas as Liñas de Actuación relativas a este plan de mobilidade sustentable. A súa vez, relativas a cada unha destas liñas preséntanse os obxectivos os cales se pretenden acadar neste territorio de estudo, A maiores, serán mencionadas as medidas que se establecen en cada unha destas liñas, tendo como fin acadar os xa citados obxectivos.

Imaxe da rede ciclista existente no ámbito de estudo. Fonte: Elaboración propia.

L.1. FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS EN MODOS NON MOTORIZADOS

Como xa se mencionou anteriores veces no presente documento, o obxectivo principal deste Plan de Mobilidade é o de favorecer e potenciar os modos de mobilidade non motorizados para os desprazamentos transfronteirizos. Neste senso, prestarase especial atención á rede peonil e ciclista, xa que, como xa se explicou ao comezo da análise, debe constituír o punto de partida de calquera estudo de Mobilidade Sustentable, polo que tamén constituirá un dos principais obxectivos a acadar. Resulta necesario conseguir unha rede peonil e ciclista funcional e segura que permita estes desprazamentos transfronteirizos. A situación de inseguridade viaria na que se atopan os peóns e os ciclistas nos seus desprazamentos diminúe o atractivo do uso destes modos de transporte e impulsa á xente a recorrer ao vehículo privado. Este feito fai necesaria a presenza de itinerarios prioritarios que posibiliten realizar desprazamentos transfronteirizos de proximidade.

Camiñar como actividade diaria permite a interacción coa contorna, activando o espazo no que se realiza o desprazamento, ademais de que axuda á mellora da saúde e ao benestar físico e mental. Potenciar a bicicleta como modo de transporte transfronteirizo é un obxectivo que precisa da recuperación do seu espazo e da integración coas redes territoriais.

Os obxectivos que pretende acadar esta liña de actuación son os seguintes:

OF.01. Situar a mobilidade peonil e ciclable como prioridade entre os núcleos transfronteirizos.

OF.02. Fomentar a intermodalidade entre modos de transporte sustentables.

OF.03. Integrar a rede peonil e ciclista cos itinerarios transfronteirizos.

DE.01. Aumentar o número de desprazamentos transfronteirizos a pé e en bicicleta, especialmente entre os núcleos das vilas que conforman as eurocidades.

DE.02. Facilitar as relacións a pé e en bicicleta transfronteirizas entre os centros atractivos localizados no territorio de estudo.

OF.04. Fomentar a mobilidade urbana sostible: transporte urbano limpo, transporte colectivo, conexión urbana-rural, transporte ciclista, peonil e mobilidade eléctrica

CV.04 Garantir unha mobilidade sen fisuras, a intermodalidade entre as redes a unha accesibilidade adecuada aos puntos de acceso das redes de transporte existentes.

DE.03. Diminuír a participación do automóbil no reparto modal.

Nesta liña de actuación están incluídas catro medidas:

A primeira medida comprendida nesa liña estratéxica será a **Realización de proxectos de Humanización nos pasos transfronteirizos (M.1.1)**, medida a cal está relacionada coa mellora dos espazos de tránsito, de xeito que se fomenten os desprazamentos en modos non motorizados, ao dispor das características axeitadas, así como un aumento da seguridade viaria non relativo a peóns e ciclistas, fomentando os desprazamentos peonís e en bici. É polo tanto polo que nesta medida englobará proxectos de humanización dos pasos transfronteirizos no territorio de estudo, de xeito que ditos proxectos sexan realizados baixo criterios que atendan a garantir a accesibilidade universal.

A segunda medida dentro desta liña de actuación, **Creación de sendas peonís e ciclables que conecten os principais núcleos urbanos, vencelladas a desprazamentos funcionais (M.1.2)**, propón a creación de itinerarios para o peón e a bicicleta que conecten ambos núcleos de cada vila transfronteiriza, estimulando deste xeito es-

tes desprazamentos sustentables no ámbito local. Neste senso, as sendas ou itinerarios contarán cun carácter urbano, e estarán vencellados a desprazamentos funcionais, garantindo a Accesibilidade Universal na medida do posible.

A terceira medida, **Fomento do uso da bicicleta como un modo de transporte capaz para os desprazamentos transfronteirizos entre os núcleos urbanos (M.1.3)**, traballará en consonancia co obxectivo de favorecer a intermodalidade e fomentar os modos de transporte sustentables, de xeito que as usuarias e os usuarios poidan achegarse dun lado ao outro da raia de maneira sustentable, rápida e sinxela.

Aínda que nun primeiro momento esta medida está pensada para os núcleos transfronteirizos, a largo prazo este sistema podería chegar a estenderse a outros concellos desta área transfronteiriza, creando unha infraestrutura no Ámbito Zonal, diminuíndo progresivamente os desprazamentos realizados na actualidade no vehículo privado.

A cuarta e última medida dentro desta primeira liña de actuación será a **Mellora da conexión mediante modos brandos ou suaves a todo o longo do Río Miño (M.1.4).** Debido ás carencias detectadas en materia de conexión transfronteiriza entre algunhas áreas do territorio, nesta medida propón a consideración de implementar as opción de mobilidade suave, non motorizada, entre os núcleos transfronteirizos os cales actualmente carecen desta conexión transfronteiriza directa, permitindo os desprazamentos dende un ata o outro lado da fronteira, e ligando á súa vez as sendas peonís xa existentes a ambos lados da raia.

Imaxe da infraestrutura ferroviaria. Estación de tren de Vila Nova de Cerveira. Fonte: Elaboración propia.

L.2. REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO

Xunto co aumento de desprazamentos a pé e desprazamentos ciclistas, posibilitar os desprazamentos en Transporte Público, o cal presenta múltiples carencias a nivel transfronteirizo na actualidade, constitúe outra das transformacións necesarias para acadar un territorio equilibrado e sustentable.

Ademais, a facilidade para realizar un cambio modal entre o transporte público e a bicicleta ou un desprazamento seguro a pé favorece a utilización destes modos fronte ao vehículo privado. Neste territorio do Vale do Miño Transfronteirizo destaca a presencia de redes de transporte a ambos lados da raia, pero sen embargo, existen carencias no relativo á integración das redes, polo que facilitar o cambio modal sería un primeiro paso no fomento do transporte público. Fomentar o emprego do Transporte Público colectivo resulta decisivo para acadar unha mobilidade sustentable.

Coas medidas propostas nesta liña de actuación, os obxectivos a acadar son:

DE.04. Fomentar a ampliación da oferta de tvransporte colectivo, facendo deste un modo atractivo de transporte.

OF.04. Fomentar a mobilidade sostible: transporte urbano limpo, transporte colectivo, conexión urbana-rural, transporte ciclista, peonil e mobilidade eléctrica

***OF.05 Aumentar a proporción no consumo final de enerxía das fontes renovables nas redes** de transporte*

DE.05. Mellorar a rede de autobuses de ferrocarril, a ampliación e o fortalecemento dos servicios de transporte existentes no entorno das áreas urbanas

OF.6. Crear redes de transporte entre as áreas rurais e os núcleos transfronteirizos principais

***CV.04 Garantir unha mobilidade sen fisuras, a intermodalidade entre as redes a unha** accesibilidade adecuada aos puntos de acceso das redes de transporte existentes*

CV.05. Facilitar a mobilidade transfronteiriza de colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con mobilidade reducida,...).

DE.03. Diminuír a participación do automóbil no reparto modal.

*OF.07 Desenvolver sistemas de transporte respectuosos co medio ambiente e con baixas **emisións de carbono, incluído o transporte fluvial, así como os vínculos intermodais***

Nesta liña de actuación están comprendidas sete medidas, as cales traballan na consecución dunha mellora do transporte público:

Fomento da conexión en transporte público entre os núcleos das vilas transfronteirizas (M.2.1). Esta primeira medida, ante os problemas identificados en materia de transporte transfronteirizo, e en consonancia aos retos a abordar, propón un sistema de transporte baseado en autobuses eléctricos co fin de promover un descenso da pegada de carbono vencellada á mobilidade transfronteiriza.

Estas liñas de transporte público tratarán de conectar os núcleos das vilas transfronteirizas, fomentando os fluxos de mobilidade existente e, a súa vez, favorecendo a intermodalidade ata as grandes urbanas.

A segunda medida será o **Fomento dunha xerarquización nos transportes existentes (M.2.2)**. Para garantir un axeitado funcionamento do transporte público, sendo este funcional e competitivo, proponse a xerarquización das redes, establecendo liñas primarias, así como puntos os cales funcionen como intermodal, ou nodo central, liñas secundarias e liñas terciarias. Deste xeito, garántese unha optimización dos

tempos das viaxes.

Esta medida está claramente vencellada á M.2.5, a cal propón o fomento dunha opción de tarifa única dos diferentes sistemas de transportes, o cal, xunto co fomento da xerarquización dos transportes, incrementa os potenciais viaxes, e optimiza os desprazamentos, favorecendo os transbordos e o cambio modal.

Como terceira medida, proponse o **Fomento dunha conexión lonxitudinal -paralela ao río Miño- ferroviaria que ligue os concellos transfronteirizos (M.2.3)**. Debido ás carencias existentes en materia de transporte transfronteirizo na área de estudo, e en pro de diminuír a pegada de carbono correspondente aos desprazamentos transfronteirizos no ámbito de actuación, proponse o fomento dunha conexión lonxitudinal baseada no ferrocarril, apoiándose na infraestrutura xa existente no territorio, de xeito que se conecten estes municipios transfronteirizos os cales contan unha estación de ferrocarril ou apeadeiro, dun modo funcional e capaz.

O **Fomento dunha conexión lonxitudinal -paralela ao río Miño- fluvial que ligue os concellos transfronteirizos (M.2.4)** será a cuarta medida desta segunda liña de actuación, a cal, en consonancia ao obxectivo de aumentar a oferta de transporte público transfronteirizo na área de estudo, en base ás carencias existentes, e de xeito que se vexa reducida a pegada de carbono correspondente aos desprazamentos transfronteirizos no ámbito de actuación, propón o fomento dunha conexión lonxitudinal fluvial paralela ao Río Miño, entre as áreas A Guarda-Caminha e Tui-Valença do Miño.

Deste xeito, esta medida favorecerá a conexión destes municipios transfronteirizos, principalmente cun carácter de lecer, aínda que tamén cun certo uso funcional.

A quinta medida será o **Fomento dun prezo único nos diferentes sistemas de transporte (M.2.5)**, a cal propón diferentes actuacións para a consecución dunha integración tarifaria dos modos de transporte existentes no territorio de estudo, de xeito que se faciliten as opcións de cambio modal ou de uso do transporte público nesta área de intervención.

A seguinte medida, **Fomento de sistemas de transporte alternativos para as áreas con maior dispersión e/ou envellecemento da poboación envellecida (M.2.6)**, aposta polo transporte transfronteirizo baixo demanda para resolver as comunicacións das áreas rurais máis despoboadas ou afastadas e non satisfeitas polo sistema de transporte público.

As operacions inseridas nesta liña funcionarán de maneira conxunta coas demais operacións vencelladas ao transporte público, de xeito que podería achegar aos usuarios ata un nodo de transporte próximo no territorio de estudo, dende onde este podería facer uso do transporte público existente.

A sétima e última medida desta liña de actuación, **Mellora da conexión existente entre os núcleos transfronteirizos de A Guarda e Caminha (M.2.7)**, pretende dar alternativas ou opcións para tentar resolver a problemática existente nesta área, causada pola descontinuidade existente no funcionamento do transbordador, debido á falta de calado no seu paso, así como mellorar a situación das veciñas e veciños residentes nestas áreas transfronteirizas.

A maiores, esta falta desta comunicación directa -naqueles días en que non se pode facer uso do transbordador- vese agravada polos problemas de tráfico existentes en Vila Nova de Cerveira, con grandes atascos, aumentando o tempo de desprazamento por vía rodada entre estes núcleos.

Imaxe do acceso ás embarcacións en Vila Nova de Cerveira. Fonte: Elaboración propia.

L.3. MELLORA DA MOBILIDADE DE PERSOAS DE MOBILIDADE REDUCIDA

O Dereito á Mobilidade debe garantir territorio inclusivo con igualdade de oportunidades e acceso a espazos públicos de calidade. A Mobilidade Sustentable procura un acceso igualitario na medida do posible para os diferentes colectivos que habitan o territorio, de xeito que poidan ter as mesmas posibilidades para realizar desprazamentos e facer uso do espazo público con seguridade. A accesibilidade constitúe un factor determinante para fortalecer a idea de que o espazo público é un espazo de integración social para os habitantes dunha cidade.

Neste senso, debe permitirse, na medida do posible, garantir o Dereito á Mobilidade, imprescindible para a calidade de vida de todos habitantes do Vale do Miño Transfronteirizo.

Coas medidas propostas nesta liña de actuación, os obxectivos a acadar son:

CV.01. Integrar o Dereito á Mobilidade nos proxectos a levar a cabo vencellados coa mobilidade no Vale do Miño Tranfronteirizo.

CV.02. Acadar un territorio accesible para a cidadanía.

CV.03. Mellorar a Accesibilidade no Vale do Miño Transfronteirizo.

***CV.04 Garantir unha mobilidade sen fisuras, a intermodalidade entre as redes e unha** accesibilidade adecuada aos puntos de acceso das redes de transporte existentes*

CV.05. Facilitar a mobilidade transfronteiriza de colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con mobilidade reducida,...).

Nesta liña de actuación distínguense dúas medidas:

Fomento da Accesibilidade Universal no ámbito de estudo (M.3.1). Promover o Dereito á Mobilidade de todas e todos os habitantes no territorio de estudo é un dos obxectivos neste Plan de Mobilidade Sustentable do Río Miño Transfronteirizo. Por isto, esta medida traballa en consonancia co feito de que, sempre que se realicen intervencións ou proxecto no espazo público, deberase atender aos criterios de Acceisiblidade Universal, tentando garantir dita Accesibilidade, especialmente nas intervencións de humanización que sexan realizadas nos puntos de conexión transfronteirizos.

A segunda medida desta liña de actuación será **Fomento da Accesibilidade Universal no transporte público existente neste Ámbito de Actuación (M.3.2)**. Ante o obxectivo de fomentar a Accesibilidade Universal no territorio de estudo, nesta medida estarán agrupados proxectos ou actuación as cales fomenten e favorezan unha progresiva adaptación do transporte público, garantindo a Accesibilidade Universal deste, e propoñendo unha serie de operacións ou modificacións a lavar a cabo.

Imaxe da estación de ferrocarril de Arbo. Fonte: Elaboración propia.

L.4. MELLORA DO TRANSPORTE A GRANDES ÁREAS E CENTROS ATRACTIVOS DE VIAXES

No relativo á acadar unha mobilidade sustentable, debemos prestar atención ás conexións coas grandes áreas metropolitanas, neste caso as áreas metropolitanas de Vigo e Porto, fomentando a mobilidade ata estes, así como favorecer unha mellor conexión cos centros atractivos de viaxes que se atopan no territorio de estudo.

Neste senso, no que se refire ao transporte ata as grandes áreas metropolitanas, as medidas agrupadas nesta liña de actuación estarán orientadas a favorecer o transporte público, así como en favorecer a intermodalidade e a integración das conexións existentes.

En canto á conexión en relación aos centros atractivos de desprazamentos que se atopan dentro do territorio, a maiores de tentar garantir unha correcta conexión no ámbito, as medidas contempladas estarán orientadas en pro de favorecer á conexión coa rede peonil, fomentando o uso de modos de mobilidade suaves.

En canto aos obxectivos a acadar nesta Liña de Actuación 04, son os seguintes:

DE.04 Mellorar a relación da área de estudo coas áreas urbanas da contorna

DE.05. Fomentar os modos de transporte sustentables ata os centros atractivos do territorio

Nesta liña de actuación diferenciamos dúas medidas, como son:

Fomento da conexión entre o área de estudo e as áreas urbanas de Vigo, Porto e Viana (M.4.1). No relativo á mellora do transporte a grandes áreas urbanas, as actuacións inseridas nesta medida traballarán en base a implementar a conexión entre a área de estudo e as áreas de Vigo, Porto e Viana do Castelo. Estas conexións apoiaranse principalmente na rede xa existente, ben sexa de ferrocarril ou baseada no autobús.

A maiores, proponse un fomento destas comunicacións, baseado no eixo atlántico, cunha axeitada oferta de horarios e paradas na área de estudo.

A segunda medida desta liña de actuación será **Fomento dos desprazamentos aos centros atractivos existentes no territorio (M.4.2)**. En base aos centros atractivos de desprazamentos existentes no territorio, esta liña de actuación basearase en fomentar o uso de modos de transporte transfronteirizo alternativos ao vehículo privado. Deste xeito, favorécese o uso de autobús transfronteirizo para as usuarias e os usuarios destes servizos ou centros de actividade

Imaxe das carencias de seguridade viaria na conexión coa ponte en Tui. Fonte: Elaboración propia.

L.5. MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA

A seguridade viaria resulta imprescindible á hora de procurar unha modificación do sistema modal cara unha Mobilidade Sustentable. O número de desprazamentos que se realizan a pé e en bicicleta dependen en grande medida deste factor, posto que a xente anímase a saír á rúa cando se senten seguros. Tanto a velocidade dos vehículos como o estado da rede peonil e ciclista vulneran o equilibrio do reparto modal.

Deste xeito, terán unha grande importancia as medidas encamiñadas a garantir unha rede seguro, na que os usuarios se sinta confortables e seguros, prestando especial atención nos puntos de conexión transfronteirizos.

En canto aos obxectivos a acadar relativos a esta Liña de Actuación 05, son os seguintes:

CV.06. Mellorar a Seguridade Viaria nos puntos de conexión do Vale do Miño Transfronteirizo.

CV.07. Minimizar os problemas derivados dunha excesiva velocidade.

OF.08. Mellorar a iluminación e sinalización nos itinerarios transfronteirizos.

Nesta quinta liña de actuación inscríbense dúas medidas:

A primeira medidas será a **Mellora da accesibilidade e seguridade viaria nos puntos transfronteirizos así como na conexión destes cos núcleos das vilas transfronteirizas (M.5.1)**, pois dispor de itinerarios seguros e accesibles é fundamental para fomentar os desprazamentos en modos non motorizados, como son os realizados a pé ou en bicicleta, obxectivo principal neste plan de mobilidade sustentable. Para isto, é de grande importancia a localización daqueles puntos máis perigosos ou conflitivos, e a realización de actuacións de mellora da seguridade e sinalización, dando unha maior confianza e seguridade ás usuarias e usuarios dos modos de mobilidade máis vulnerables, accións nas que se basea esta medida.

A segunda medida, **Aumento do control da velocidade (M.5.2)**, proponse en consonancia coa vontade de aumentar os desprazamentos peonís e ciclables, así como da seguridade nos puntos transfronterizos, considerándose de grande importancia a redución da velocidade do tráfico rodado. Para esta redución, dando así unha maior seguridade ao peón e ao ciclista, levaranse a cabo diferentes proxectos.

Imaxe do Río Miño na área de estudo A Guarda-Caminha. Fonte: Elaboración propia.

L.6. MEDIOAMBIENTE E PROTECCIÓN

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

no relativo aos obxectivos que pretende acadar esta Liña Estratéxica, partindo das medidas inseridas nesta Liña 06, estes son os seguintes:

MA.01. Reducir as emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI).

MA.02 Protexer, desenvolver e promocionar as áreas naturais, en particular as de interese turístico.

MA.03 Fomentar as infraestruturas verdes que contribúan aos modos de transporte alternativo en todo tipo de territorios e a diversificación das actividades de baixas emisións.

MA.04 Mellorar as contornas urbanas e a redución e contaminación do solo, atmosférica, acústica e luminosa.

Dentro desta liña de actuación, están propostas tres medidas, como son:

Implantación de corredores verdes entre os núcleos urbanos (M.6.1). Nesta medida están propostos diferentes proxectos en base á creación de eixos verdes, sempre que sexa posible, que vencellen ás novas actuacións coa infraestrutura verde existente ligada ao Miño. Preténdese que estes eixos verdes artellen a conexión entre os núcleos urbanos dos pares de cidades, así como que conecten os espazos verdes e libres coa rede de itinerarios e sendas existentes.

Implementación de estudos lumínicos (M.6.2) será a segunda medidas nesta liña. En consonancia con fomentar o uso das sendas peonís e ciclables existentes no territorio, así como sendas futuras é fundamental garantir unhas axeitadas características e unha iluminación adecuada. Sen embargo, unha excesiva iluminación naquelas sendas máis próximas ao río Miño ou a contornas naturais pode ter un elevado impacto ambiental, xerando prexuízos para a fauna do lugar, polo que se porá especial atención neste aspecto á hora de deseñar a iluminación destes espazos, de maneira que estas sendas solo estean alumeadas nas horas de maior tránsito de peóns.

A terceira medida desta liña estratéxica será a **Implementación de estudos medioambientais previos á realización de actuacións fluviais, especialmente na área A Guarda-Caminha (M.6.3)**, pois ante a posibilidade da realización de percorridos fluviais polo Río Miño, entre as áreas A Guarda-Caminha e Tui-Valença, será prioritaria a implementación de estudos medioambientais previos, nos cales sexan valoradas estas accións, garantindo unha correcta conservación do entorno natural do Río Miño.

Imaxe dun dos procesos de información levados ao cabo na fase preliminar. Fonte: Elaboración propia.

L.7. OUTRAS ACTIVIDADES DE MOBILIDADE

Fomentar o uso de modos de mobilidade alternativos ao vehículo atópase claramente vencellado a unha cidadanía consciente e informada. Neste senso, terán unha grande importancia as medidas encamiñadas á concienciación e inclusión da cidadanía.

A concienciación sobre a mobilidade sustentable constitúe unha parte esencial na procura do cambio no reparto modal, polo que medidas a realización de actividades enfocadas a informar e transmitir os obxectivos deste Plan de Mobilidade Sustentable serán claves neste proceso.

Como obxectivo específico ou prioritario en pro ao que traballarán as medidas inseridas nesta Liña Estratéxica 07, encóntrase o seguinte:

OF.09 Identificar as medidas necesarias para que se ofreza a información complementaria, *relativa aos servizos de transporte transfronteirizos existentes necesaria para as usuarias e os usuarios.*

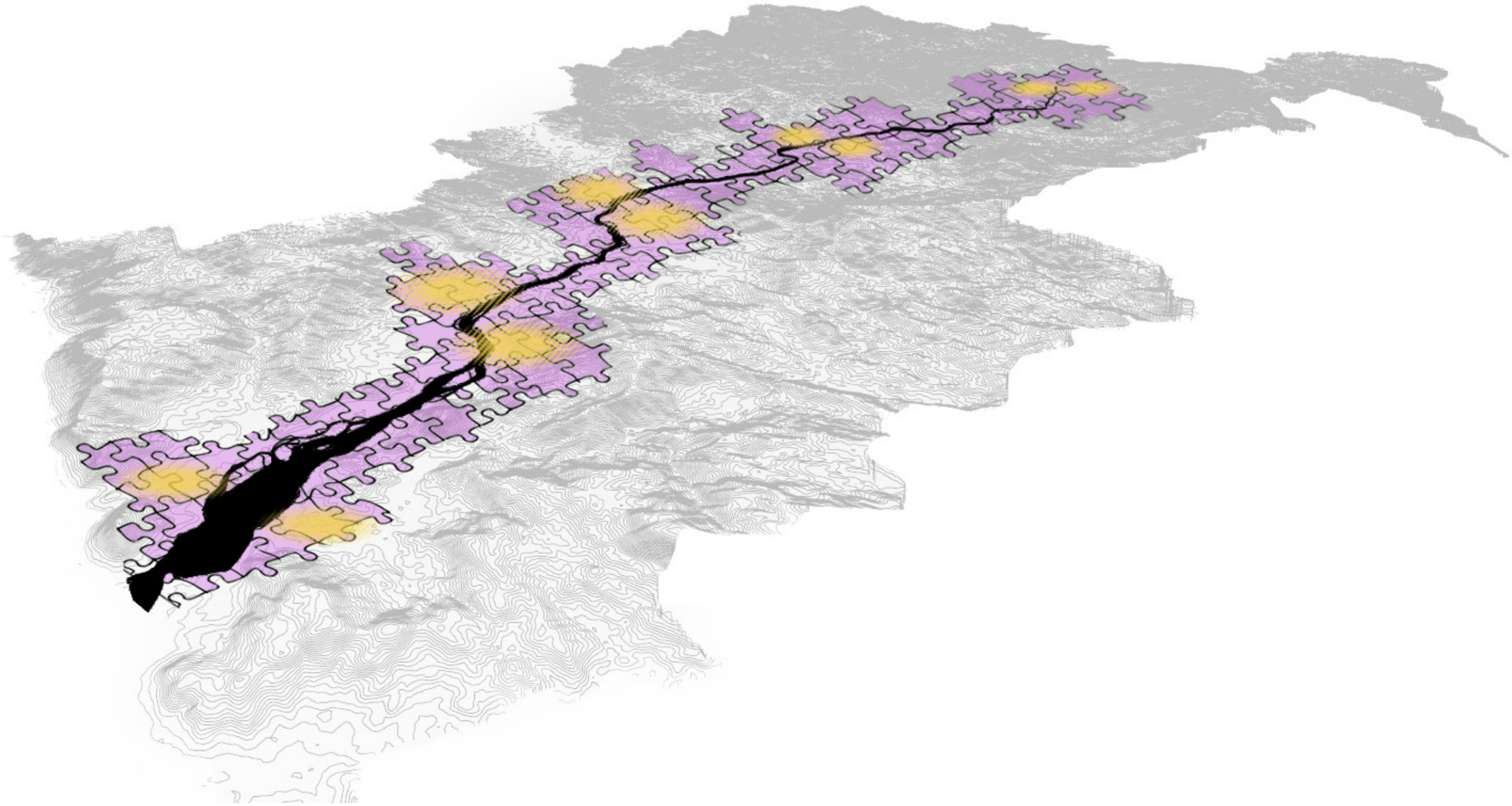
Neste senso, nesta liña de actuación existen dúas medidas, como son:

Realización de xornadas de Participación Cidadá vencelladas á mobilidade transfronteiriza (M.7.1). A concienciación sobre a mobilidade sustentable, así como o fomento de boas condutas na circulación e uso do espazo público, constitúe unha parte esencial na procura do cambio modal ata unha mobilidade transfronteiriza máis sustentable, e que a súa vez se potencien estes fluxos. Proponse a realización de actividades enfocadas a informar e transmitir os obxectivos deste Plan de Mobilidade Sustentable do Río Miño Transfronteirizo, con campañas e xornadas informativas en centros de ensinanza así como noutros centros de interese, orientadas ás e aos habitantes do Vale do Miño Transfronteirizo.

Coas medidas que se decidan seguir das indicadas neste Plan de Mobilidade Sustentable do Río Miño Transfronteirizo, proponse a realización de mesas de seguimento nas que participen as veciñas e veciños da área de estudo, coa finalidade de avaliar a acollida das mesmas e informar sobre o avance do plan.

Difusión de información vencellada á Mobilidade no Vale do Miño Transfronteirizo (M.7.2). Tendo como obxectivo principal o aumento de desprazamentos en modos de mobilidade suaves, ou ben en transporte público, para aqueles desprazamentos de maiores distancias, proponse a posta en marcha de programas de información acerca das diferentes opcións de mobilidade existentes no territorio. A maiores, esta información será complementaria á OP.3.2, indicando a comunicación necesaria acerca da accesibilidade nestes modos de transporte, así como dos tramos de sendas os cales sexan accesible, informando de onde se atopan posibles dificultades.

Tras esta contextualización das diferentes liñas estratéxicas adoptadas, así como das medidas inseridas en cada unha delas, pasaremos a expor as fichas explicativas de cada unha destas medidas, vencellándoas coas problemáticas e os retos detectados na Fase II, así como citando os posibles proxectos en cada unha destas liñas, os beneficios e as posibles dificultades de implantación, os axentes implicados, a programación temporal e incluso outras alternativas á medida a considerar.



Esquema relativo ao PMST.
Fonte: Elaboración propia.

LIÑAS DE ACTUACIÓN		MEDIDAS	
L.1	FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS EN MODOS NON MOTORIZADOS	M.1.1	Realización de proxectos de humanización nos pasos transfronteirizos
		M1.2	Creación de sendas peonís e ciclables que conecten os principais núcleos urbanos, vencelladas a desprazamentos funcionais
		M.1.3	Fomento do uso da bicicleta como un modo de transporte capaz para os desprazamentos transfronteirizos entre os núcleos das Vilas Transfronteirizas
		M.1.4	Mellora da conexión mediante modos brandos /suaves a todo o longo do Río Miño
L.2	REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO	M.2.1	Fomento da conexión en transporte público entre os núcleos das vilas transfronteirizas
		M.2.2	Fomento dunha xerarquización nos transportes existentes
		M.2.3	Fomento dunha conexión lonxitudinal -paralela ao río Miño- ferroviaria que ligue os concellos transfronteirizos.
		M.2.4	Fomento dunha conexión lonxitudinal -paralela ao río Miño- fluvial que ligue os concellos transfronteirizos.
		M.2.5	Fomento dunha integración tarifaria dos diferentes sistemas de transporte
		M.2.6	Fomento de sistemas de transporte alternativos para as áreas con maior dispersión e/ou envellecemento da poboación envellecida
		M.2.7	Mellora da conexión existente entre os núcleos transfronteirizos de A Guarda e Caminha
L.3	MELLORA DA MOBILIDADE DE PERSOAS DE MOBILIDADE REDUCIDA	M.3.1	Fomento da Accesibilidade Universal no ámbito de estudo
		M.3.2	Fomento da Accesibilidade Universal no transporte público existente neste Ámbito de Actuación
L.4	MELLORA DO TRANSPORTE A GRANDES ÁREAS E CENTROS ATRACTIVOS DE VIAXES	M.4.1	Fomento da conexión entre o área de estudo e as áreas urbanas de Vigo, Porto e Viana
		M.4.2	Fomento dos desprazamentos aos centros atractivos existentes no territorio
L.5	MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA	M.5.1	Mellora da accesibilidade e seguridade viaria nos puntos transfronteirizos así como na conexión destes cos núcleos das vilas transfronteirizas
		M.5.2	Aumento do control da velocidade
L.6	MEDIOAMBIENTE E PROTECCIÓN	M.6.1	Implantación de corredores verdes entre os núcleos urbanos
		M.6.2	Implementación de estudos lumínicos
		M.6.3	Implementación de estudos medioambientais previos á relización de actuacións fluviais, especialmente na área A Guarda-Caminha
L.7	OUTRAS ACTIVIDADES DE MOBILIDADE	M.7.1	Realización de xornadas de Participación Cidadá vencelladas á mobilidade transfronteiriza
		M.7.2	Difusión de información vencellada á Mobilidade no Vale do Miño Transfronteirizo.

Cadro resumo das liñas de Actuación e as medidas para cada unha delas. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe relativa aos núcleos Transfronteirizos de Vila Nova de Cerveira e Tomiño. Fonte: Elaboración propia.

LIÑA ESTRATÉXICA	FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS EN MODOS NON MOTORIZADOS
MEDIDA 1.1	REALIZACIÓN DE PROXECTOS DE HUMANIZACIÓN NOS PASOS TRANSFRONTEIRIZOS
DESCRICIÓN	Proponse a humanización dos pasos transfronteirizos no territorio de estudo, de modo que ditos proxectos de humanización sexan realizados baixo criterios que atendan a garantir a Accesibilidade Universal. Esta medida está relacionada coa mellora dos espazos de tránsito, de xeito que se fomenten os desprazamentos en modos non motorizodos, ao dispor das características axeitadas, así como un aumento da seguridade viaria no relativo a peóns e ciclcistas, fomentando, tamén deste xeito, os desprazamentos peonís e en bici.
PROXECTOS POSIBLES	Ampliación e humanización da rede peonil no paso transfronteirizo existente entre Salvaterra de Miño e Monção Ampliación da rede peonil existente no paso transfronteirizo existente entre Arbo e Melgaço Conexión da rede peonil e realización de proxectos de Humanización dende a Ponte Internacional ata o núcleo urbano de Tui Conexión da rede peonil e realización de proxectos de Humanización vencellando os núcleos de Tomiño e Vila Nova de Cerveira
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	OF.01; OF.03; DE.01; OF.04; CV.04; DE.03
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P1.E3.2; P2.E1.1; P2.E2.1; P2.Z1.2
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	R2.E.2; R2.Z1.1
AXENTES	Concellos do Ámbito Local; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Unión Europea
BENEFICIOS	Mellora da accesibilidade Mellora da seguridade viaria, ao crear itinerarios cun ancho correcto, exclusivos para o peón. Fomento dos desprazamentos en modos non motorizados, motivados por un percorrido seguro e agradable
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Custes dos proxectos Reducción do espazo destinado ao tráfico rodado, en consecuencia cunha nova redistribución do espazo viario, máis equitativa
OUTRAS ALTERNATIVAS	Creación de alternativas exclusivas para o peón
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS EN MODOS NON MOTORIZADOS
MEDIDA 1.2	CREACIÓN DE SENDAS PEONÍS E CICLABLES QUE CONECTEN OS PRINCIPAIS NÚCLEOS URBANOS, VENCELLADAS A DESPRAZAMENTOS FUNCIONAIS
DESCRICIÓN	Proponse a creación de itinerarios para o peón e a bicicleta que conecten ambos núcleos das vilas transfronteirizas, de xeito que se estimulen estes desprazamentos sustentables no ámbito local. Estas sendas ou itinerarios terán un carácter urbano e estarán vencellados a desprazamentos funcionais, garantindo a Accesibilidade Universal na medida do posible.
PROXECTOS POSIBLES	-
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	OF.01; OF.02; OF.03; DE.01; DE.02; OF.04; CV.04; DE.03
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P2.X.1; P2.E1.2; P2.E2.2; P2.E3.2; P2.Z1.1; P2.Z2.1; P2.Z3.1; P3.E1.1; P3.E2.1; P3.E3.1
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	R2.X.1; R2.E.1; R2. Z.1; R1.E.1; R3.E.1; R3.E.2
AXENTES	Concellos do Ámbito Local; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Unión Europea
BENEFICIOS	Localízanse no territorio diferentes tramos de sendas peonís e/ou ciclables, polo que esta medida sería complementaria ás accións xa existentes
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Posibilidade da existencia de pendentes elevadas nalgúns tramos destas sendas, debido á existencia de áreas do territorio con pendentes pronunciadas
OUTRAS ALTERNATIVAS	Adecuación das beiravías para o tránsito de bicis ou peóns, de xeito que convivan modos non motorizads con modos motorizados nunha mesma plataforma, pero con espazos diferenciados
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS EN MODOS NON MOTORIZADOS
MEDIDA 1.3	FOMENTO DO USO DA BICICLETA COMO UN MODO DE TRANSPORTE CAPAZ PARA OS DESPRAZAMENTOS TRANSFRONTEIRIZOS ENTRE OS NÚCLEOS DAS VILAS TRANSFRONTEIRIZAS
DESCRICIÓN	En consonancia co obxectivo de favorecer a intermodalidade e fomentar os modos de transporte sustentable, de xeito que as usuarias e os usuarios poderán achegarse dun núcleo a outro de maneira sustentable, rápida e sinxela. A largo prazo, este sistema podería chegar a extenderse a outros concellos, creando unha infraestrutura no Ámbito Zonal, diminuíndo progresivamente os desprazamentos realizados na actualidade en vehículo privado.
PROXECTOS POSIBLES	Sistema de aluguer de bicicletas eléctricas para desprazamentos transfronteirizos dentro do Ámbito Local. As vantaxes de dispor deste sistema a nivel intermunicipal permite realizar a devolución destas bicicletas ao outro lado da raia, permitindo a intermodalidade, así como un novo xeito de desprazarse. Definición e colocación de puntos de recollida de bicicletas eléctricas nos núcleos das vilas transfronteirizas de estudo, Creación dunha progresiva rede ciclable vencellada a contorna verde a ambos lados do Miño, cun ancho mínimo de 2,50m, e recomendable de 3m.
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	OF.01; OF.02; DE.01; DE.02; OF.04; DE.03
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P1.E1.1; P1.E2.; P1.E3.; P3.E1.1; P3.E2.; P3.E3.1
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	R4.Z.1; R4.E.1; R3.E.2
AXENTES	Concellos do Ámbito Local; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Unión Europea
BENEFICIOS	As distancias entre os núcleos no Ámbito Local son asumibles para realizar mediante este modo de transporte O feito de que estas bicicletas sexan eléctricas facilita os desprazamentos, aportando un maior atractivo para as e os habitantes deste territorio. Preténdese que a implantación desta medida supoña unha alternativa capaz na escolla dun modo de transporte, de xeito qe se reduzan os desprazamentos de curta distancia efectuados ata o momento en vehículo privado. Segundo a consulta realizada durante o proceso participativo, as enquisadas e os enquisados puntuaron con 8,7 puntos esta medida na enquisa online, e con 9,0 na presencial, polo que se adianta un boa acollida á medida. Segundo a mesma consulta realizada, obtívose que, no caso de mellorar as condicións actuais, para o 60,11% dos desprazamentos realizados no Ámbito Local estarían dispostos a realizalos en bici
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Trabas burocráticas no relacionado cos seguros correspondentes para este tipo de sistema transfronteirizos Custe medio das bicicletas eléctricas, superior ao custe das bicicletas ordinarias Posibilidade de falta de un uso para os desprazamentos funcionais, quedando vencellado a un uso de ocio
OUTRAS ALTERNATIVAS	Fomento dun sistema transfronteirizo de préstamo de patinetes eléctricos Fomento dun sistema transfronteirizo de préstamo de bicicletas ordinarias
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS EN MODOS NON MOTORIZADOS
MEDIDA 1.4	MELLORA DA CONEXIÓN MEDIANTE MODOS BRANDOS /SUAVES A TODO O LONGO DO RÍO MIÑO
DESCRICIÓN	Debido ás carencias detectadas en materia de conexión transfronteiriza entre algunhas áreas do territorio, proponse a consideración de implementar as conexións para a mobilidade suave, non motorizada, entre os núcleos os cales actualmente carecen desta conexión, permitindo os desprazamentos dende un ata o outro lado da fronteira, ligando as sendas peonís xa existentes a ambos lados da raia.
PROXECTOS POSIBLES	Conexión peonil entre os núcleos transfronteirizos de Monção e As Neves.
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	OF.03; DE.02; DE.03
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P1.Z1.2; P3.E1.1; P3.E2.1; P3.E3.1
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	R1.Z1.1; R2.Z1.2
AXENTES	Concellos implicados nas conexións a realizar; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Unión Europea
BENEFICIOS	Esta conexión permitiría a existencia dun recorrido peonil circular transfronteirizo, vencellando as sendas peonís existentes no territorio nesta zona de estudo, no caso da conexión Monção-As Neves. Esta demanda dun sistema de mobilidade suave vese eencarecida pola presencia futura do Centro de Interpretación da natureza, a cal se situará ao borde do río, no lago portugués.
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Non desenvolvemento de accións complementarias para favorecer o uso destas conexións
OUTRAS ALTERNATIVAS	Posibilidade da implantación dunha ponte peonil a cal vencelle as sendas existentes a un e ao outro lado do río
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO
MEDIDA 2.1	**FOMENTO DA CONEXIÓN EN TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE OS NÚCLEOS DAS VILAS TRANSFRONTEIRIZAS**
DESCRICIÓN	Ante os problemas identificados en materia de transporte trnasfronteirizo, e en consonancia aos retos a abordar, proponse un sistema de transporte, baseado en autobuses eléctricos, co fín de promover un descenso da pegada de carbono vencellada á mobilidade transfronteiriza. Estas liñas de transporte público tratarán de conectar os núcleos das vilas transfronteirizas, fomentando os fluxos de mobilidade existente e, á súa vez, favorendo a intermodalidade ata as grandes áreas urbanas. Realizarase un estudo puntual para verificar a ruta máis viable
PROXECTOS POSIBLES	Liñas pendulares de transporte interno entre os núcleos das cidades transfronteirizos de Salvaterra-Monção, Tui-Valença, Vila Nova de Cerveira-Tomiño, mediante bus eléctrico. Para a creación deste sistema pendular propóñense tres alternativas, pendentes de estudo económico: • Alternativa 1: Existencia de dúas liñas de autobús, complementarias, as cales fagan os percorridos Par transfronteirizo Salvaterra+Monçao -Par transfronteirizo Valença+Tui, e por outra banda Par transfronteirizo Salvaterra+Monçao - Par transfronteirizo Valença+Tui, sendo este punto un nodo na comunicación dos núcleos transfrotneirizos. • Alternativa 2: Unha única liña de autobús a cal percorra os tres pares de núcleos transfronteirizos, facendo sempre parada no caso Valença-Tui, tanto na ida como na volta. • Alternativa 3: Unha única liña de autobús a cal percorra os tres pares de núcleos transfronteirizos, facendo un percorrido circular.
5OBXETIVOS ESPECÍFICOS	DE.04; OF.04; OF.05; DE.05; CV.04; DE.03; OF.07
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P3.Z1.1; P3.Z2.1; P3.Z3.1; P4.E1.1; P4.E2.1; P4.E3.1
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	R3.Z.1; R3.Z1.1; R3.Z2.1; R3.Z3.1; P2.X.2; R4.E.1
AXENTES	Concellos do Ámbito Local; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Empresas de Autobuses implicadas, Unión Europea
BENEFICIOS	Segundo a consulta realizada durante o proceso participativo, as enquisadas e os enquisados puntuaron con 8,60 puntos a implantación de liñas pendulares na enquisa online, e con 9,20 na presencial, polo que se adianta un boa acollida ao proxecto
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Custes asociados a sistemas de seguros para estes desprazamentos transfronteirizos Problemas legais vencellados aos viaxes realizados por menores de idade neste medio de transporte (deberán contar con autorización) Problemas legais e administrativos causados polas trabas burocráticas relativas ao transporte público para desprazamentos transfronteirizos (cabotaxe)
OUTRAS ALTERNATIVAS	Servizo complementario de unha liña de autobús pendular para cada eurocidade, e un sistema de transporte paralelo ao Río Miño Servizo realizado por autobuses ordinarios, en lugar dos autobuses eléctricos (menos sustentables, maior pegada de carbono, menores custes)
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto e medio prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO
MEDIDA 2.2	FOMENTO DUNHA XERARQUIZACIÓN NOS TRANSPORTES EXISTENTES
DESCRICIÓN	Para garantir un axeitado funcionamento do transporte público, sendo este funcional e competitivo, proponse a xerarquización das redes, establecendo liñas primarias, así como puntos os cales funcionen como intermodal, ou nodo central, liñas secundarias e liñas terciarias. Deste xeito, garántese unha optimización dos tempos das viaxes. Esta medida está claramente vencellada á M.2.5, a cal propón o fomento dunha opción de tarifa única dos diferentes sistemas de transportes, o cal, xunto co fomento da xerarquización dos transportes, incrementa os potenciais viaxes, e optimiza os desprazamentos, favorecendo os transbordos e o cambio modal.
PROXECTOS POSIBLES	Creación dunha central intermodal no territorio de estudo, no punto que se considere correcto.
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	DE.04; OF.04; DE.05; DE.03
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P3.Z1.1; P3.Z2.1; P3.Z3.1; P4.E1.1; P4.E2.1; P4.E3.1
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	R3.Z.1; R3.Z1.1; R3.Z2.1; R3.Z3.1; P2.X.2; R4.E.1
AXENTES	Concellos do Ámbito Xeral; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Empresas de Autobuses implicadas na área de estudo, Xunta de Galicia, Unión Europea
BENEFICIOS	Segundo a consulta realizada durante o proceso participativo, as enquisadas e os enquisados puntuaron con 8,60 puntos a implantación de liñas pendulares na enquisa online, e con 9,20 na presencial, polo que se adianta un boa acollida ao proxecto
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Custes asociados a sistemas de seguros para estes desprazamentos transfronteirizos Problemas legais vencellados aos viaxes realizados por menores de idade neste medio de transporte (deberán contar con autorización) Problemas legais e administrativos causados polas trabas burocráticas relativas ao transporte público para desprazamentos transfronteirizos (cabotaxe)
OUTRAS ALTERNATIVAS	Servizo complementario de unha liña de autobús pendular para cada eurocidade, e un sistema de transporte paralelo ao Río Miño Servizo realizado por autobuses ordinarios, en lugar dos autobuses eléctricos (menos sustentables, maior pegada de carbono, menores custes)
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio e longo prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO
MEDIDA **2.3**	**FOMENTO DUNHA CONEXIÓN LONXITUDINAL -PARALELA AO RÍO MIÑO- FERROVIARIA QUE LIGUE OS CONCELLOS TRANSFRONTEIRIZOS.**
DESCRICIÓN	Debido ás carencias existentes en materia de transporte transfronteirizo na área de estudo, e en pro de diminuír a pegada de carbono correspondente aos desprazamentros transfronteirizos no ámbito de actuación, proponse o fomento dunha conexión lonxitudinal baseada no ferrocarril, apoiándose na infraestrutura xa existente no territorio, de xeito que se conecten estes municipios transfronteirizos os cales contan unha estación de ferrocarril ou apeadeiro, dun modo funcional e capaz.
PROXECTOS POSIBLES	Implantación dunha conexión mediante ferrocarril de proximidade, con altas frecuencias, apoiándose na infraestrutura ferroviaria xa existente na actualidade.
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	DE.04; OF.04; DE.05; DE.03
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P1.X.1; P1.X.2; P1.Z2.1; P1.Z2.2; P1.Z3.1; P1.E1.1; P1.E2 .1; P3.Z1.1; P3.Z2.1; P3.Z3.1; P4.Z1.1; P4.Z2.1; P4.Z2.2
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	P2.X.2; R1.X1; R1.Z2.1; R1.E.1; R3.Z.1; R3.Z1.1; R3.Z2.1; R3.Z3.1
AXENTES	Concellos implicados na mobilidade ferroviaria; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Empresas de ferrocarril implicadas na área de estudo, Xunta de Galicia, Unión Europea
BENEFICIOS	Existencia dunha infraestrutura ferroviaria longitudinal no territorio de estudo (a cal liga Caminha con Crecente), e con estacións ou apeadoiros en 13 puntos da área de estudo. Para aumentar a efectividade deste sistema, esta medida estará complementada con aquelas propostas que favorecen o cambio modal a outros modos de transporte sustentables, de xeito que os se facilite a accesibilidade a esta rede. Opcións de realizar un cambio modal en Tui-Valença, de xeito que esta conexión longitudinal se complemente cunha posible conexión transversal, aumentando as posibilidades de desprazamentos ata grandes áreas metropolitanas.
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Custes asociados a sistemas de seguros para estes desprazamentos transfronteirizos Problemas legais vencellados aos viaxes realizados por menores de idade neste medio de transporte (deberán contar con autorización) Problemas legais e administrativos causados polas trabas burocráticas relativas ao transporte público para desprazamentos transfronteirizos
OUTRAS ALTERNATIVAS	Implantación deste sistema de transporte paralelo ao Miño mediante autobuses eléctricos
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO
MEDIDA 2.4	FOMENTO DUNHA CONEXIÓN LONXITUDINAL -PARALELA AO RÍO MIÑO- FLUVIAL QUE LIGUE OS CONCELLOS TRANSFRONTEIRIZOS.
DESCRICIÓN	En consonancia ao obxectivo de aumentar a oferta de transporte público transfronteirizo na área de estudo, en base ás carencias existentes, e de xeito que se vexa reducida a pegada de carbono correspondente aos desprazamentros transfronteirizos no ámbito de actuación, proponse o fomento dunha conexión lonxitudinal fluvial paralela ao Río Miño, entre as áreas A Guarda-Caminha e Tui-Valença do Miño. Esta medida favorecerá a conexión destes municipios transfronteirizos, principalmente cun carácter de lecer, aínda que tamén cun certo uso funcional. Esta medida estará ligada e condicionada aos estudos medioambientais correspondentes, tal e como se indica na medida M6.3
PROXECTOS POSIBLES	Implantación de percorridos fluviais, en sentido lonxitudinal ao Miño, favorecendo as comunicacións entre os diferentes núcleos transfronteirizos de Caminha-A Guarda e Valença-Tui. Esta operación estaría vencellada a desprazamentos de lecer, ainda que tamén podería ter un uso máis funcional, especialmente nas fvins de semana. A maiores, podería ser complementario ao proxecto proposto en Salvaterra de Miño, baseado nun percorrido fluvial vencellado ás bodegas existentes na área, no caso de que este sexa levado ao cabo.
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	DE.04; OF. 04; DE.03; OF.07
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P1.X.1; P1.X.2; P1.Z2.1; P1.Z2.2; P1.Z3.1; P1.E1.1; P1.E2.1;P1.E3.1; P3.Z3.1; P4.Z2.1
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	P2.X.2; R1.X1; R1.Z2.1; R1.E.1; R3.Z.1; R3.Z1.1
AXENTES	Concellos transfronteirizos, en especial aqueles con posibilidade de conexión fluviall; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Consellería de MedioAmbiente (Xunta de Galicia), autoridades competentes en materia de Medio Ambiente, autoridades competentes en materia de transporte fluvial, Unión Europea
BENEFICIOS	Segundo a consulta realizada durante o proceso participativo, as enquisadas e os enquisados puntuaron con 8,20 puntos a medida vencellada a un sistema de transporte fluvial na enquisa online, e con 8,40 puntos na presencial. Viabilidade dun transporte fluvial lonxitudinal ao Miño dende Camiña-a Guarda ata Tui-Valença. Para aumentar a efectividade deste sistema, esta medida estará complementada con aquelas propostas que favorecen o cambio modal a outros modos de transporte sustentables, de xeito que os se facilite a accesibilidade a esta rede. Opcións de realizar un cambio modal en Tui-Valença, de xeito que esta conexión longitudinal se complemente cunha posible conexión transversal, aumentando as posibilidades de desprazamentos ata grandes áreas metropolitanas.
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Custes asociados a sistemas de seguros para estes desprazamentos transfronteirizos Problemas legais vencellados aos viaxes realizados por menores de idade neste medio de transporte (deberán contar con autorización) Problemas legais e administrativos causados polas trabas burocráticas relativas ao transporte público para desprazamentos transfronteirizos
OUTRAS ALTERNATIVAS	Implantación deste sistema de transporte paralelo ao Miño mediante autobuses eléctricos
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO
MEDIDA 2.5	FOMENTO DUN PREZO ÚNICO NOS DIFERENTES SISTEMAS DE TRANSPORTE
DESCRICIÓN	Proponse o fomento dun prezo único dos modos de transporte existentes no territorio de estudo, de xeito que se faciliten as opcións de cambio modal ou de uso do transporte público nesta área de intervención. Esta integración tarifaria contará contará diferentes actuacións.
PROXECTOS POSIBLES	Billete especial de ida e volta transfronteirizo, de xeito que se dispoña dun pequeno desconto na tarifa estándar; este billete estará enfocado especialmente para as viaxes pendulares que se dan no territorio (compras, feiras, uso de equipamentos, etc) Pase diario transfronteirizo: Creación dun pase diario vencellado aos desprazamentos transfronteirizos, con especial atención aos desprazamentos de compras ou lecer. Pase mensual transfronteirizo, o cal permita un número iliimitado de viaxes transfronteirizas durante o período de un mes
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	OF.04; DE.03
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P5.X.3; P5.X.2
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	P2.X.2; R3.Z.1; R5.X.2
AXENTES	Concellos do Xeral; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Empresas de transporte implicadas, Unión Europea
BENEFICIOS	Estas actuacións favorecen o cambio modal entre os diferentes modos de transporte existentes no territorio. Abarata os custos relativos aos desprazamentos en transporte público para a mobilidade transfronteiriza, de forma que se aumente o uso deste.
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Problemas legais e administrativos causados polas trabas burocráticas relativas ao transporte público para desprazamentos transfronteirizos
OUTRAS ALTERNATIVAS	Unha axeitada alternativa á larga será a creación dunha tarxeta de transporte, de modo que as tarifas se desconten directamente da tarxeta. A maiores, a tarxeta permitiría facer transbordo entre os diferentes modos existentes.
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO
MEDIDA **2.6**	**FOMENTO DE SISTEMAS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS PARA AS ÁREAS CON MAIOR DISPOERSIÓN E/OU ENVELLECEMENTO DA POBOACIÓN ENVELLECIDA**
DESCRICIÓN	Proponse a opción de apostar polo transporte transfronteirizo baixo demanda para resolver as comunicacións das áreas rurais máis despoboadas ou afastadas e non satisfeitas polo sistema de transporte público. As operación inseridas nesta liña tamén funcionarán de maneira conxunta coas demáis operacións vencelladas ao transporte público, de xeito que podería achegar aos usuarios ata un nodo de transporte próximo no terriotorio de estudo, dende onde este podería facer uso do transporte público existente.
PROXECTOS POSIBLES	Transporte transfronteirizo baixo demanda baseado no taxi: Trátase dun sistema no que os usuarios poden facer peticións de desprazamentos cunha certa antelación.En función destas solicitudes o taxi configura unhas rutas, tentando facer un uso compartido deste servizo, de xeito que sexa utilizado por máis dunha ou dun habitante. Transporte transfronteirizo baixo demanda baseado no autobús: Ao igual que no caso anterior, os usuarios poden facer peticións de desprazamentos cunha certa antelación e tras isto, xestionaríanse e confeccionaríanse as modificacións das rutas precisas (xestionadas polo organismo asignado e competente na materia). Dependendo do número de usuarias e usuarios, así como das características do lugar, este transporte poderá ser efectuado mediante un servizo de minibuses.
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	DE.04; OF.04; OF.06; CV.05; DE.03
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P1.X.1; P1.X.2; P1.Z2.1; P4.X.1; P4.Z3.2
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	P2.X.2; R1.X.1; R1.Z.1; R4.X.1; R4.Z.1; R4.Z.2
AXENTES	Concellos do Ámbito Xeral; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Empresas de Autobuses implicadas na área de estudo, Servizos de taxi existentes no territorio de estudo, Unión Europea
BENEFICIOS	Aumento da autonomía do todos os habitantes do ámbito de estudo, en materia de mobilidade, independentemente das condicións destes, ou do lugar de residencia. Diminución das emisións de carbono á atmósfera, en consecuencia cunha disminución das viaxes realizadas en vehículo privado de baixa ocupación
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Baixa demanda deste sistema de transporte, en detrimento dos desprazamentos en vehículo privado. Carencia dun alto número de usuarios que rentabilice o servizo de autobús.
OUTRAS ALTERNATIVAS	Unha alternativa ou medida complementaria a este transporte baixo demanda podería ser a creación dunha plataforma dixital que habilite a posibilidade de compartir coche entre as veciñas e veciños. Outra alternativa sería a implantación do servizo BonoTaxi, no cal os residentes contan cunha tarxeta a cal posibilita desprazamentos en taxi dende a súa residencia aos puntos de interese (ben sexan paradas de transprote público ou centros atractivos). O prezo destes desprazamentos varía en funcion da renda dos usuarios. Este sistema prevé un uso compartido, de xeito que máis dun usuario poida beneficiarse deste servizo. Outra alternativa -ou medida complementaria- a desenvolver será avaliar a introdución dun sistema de préstamo de vehículos eléctricos por horas. Trataríase de modelos de vehículos eléctricos que permitan o desprazamento no ámbito de estudo.
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo para os desprazamentos baixo demanda efectuados mediante taxi, así como para a plataforma dixital. Medio prazo para os desprazamentos efectuados en microbuses ou autobuses. Curto e medio prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO
MEDIDA 2.7	MELLORA DA CONEXIÓN EXISTENTE ENTRE OS NÚCLEOS TRANSFRONTEIRIZOS DE A GUARDA E CAMINHA
DESCRICIÓN	Tras abordar a problemática existente entre os municipios de A Guarda e Caminha, causada pola discontinuidade existente no funcionamento do transbordador, debido á falta de calado no seu paso, preténdense dar alternativas ou opcións para abordar esta problemática, e tentar solventala, así como mellorar a situación das veciñas e veciños residentes nestas áreas transfronteirizas. A maiores, esta falta dunha comunicación directa -naqueles días en que non se pode facer uso do transbordador- vese agravada polos problemas de tráfico existentes en Vila Nova de Cerveira, con grandes atascos, especialmente nos días de feira. Estes problemas aumentan o tempo de desprazamento por vía rodada entre os núcleos de A Guarda e Caminha.
PROXECTOS POSIBLES	Debido á complexidade da problemática existente, non se pretende dar unha resposta pechada para a mellora desta conexión, se non aportar diferentes proxectos os cales poderían mellorar a situación actual; recomendación dun estudo específico para avaliación de calado necesario. Creación dunha plataforma dixital (web ou aplicación móbil) na cal se poña a disposición da poboación información detallada e actualizada da situación do transbordador, de modo que as posibles usuarias e os posibles usuarios estén informadas e informados acerca do funcionamento do transbordador, así como das horas nas que este teña restrinxida a súa circulación. Fomentar a implantación dun sistema de transporte colectivo alternativo, baseado en embarcación que precisen dun menor calado, para suplir as carencias do transbordador, así como complementar o funcionamento deste. Desenvolvemento dun estudo sobre a aumento de calado no percorrido do transbordador.
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	OF.04; DE.03; OF.07
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P1.Z3.2; P4.Z3.3
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	P1.Z3.1; R4.Z.1; R4.Z.2
AXENTES	Concellos de Caminha e A Guarda, CIM Alto Minho, Consellería de Medio Ambiente (Xunta de Galicia), Deputación de Pontevedra, SmartMinho, autoridades competentes en materia de Medio Ambiente, autoridades competentes en materia de transporte fluvial, Unión Europea
BENEFICIOS	Como aspecto positivo ou beneficios das posibles operacións aportadas, debemos facer especial mención á importancia turística do actual transbordador existente na zona de actuación, incrementando o interés desta área de estudo. A maiores, destácase o gran potencial deste modo de transporte como modo eficaz e sustentable.
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Diversos
OUTRAS ALTERNATIVAS	Fomentar a implantación dun sistema de transporte colectivo alternativo, baseado en ambarcación que precisen dun menos calado, para suplir as carencias do transbordador, así como complementar o funcionamento deste.
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	MELLORA DA ACCESIBILIDADE TRANSFRONTEIRIZA PARA PERSOAS DE MOBILIDADE REDUCIDA
MEDIDA 3.1	FOMENTO DA ACCESIBILIDADE UNIVERSAL NO ÁMBITO DE ESTUDO
DESCRICIÓN	Promover o Dereito á Mobilidade de todas e todos os habitantes no territoriode estudo é un dos obxectivos neste Plan de Mobilidade Sustentable do Río Miño Transfronteirizo, polo que, sempre que se realicen intervencións ou proxecto no espazo público, deberase atender aos criterios de Accesiblidade Universal, tentando garantir dita Accesibilidade, especialmente nas intervencións de humanización que sexan realizadas nos puntos de conexión transfronteirizos.
PROXECTOS POSIBLES	Consecución dun ancho mínimo de 2,50m nos itinerarios peonís, de xeito que se garanta a Accesibildiade Universal Sinalización nas sendas e percorridos, asi como a adecuación, na medida do posible: Ante á dificultade de acadar a Accesibilidade universal en todas as sendas ou percorridos, debido a que na grande maioría dos casos ditos percorridos están vencellados á topografía do lugar, proponse a sinalización nos puntos de inicio de ditos sendeiros, que maneira que se informe á cidadanía de cales son os tramos accesibles no percurso, e ónde existen dificultades de paso. Creación dunha aplicación dixital na que se poidan consultar os tramos accesibles nos diferentes percorridos, así como os puntos nos que se localizan as problemáticas. Eliminación de barreiras arquitectónicas
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	CV.01; CV.02; CV.03; CV.05
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P2.E1.1, P2.E2.1; P2.Z1.2
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	R2.E.2; R2.Z1.1
AXENTES	Concellos do Ámbito Xeral; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Unión Europea
BENEFICIOS	Será de vital importancia tentar acadar a Accesibilidade Universal nas novas operacións a realizar no territorio, mellorando a mobilidade de todas e todos os habitantes desta área de estudo, independentemente das súas condicións físicas No relativo á sinalización e información no territorio, esta xerará unha rede de desprazamentos accesibles, de grande utilidade no relativo ao Dereito á Mobilidade neste territorio de estudo
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Dificultades para acadar a Accesibilidade Universal en certos puntos do territorio debido á orografía do ámbito de estudo
OUTRAS ALTERNATIVAS	Sinalización dos percorridos accesibles, así como de alternativas para aqueles que non cumpren dita accesibilidade universal
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto, medio e longo prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	MELLORA DA ACCESIBILIDADE TRANSFRONTEIRIZA PARA PERSOAS DE MOBILIDADE REDUCIDA
MEDIDA 3.2	FOMENTO DA ACCESIBILIDADE UNIVERSAL NO TRANSPORTE PÚBLICO EXISTENTE NESTE ÁMBITO DE ACTUACIÓN
DESCRICIÓN	Ante o obxectivo de fomentar a Accesibilidade Universal no territorio de estudo, en pro de favorecer unha progresiva adaptación do transporte público, garantindo a acesibilidade universal deste, propóñense unha serie de operacións ou modificacións a lavar a cabo.
PROXECTOS POSIBLES	Para o ferrocarril, proponse a adaptacións das estacións así como o acceso ao ferrocarril a través dunha plataforma. Os proxectos posibles serán: • Creación de vías de acceso adaptadas • Máquinas de venda adaptadas • Información acústica e visual • Adaptación dos aseos • Incorporación de material rordante e adaptado (asentos, portas, pasillos) No caso do autobús: • Incorporación de sinalización acústica, táctil e/ou visual nas paradas • Correcto deseño da parada, complementado con itinerarios accesibles. • Incorporación de material rodante, asentos reservados para persoas con mobilidade reducida, • Ascenso e descenso do vehículo adaptado. Para o transporte fluvial: • Acceso á embarcación dende a plataforma • Incoporación de material rodante. No caso dos taxis para os desprazamentos baixo demanda: • Inclusión de taxis adaptados para persoas con mobilidade reducida
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	CV.01; CV.03; CV.04; CV.05
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P4.X.2
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	R4.X.2
AXENTES	Concellos do Ámbito Xeral; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Empresas de transporte, Unión Europea
BENEFICIOS	Será de vital importancia tentar acadar a Accesibilidade Universal tamén no transporte público existente na área de actuación, garantindo a posibilidade de que este poida ser utilizado por todas e todos, independentemente das súas condicións físicas.
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Custos de implantación destes cambios. Diferentes organismos ou autoridades responsables destes transportes.
OUTRAS ALTERNATIVAS	Como alternativa a esta adaptación total, proponse unha adaptación gradual dos modos de transporte, comezando por aqueles aspectos que se consideren prioritarios. Este transformación gradual poderá complementarse con un servizo de comunicación no cal se proporcione información acerca de cales son os servizos accesibles ou adaptados, así como sinalizando os puntos críticos.
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio e longo prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	MELLORA DO TRANSPORTE A GRANDES ÁREAS E CENTROS ATRACTIVOS DE VIAXES
MEDIDA **4.1**	**FOMENTO DA CONEXIÓN ENTRE O ÁREA DE ESTUDO E AS ÁREAS URBANAS DE VIGO, PORTO E VIANA**
DESCRICIÓN	No relativo á mellora do transporte a grandes áreas urbanas, unha das medidas será o fomento da conexión entre a área de estudo e as áreas de Vigo, Porto e Viana do Castelo. Estas conexións apoiaranse principalmente na rede xa existente, ben sexa de ferrocarril ou en autobús. A maiores, proponse un fomento destas comunicacións, baseado no eixo atlántico, cunha axeitada oferta de horarios e paradas na área de estudo.
PROXECTOS POSIBLES	Prolongación das liñas de transporte rodado existentes actualmente, as cales finalizan en puntos próximos á fronteira, ata o outro lado da raia. Estas liñas serán: • Prolongación da liña Vigo-Salvaterra ata Monção • Prolongación da liña Vigo-Ponte Internacional ata Valença • Prolongación da liña Viana-Monção ata Salvaterra • Prolongación da liña Porto-Monção ata Salvaterra Fomento da liña Vigo-Porto, sendo Valença do Minho un punto chave -e polo tanto, nodo de intercambio- nesta conexión. Implantación dunha conexión ferroviaria entre Vigo e Viana, baseándose na infraestrutura xa existente, Dita conexión vencellará os municipios de Viana e Vigo, realizando paradas nos puntos do territorio que se consideren de interese. Deberá dispor dunha frecuencia e tempos axeitados, de modo que se garanta un servizo ferroviario funcional e capaz.
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	DE.04
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P5.X.1; P5.X.2; P5.Z1.; P5.Z2.1; P5.Z3.1; P5.E.1
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	R5.X.1; R5.Z.1; R5.E.1
AXENTES	Concellos do Xeral; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Empresas de transporte implicadas, Unión Europea
BENEFICIOS	Aumento das conexión ata as áreas metropolitanas de Vigo e Viana Aumento das posibilidades de interconexión ata outras áreas metropolitanas, como A Coruña (Galicia), Santiago de Compostela (Galicia) ou Porto (Portugal) Aumento do número de potenciais usuarios destas liñas de transporte, causado por un pequeno incremento da rede Falicilidade no aumento da lonxitude das liñas, xa que, ao tratarse de curtas distancias (entre 2,23 km e 3,11 km), apenas se interfiren os tempos dos transportes, pero sí ten unha incidencia moi positiva nas opcións de transporte público na área de estudo Posibilidade de apoiarse na rede ferroviaria existente, polo que non é necesario nova infraestrutura ferroviaria Existencia de amplo número de estacións de tren ou apeadeiros ao longo da rede - 13 estacións ou apeadoiros na área de estudo- dando servizo a unha grande parte da poboación
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Trabas legais /administrativas relativas ao transporte transfronteirizo (Lei de Cabotaxe) Notable incrementos dos prezos para este servizo transfronteirizos Problemas legais vencellados aos viaxes realizados por menores de idade neste medio de transporte (deberán contar con autorización) Problemas legais e administrativos causados polas trabas burocráticas relativas ao transporte público para desprazamentos transfronteirizos
OUTRAS ALTERNATIVAS	Creación de liñas exclusivas para o transporte transfronteirizo, implementando o cambio modal, así como o transbordo entre as diferentes redes de transporte público existente no territorio Implantación dunha liña de autobús eléctrico, o cal conecte as áreas de Vigo e Viana, realizando paradas nos territorios de estudo os cales se estime oporturno
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	MELLORA DO TRANSPORTE A GRANDES ÁREAS E CENTROS ATRACTIVOS DE VIAXES
MEDIDA 4.2	**FOMENTO DOS DESPRAZAMENTOS AOS CENTROS ATRACTIVOS EXISTENTES NO TERRITORIO**
DESCRICIÓN	En base aos centros atractivos de desprazamentos existentes no territorio, esta liña de actuación basearase en fomentar o uso de modos de transporte transfronteirizo alternativos ao vehículo privado. Deste xeito, favorécese o uso de autobús transfronteirizo para as usuarias e os usuarios destes servizos ou centros de actividade
PROXECTOS POSIBLES	Tarifas especiais para grupos: opción de tarifa única nas redes de transporte transfronteirizo existentes especial para grupos, de modo que os usuarios de servizos como as piscinas e as escolas de música ou deporte, teñan a opción de dispor desta tarifa especial que inclúa o servizo de transporte para a totalidade do grupo (recordemos que equipamentos como a piscina de Vila Nova de Cerveira ou o Conservatorio de Música de Tui defínense como servizos comúns á eurocidade, non só como un servizo exclusivo para o municipio).
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	DE.05
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P4.X.2; P4.Z1.1; P4.Z1.2; P4.Z2.1; P4.Z2.2
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	R4.X.2; R4.Z.1; R4.Z.2
AXENTES	Concellos do Ámbito Xeral; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Empresas de transporte implicadas, Unión Europea
BENEFICIOS	Mellora da accesibilidade das potenciais usuarias e potenciais usuarios aos centros atractivos de viaxes existentes no territorio. Fomento do uso do transporte colectivo, debido a unhas mellores condicións de prezo.
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Posibilidade dunha carencia de horarios para a realización destes servizos, ou ben da mala compenetración dos horarios, os cales poden non ter unha frecuencia suficiente como para converterse nunha alternativa funcional.
OUTRAS ALTERNATIVAS	Creación dunha plataforma dixital (web ou aplicación móbil) na que os usuarios poidan porse de acordo nos seus horarios ou viaxes, de modo que se fomente un uso do vehículo compartido, evitando a baixa ocupación do transporte privado existente en gran parte dos desprazamentos efectuados na actualidade.
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Largo prazo para a implantación da tarifa para grupos. Curto prazo para a creación dunha plataforma dixital.

LIÑA ESTRATÉXICA	MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA
MEDIDA 5.1	MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA NOS PUNTOS TRANSFRONTEIRIZOS ASÍ COMO NA CONEXIÓN DESTES COS NÚCLEOS DAS VILAS TRANSFRONTEIRIZAS
DESCRICIÓN	Dispor de itinerarios seguros e accesibles é fundamental para fomentar os desprazamentos en modos non motorizados, como son os realizados a pé ou en bicicleta, obxetivo principal neste plan de mobilidade sustentable. Para isto, é de grande importancia a localización daqueles puntos máis perigosos ou conflictivos, e a realización de actuacións de mellora da seguridade e sinalización, dando unha maior confianza e seguridade ás usuarias e usuarios dos modos de mobilidade máis vulnerables.
PROXECTOS POSIBLES	Sinalización peatonal: Acorde ao obxectivo de aumentar os desprazamentos en modos non motorizados, e polo tanto, de mellorar a seguridade das usuarias e usuarios destes modos de transporte así como a información, proponse a incoporación de sinalización peonil, mellorando a convivencia dos peóns cos modos motorizados e entre o modo peonil e o ciclable. Sinalización ciclista: A maiores da peonil, incluirase a sinalización ciclista, en pro dunha mellora da seguridade das usuarias e usuarios da bicicleta así como un aumento da información. Deste xeito, mellorarase a convivencia deste modo cos modos motorizados, así como entre este e os peóns.
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	CV.06; OF.08
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P2.E1.1; P2.E1.2; P2.E2.1; P2.E2.2; P2.E3.1; P2.E3.2
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	R.2.E.2; R.2.E.1
AXENTES	Concellos do Ámbito Local; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, Smart Minho, DGT, Unión Europea
BENEFICIOS	Facilidade para o cambio a unha rede accesible nos puntos transfronteirizos A existencia dunha rede accesible e agradable aumenta os desprazamentos en modos máis sustentables (a pé) Reducido custe desta proposta, e alto impacto positivo da mesma Fácil implantación destas medidas
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Posible dificultade para a consecución dun ancho axeitado para os peóns (beirarrúas de 2,50m) en certos puntos de conexión transfronteirizo, como pode ser o caso da Ponte Internacional Tui-Valença do Minho
OUTRAS ALTERNATIVAS	
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto e medio prazo, en función das obras a realizar

LIÑA ESTRATÉXICA	MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA
MEDIDA 5.2	AUMENTO DO CONTROL DA VELOCIDADE
DESCRICIÓN	En pro dun aumento dos desprazamentos peonís e ciclables así como da seguridade nos puntos transfronterizos, considérase de grande importancia a reducción da velocidade do tráfico rodado. Para esta reducción, dando así unha maior seguridade ao peón e ao ciclista,levaranse a cabo diferentes proxectos.
PROXECTOS POSIBLES	Colocación de mediads de calmado de tráfico nos puntos transfronteirizos nos cales poida existir un maior conflicto cos peóns e/ou ciclistas Reducción da velocidade nos puntos transfronteirizos de maior fluxo de peóns e ciclistas
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	CV.06; CV.07
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P2.E1.1; P2.E1.2; P2.E2.1; P2.E2.2; P2.E3.1; P2.E3.2
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	R.2.E.2; R.2.E.1
AXENTES	Concellos do Ámbito Local; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, Smart Minho, DGT, Unión Europea
BENEFICIOS	Aumento da seguridade, especialmente para peóns e ciclistas, o cal favorecerá os desprazamentos en modos brandos, debido a unha maior confianza e protección destes grupos máis vulnerables Reducción da sinistralidade, causado por unha reducción da velocidade, reducindo as posibilidades de potenciais accidentes
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Rechazo destas medidas por parte dos usuarios do vehículo privado
OUTRAS ALTERNATIVAS	Segmentación dos modos de transporte, optando por unha rede exclusiva destinada ao peón e/ou ciclistas
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	MEDIOAMBIENTE E PROTECCIÓN
MEDIDA 6.1	IMPLANTACIÓN DE CORREDORES VERDES ENTRE OS NÚCLEOS URBANOS
DESCRICIÓN	Proponse a creación de eixos verdes, sempre que sexa posible, que vencellen ás novas actuacións coa infraestrutura verde existente ligada ao Miño. Pretenderase que estes eixos verdes artellen a conexión entre os núcleos urbanos dos pares de cidades, así como que conecten os espazos verdes e libres coa rede de itinerarios e sendas existentes.
PROXECTOS POSIBLES	Proxecto de incorporación de vexetación no itinerario o cal vencelle os núcleos urbano de Salvaterra de Miño e Monção. Proxecto de incorporación de vexetación no itinerario o cal vencelle a Ponte da Amizade cos núcleos de Tomiño, Goian e Vila Nova de Cerveira Proxecto de incorporación de vexetación no itinerario o cal vencelle os núcleos de Tui e Valença do Minho
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	MA.03; MA.04
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	-
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	-
AXENTES	Concellos do Ámbito Local, CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Unión Europea
BENEFICIOS	Estes corredores verdes melloran a calidade urbana do entorno, e por tanto das conexións transfronteirizas, facendo máis agradables os desprazamentos en modos non motorizados Impacto positivo no medio ambiente da inclusión de árbores nos entornos urbanos
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Reducido espazo nalgúns puntos dos percorridos de conexión entre os nícleos dos pares de vilas transfronteirizas, dificultando a implantación destes corredores
OUTRAS ALTERNATIVAS	Acondicionamento do espazo, incorporando mobiliario urbano, no caso de non poder dispor dun eixo verde
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto e medio prazo

LIÑA ESTRATÉXICA	MEDIOAMBIENTE E PROTECCIÓN
MEDIDA 6.2	IMPLEMENTACIÓN DE ESTUDOS LUMÍNICOS
DESCRICIÓN	En consonancia con fomentar o uso das sendas peonís e ciclables existentes no terrtorio, así como sendas futuras é fundamental garantir unhas axeitadas características e unha iluminación adecuada. Sen embargo, unha excesiva iluminación naquelas sendas máis próximas ao río Miño ou a entornos naturais pode ter un elevado impacto ambiental, xerando prexuízos para a fauna do lugar, polo que se porá especial atención neste aspecto á hora de deseñar a iluminación destes espazos, de maneira que estas sendas solo estean alumeadas nas horas de maior tránsito de peóns.
PROXECTOS POSIBLES	Estudo lumínico, especialmente nas sendas máis próximas ao cauce do río e con alto valor ecolóxico
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	MA.01; MA.02; MA.04
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	-
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	-
AXENTES	Concellos implicados, Consellería de Medio Ambiente (Xunta de Galicia), Deputación de Pontevedra, SmartMinho, autoridades competentes en materia de Medio Ambiente, Unión Europea
BENEFICIOS	Unha adecuada iluminación, mantendo os espazos máis próximos ao río sen iluminar en certas horas do día mellorará o ecosistema, favorecendo á fauna existente e preservando a súa existencia Unha iluminación acorde aos horarios nos que as sendas están máis transitadas favorecerá os desprazamentos por elas
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Posibilidade de sensación de inseguridade a certas horas do día ou en certos espazos, ao atoparse cunha baixa iluminación
OUTRAS ALTERNATIVAS	Implantación de sistemas de iluminación que apenas se activen co paso de usuarios. Dispor de iluminación sólo nos tramos que se consideren prioritaros, e nas horas nas que acostuman ir usuarios, en detrimento dos sistemas de iluminación que optan por ofrecer iluminación durante toda a noite.
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo.

LIÑA ESTRATÉXICA	MEDIOAMBIENTE E PROTECCIÓN
MEDIDA 6.3	IMPLEMENTACIÓN DE ESTUDOS MEDIOAMBIENTAIS PREVIOS Á REALIZACIÓN DE ACTUACIÓNS FLUVIAIS, ESPECIALMENTE NA ÁREA A GUARDA-CAMINHA
DESCRICIÓN	Ante a posibilidade da realización de percursos fluviais polo Río Miño, entre as áreas A Guarda-Caminha e Tui-Valença, será prioritaria a implementación de estudos medioambientais previos, nos cales sexan valoradas estas accións, garantindo unha correcta conservación do entorno natural do Río Miño.
PROXECTOS POSIBLES	Estudos medioambientais previos á realización de actuacións fluviais.
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	MA.01; MA.02; MA.04
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	P1.X.1; P1.X.2; P1.Z.2.1; P1.Z2.2; P1.Z3.1; P1.E1.1; P1.E2.1; P1.E3.1; P3.Z3.1; P4.Z2.1
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	P2.X.2; R1.X1; R1.Z2.1; R1.E.1; R3.Z.1; R3.Z1.1
AXENTES	Concellos de Caminha e A Guarda, CIM Alto Minho, Consellería de Medio Ambiente (Xunta de Galicia), Deputación de Pontevedra, SmartMinho, autoridades competentes en materia de Medio Ambiente, autoridades competentes en materia de transporte fluvial, Unión Europea
BENEFICIOS	Garantir a correcta conservación do entorno natural no cal estamos a actuar
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Custes asociados a dito estudo
OUTRAS ALTERNATIVAS	-
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo.

LIÑA ESTRATÉXICA	OUTRAS ACTIVIDADES DE MOBILIDADE
MEDIDA 7.1	**REALIZACIÓN DE XORNADAS DE PARTICIPACIÓN CIDADÁ VENCELLADAS Á MOBILIDADE TRANSFRONTEIRIZA**
DESCRICIÓN	A concienciación sobre a mobilidade sustentable, así como o fomento de boas condutas na circulación e uso do espazo público, constitúe unha parte esencial na procura do cambio modal hacia unha mobilidade transfronteiriza máis sustetnable, e que a súa vez se pontecien estes fluxos. Proponse a realización de actividades enfocadas a informar e transmitir os obxectivos deste Plan de Mobilidade Sustentable do Río Miño Transfronteirizo, con campañas e xornadas informativas en centros de ensinanza así como noutros centros de interese, orientadas ás e aos habitantes do Vale do Miño Transfronteirizo. Coas medidas que se decidan seguir das indicadas neste Plan de Mobilidade Sustentabledo Río Miño Transfronteirizo, proponse a realización de mesas de seguimento nas que participen as veciñas e veciños da área de estudo, coa finalidade de avaliar a acollida das mesmas e informar sobre o avance do plan.
PROXECTOS POSIBLES	Realización de campañas de concienciación, xornadas informativas sobre a mobilidade sustentable para a cidadanía e obradoiros en colexios e outros centros. Comunicación e realización de mesas de seguimento coa veciñanza
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	OF.09
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	-
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	-
AXENTES	Concellos do Ámbito Xeral; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Veciñanza, Unión Europea
BENEFICIOS	Unha cidadanía informada acerca das diferentes opcións de mobilidade existentes no territorio fomento unha maior opción de modos de desprazamentos á hora derealizar unha escolla, informando de máis opcións alternaticvas ao vehículo privado
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Dificultade á hora de garantir que a información chegue aos diferentes grupos de idades/sociais existentes no ámbitro de estudo
OUTRAS ALTERNATIVAS	Difusión da información baseandose noutros canles, como cartelería ou redes sociais.
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto e medio prazo.

LIÑA ESTRATÉXICA	OUTRAS ACTIVIDADES DE MOBILIDADE
MEDIDA 7.2	DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN VENCELLADA Á MOBILIDADE NO VALE DO MIÑO TRANSFRONTEIRIZO.
DESCRICIÓN	Tendo como obxectivo principal o aumento de desprazamentos en modos de mobilidade suaves, ou ben en transporte público, para aqueles desprazamentos de maiores distancias, proponse a posta en marcha de programas de información acerca das diferentes opcións de mobilidade existentes no territorio. A maiores, esta información será complementaria á M.3.2, indicando a comunicación necesaria acerca da accesibilidade nestes modos de transporte, así como dos tramos de sendas os cales sexan accesible, informando de onde se atopan posibles dificultades.
PROXECTOS POSIBLES	Creación e distribución dun Mapa de Mobilidade do Vale do Miño Transfronteirizo. Este mapa conterá información plurilingüe -como mínimo en galego, portugués e castelán- e falicitará ás potenciais usuarias e usuarios od datos detallados acerca das redes de transporte público existentes no territorio, así como daqueles servizos existentes vencellados á mobilidade, como as sendas peonís e ciclables, os puntos nos que se dispón dun servizo de préstamo de bicicletas, etc
OBXETIVOS ESPECÍFICOS	OF.09
PROBLEMAS AOS QUE DA RESPOSTA	-
RETOS AOS QUE DA RESPOSTA	-
AXENTES	Concellos do Ámbito Xeral; CIM Alto Minho, Deputación de Pontevedra, SmartMinho, Veciñanza, Unión Europea
BENEFICIOS	Unha cidadanía informada acerca das diferentes opcións de mobilidade existentes no territorio fomento unha maior opción de modos de desprazamentos á hora derealizar unha escolla, informando de máis opcións alternaticvas ao vehículo privado
POSIBLES DIFICULTADES DE IMPLANTACIÓN	Posibilidade de que esta información non se difunda ou non chegue aos potenciais usuarios
OUTRAS ALTERNATIVAS	Creación dunha oficina ou Centro de Mobilidade Transfronteiriza, en base a actuar sobre os problemas actuais de falta de información sobre as opcións de mobilidade existentes. Creación dunha páxina web na cal se atope dispoñible información multilingüe, sobre os servizos de transporte público así como os servizos vencellados aos modos non motorizados existentes. Folletos do Sistema de Mobilidade existente no Vale do Miño Transfronteirizo, os cales estén dispoñibles nas paradas e estacións, así como en centros atractivos (piscinas, escolas de música, etc.) Creación dun “Calculador de Ruta” para as viaxes efectuadas nesta área de estudo (ou ben dende esta ata as grandes áreas metropolitanas). Este calculador será plurilinüe e ofrecerá información sobre as posibilidades existentes para efectuar os desprazamentos, indicando os datos máis destacables destes (distancia, duración, horarios, etc.)
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo para a creación do Mapa, así como da posible páxina web ou dos folletos informativos. Medio prazo para a posible creación dun Centro de Mobilidade Transfronteiriza. Medio prazo para a posible creación dun Calculador de Ruta.

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

pmst

Plan de mobilidade sustentable
do río Miño transfronteirizo

Plano de mobilidade sustentável
do rio Minho transfronteiriço

Un dos elementos de maior importancia na consecución da calidade e o éxito deste Plan de Mobilidade Sustentable do Río Minho Transfronteirizo definido é o previo establecemento dun adecuado programa de traballo e o seguimento do mesmo ao longo de todo o proceso para a consecución dun territorio máis permeable e sustentable.

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

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

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

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

Estas programacións temporais definiranse segundo diferentes características:

Curto prazo.

Considérase a curto prazo as medidas que poidan ser levadas a cabo entre o momento inicial da aprobación deste plan de mobilidade, a ata catro anos despois de dita aprobación.

Medio prazo.

Considéranse de medio prazo as medidas que que poden desenvolvidas entre catro e oito anos, por ter unha maior complexidade ou inversión económica.

Longo prazo.

Considéranse de longo prazo aquelas medidas estratéxicas, pensadas como un longo proceso no territorio, así como aquelas que está suxeitas a cambios ou desenvolvementos futuros no territorio.

As diferentes propostas, ademais de mostrarse dentro do cronograma establecido, tamén son mostradas dentro das diferentes liñas de actuación ás que pertencen, as cales xa foron descritas con anterioridade.

Como ben se pode apreciar no Plan de Implementación mostrado, algunhas medidas poderían abarcar máis dun prazo, é dicir, poderá haber medidas que teñen un comezo a curto ou medio prazo e continúen a medio ou largo prazo. Pódese observar tamén que gran parte das medidas están pensadas para dar comezo nunha programación a curto prazo, aínda que existen importantes medidas máis complexas as cales sexan programadas a medio prazo, e incluso algunhas medidas transversais e continuas, polo que serán programadas a curto, medio e longo prazo.

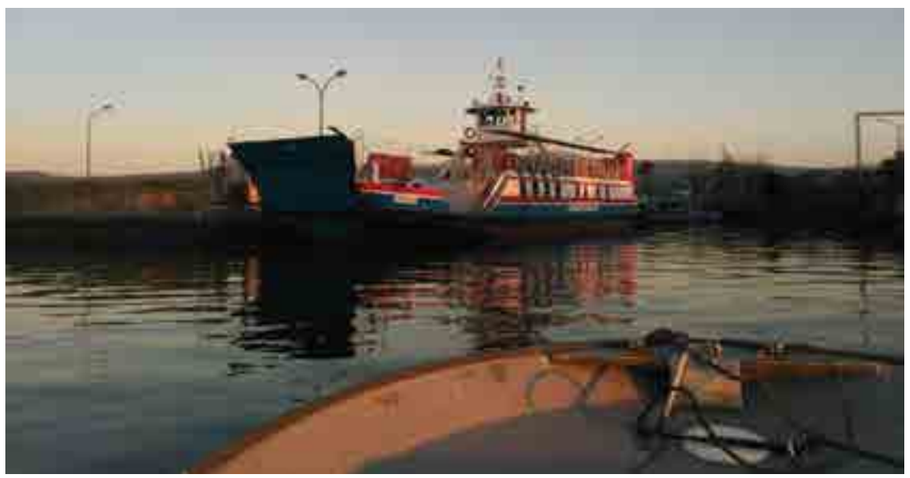
		CURTO PRAZO	MEDIO PRAZO	LARGO PRAZO
L.1	M.1.1	Realización de proxectos de humanización nos pasos transfronteirizos		
	M1.2	Creación de sendas peonís e ciclables que conecten os principais núcleos urbanos, vencelladas a desprazamentos funcionais		
	M.1.3	Fomento do uso da bicicleta como un modo de transporte capaz para os desprazamentos transfronteirizos entre os núcleos das Vilas Transfronteirizas		
	M.1.4	Mellora da conexión mediante modos brandos /suaves a todo o longo do Río Miño		
L.2	M.2.1	Fomento da conexión en transporte público entre os núcleos das vilas transfronteirizas		
	M.2.2		Fomento dunha xerarquización nos transportes existentes	
	M.2.3		Fomento dunha conexión lonxitudinal -paralela ao río Miño- ferroviaria que ligue os concellos transfronteirizos.	
	M.2.4		Fomento dunha conexión lonxitudinal -paralela ao río Miño- fluvial que ligue os concellos transfronteirizos.	
	M.2.5		Fomento dunha integración tarifaria dos diferentes sistemas de transporte	
	M.2.6	Fomento de sistemas de transporte alternativos para as áreas con maior dispoersión e/ou envellecemento da poboación envellecida		
	M.2.7	Mellora da conexión existente entre os núcleos transfronteirizos de A Guarda e Caminha		
L.3	M.3.1	Fomento da Accesibilidade Universal no ámbito de estudo		
	M.3.2	Fomento da Accesibilidade Universal no transporte público existente neste Ámbito de Actuación		
L.4	M.4.1	Fomento da conexión entre o área de estudo e as áreas urbanas de Vigo, Porto e Viana		
	M.4.2	Fomento dos desprazamentos aos centros atractivos existentes no territorio		
L.5	M.5.1	Mellora da accesibilidade e seguridade viaria nos puntos transfronteirizos así como na conexión destes cos núcleos das vilas transfronteirizas		
	M.5.2	Aumento do control da velocidade		
L.6	M.6.1	Implantación de corredores verdes entre os núcleos urbanos		
	M.6.2	Implementación de estudos lumínicos		
	M.6.3	Implementación de estudos medioambientais previos á relización de actuacións fluviais, especialmente na área A Guarda-Caminha		
L.7	M.7.1	Realización de xornadas de Participación Cidadá vencelladas á mobilidade transfronteiriza		
	M.7.2	Difusión de información vencellada á Mobilidade no Vale do Miño Transfronteirizo.		

INDICADORES PARA SEGUIMENTO POSTERIOR DO PLAN

pmst

Plan de mobilidade sustentable
do río Miño transfronteirizo

Plano de mobilidade sustentável
do rio Minho transfronteiriço



INDICADORES DE SEGUIMENTO DO PLAN

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

Os indicadores deste PMST divídense en tres bloques ou eixos: mobilidade, espazo público e habitabilidade, e por último cohesión social.

O bloque de mobilidade abrangue tres ámbitos ou categorías distintas. En primeiro lugar temos a demanda existente, é dicir, a permeabilidade desta fronteira. Este bloque abrangue os seguintes indicadores:

- Número de viaxes transfronteirizas anuais, estimadas segundo a mostra de habitantes do ámbito de estudo enquisados.

- Relación entre as viaxes anuais recollidas nas matrices OD e as habitantes e os habitantes que foron enquisados no proceso de participación.

En segundo lugar, a Distribución modal do transporte, baseado no principio de tempo e distancia percorrida segundo o motivo e desprazamento. Neste ámbito atópanse os seguintes indicadores:

- Relación de viaxes a pé: calculada dividindo o número de viaxes que se realizan a pé entre o número de viaxes totais segundo as Matrices Orixe-Destino que han de incluír nos cuestionarios que se leven a cabo na toma de datos periódica.

- Relación de viaxes en bicicleta: calculada dividindo o número de viaxes que se realizan en bicicleta entre o número de viaxes totais, novamente tomando como fonte as Matrices Orixe-Destino dos cuestionarios.

- Relación de viaxes en vehículo privado: calculada dividindo o número de viaxes que se realizan en vehículo privado entre o número de viaxes totais (fonte: Matrices Orixe-Destino)

- Relación de viaxes en transporte público: calculada dividindo o número de viaxes que se realizan en transporte público entre o número de viaxes totais (fonte: Matrices Orixe-Destino)

- Relación de viaxes en transporte compartido ou outros: calculada dividindo o número de viaxes que se realizan en outros medios de transporte entre o número de viaxes totais (fonte: Matrices Orixe-Destino)

Nestes desprazamentos, a tendencia desexable é que se efectúen menos dun 50% de viaxes en vehículo privado entre os núcleos dos pares de cidades transfronteirizas, ben sexa mediante un incremento dos desprazamentos peonís e ciclables ou en transporte público. En canto á periodicidade coa que se deberían levar a cabo estas

medicións, esta será cuadrienal.

Seguindo co eixo de mobilidade, os ámbitos restante vencéllanse ás Facilidade para a Intermodalidades e ao acceso ao Transporte Público, de grande importancia á hora de tentar diminuír as emisións de CO2, e consecuentemente as viaxes en vehículo privado, tal e como se destacou ao longo de todo o documento. Neste caso, os indicadores propostos son dous:

-Relación de habitantes con proximidade a un punto de préstamo de bicis transfronteirizas, calculada como o número de habitantes que dispoñen dun punto de recollida de bicis transfronteirizas a menos de 500m entre a poboación total residente nos núcleos transfronteirizos.

-Porcentaxe de poboación residente en municipios con algún tipo de transporte público transfronteirizo, calculada como o número de habitantes en municipios con servizo de transporte público transfronteirizo (bus, tren ou transbordador) entre a poboación total do Vale do Miño Transfronteirizo.

Para o primeiro destes, as fontes a utilizar serán o padrón de habitantes ou o catastro, mentres que para a seguinte calcularase a porcentaxe de habitantes os e as cales residen en municipios que teñen ao menos unha opción de transporte público transfronteiriza, en conexión con outros municipios do ámbito de estudo, en relación ao total no Vale do Miño Transfronteirio.

En canto á periodicidade destes indicadores, o primeiro deles deberá ser calculado anualmente, mentres que o segundo terá unha periodicidade cuadrienal.

Con respecto espazo público e habitabilidade, os indicadores relativos a este eixo son a calidade do aire, medido como os gramos de CO2 emitidos por pasaxeiro por Km, e a accesibilidade dos percorridos entre os núcleos das vilas que conforman cada par transfronteirizo, medida como a relación entre os metros lineais de percorrido cunha pendente inferior ao 6% entre os metros lineais de percorrido entre os núcleos transfronteirizos totais. Neste caso, para a obtención da información precísase recorrer a distintas fontes, como a DGT, tanto para os datos de Galicia como de Portugal, o Padrón de Vehículos, matriz OD, IGE e INE.

Finalmente, o último eixo, cohesión social, vencéllase co envellecemento da poboación.

Este último indicador calcúlase como a relación entre a poboación envellecida e a poboación total. Para o cálculo de dito indicador realízase a división entre a poboación de máis de 65 anos neste territorio de estudo e a poboación total residente no Vale do Miño Transfronteirizo. Será un indicador anual para o cal extraerase a información dos Padróns municipais ou do IGE, para Galicia, e o INE, para o caso de Portugal.

EIXOS	ÁMBITOS	PRINCIPIOS/SUBINDICADORES	INDICADORES
MOBILIDADE	DEMANDA	-	Viaxes transfronteirizas anuais
		-	Relación entre os habitantes e as viaxes transfronteirizas
	DISTRIBUCIÓN MODAL DO TRANSPORTE	Tempo e distancia percorrida segundo o motivo e desprazamento	Relación de viaxes a pé
			Relación de viaxes en bicicleta
			Relación de viaxes en vehículo privado
			Relación de viaxes en transporte público
			Relación de viaxes en transporte compartido ou outros
	INTERMODALIDADE E TRANSPORTE PÚBLICO	Proximidade da poboación a un punto de préstamo de bicis transfronteirizas	Relación entre a poboación con proximidade a un punto de préstamo transfronteirizas e a poboación total
		Proximidade a un servizo de mobilidade transfronteirizo	Porcentaxe de poboación residente en municipios con servizos de tr público transfronteirizo
ESPAZO PÚBLICO E HABITABILIDADE		Habitabilidade no espazo público	Calidade do Aire
			Accesibilidade do Viario
COHESIÓN SOCIAL	ENVELLECEMENTO DA POBOACIÓN	-	Relación entre a poboación de máis idade e a poboación total

MOBIL
COMPACIDADE E
COHESIÓN

	FÓRMULA DE CÁLCULO	RESULTADOS	TENDENCIA DESEXABLE	FONTES INFORMACIÓN	PERIODICIDADE
	Nº de viaxes transfronteirizas (anual) estimadas segundo enquisa realizada	66.339		Matriz OD	Cuadrienal
	Nº viaxes transfronteirizos anual rexistrados/nº habitantes enquisados	133,47		Matriz OD	Cuadrienal
	nº de viaxes a pé / nº viaxes xerados	2,27 %	<20% viaxes en vehículo privado en zona urbana		
	nº de viaxes en bicicleta/ nº viaxes xerados	1,45 %			
	nº de viaxes en vehículo privado / nº viaxes xerados	94,97 %	>50% viaxes en vehículo privado en zona interurbana	Enquisas	Cuadrienal
	nº de viaxes en transporte público / nº viaxes xerados	0,90 %			
	nº de viaxes en transporte compartido ou outros / nº viaxes xerados	0,41 %			
amos de bicis	Poboación cun punto de préstamo de bicis transfronteirizas a menos de 500m / Poboación total	0,00%		Padrón de Habitantes /Catastro	Anual
e transporte	Poboación residente en municipios con servizos de transporte público transfronteirizo / Poboación total	61,81%		Padrón de habitantes, compañías de autobuses, compañías ferroviarias	Cuadrianual
	gr de CO2 emitidos/pasaxeiro/km nos desprazamentos transfronteirizos	169,53		DGT, Padrón de Vehiculos, IGN o IGE	
	mL rúas Accesibles/L total X100	23,73 %		IGN	
	Poboación > 65 anos / Poboación total	22,31%	-	Padrón municipal	Anual

IDADE
FUNCIONALIDADE
SOCIAL

ANEXO. PARTICIPACIÓN CIDADÁ

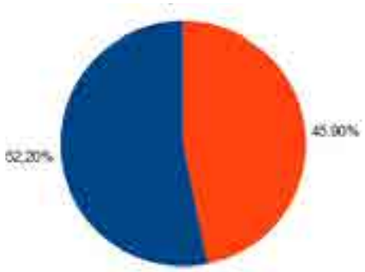
pmst

Plan de mobilidade sustentable
do río Miño transfronteirizo

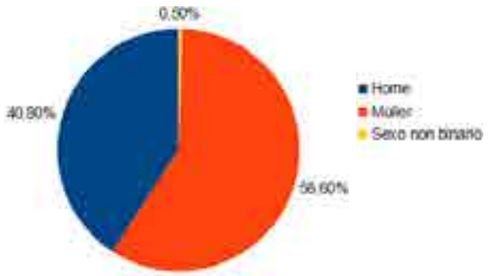
Plano de mobilidade sustentável
do rio Minho transfronteiriço

Caminha,Melgaço, Paredes de Coura, Valença, Vila Nova da Cerveira e Monção	Portugal: 65.227 (Poboación maior de 15 anos)
A Cañiza, Arbo, Crecente, Covelo, Ponteareas, Salvaterra, As Neves, Mondariz, Mondariz Balneario, Salceda, Porriño, Tui, Tomiño, O Rosal, Oia e A Guarda	Galicia: 114.784 (Poboación maior de 15 anos)

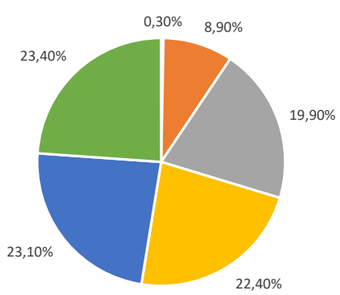
Enquisa Presencial



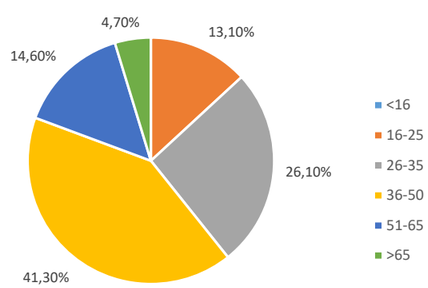
Enquisa Online



Enquisa Presencial



Enquisa Online



1. LIMIAR

O presente informe, recolle os principais datos obtidos a través das enquisas presencial e online elaboradas para o Plan de Mobilidade Sustentable Transfronteirizo do río Miño (PMST), así como da información recollida a partir de mesas de traballo participativas con residentes e representantes da área de estudo. Así mesmo, amosa tamén as conclusións máis destacadas das entrevistas semiestruturadas realizadas a actores e axentes clave -representantes políticos das administracións locais, técnicos municipais...- de ambas beiras do Miño.

Neste senso, e no tocante á análise da parte cuantitativa (as enquisas), procederáse a unha avaliación das mesmas de xeito desagregado: por un lado debúllanse os datos da consulta dixital e por outro os da enquisa presencial; de igual xeito, realízanse comparativas entre os datos obtidos segundo ás eurocidades, ás que referencian: Arbo-Melgaço, Salvaterra-Monçao, Tui-Valença.

O volume da poboación (N=Universo) escollida para a realización da enquisa presencial, foi a dos maiores de 15 ou máis anos de idade, de ambos sexos, dando un total de 180.011 individuos pertencentes aos concellos implicados do Vale do Miño Transfronteirizo, tal e como se mostra na táboa adxunta.

2. ENQUISAS

Así pois, este primeiro apartado, é o resultado da análise dos cuestionarios cubertos de xeito online1 e presencial; éstes últimos, foron cubertos en distintos puntos “atractores” do sur da provincia de Pontevedra e do norte de Portugal, seleccionados polas súas características urbanas e de mobilidade -zonas comerciais, de aparcadoiros, de lecer, feiras...-, da zona fronteiriza en contacto co Miño, entre o de 12 de febreiro e o 9 de marzo do presente 2019. Neste senso, as entrevistas foron realizadas tanto en distintos momentos da xornada (na parte da mañán, do mediodía, no serán...) e da semana (tanto laborables como fins de semana).

Cumpre aclarar, que no caso da enquisa presencial, aparte de manexar os criterios xeográficos e de mobilidade anteriormente sinalados (puntos atractores), a mostraxe2 seleccionda (n=316) respondeu a un procedemento non probabilístico por cotas de idade e sexo, baixo un suposto de mostraxe aleatorio simple, cun erro mostral do ± 5,5%, e un nivel de confianza do 95% (p=q) .

Ao abeiro destes datos, vemos que o “perfil medio” da persoa entrevistada durante o tempo que durou a recollida de datos presencial, foi o dun home de 65 ou máis anos de idade, no caso da enquisa presencial, e o dunha muller entre 36 e 50 anos no da consulta dixital.

No que atinxe ao número de respostas por procedencia das mesmas, cumpre sinalar a súa dupla orixe: por un lado as chegadas dende Portugal (179), e por outro as recabadas en Galicia (328).

Así mesmo, dentro deses dous grandes grupos de respostas atopamos 159 cuestionarios presenciais e 20 online, no primeiro, e 328 cuestionarios no caso galego: 157 presenciais e 171 online.

(1) A consulta dixital estivo aberta e dispoñible na web da Deputación de Pontevedra entre o 15 de febreiro o 8 de marzo do 2019.

(2) No caso de asumir os 191 cuestionarios online recibidos como válidos, a mostraxe aumentaría a 507 unidades, o que faría diminuir o erro mostral a un ± 4,4%

TÁBOA 01
Volume da poboación (N=Universo) escollida para a realización da enquisa presencial.
Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 01
Gráfico relativo ao sexo dos participantes na enquisa presencial, entendéndose como sexo non binario ou xénero non binario aquel que non se identifica cos espectros de xénero binario (masculino ou feminino).
Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 02
Gráfico relativo ao sexo dos participantes na enquisa online. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 03
Gráficos relativos ao rango de idade dos participantes na enquisa presencial.
Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 04
Gráficos relativos ao rango de idade dos participantes na enquisa online.
Fonte: Elaboración propia.

3. ANÁLISE DAS RESPOSTAS

3.1 VALORACIÓN DOS ASPECTOS EXISTENTES E DAS PROPOSTAS DE FUTURO

Dentro dunha escala de valoración do 1 ao 10 (sendo 1 a percepción menos favorable, ou nota máis baixa , e 10 a mellor percepción posible, ou nota máis alta), decatámonos das grandes semellenzas existentes entre os resultados dos cuestionarios presenciais e online, tanto no apartado no que se pedía a avaliación daqueles aspectos, xa existentes, e que influen na mobilidade (o estacionamento, a densidade do tráfico...), como nas propostas de futuro que se plantearon (apertura e ampliación de sendas peonís e ciclables, liñas pendulares de transporte entre eurocidades...).

No tocante ao primeiro marco comparativo, vemos nos datos gráficos adxuntos que mentres hai unha valoración moi positiva da ausencia de retencións, a seguridade vial e mesmo unha percepción boa das opcións para estacionar; no lado oposto, destaca especialmente a cuestión relativa ao transporte público transfronteirizo, seguida -a máis distancia- da accesibilidade e facilidades para desprazarse as persoas con mobilidade reducida, así como mdas alternativas seguras para ciclistas e peóns.

Por outra banda, no concernente ás posibles propostas de futuro, son precisamente os aspectos anteriormente identificados como deficitarios ou abertamente mellorables, os que pasan a contar cunha aprobación máis alta: nomeadamente, todo o que teña que ver coa creación de “ecopistas” ou sendas cilables e peonís, un servizo de prestamo de bicicletas, ou a implantación dun sistema pendular entre eurocidades, acadan as mellores puntuacións. Neste senso, aínda que tamén pasan a “nota de corte”, propostas “novidosas” como un servizo de prestamo de patinetes eléctricos, ou xa desaparecidos, como o noite-bus, son puntuados coas notas máis baixas.

3.2 PUNTOS (DO OUTRO LADO) DA RAIA NOS QUE SE DEBERÍA MELLORAR A CONEXIÓN

Se ben a pregunta exacta que se formulaba nas enquisas (presencial e online), era << Indique os dous lugares do outro lado da raia cos que quererías que se mellorase a conexión>>, podía gardar certa ambigüidade no que a súa interpretación se refire, xa que podía aludir a un termo municipal, unha vila ou parroquia/xunta de freguesía, ou a un cruce, estrada, ponte ou acceso a un equipamento concreto, ao abeiro do tipo de respostas recollidas, a meirande parte das persoas que respostaron, fixérono decantándose por sinalar un municipio.

Nesta liña, agás A Guarda, que é o único concello galego que aparece entre os 6 máis sinalados como puntos susceptibles de mellora, os restantes son portugueses, destacando os casos de Monção e Valença de Minho. Se continuamos debullando os datos polo miúdo, vemos que no momento en que prestamos atención a espazos ou tramos concretos e acotados, as infraestruturas correspondentes ás pontes, ou aos puntos que carecendo dos mesmos contan con futuros proxectos de construción (como o caso entre Goián e Vila Nova da Cerveira), completan o resto da “fotografía de eivas ou déficits transfronteirizos”.

No que atinxe aos casos das pontes entre Tui-Valença e Salvaterra-Monção1, os entrevistados demandan sobre todo alternativas ou melloras na seguridade para

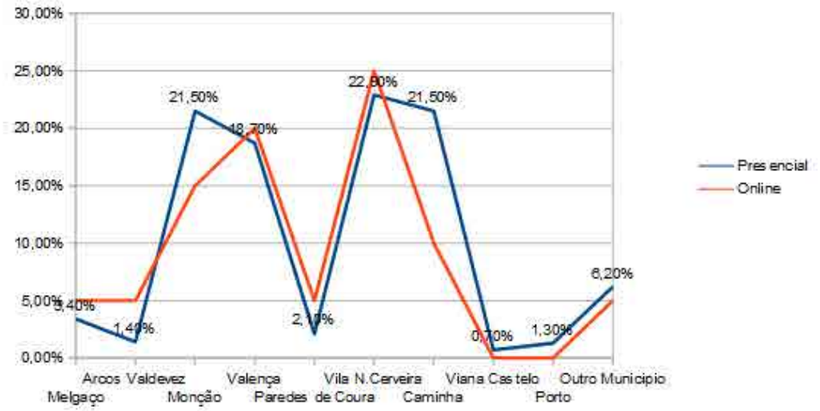


GRÁFICO 05
Gráfico da procedencia das respostas dende Galicia. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 06
Gráfico da procedencia das respostas dende Portugal. Fonte: Elaboración propia.

ciclistas e peóns. Asemade, no relativo a Monção, moitos dos breves comentarios que acompañaban ás respostas, mencionaban de xeito expreso a necesidade de mellorar os accesos e seguridade, do tramo existente entre a saída/entrada da ponte -do lado portugués- e as conexións coa área comercial do "Rio Park", e coa propia vila de Monção.

3.3. PERCEPCIÓN DE SEGURIDADE

Dentro dos cuestionarios realizáronse preguntas especificamente orientadas á cuestión de xénero; así, aparte do punto anteriormente exposto sobre a valoración que facían os enquisados sobre a implantación de paradas a demanda para mulleres, houbo un apartado dirixido á captar a percepción de seguridade/inseguridade á hora de facer uso dos servizos, infraestruturas de transporte ou itinerarios transfronteirizos aquí planteados.

Neste senso, aínda que tanto na enquisa presencial, como na consulta dixital -pese ás distintas porcentaxes-, o número de persoas que respos taron que non renunciaban a empregar algún tipo de servizo ou itinerario por falta de seguridade era superior ao dos usuarios que dixeron que sí, entre estes últimos, o 64% dos entrevistados presencialmente que recoñeceron algún tipo de inseguridade, eran mulleres, esta porcentaxe incrementabase ata o 80% na enquisa telemática

Entre algúns dos elementos que poderían responsabilizarse en parte, de non proporcionar a suficiente tranquilidade e seguridade, aos usuarios desta parte da Raia, atoparíamos en primeiro lugar á falta de iluminación, seguida de factores como a asusencia de núcleos de poboación próximos, e en consecuencia, pouco transitados. Aspectos "físicos" achacables ás malas condicións do terreo (curvas, pendentes...) quedarían relegados ao último lugar.

3.4 OUTRAS PROPOSTAS, ACHEGAS E COMENTARIOS

Ao remate dos cuestionarios, abríase unha pregunta en branco, para que as persoas que a respostaron, e que así o desexasen, tiveran a opción de poder deixar calquera tipo de opinión ou suxerencia. E en coherencia cos resultados das enquisas, correspondentes aos apartados das preguntas nas que se pedía a valoración que facían os entrevistados sobre aspectos xa existentes, e de futuro, relativos á mobilidade, e nos que as puntuacións relativas ao transporte público, resultaron ser as máis salientables, non cabe sorprenderse cando vemos o elevado número de comentarios e propostas vencellados a esta cuestión.

TRANSPORTE PUBLICO:

-Por a Linha ferrocarril do Minho a funcionar como um trem do século XXI

-O Rosal e A Guarda deberían estar incluidos na liña pendular transfronterizo, sobre todo pola afluencia de peregrinos na Ruta da Costa, melloraria as opcions do turismo Transfronteirizo!!!

-Gustaríame que puxesen unha línea de bus dende Arbo (que pase por As Neves, xa que eu son da parroquia de Vide e se o bus ven de Arbo pasaría por Vide) ata Monçao e Valença.

GRÁFICO 07
Gráfico da valoración dos aspectos existentes na enquisa presencial. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 08
Gráfico da valoración dos aspectos existentes na enquisa online. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 09
Gráfico da valoración de propostas na enquisa presencial. Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 10
Gráfico da valoración de propostas na enquisa online. Fonte: Elaboración propia.

- Un tren ata Oporto que pasase por As Neves (ida e volta) e un bus dende Salvaterra ata Oporto. Xa que para ir a Oporto no meu caso tería que desplazarme ata Valença e coller o tren.

- Un bus que pase por As Neves en dirección a Melgaço (ida e volta)

- Un bus que pase por As Neves en dirección a Melgaço pero que vaia ata os pobos de Castro Laboreiro e Lamas de Mouro, xa que a Serra do Gêres é un paraíso natural moi bonito e debería estar máis comunicado (bus de ida e volta), polo menos que haxa un bus que recorra algúns dos pobos máis emblemáticos.

En resume: gustaríame que As Neves estivera máis comunicada con Portugal, xa que moitísimas persoas do pobo van comprar moito a Portugal e tamén de turismo a pasar o día (gastronómica e culturalmente: festas, exposicións, eventos, ambiente norcturno de discotecas, etc), e sobretodo que os medios de transporte pasen pola parroquia de Vide (As Neves).

-Transporte público entre Valença e Vigo

-Potenciar el tren.

-Transporte regular

-Liña de bus ou tren que conecte Vigo con distintas puntos de Portugal

-Sería bo unha liña de bus ou tren Vigo- O Porto

-Máis transporte público transfronteirizo

-Mais trasnporte público

-Noite bus moi importante

-A conexión co trasnporte público está moi mal en todas as eurocidades. A para a demanda está moi ben pero non se debe abusar senon o bus non anda

-Bus nocturno de Tui - Valença, para a xente que traballa de noite no polígono

-O tren chuchu so ten billete ida e volta non hai opción só ida

-O luns non pasa o ferri

-O ferri non se usa moito

-Gustariame que houbese horarios mais flexibles

-El ferry a Caminha es una joya que debe mantenerse independientemente de poner más opciones para cruzar

-Necesidades de conexión intermodal A Guarda - Caminha

-Estaría ben un servizo coma o tren chuchu que vaia pasando polas zonas de máis demanda e funcione máis frecuente

-O ferri vai mal, poucas horas, moi caro...

-Autobús para ir a feira a Melgaço

ECOPISTA-SENDAS PEONÍS E CICLABLES:

-Prolongación da ecopista Monçao-Valença-Vilanova en paralelo pola outra beira do Minho (Salvaterra-Tui...) e facer un "percorrido continuo" e circular

-Ecopista Valença - Monçao está descoidada

-No tema de sendeiros para ir camiñando ou bicicleta paralelos o rio miño conectando tui-o rosal, actualmente da mágoa un espazo precioso que non se poda apreciar, salvo en pequenos tramos acondicionados.

-Mellora do sendeiro anexo a depuradora

SEGURIDADE VIAL – ACCESIBILIDADE:

-Uma via alternativa em Salvaterra para veículos pesados

Lugares fronteirizos a mellorar	Nº de veces que se repite
Monção	106
Valença do Minho	75
Caminha	41
Vila Nova da Cerveira	39
A Guarda	30
Melgaço	29
Outras zonas (nomeadas entre 10 e 5 veces): Tui, O Rosal, Salvaterra, As Neves	
Outras zonas (nomeadas menos de 5 veces): Arbo, Vigo, Porto, Lisboa, Ponteareas,Covelo, Porriño, Ponte de Lima, Braga, Povoa de Varzim,Tomiño, S.Compostela, Vila Praia de Ancora+Moledo + Lanhelas (Caminha), Afife (Viana do Castelo), Montar (Melgaço), Goián (Tomiño)	

TÁBOA 02
Táboa cos valores dos lugares fronterizos a mellorar. Fonte: Elaboración propia.

Puntos ou tramos concretos a mellorar	Nº de veces que se repite
Conexión A Guarda-Caminha	14
Conexión/ponte Salvaterra-Monção	7
Conexión/ponte Tui-Valença	4
Conexión Vila Nova da Cerveira-Goián	3

TÁBOA 03
Táboa cos valores dos puntos ou tramos concretos a mellorar. Fonte: Elaboración propia.

Descarta a utilización dalgunhas rutas ou servizos por falta de seguridade?

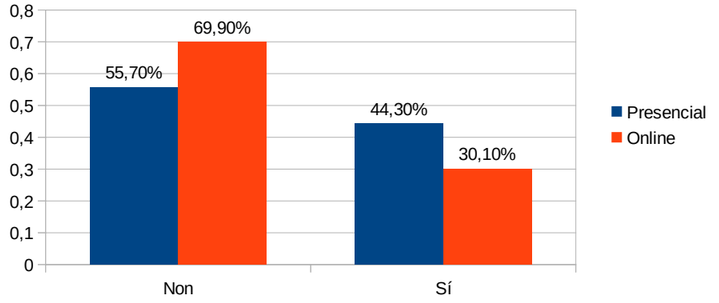


GRÁFICO 11
Gráfico obtido para a pregunta de si rexeita o uso dalgunha ruta por falta de seguridade. Fonte: Elaboración propia.

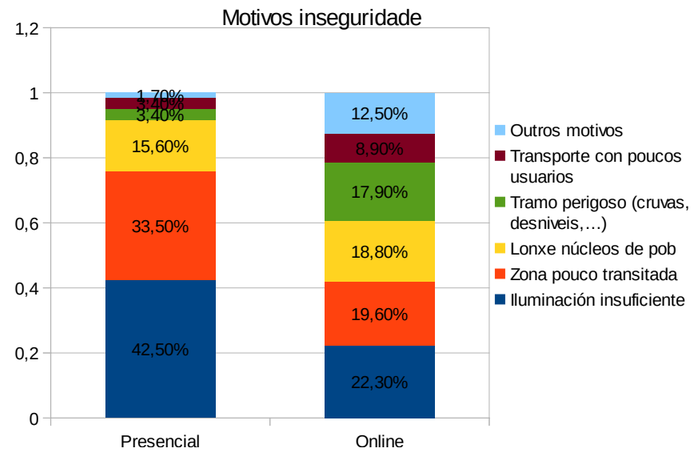
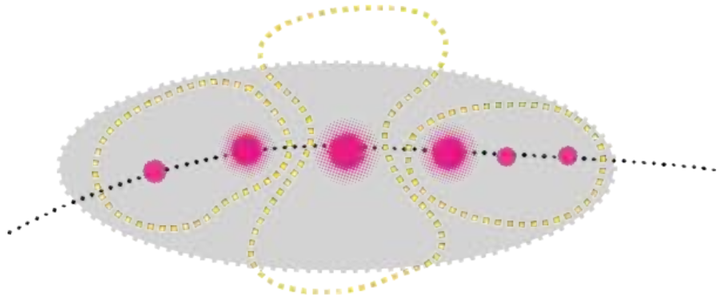
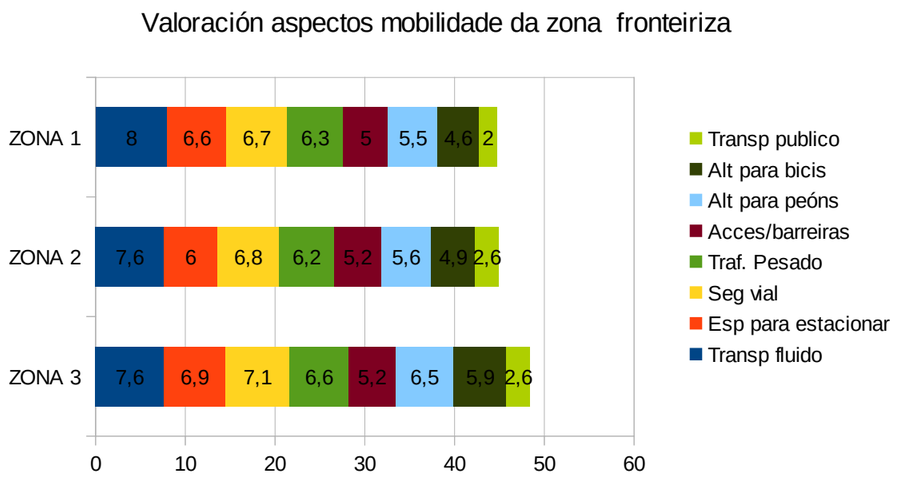
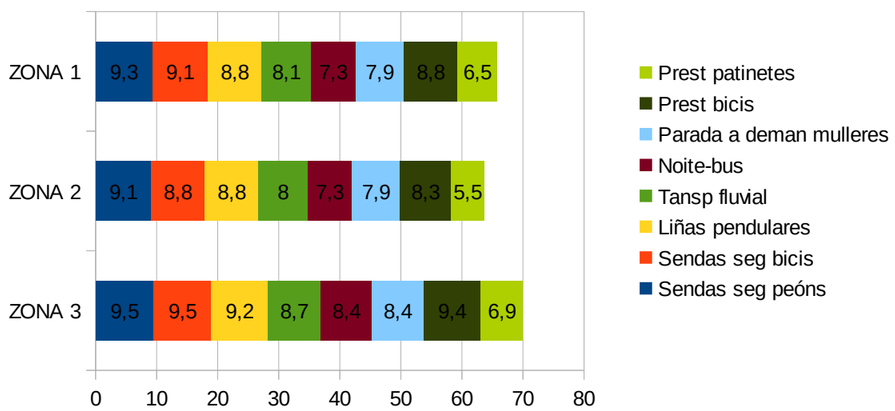


GRÁFICO 12
Gráfico dos motivos no caso de rexeitar o uso dalgunha ruta por falta de seguridade. Fonte: Elaboración propia.







-Atención as rotondas. Preferencias distintas.en España e Portugal
-Non hai acera dende a Ponte de Salvaterra ata a primera rotonda de Monçao
-Unha vez se cruza o río dende Salvaterra, non hai boa conexión a pé ou en bicicleta dende o sendeiro de Salvaterra ou en Monçao
-Colocar pasos de peóns na zona de entrada e saída da ponte vella de Tui
-Tráfico pesado Tui- A Guarda
-O paseo fluvial de Tui non ten lexislado as bicis, xera problemas
-Mellora do asfalto
-As bicicletas van polas beirarrúas a moita velocidade e iso non é seguro para os peóns

NOVAS INFRAESTRUTURAS E SERVIZOS:
-Potenciar a concesión entre Caminha e A Guarda mediante Unha ponte
-Facilitar o acceso ao aeroporto de Porto
-Podrían facer un ponte colgante entre As Neves e Monçao.
-construcción dunha ponte entre caminha e Camposancos - A Guarda
-A estrada entre Tui e A Guarda é moi lenta, precisase unha autovía
-Ferri Vilanova – Goian
-Carretera Valença – Monçao
-Vilanova, mellorar a conexión (O día da feira falta aparcamento en Vilanova).
-O ferri non vai ben, o mellor sería una ponte Caminha - A Guarda

PARADAS A DEMANDA:
-Creo que a inseguridade para as mulleres non se obren creando paradas específicas de transporte público senon con educación e concienciación cidadá
-As paradas seguras deben de ser para todos, nenos, nenas, avos, avoas, mulleres e homes
-Non entendo, paradas seguras a demanda para mulleres??, tema atropelos, violencia de xénero, roubos???.

OUTROS COMENTARIOS:
-Estoy en completo desacuerdo con el proyecto que pretende usar el rio como recurso turístico con barcos de paseo, pantalanes y demás. Eso es añadir más presión a este entorno natural que hay que conservar, no explotar.
-Hai un problema de aparcamento importante en Vilanova de Cerveira os sábados, ao ser día de feira, é o unico día que se cobra a zona azul, 1€ durante todo o día
-Moita xente vai ao Velvet, o venres, sábado e domingo
-A zona do paseo do Rio en Salvaterra ten zonas sen balaustrada e é perigoso para os nenos
-Que draguen o río

Así pois, vemos como a meirande parte das achegas que non gardan relación co transporte público, fáno con catro grandes bloques temáticos: a seguridade vial e accesibilidade, as sendas ciclables e peonís, as demandas de novas infraestruturas e servizos, e por último - as menos numerosas- as reaccións provocadas pola proposta de paradas a demanda para mulleres.

GRÁFICO 13
Esquema relativo ás tres áreas identificadas no ámbito de estudo.
Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 14
Gráfico da valoración dos aspectos existentes vencellados á mobilidade transfronteiriza, segundo as tres zonas indicadas.
Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 15
Gráfico do grao de conformidade con posibles futuras propostas, segundo as tres zonas identificadas.
Fonte: Elaboración propia.

Estes comentarios e suxerencias, plasmados nunha nube de palabras, amosan a seguínte imaxe:

3.5 DATOS E COMPARATIVAS ENTRE AS ZONAS DELIMITADAS

Si procedemos a realizar unha análise máis pormenorizada da información recabada, pero de xeito agregado -isto é: sumando os datos das enquisas online e presencial-, para posteriormente comparar os resultados obtidos por zonas, podemos establecer as seguíntes correlacións:

Tanto no primeiro grupo de preguntas, sobre a valoración dos aspectos relacionados coa mobilidade na zona urbana, como no segundo, relativo ao potencial nivel de aceptación de posibles medidas a aplicar no futuro, as semellanzas e paridade existente entre as cifras correspondentes ás diferentes zonas, son mínimas, dándose unha homoxeneidade entre as puntuacións asignadas a cada variable bastante elevada.

Así por exemplo, nos tres ámbitos destaca coa mellor nota obtida a escasez de conxestión no que ao tráfico se refire, e coa valoración máis baixa a calidade do servizo de transporte público, tamén en coherencia cos datos obtidos de xeito desagregado, é dicir: abordando os datos online e presencias de xeito separado.

No relativo ás posibles medidas a implementar, tampouco se detectatan grandes diferenzas entre as zonas de cruce propostas e as rexistradas de xeito online e presencial; de feito, volve darse unha concordancia entre as propostas avaliadas con mellor puntuación (a creación de sendas seguras para peóns e bicicletas) e peor nota (un posible servizo de prestamo de patinetes)

3.6 A PERSPECTIVA DE XÉNERO

En paralelo ás comparativas entre as zonas inmediatamente anteriores, onde apenas se percibían gandes diferenzas, senon máis ben ao contrario, comprobamos por contra, que cando nos achegamos á unha análise dalgún dos datos recollidos, dende unha perspectiva de xénero, sí se detectan cambios nas respostas, dependendo tanto de quen contestase o cuestionario, e en relación á que zona de cruce se preguntase.

Así pois, mentres a zona central, ou “zona 2”, correspondente co paso fronteirizo entre Valença e Tui, destaca como a que conta cunha percepción de seguridade máis baixa, en base ás respostas totais recibidas, este mesmo punto de cruce, fica por baixo da “zona 1” (Monção e Salvaterra), cando quen resposta a esa pregunta son mulleres, quenes a súa vez amosan un maior reparo á hora de circular por determinadas rutas ou itinerarios. Porén, neste senso, a “zona 3”, aparece como a máis segura en ámbolos casos.

Por último, no tocante aos motivos que os usuarios e usarias, esgrimen como principais causas da inseguridade, ou percepción da mesma, destacan a escasa iluminación, e sobre todo no caso das mulleres o factor de “zonas pouco transitadas”.

GRÁFICO 16
Gráfico relativo ás respostas totais (Homes, mulleres, e sexo non binario) á pregunta *“Descartaría a ultilización dalgunhas rutas ou servizos por falta de seguridade?”*
Fonte: Elaboración propia.

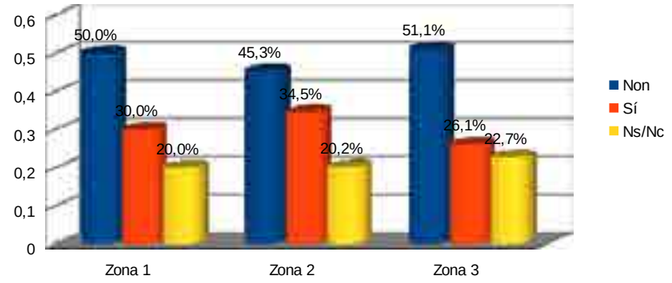


GRÁFICO 17
Gráfico relativo ás respostas de mulleres á pregunta *“Descartaría a ultilización dalgunhas rutas ou servizos por falta de seguridade?”*
Fonte: Elaboración propia.

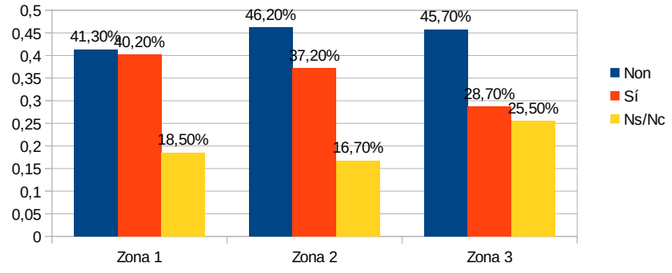


GRÁFICO 18
Gráfico relativo ás respostas totais (Homes, mulleres, e sexo non binario)aos motivos de descarte ou rexeitamento.
Fonte: Elaboración propia.

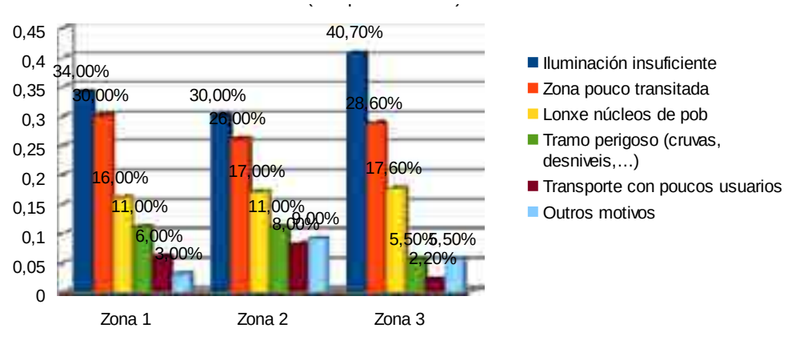
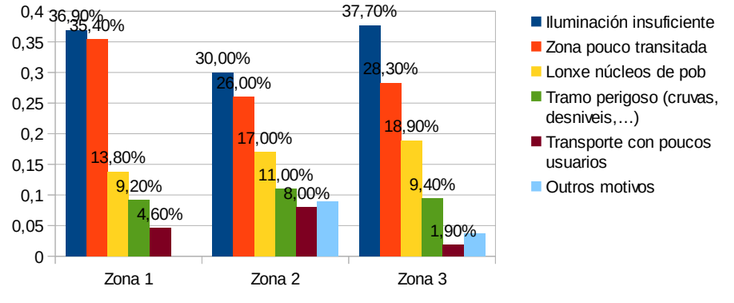
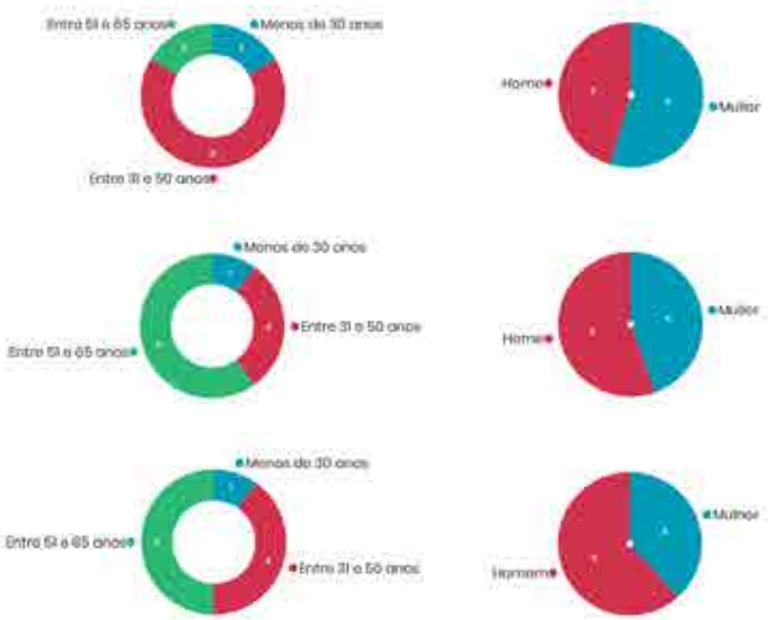


GRÁFICO 19
Gráfico relativo ás respostas de mulleres aos motivos de descarte ou rexeitamento.
Fonte: Elaboración propia.





4. OBRADOIROS PARTICIPATIVOS

Atendendo aos pregos da proposta, realizáronse dous obradoiros participativos1 abertos á cidadanía desta parte do territorio peninsular, e aos representantes das administracións locais da área de influencia mais o correspondente chamamento ao tecido socioeconómico e veciñal en particular. Enfatizando en todo momento, os convites a técnicos locais e entidades sociais orientadas ao empoderamento e apoio da Muller (axentes municipais de igualdade, asociacións de mulleres rurais, por exemplo), como a colectivos volcados na atención e dinamización tanto dos maiores (agrupacións de xubilados), mozos e nenos, como ás persoas con mobilidade reducida e diversidade funcional.

4.1 PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DAS PERSOAS PARTICIPANTES

O primeiro dos obradoiro, realizouse no Concello de As Neves en quenda das 12:00h da mañán -para o persoal técnico e das administracións- e ás 19:30h da tarde -para a cidadanía-, asistindo un total de 22 persoas (omitindo as persoas que acudiron por parte da Deputación de Pontevedra, e o propio equipo redactor)

Á mesa de traballo da mañán, asistiron catro representantes da administración local galega, unha persoa do CIM-Alto Minho e outra da Cámara de Monção, así como dous profesionais da área de traballo, a título persoal. Porén, no encontro da tarde, participaron dous investigadores vencellados á Universidade de Vigo e USC, catro persoas do ámbito das actividades de lecer ao aire libre e turismo, cinco representantes de dous colectivos con diversidade funcional e mobilidade reducida, un profesional freelance,e dous empresarios do sector das adegas locais.

O segundo, foi realizado en Valença do Minho, o 28 de febreiro, nunha única convocatoria -ás 15:30h PT-, xa que a parte da mañán foi empregada para a realización de entrevistas ao persoal técnico do CIM-Alto Minho. Na mesa de traballo participaron 13 persoas, sen contar novamente os asistentes por parte da Deputación de Pontevedra e do equipo redactor.

Neste senso, deses 13 participantes, tres o fixeron como representantes do tecido social-veciñal da zona, unha persoa do ámbito do cicloturismo, dúas do entorno da docencia e investigación, un representante da GNR portuguesa e outro da empresa de transportes AVIC, un profesional dos medios de comunicación, dous da área do turismo e dous máis a título persoal-freelance

Como se observa tanto neste gráfico, como no seu equivalente anterior das mesas de traballo de As Neves, a meirande parte dos participantes eran galegos (fundamentalmente do propio municipio nevés, e de Vigo, no caso da tarde)

4.2 ANÁLISE DAS RESPOSTAS

Unha das ventaxes que ofrece a ferramenta Mentimeter, é a posibilidade de expresar a través de sinxelas matrices, respostas complexas que xurden da avaliación de máis dunha variable. Neste primeiro caso, ás persoas participantes, solicitábaselle a súa opinión á hora de valorar o impulso e peso específico que debería ter o fomento

GRÁFICO 20
Rangos de idade e do sexo dos asistentes ás xornadas de participación da mañá no obradoiro de As Neves, de esquerda a dereita.
Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 21
Rangos de idade e do sexo dos asistentes ás xornadas de participación da tarde no obradoiro de As Neves, de esquerda a dereita.
Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 22
Rangos de idade e do sexo dos asistentes ás xornadas de participación no obradoiro de Valença de Minho, de esquerda a dereita.
Fonte: Elaboración propia.

GRÁFICO 23
Imaxes das palabras máis repetidas nas xornadas de participación da mañá no obradoiro de As Neves, de tarde no obradoiro de As Neves, e no obradoiro de Valença de Minho, respectivamente.
Fonte: Elaboración propia.

da mobilidade peonil, tanto dende o seu posible fomento “esporádico/estacional” ou de lecer, como decote.

De igual xeito, a través do uso desta app, podíase combinar e inserir a posible idoneidade que cada unha destas medidas, tería en cada un dos ámbitos aquí propostos; neste caso, as tres eurocidades, mais os casos de Arbo-Melgaço, no obradoiro de As Neves, e o de A Guarda-Caminha, na mesa de traballo de Valença, polas súas respectivas proximidades a ambos espazos.

As imaxes resultantes, ilustran que canto máis hacia o cadrante superior dereito, máis apoio ou confianza esperta a proposta como factor proclive a ser empregado polos residentes locais a cotío; porén, canto máis hacia se concentren os puntos no cadrante inferior, implicaría unha maior disposición a facer un uso recreativo (de fin de semana, por exemplo) destas medidas

O mesmo planteamento e esquema foi empregado para abordar a implantación de medidas a prol da mobilidade ciclista. Neste caso, a concordancia no apoio da posible aposta por vías seguras específicas, ou para ampliación da ecopista xa existente e con punto de partida en Monção -un dos exemplos que se empregaban para ilustrar a proposta-, semella máis clara.

En relación ao transporte público, como resultado da súa baixa nota de avaliación que obtivo este servizo nas enquisas, decidíronse plantear catro preguntas específicas aos participantes nas mesas de traballo sobre este aspecto. A primeira delas, sobre a posibilidade de implantar nas respectivas eurocidades, algún tipo de sistema de transporte pendular (microbuses eléctricos, ou o equivalente a algún dos implantados a través da iniciativa privada, como os denominados “trens-chu chús”, e de uso primordialmente lúdico e turístico).

Unha segunda proposta para o debate, foi retomar a idea do extinto servizo de “noite-bus”, practicamente orientado ao uso recreativo no seu momento, e aquí presentado tamén como un posible modelo de transporte nocturno utilidade tamén para os traballadores con horarios nocturnos ou de primeira quenda, nos polígonos de ambas beiras do Miño, ou cada vez máis diversas e novas ocupacións.

A terceira das preguntas, aparte da compoñente de xénero que implica e recolle, abría a posibilidade de contar con algún servizo de “parada a demanda”, para mulleres, algo que xerou interesantes debates entre os asistentes, tanto pola menor familiaridade con que este tipo de propostas son planteadas na sociedade, redes sociais e medios de comunicación portuguesas -como se desprendeu das entrevistas semiestruturadas e técnicos e representantes de distintas administracións lusas- como por abrir a posibilidade de ofrecer este servizo a outros colectivos vulnerables: menores, persoas maiores, con mobilidade reducida...

O cuarto apartado relativo ao transporte público, viña dado polo ineludible peso e incidencia dos dous grandes polos económicos e de poboación, sobre os que pilota esta área da Eurorrexión: Vigo e Porto, sen obviar a influencia de factores concretos como a importante atracción que exerce o aeroporto desta segunda cidade, no conxunto do noroeste peninsular.

Así pois, directamente planteabase a posibilidade de instaurar un servizo de

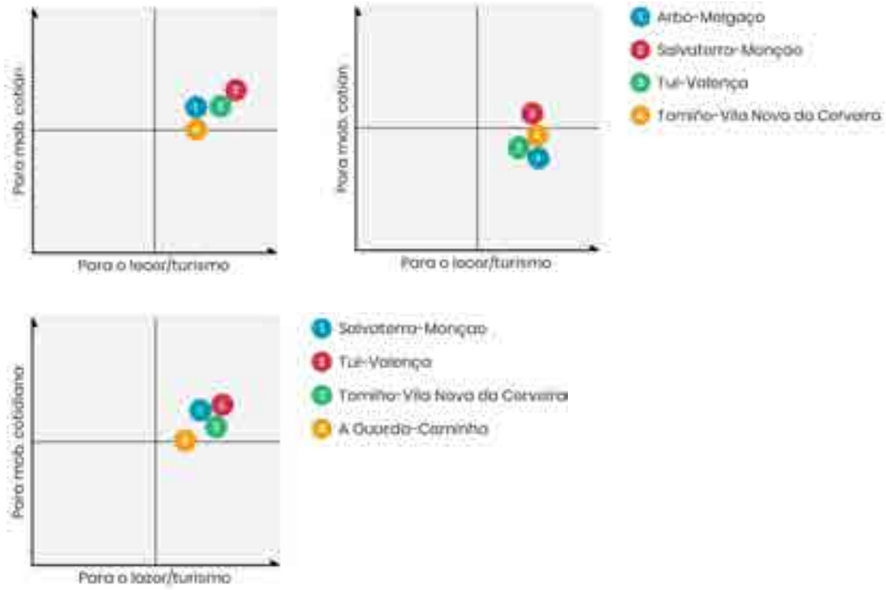


GRÁFICO 24
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e a mobilidade peonil, do obradoiro de mañá celebrado en As Neves.

GRÁFICO 25
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e a mobilidade peonil, do obradoiro de tarde celebrado en As Neves.

GRÁFICO 26
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e a mobilidade peonil, do obradoiro celebrado en Valença do Minho.

GRÁFICO 27
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e a mobilidade ciclable, do obradoiro de mañá celebrado en As Neves.

GRÁFICO 28
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e a mobilidade ciclable, do obradoiro de tarde celebrado en As Neves.

GRÁFICO 29
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e a mobilidade ciclable, do obradoiro celebrado en Valença do Minho.

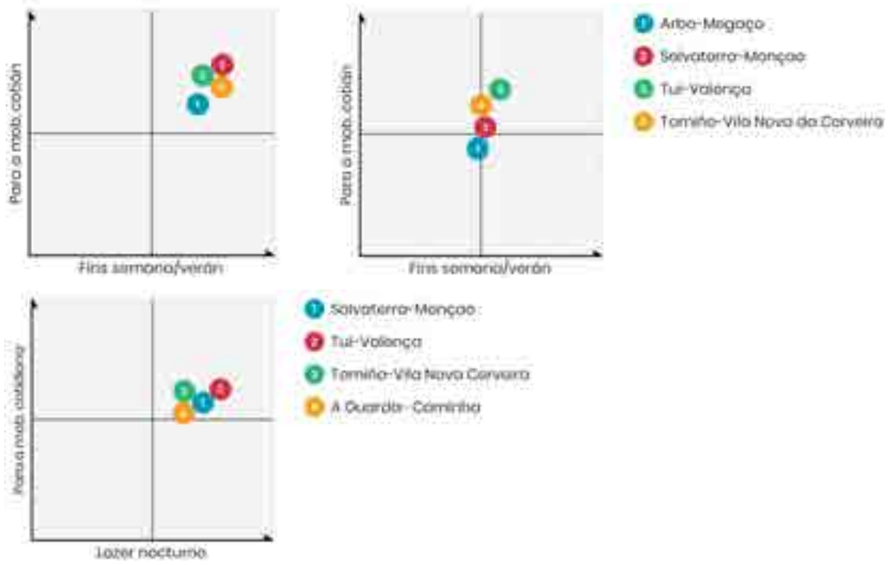


GRÁFICO 30
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e o sistema pendular entre eurocidades, do obradoiro de mañá celebrado en As Neves.

GRÁFICO 31
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e o sistema pendular entre eurocidades, do obradoiro de tarde celebrado en As Neves.

GRÁFICO 32
Gráfico vencellando pares transfronteirizos e o sistema pendular entre eurocidades, do obradoiro celebrado en Valença do Minho.

GRÁFICO 33
Gráfico vencellando pares transfronteirizos e o sistema de bus nocturno, do obradoiro celebrado en Valença do Minho.

GRÁFICO 34
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e o transporte público transfronteirizo, do obradoiro de mañá celebrado en As Neves.

GRÁFICO 35
Gráfico vencellando pares transfronteirizos e o transporte público transfronteirizo, do obradoiro de tarde celebrado en As Neves.

GRÁFICO 36
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e o sistema de parada á demanda do obradoiro de mañá celebrado en As Neves.

GRÁFICO 37
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e o sistema de parada á demanda, do obradoiro de tarde celebrado en As Neves.

GRÁFICO 38
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e o sistema de parada á demanda, do obradoiro de Valença do Minho.

Fotografía do proceso participativo celebrado en Valença do Minho, no día 28 de febreiro de 2019.
Fonte: Elaboración propia.

transporte transfronteirizo para pasaxeiros de media-longa distancia, abrindo unha vez máis a dupla vertiente da súa idoneidade/operatividade tanto para os residentes habituais, como para os potenciais usuarios dos servizos aeroportuarios, sen esquecer tamén o cada vez maior volume de pasaxeiros e visitantes que reciben Vigo e Porto como cruceiristas.

Dentro das posibilidades de “mobilidade branda” e de moitas das políticas de transporte de moitos países (Holanda, Chile... por exemplo), quíxose plantear aquí a proposta de explotar dun xeito sustentable as posibilidades que a propia lámina de auga do río, podía ofrecer para o transporte de persoas e mercadurías; unha opción que se ben tiña unha base, na cada vez maior presencia de deportistas de afeccionados ao rafting, kayak, piragüismo... que veñen observándose ao longo do Miño, contou cuns dos menores índices de aprobación das propostas planteadas. Polo menos para un uso de non recreativo ou de lecer.

Outra das propostas que tampouco contou co maior respaldo, foi a aposta polo impulso de vehículos eléctricos: bicicletas e patinetes, así como as opcións de instalar a ambos lados da Raia, dentro do ámbito das tres eurocidades, aquí referenciadas, plataformas ou puntos de recollida deste tipo de elementos.

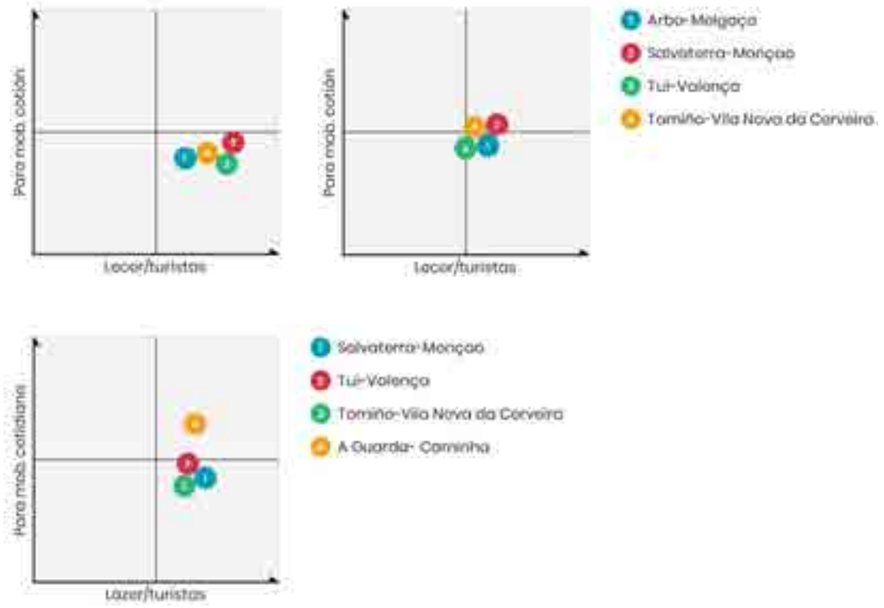
Cumpre aclarar, que no debate mantido en Valença, máis que de desprenderse unha oposición frontal a este tipo de transporte, demándabase unha lexislación e uso reglado do mesmo; acordando e consensuando entre os participantes que cuns criterios acaidos (vías ou sendas espcíficas para circularen), sí podían ser considerados unha medida eficaz para reducir os desprazamentos motorizados.

Na “filosofía” e modelo de traballo empregado no obradoiro, unha das ideas era “testar” e contrastar algunhas das respostas obtidas a través das enquisas, dun xeito máis sosegado a través dun grupo de residentes de distintas idades e localidades, polo que tamén se abrían espazos en branco para que os participantes manifestasen outras propostas e ideas diferentes ás planteadas polo equipo técnico, ou das recollidas nas enquisas:

Con este formato metodolóxico, permitíase completar as respostas e resultados que se lles mostraron, dando a opción de recabar opinións e propostas relevantes, que os técnicos e veciños entrevistados non volcaron nas enquisas ou non foron planteadas previamente, dando lugar a un mosaico máis plural e diverso de respostas e ideas

5. ENTREVISTAS CON POLITICOS, TÉCNICOS E REPRESENTANTES DAS ADMINISTRACIÓNS

En paralelo á parte esencialmente cuantitativa do proceso de recollida de información - ás enquisas-, e do proceso participativo de As Neves e Valença, realizaronse unha serie de entrevistas semiestruturadas a representantes e cargos das administracións1 de ambos lados do Miño, co gallo de ampliar e afondar na realidade do ámbito de estudo, de paso que se contrastaban os primeiros datos que chegaban da enquisa presencial e online.



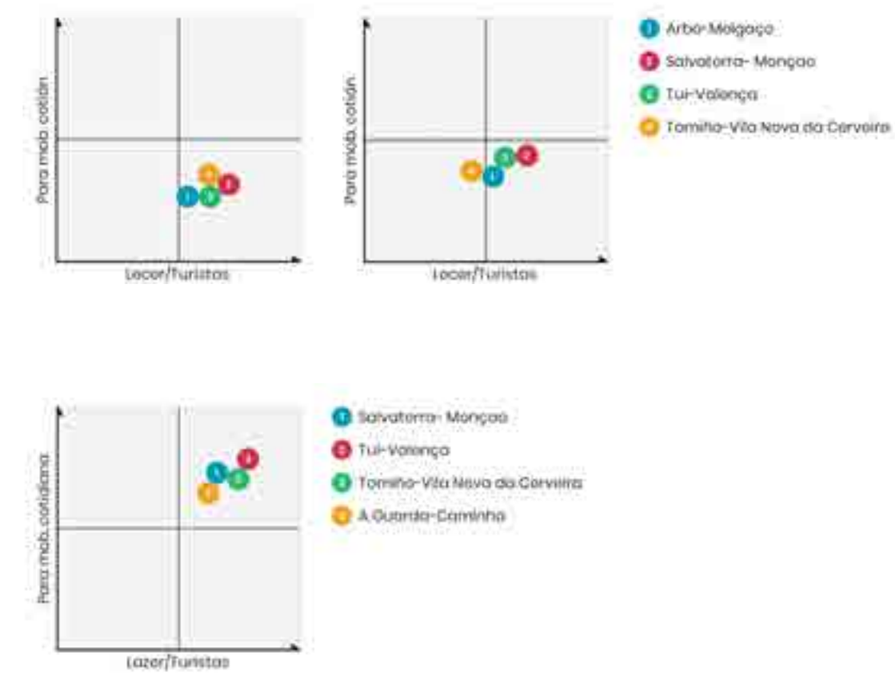


GRÁFICO 39
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e o transporte fluvial, do obradoiro de mañá celebrado en As Neves.

GRÁFICO 40
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e o transporte fluvial, do obradoiro de tarde celebrado en As Neves.

GRÁFICO 41
Gráfico vencellando pares transfronteirizos e o transporte fluvial, do obradoiro celebrado en Valença do Minho.

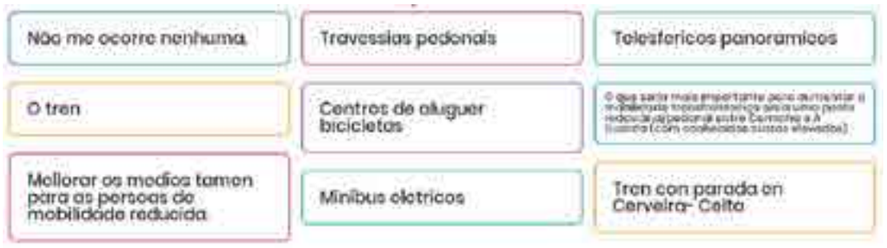
GRÁFICO 42
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e o uso de vehículos eléctricos, do obradoiro de mañá celebrado en As Neves.

GRÁFICO 43
Gráfico relativo á matriz vencellando pares transfronteirizos e o uso de vehículos eléctricos, do obradoiro de tarde celebrado en As Neves.

GRÁFICO 44
Gráfico vencellando pares transfronteirizos e o uso de vehículos eléctricos, do obradoiro celebrado en Valença do Minho.

“OUTROS MEDIOS OU INFRAESTRUTURAS APARTE DOS MENCIONADOS. OBRADOIRO DE MAÑÁ DE AS NEVES

“OUTROS MEDIOS OU INFRAESTRUTURAS APARTE DOS MENCIONADOS. OBRADOIRO DE TARDE DE AS NEVES



“OUTROS MEDIOS OU INFRAESTRUTURAS APARTE DOS MENCIONADOS. OBRADOIRO DE VALENÇA DO MINHO

SUXERENCIAS A MAIORES. OBRADOIROS DE AS NEVES

SUXERENCIAS A MAIORES. OBRADOIRO DE VALENÇA DO MINHO

GRÁFICO 45
Gráfico relativo a “Outros medios ou infraestruturas aparte dos xa mencionados”, do obradoiro de mañá de As Neves.

GRÁFICO 46
Gráfico relativo a “Outros medios ou infraestruturas aparte dos xa mencionados”, do obradoiro de tarde de As Neves.

GRÁFICO 47
Gráfico relativo a “Outros medios ou infraestruturas aparte dos xa mencionados”, do obradoiro de Valença do Minho.

GRÁFICO 48
Gráfico relativo ás suxerencias a maiores, dos obradoiros de As neves.

GRÁFICO 49
Gráfico relativo ás suxerencias a maiores, do obradoiro de Valença do Minho.

A modo das principais conclusións extraidas destas entrevistas, mostramos deseguido o guión coas dez preguntas empregadas na rolda de xuntanzas, coas respostas recabadas por parte das persoas contactatadas.

Respostas sobre os puntos fortes e febles da mobilidade transfronteiriza

Preguntas planteadas:

1. Ao seu entender cales son os ppais problemas ou déficits da mobilidade nesta zona transfronteiriza (preguntar pola súa área de influencia inmediata)
2. A cales destas problemáticas pensa que se lle poderían dar unha resposta dende o ámbito de actuación local, e cales deberían contar coa aprobación ou supervisión doutra administración supramunicipal?
3. Dende o seu ámbito de actividade/responsabilidade (organismo público/entidade/organización) ten realizado ou pensado algún tipo de proposta ou suxerencia para a mellora ou potenciación da mobilidade transfronteiriza?

- A criterio do Alcalde de Tui, esta localidade por diversas e variadas razóns (históricas, paso do Camiño de Santiago, boas infraestruturas rodoviarias e ferroviarias...) debe ser un dos nodos principais de toda a área transfronteiriza

- Por contra, presenta como déficits na súa conexión con Valença: como un contínuum difuso e distintos niveis de pendentes entre os seus respectivos cascos urbanos coa Ponte Internacional (as propias infraestruturas e conexións existentes, fan que sexa mais fácil tamén chegar ao centro de Valença, dende alí, que ao centro de Tui), así como un progresivo pero suave devalo do comercio tudense, o que sumado a un certo volume de veciños, que agora residen en Valença, fixo diminuir o tránsito cotián de vehículos entre ambas localidades.

-Pese á boa acollida rexistrada por parte dos entrevistados, á posiblidade de implantar unha rede básica de transporte de proximidade ou pendular a nivel de eurocidade, moitas das persoas coas que se falou, consideran máis probable e menos complexo desenvolver e potenciar un sistema de medias e longas distancias (como o caso da liña Aeroporto de Porto---> Tui, realizado por AUTNA)

-Son abundantes as voces que recalcan a necesidade de aliviar e tentar reducir as excesivas trabas burocráticas e barreiras legais existentes (taxación excesiva, impedimentos obrigas xurídicas desporporcionadas que atinxen a menores de idade...), factores que por exemplo nos aspectos da mobilidade transfronteiriza, e da celebración de eventos deportivos de caracter afeccionado (probas de motocross, por exemplo)

-Hai un segmento de poboación específico, potencialmente interesante polo uso que poderían facer de medios de transporte “alternativos”, debido ao seu perfil “activo”, concretamente fíxose referencia, á elevada cifra de usuarios -moitos deles de Tomiño e Salceda aparte de Tui- dos equipamentos deportivos de Valença, como a súa piscina, dando lugar a pequenas iniciativas empresariais vecelladas ao deporte e ás actividades ao aire libre, como clases de natación

-No uso de equipamentos galegos, por parte de residentes en Portugal que tamén

Fotografías do proceso participativo celebrado en As Neves, no día 21 de febreiro de 2019.
Fonte: Elaboración propia.

· A ausencia de dragado do propio río
· As presións e propostas a prol, e en contra, da construción dunha nova ponte
· As propias condicións naturais e fluviais que condicionan o servizo (só pode navegar con
mareas altas).

Pese a non contar con todos as ventaxes ao seu favor favor, como a “competencia” con outras infraestruturas (apertura de novas pontes), prezos pouco competitivos, frecuencias supeditas ás mareas, etc, o número de usuarios ven resistíndose a esmorecer, e mesmo a repuntar grazas a outros tantos factores como o comercio (a importante cita de cada mércores na feira de Caminha), o lecer de fin de semana e vacacións (a importante oferta de restaurantes e pubs de Caminha), así como a vitalidade do Camiño de Santiago -en torno ao 10% dos viaxeiros son peregrinos, segundo algún dos entevistados-, e outros atractivos gastronómicos, fan que a cifra de pasaxeiros aumentase nos últimos anos3, especialmente coa chegada do bo tempo.

Innovacións e novas tendencias de mobilidade para residentes e turistas

Preguntas planteadas:

6. Considera que hai unha maior demanda ou emprego de “novas modalidades” de transporte? (vehículo compartido, bicicletas eléctricas...). De que tipo? De lecer/deportivo/turístico? Funcional/transporte?
7. Que tipo de encaixe pensa que poderían ter este tipo de servizos, vehículos (patinetes, bicis electricas...) nesta zona?
8. En que medida este tipo de medidas poderían ter un impacto positivo nas economías e comercio locais? E no turismo?

-Nalgúns municipios da área estudada, xa hai “tímidas” iniciativas a prol do uso e a progresiva implantación de bicicletas de alugueiro ou préstamo, tanto eléctricas, como no caso de Valença (a disposición do estudantado universitario durante un curso), como “convencionais” no caso de Salvaterra. En todos os casos, estímase que boa parte da solución para propiciar o impulso deste tipo de elementos, sería a creación de carriles bici

-Porén, hai tamén certos reparos á implantación “incondicional” deste tipo de transportes para evitar “conflictos”, xa que aparte da existencia de operadores privados de actividades de lecer e ao aire libre, que tamén ofrecen servizos de aluguer de bicicletas, a día de hoxe non hai unha lexislación específica que regule o uso de patinetes electricos. Neste senso, recoñécese tamén que ao tratarse dun fenómeno incipiente e -ata o momento- non extendido de xeito xeralizado, é algo que cumpre estudar e prestar atención á súa evolución.

-No tocante ao impacto, ou influencia destas medidas no turismo, a priori, non se estima que podan xogar un papel excluínte, se non complementario ao outras apostas xa en marcha, como a prevista apertura dunha piscina natural desmontable a adquisición e posta en valor da Illa de Fillaboa, en Salvaterra, ou a colocación de nove novos pantaláns proxectados nas zonas de: Tui, Valença, Monção e no entorno das termas de Oleiros e o actual embarcadoiro tamén de Salvaterra.

Fotografía do encontro para a realización de entrevista semiestruturada con João Couteiro, técnico do CIM Alto Minho, celebrada en Valença do Minho durante o proceso partivipativo.
Fonte: Elaboración propia.

Fotografía do encontro con Antonio Lombra Paz e Montserrat Magallanes, alcalde e 2º tenente-alcalde de A Guarda, en A Guarda.
Fonte: Elaboración propia.

poderían facer un uso de vehículos distintos ao vehículo privado, atopamos o caso de usuarios das bibliotecas públicas municipais, empregadas para prepararse para o acceso á universidade (en moitos casos aspirantes portugueses a entrar en Medicina da USC), e a preparación de oposicións.

Respostas sobre a implementación de medidas baixas en carbono e a prol do uso do transporte público
Preguntas planteadas:

4. Que peso ou influencia directa considera que van ter no contexto local as novas directrices europeas e gubernamentais a prol de modelos de transporte menos contaminantes?
5. Percibe ou pensa que hai unha maior sensibilidade da poboación no que ao uso do transporte privado se refire? Por motivos económicos (combustible/peaxes-portagems máis elevados----> maior uso/demanda do transporte público), de concienciación...

-Un problema importante, relativo á mobilidade transfronteiriza, é a dificultade de aplicación de leis homoxéneas para que os transporte poda ser fluído entre ámbolos lados, o que implicaría , entre, outras cousas, a modificacón de regras e normativas comunitarias, autonómicas e as que atinxen ao Alto Minho2 (no caso portugués por exemplo, hai un actualmente un proceso de mudanzas relativo á concesión das licenzas do transporte público que afecta directamente aos operadores).

-No relativo ao eido laboral, aínda que a balanza ente traballadores portugueses e galegos, retrátase cun maior peso dos primeiros en Galicia, que á inversa, nas fábricas de Valença hai un importante volume de veciños das contornas de Vigo e Porriño, que recurren ao vehículo privado (compartido, en moitos casos) ante a ausencia de outras alternativas.

-En canto ao uso do transporte público e os problemas relacionados co quentamento global, téñense producido recentemente pasos alentadores na concienciación social (especialmente no caso portugués a raíz dos virulentos lumes dos últimos anos), porén aínda hai varias inercias que lastran un uso maior dos transportes colectivos: dende os altos investimentos que se fixeron na rede viaria dende a entrada na U.E -a miúdo en detrimento doutras formas de transporte, como o tren- como as propias deficiencias da rede pública (escasas frecuencias e servizos), e outro tipo de estereotipos/ estigmas ligados ao vehículo privado como símbolo de estatus social, o que non quita que cada vez haxa un maior número de persoas que se auto-organicen para compartir automóbil e gastos de desprazamentos.

-Así mesmo, a alta dispersión da poboación nas dúas beiras do Miño, dificulta a implantación de sistemas de transporte público eficientes, o que non evita que esténse a estudar outras ou “novas” formas de mobilidade, como o transporte baixo demanda, ou “transporte flexível ou à pedido” (en Portugal)

-Dentro das preguntas relativas ao transporte público, os comentarios vinculados co servizo de transbordador existente entre Caminha e A Guarda, a través do ferry que opera entre ambas localidades, merecen o seu propio espazo,tanto polos aspectos subxacentes a este medio de transporte, e que lle atinxen -ou poden chegar a facelo- directamente:

Fotografía do primeiro encontro con Sonia Antunes, celebrada en Valença do MInho durante o proceso participativo.
Fonte: Elaboración propia.

Retos de futuro

Preguntas Planteadas:

9. Cal é o impacto que dende o seu punto de vista vai xogar o avellentamento da poboación na mobilidade e que medidas poderían adoptarse para paliar este efecto? (Vehículos individuais/colectivos adaptados, comunicación coas/entre parroquias/freguesías? Oportunidades de emprego? -Conductores/taxistas "a demanda", reparación de vehiculos persoais eléctricos, transporte de produtos de primeira necesidade...)

10. Desexa engadir algo máis?

-O envellecemento da poboación, en igual ou incluso maior medida, que a dispersión dos núcleos, é outro dos grandes problemas que sobrevoan esta parte do teritorio. Como xa se comentou, deposítanse parte das esperanzas de solución, no entendemento con sectores como o do taxi. Un gremio que precisaría de partida unhas liñas de axuda específicas para adaptar a súa flota de vehículos, xa que xunto a elevade idade, hai outros factores que adoitan ir da man: mobilidade reducida, sobrepeso...

-Neste senso, sacan a colación, dende o lado portugués, o modelo de "transporte à pedido" da Comunidade do Ribatejo, unha zona na que os municipios uníronse en consorcio para crear un sistema de transporte baseado na identificación de rutas ou liñas (resultantes dun gran traballo previo de planificación loxística -determinando os puntos de paradas fixos-), que pese a non seren rentábeis para os operadores de transporte público -debido á baixa demanda e ao alto grao de dispersión da poboación-, contan cun sistema de reserva (ata as 17h do día anterior á viaxe), a través dunha central que atende a todos os municipios -cun coste aproximado de 80.000€ de investimento inicial compartidos entre os municipios-, que permite establecer un sistema a demanda específico para cada liña, onde dependendo do número de demandantes/usuarios, envíanse distintos tipos de vehículos, con menor ou maior capacidade, pudendo anular as rutas en caso de non realizarse reservas

-Ao mesmo, e no corcernente a posibles novos modelos de negocio ligados á mobilidade, xurdiron propostas encamiñadas á regulación de actividades "toleradas" ata o momento, pero alegais, como os servizos de transporte ofrecidos por algúns propietarios de embarcacións de pouco calado, que poden navegar practicamente decote entre A Guarda e Caminha, a diferencia das limitacións que sufre o ferry cando non se dan as condición de navegabilidade propicias. Solicitaríase, pois, a homologación dun tipo de transporte colectivo, que ao xuizo dalgún dos entrevistados, podería ser rendible -especialmente na época estival e da lamprea- e cunha ampliación do seu servizo a outros puntos interiores do río.

-Por último, no que a proxectos previstos de realización a curto prazo, e no futuro inmediato, aparte da ampliación con dous carrís para peóns e bicicletas, a ambos lados da ponte sobre o Miño entre Monção e Salvaterra (que como se recollou anteriormente, xa tiña sido anunciado polo alcalde de Salvaterra, no primeiro dos obradoiros realizados, e e confirmado na entevista individual que se lle realizou), habería que engadir a ampliación da Ecopista existente, de cara a Melgaço, dende Monção, e que tamén serviría para dar conectividade, e un maior sentido, á ponte colgante de caracter peonil e ciclable entre este municipio e a veciña As Neves.

Imaxe do segundo encontro con Sonia Antunes, vereadora de Vilanova de Cerveira. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe do encontro con Duarte Amoedo, vereador de Monção, na cámara Municipal de Monção.
Fonte: Elaboración propia.

6. CONCLUSIÓNS

*Si hai un punto ou lugar concreto que apareceu citado nunha proporción de veces moi superior, a outras zonas, no que á súa necesidade de mellora se trataba, foi Monção; concretamente o espazo situado entre a ponte e a primeira rotonda existente, e que regula o fluxo de vehículos hacia o centro urbano e o complexo comercial de Rio Park. Unha queixa expresada fundamentalmente por peóns e ciclistas usuarios da ecopista, que tamén ten aí o seu punto de inicio. Ao tratárse dun segmento viario con diferentes carrís, e desigual anchura, pode provocar certa confusión no que a unha correcta incorporación ou cambio de vía se refire; constitúe, pois, un traxecto de paso carente de alternativas exentas de barreiras arquitectónicas, debido á excesiva altura dos bordos das beirarrúas, e a súa mellorable pavimentación.

*No que a outras propostas de mellora da conexión transfronteiriza se refire, a meirande parte das demandas de "sutura" sitúanse entre Caminha e A Guarda, e sin que haxa un consenso pleno ou un pocionamento amplamente compartido, sí hai voces que demandan a construción dunha nova ponte, especialmente entre cidadáns de a pé. Porén, sí que se percebe unha ampla opinión -tanto entre técnicos, como sociedade civil- favorable á neceside de actuar canto antes sobre o dragado do río.

*De igual xeito, neste mesmo punto fronteirizo, cumpre plantear as posibilidades de transporte fluvial "alternativo" ao actual, que pasarían precisamente pola implantación de embarcacións de menor porte que o actual ferry, coas que evitar os problemas existentes coas mareas. A regulación , homologación e impulso de servizos de "taxi-fluvial" semellan contar cun considerable apoio e potencial bolsa de usuarios (residentes, turistas e peregrinos)

*En paralelo as limitacións xeográficas e naturais, do río, hai outros obstáculos de índole legal e burocrática, que sin chegar a cortocircuitar unha ampla batería de posibles novas propostas ou medidas, sí que frean ou impiden desenvolver ao máximo moitas medidas ou accións, xa iniciadas e contrastadamente exitosas, como probas deportivas que -alén dos específicos requisitos que atinxen aos menores de idade- atópanse con handycaps que, por exemplo, non facilitan que unha mesma proba non poda transitar polos dous territorios, debido aos altos custes que a cobertura dos correspondentes seguros deportivos implica.

*No tocante aos aspectos propios da mobilidade, que aquí foron planteados, destacan a ausencia de problemas vencellados coa presencia de conxestión de tráfico, e vehículos pesados, así como de queixas relativas á falta de estacionamento ou percepción de seguridade vial. Porén, o deficiente servizo público de transporte, as carencias contraídas no que á accesibilidade e ás alternativas para peóns e bicicletas, concentran as puntuacións máis baixas.

*No que á percepción doutros tipos de seguridade se refire, cabe sinalar o destacable "silencio" ou rexeitamento á hora de respostar a pregunta relativa a ter que coller "rutas alternativas" ou evitar certos servizos, por temor ou inseguridade. Se ben non era éste o obxectivo deste traballo, cabe apuntar a incomodidade e "sorpresa" que nalgún caso provocou a formulación desta pregunta entre algunhas das persoas enquisadas -mulleres potuguesas, en boa medida-, poidendo manexar a hipótese de que a "cuestión de xénero" non ocupa un lugar tan destacado entre a opinión pública e mediática, como no lado galego.

Neste senso, e aínda que sí se percibíu un maior volume porcentual de respostas que sí confirmaban o feito de que por distintos motivos, as mulleres enquisadas adoptaban por opcións alternativas ou "seguras", á hora de transitar -ou non- por determinados percorridos, observouse tamén un maior rexistro de "outros motivos" na consulta, online, posiblemente baseada -en parte- no anonimato que a cobertura do cuestionario ofrecía, e que permitía deslizar ou expór planteamentos ou explicacións "politicamente incorrectos" (como os relativos á presenza de asentamentos informais de certas minorías étnicas, no entorno da ecopista)

*Por último, dentro das posibles propostas ou medidas de mobilidade "alternativa" ou a implementar, mostráronse certas reservas tanto hacia determinados ·"novos modelos" de transporte, como os patinetes eléctricos, como a posible recuperación doutros servizos extintos, como os "noite-bus". De igual xeito a proposta de "paradas a demanda" para mulleres, espertou c críticas puntuais, mais non per se, senon polo feito de non plantearse tamén dita proposta para outros colectivos (xente maior, persoas con mobilidade reducida...).

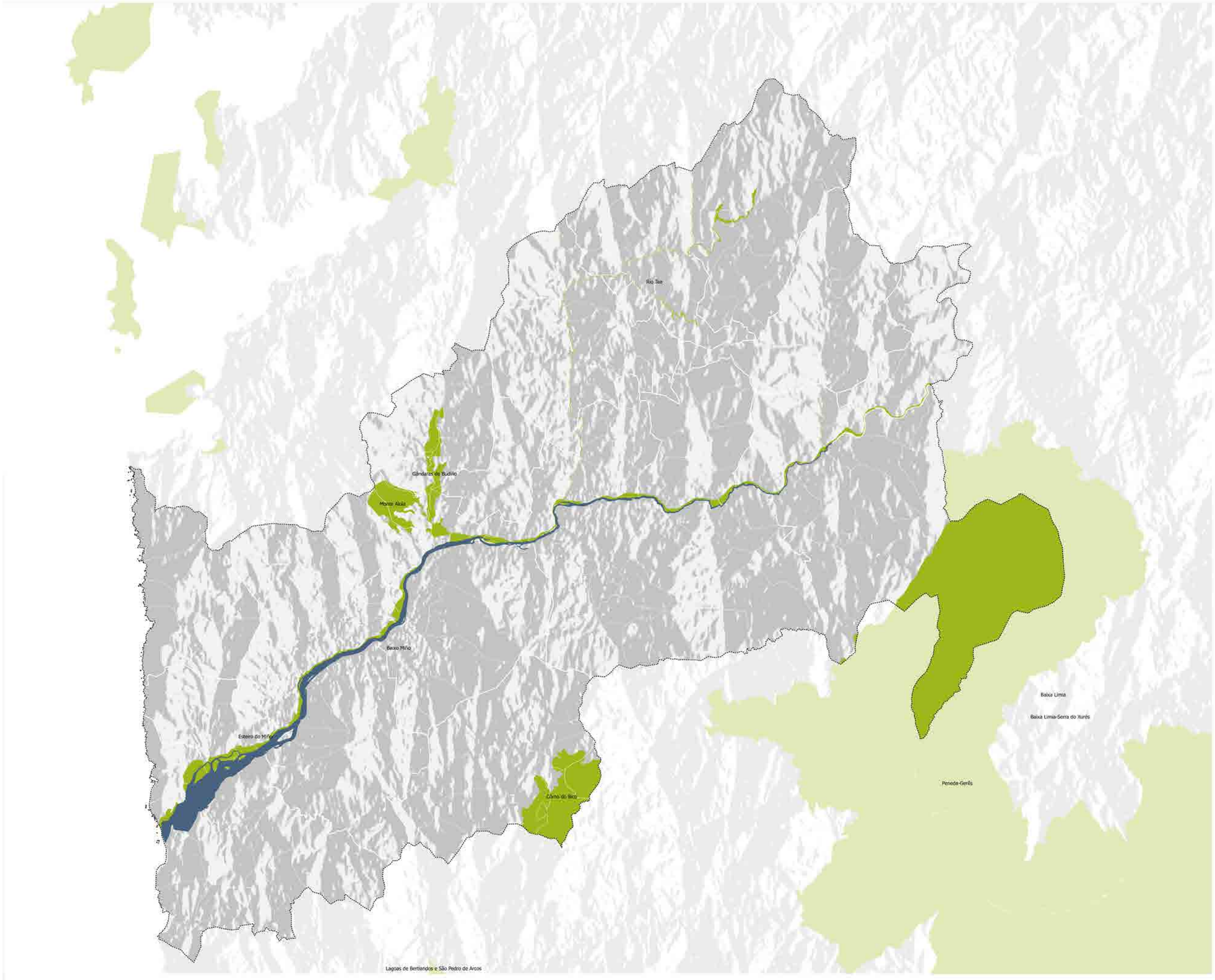
Porén, o resto de medidas planteadas, sí que contaron cun amplo respaldo e altas puntuacións, especialmente, as ligadas á apertura de itinerarios seguros para peóns e bicicletas, e para todo o que implique un reforzo do transporte público, sexa fluvial ou terrestre, dende unha adaptación máis eficiente do actual "tren chu-chu", a implantación dun sistema pendular e regular de autobús no seo das eurocidades.

ANEXO. PLANIMETRÍA

pmst

Plan de mobilidade sustentable
do río Miño transfronteirizo

Plano de mobilidade sustentável
do rio Minho transfronteiriço



Lenda

- Áreas Protexidas
- Río Miño

PMST RÍO MIÑO

estudiommasa
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

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

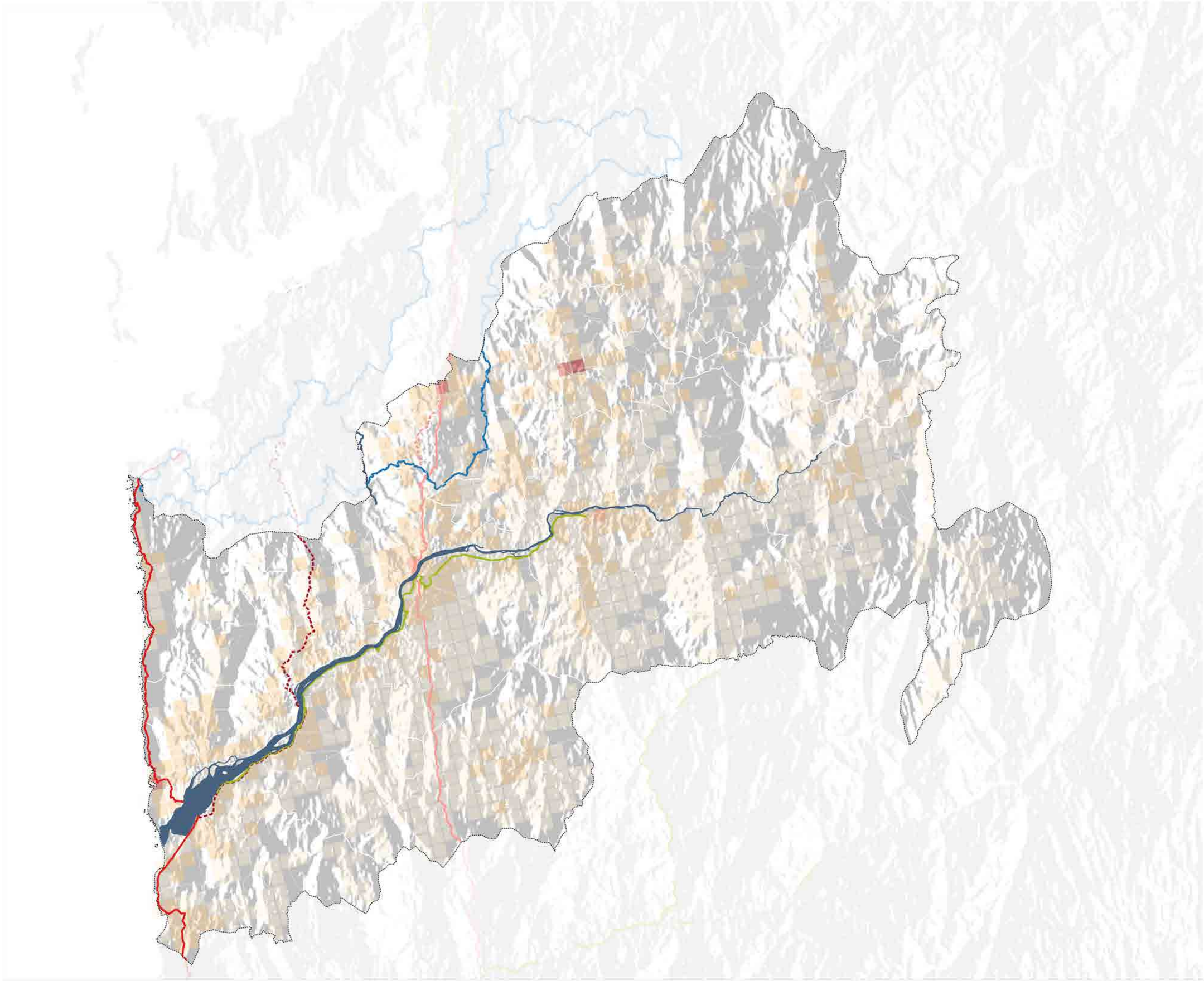
FASE I.Prediagnose

Zonas Verdes Protexidas

A1 | 1: 125.000 A3 | 1:250.000 200 0 200 400 m

XUÑO 2019

A 01



PMST RÍO MIÑO

estudiommasa
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118
Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA
[w] www.mmasa.net [@] info@mmasa.net [T] 981.664.463

FASE I. Prediagnose

Sendas existentes no Ámbito

A1 | 1:125.000 A3 | 1:250.000 200 0 200 400 m

XUÑO 2019

A 02

Lenda

- Río Miño
- Ámbito PMST

Evolución da poboación

- -70.00 - -35.00 %
- -35.00 - 0.00 %
- 0.00 - 35.00 %
- 35.00 - 70.00 %
- >70.00%

Evolución da poboación entre os anos 2001 e 2011, segundo freguerías, no caso de Portugal, e parroquias, no caso galego, comprendidas no ámbito de estudo.
Fonte: Elaboración propia partindo de datos do IGE e INE

PMST RÍO MIÑO

estudiommasa
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

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

FASE I. Prediagnose

Evolución da poboación (2001-2011)

A1 | 1:125.000 A3 | 1:250.000 200 0 200 400 m

XUÑO 2019

A 03

Lenda

- Río Miño
- Àmbito PMST
- 67,00 - 156,40
- 156,40 - 245,80
- 245,80 - 335,20
- 335,20 - 424,60
- 424,60 - 514,00

Unidades: Relación entre o número de poboación envellecida (>65 anos) por cada 100 personas novas (<16 anos).

PMST RÍO MIÑO

estudiommasa
[muñiz mas alfya s.l.p.]
aoc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

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

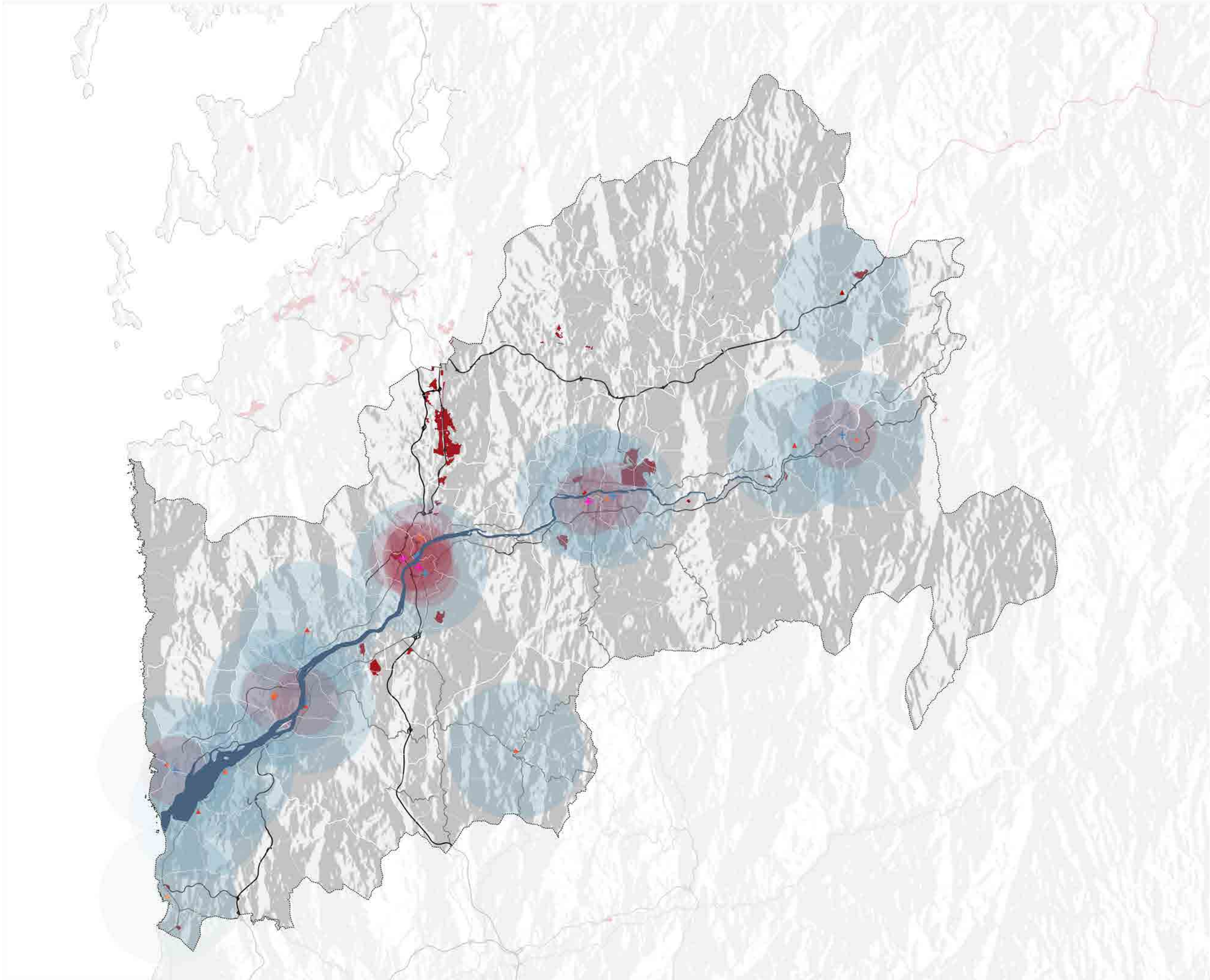
FASE I.Prediagnose

Envellecemento da poboación

A1 | 125.000 A3 | 1:250.000 200 0 200 400 m

XUÑO 2019

A 04



PMST RÍO MIÑO

estudiommasa
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

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

FASE I. Prediagnose

Centros Atractores

A1 | 1:125.000 A3 | 1:250.000 200 0 200 400 m

XUÑO 2019

A 05

ANEXO. OUTRAS EXPERIENCIAS DE MOBILIDADE TRANSFRONTEIRIZA EN EUROPA

pmst

Plan de mobilidade sustentable
do río Miño transfronteirizo

Plano de mobilidade sustentável
do rio Minho transfronteiriço

Tendo como base o proceso de búsqueda de información que tiña como fin coñecer as experiencias que se están xestando en materia de mobilidade transfronteiriza noutros puntos da fronteira, realízase o presente anexo, no cal se reúnen unha serie de exemplos que se están implantando nos territorios veciños.

Estas experiencias, a grande maioría delas no marco dos programas de cooperación transfronteiriza Interreg, serán recompiliadas a continuación, e estruturaranse en función dos territorios de implantación.

+EURORREXIÓN ALPINA MEDITERRÁNEA:

-ARPAF, na rexión alpina mediterránea:

É un proxecto de mobilidade transfronteiriza dentro do contexto da eurorrexión alpina mediterránea (Austria, Francia, Alemaña, Italia, Eslovenia, Liechtenstein e Suiza) o cal ten como obxectivos:

-Analizar a mobilidade na rexión transfronteiriza, profundando na mobilidade laboral.

-Identificar debilidades na mobilidade respecto a infraestruturas e mobilidade suave.

-Identificar solucións que faciliten o movemento transfronteirizo de persoas a través de modos sostibles, mediante a utilización de novas ferramentas dixitais.

-Implementar as conclusións en zonas transfronteirizas críticas da eurorrexión.

En consonancia con estes obxectivos, algúns dos exemplos con máis éxito son os seguintes:

-**Carpooling**:

Desprazamentos compartidos entre Suíza e Francia, organizados por unha oficina central e adaptados ás necesidades individuais.

-**BUGA**:

Tarxeta de transporte que permite a utilización de 12 modos de transporte dentro do ámbito territorial.

-Central de Mobilidade:

Plataforma/oficina que centraliza toda a información e solucións en todos os aspectos relacionados con transporte e mobilidade para un ámbito territorial. Ofrecen ademais una flota de bicis eléctricas, un servizo de vehículos compartidos, parking, servizo de transporte público, etc.

Esquema das puntos localizados nos que implantar experiencias de mobilidade na eurorrexión alpina mediterránea.
Fonte: ARPAF

Imaxe cabeceira da actuación de Carpooling, na eurorrexión alpina mediterránea.
Fonte: ARPAF

-REGIO AS:

Oferta económica para todos os trens de segunda clase que fan o traxecto dende Eslovenia a Austria, moi utilizado por traballadores e estudantes. Ofrece tarxetas mensuais ou semanas que poden adaptarse ás necesidades individuais.

-Bikeroute Feldkirch:

O obxectivo é o incremento dos desprazamentos en bici na mobilidade laboral. Deséñase unha rede de rutas en bici que invita a deixar o vehículo na casa, xa que o 59% das distancias diarias son de menos de 5 km.

-Información sobre transporte intermodal entre Austria y el Sur de Tirol:

Plataforma dixital (app) que ofrece información en tempo real de 3.140 paradas de bus e estacións ferroviarias de todo o territorio transfronteirizo.

+INTERREG MAR BÁLTICO:

A Eurorexión do Mar Báltico inclúe aos países de Dinamarca, Lituania, Polonia, Rusia e Suecia, unha eurorrexión con moito territorio rural demográficamente envellecido e en decrecemento, fenómeno o cal fai que sexa complicado manter o transporte público así como outros servizos dependentes da mobilidade (servizos domésticos ou mensaxería), facendo que a calidade de vida da poboación rural se vexa deteriorada. Nesta área transfronteiriza localízanse tamén unha serie de experiencias de interese en relación á mobilidade transfronteiriza, como son:

-**RTF**:

Ofrece información en tempo real acerca do servizo ofrecido polo transbordador que cruza o Mar Báltico, para optimizar o transporte intermodal.

-BSR electric:

Sistema de transporte público non contaminante entre cidades.

-**SUMBA**:

Sistema combinado (intermodal) de transporte publico enfocado aos movementos laborais entre cidades. Engloba bici, vehículo compartido e transporte público. A maiores, incorpora o deseño dunha aplicación dixital, campañas de concienciación ou puntos de mobilidade intermodal.

-SOHJOA BALTIC:

Autobuses autónomos que fan percorridos de curta distancia. Un operario por bus.

-Proxecto MAMBA:

Este proxecto nace dentro do Programa Interreg Mar Báltico 2014-2020. O obxectivo de MAMBA é ofrecer solucións de mobilidade sustentable en zonas rurais.

Imaxe correspondente á Estación de autobuses en Plan-les-Ouates, Suiza. Fonte: ZIPLO

Imaxe da posta en marcha da medida Bikeroute Feldkirch, na eurorrexión alpina mediterránea. Fonte: ARPAF

Actualmente o programa está levando a cabo proxectos piloto en nove cidades, os cales inclúen servizos de transporte a demanda, vehículos compartidos e aplicacións dixitais para compartir desprazamentos; a mobilidade como servizo así como solucións combinadas de mobilidade. Os resultados serán presentados en diferentes seminarios, así como nunha conferencia final en Berlín no 2020, a cal contará coa participación de todos os actores implicados. Os proxectos piloto implementados en diferentes cidades, son os seguintes:

-Desprazamentos compartidos e transporte a demanda:

Pretende aumentar os servizos de mobilidade entre zonas rurais e cidades, limitar os desprazamentos en vehículo privado, reducir a exclusión social. Inclúe o desenvolvemento dunha app integrada coa rede existente de transporte público, cun novo sistema de transporte compartido e cun sistema de transporte á demanda coordinado por unha oficina de mobilidade. A idea é recoller pasaxeiros nas súas casas para levalos ás estacións de buses e de ferrocarril.

-Mobilidade como servizo:

O obxectivo é parar o incremento de gastos en servizos de transporte/mobilidade en canto á saúde e servizos sociais, combinando e reorganizando servizos de transporte que actualmente están organizados e financiados de forma separada por diferentes autoridades. Inclúe o deseño e implementación dunha app a cal incluirá as diferentes opción de mobilidade, pensada como una plataforma onde a poboación local pode visualizar as diferentes opcións de transporte dispoñible. Os propios habitantes participan no deseño da app.

-Transporte á demanda:

Ofrecer servizos de taxis ata as paradas de autobús máis importantes, así como dende estas, de volta a casa. O obxectivo é incrementar o uso de transporte público en áreas rurais nas últimas horas do día e fins de semana, así como ofrecer transporte público ata servizos comunitarios e de saúde, educativos e de ocio ou lecer.

-Servizo de vehículo compartido (“Village car”):

Creación dunha cooperativa baseada nun servizo de vehículo compartido ou servizo de transporte voluntario ata zonas rurais e dende estas.

-Servizos á xente:

Esta acción responde aos cambios na demanda de servizos por parte da poboación envellecida. Este proxecto inclúe o deseño dunha rede estratéxica, seminarios e proxectos pilotos encamiñados a cubrir as necesidades dos usuarios, provedores e localidades, con intercambios de experiencias. O servizo ofertado ten que contar con recursos económicos, temporais e climáticos benévolos; o enfoque será físico, dixital e universal (aberto a toda a poboación).

-Mobilidade combinada:

Servizos á xente e xente aos servizos. O obxectivo é a creación dunha platafor-

Imaxe dalgunhas das bicis existentes dentro do programa SUMBA, na eurorrexión do Mar Báltico.
Fonte: https://projects.interreg-baltic.eu/

Imaxe cabeceira do proxecto SUMBA, na eurorrexión do Mar Báltico.
Fonte: https://projects.interreg-baltic.eu/

Imaxe de dous autobuses autónomos, no programa Sohjoa Baltic, na eurorrexión do Mar Báltico.
Fonte: https://projects.interreg-baltic.eu/

ma colaborativa entre diferentes departamentos dentro dos Concellos. En lugar de ter diferentes sistemas de transporte, utilizaríanse sistemas de transporte que actualmente cobren as zonas rurais, por exemplo, o servizo de transporte de comida a un centro educativo, podería ser utilizado para recoller a un habitante de idade avanzada que necesita ir ao centro de saúde. Este proxecto inclúe o deseño e implementación dunha app.

Máis información dispoñible na páxina web, en : https://www.mambaproject.eu/

+EURORREXIÓN DO DANUBIO:

A Eurorrexión do Danubio inclúe catorce estados cun nexo en común: o río Danubio. Son os seguintes: Austria, Bulgaria, Croacia, República Checa, Alemaña, Hungría, Romanía, Eslovaquia, Eslovenia, Bosnia y Hercegovina, Montenegro, Serbia, Moldavia e Ucrania.

Entre as diversas estratexias deseñadas, atopamos a estratexia de mobilidade (ferrocarril, estrada e aire) e dentro desta estratexia inclúense unha serie de proxectos que buscan conectar os diferentes países a ambos lados do río Danubio, facilitando a conectividade transfronteiriza entre a poboación local:

-Unindo cidadáns a través del Danubio:

Situado na fronteira (Río Danubio) entre Bulgaria y Romanía. Propón a mellora da vía de acceso que conecta as principais cidades a ambos lados co punto de saída (porto) do transbordador: recolle a humanización de beirarrúas e a construción dunha pasarela elevada que conecta unha das cidades co porto. Tamén inclúe a construción de aparcadoiros con carácter disuasorio en ambos portos para os usuarios do transbordador e a instalación de pantallas táctiles as cales ofrecen información sobre o funcionamento deste, mellora de accesos, redución de tempos e humanización do entorno do porto, buscando o aumento de desprazamentos de persoas e mercadorías.

+EXPERIENCIAS DE MOBILIDADE NOUTROS TERRITORIOS:

+Europa Central:

- EDITS (European Digital Traffic Infraestructure Network for Intelligent Transport Systems):

Trátase dunha app compartida por habitantes de diversos países que ofrece información intermodal aos viaxeiros que fan diariamente desprazamentos transfronteirizos (situación de tráfico, horarios de transporte público, ocupación dos aparcadoiros disuasorios, bicicletas de aluguer dispoñibles, etc.) Deseñado para ofrecer información de mobilidade multimodal transfronteiriza baseada en datos de tráfico e información recollida a un nivel transnacional. Proxectos piloto na rexión de Centro Europa (Austria, Eslovaquia, República Checa e Hungría); triángulo entre Austria, Italia e Eslovenia;

Esquema de localización das experiencias mobilidade na eurorrexión do Danubio.
Fonte: https://www.danube-region.eu/

Imaxe cabeceira da estratexia Rail-Road-Air, na eurorrexión do Danubio.
Fonte: https://www.danube-region.eu/

provincias italianas de Modena e Ferrara.

- Central Meetbike:

Rede de cidades europeas (Alemaña, República Checa, Eslovaquia) a cal busca concienciar á poboación local e políticos acerca dos beneficios medioambientais e de saúde do uso da bicicleta. Inclúe intercambios de experiencias, visitas a cidades con exemplos interesantes de políticas vencelladas ao uso da bicicleta, etc. O programa acaba co deseño e implementación dunha política municipal acerca do uso da bicicleta.

+Eurorexion Barrierefrei:

- Web para persoas con mobilidade reducida:

Fronteira entre Alemaña y Austria. Web para persoas de mobilidade reducida de ambos países que cruzan a fronteira como destino vacacional. Destinos vacacionais accesibles con recomendacións doutros usuarios con mobilidade reducida. Concibida como unha “páxina de opinións e valoracións” para persoas con mobilidade reducida, e na cal teñen a opción de ler os comentarios de anteriores usuarios, así como de deixar a súa opinión.

+Castela León – Portugal:

- Proxecto Risk Prevention II entre Castela León e Portugal:

Busca facilitar a cooperación entre institucións públicas e privadas de ambos países, dende conexión por estrada e ferrocarril ata equipos conxuntos de protección civil, mellores sistemas de comunicación, cartografía común e tecnoloxía e equipos compartidos. A finalidade é conservar e protexer o medio ambiente e os habitantes da rexión contra riscos naturais e tecnolóxicos. Entre as diferentes actuacións, o proxecto creou un sistema de información xeográfica (.gis) conxunto para que as autoridades de ambos países poidan consultar a mesma información, esencial para garantir respostas coordinadas aos sucesos transfronteirizos, xa que a utilización de bases cartográficas diferentes xera desorganización.

+Fronteira Suecia – Noruega:

- Instalación de electrolineiras para fomentar o uso e compra de coches eléctricos.

+Outros proxectos europeos:

- EuroVelo:

Proxecto cofinanciado pola Unión Europea baixo a acción “turismo sostible”, a cal busca crear unha rede europea de quince rutas ciclistas que percorran e comuniquen diferentes países de Europa. Estas rutas poderán ser utilizadas tanto por turistas como por poboación local nos seus desprazamentos laborais.

Imaxe dunha das experiencias de incremento da mobilidade sustentable, cmellorando á conexión ao transbordador, na eurorrexión do Danubio.
Fonte: https://www.danube-region.eu/

Imaxe cabeceira da actuación Central Meetbike, en Europa Central
Fonte:https://www.sutp.org

ANEXO. INFORMES RELATIVOS ÁS REUNIÓNS DE TRABALLO

pmst

Plan de mobilidade sustentable
do río Miño transfronteirizo

Plano de mobilidade sustentável
do rio Minho transfronteiriço

REUNIÓN A DÍA 01 DE XANEIRO DE 2019

Lugar: Deputación de Pontevedra
Asistentes:

Equipa Smart Minho:
Lucía Vázquez Salinas- Directora
Lois P. Castrillo. Co-Director
Sonia Pazos Simón- Técnica Gestión
Silvia Villar Rivera- Técnica Gestión

Equipo MMASA:
Luciano G. Alfaya
Antía Martínez
Lorena Carballo
Silvia F. Táboas

- Pequena abordaxe da reunión co CIM en Valença; precedentes.

- Proposta de modificación de enquisas: Enquisas online, integradas con campaña en FB. Darase preferencia ás enquisas presenciais (debense cumprir as 400 enquisas ofertadas).

-Mesas de traballo: Enfocadas a outros tipos de colectivos non reunidos ata o momento (que non teñan estado nas mesas de traballo realizadas ata o de agora en proxectos similares); mesas de traballo cualitativas.

-Nas enquisas, definir inquéritos específicios. Focalizar inquéritos en zonas. As enquisas presenciais son necesarias.

-Estudo de fluxos.

-Esixencia dun Plan de traballo, con datas precisas e concretas, no cal se vexan reflectidas as reunión de coordinación, así como fitos e datas de entregas. Integrar neste plan de traballo un cronograma co plan de participación e o plan de comunicación.

-Os datos serán postos á dospossición na medida do posible. Non se responsabilizan do CIM, pero si axudarán na coordinación e comunicación con eles.

-Reaxustar tempos en pro das accións piloto.

-Si debemos reaxustar o plan de traballo, para profundizar nos aspectos relativos á mobilidade blanda, e non profundizar tanto noutros aspectos.

-Orientar unas experiencias piloto.

-Salientar a rentabilidade do tren turístico existente actualmente entre Tui e Valença (sen subvención pública)

-Tansporte de viaxeiros: Estudo da viabilidade para a creación dunha liña de transporte público Vigo-Valença. ¿Cómo xestionar isto para poder poñelo en marcha?

-Sobre o ámbito de abordaxe: Visión amplia do territorio, aínda que focalizada nuns puntos concretos.

-Sobre o UNIMINHO: Fálase dun informe xurídico de legalidade do transporte Vigo-Valença, que non se sabe qué foi del. Tamén debe terse en consideraicón a Normativa Europea de Transporte.

-Sectores sociodemográficos: menciónase a preferencia de “cerrar cuotas” conforme se vaia facendo a enquisa.

-Para as enquisas: Datos focalizados nas eurocidades.

-Insístese na intención de por en marcha os proxectos piloto. Testar canto antes.

-Non entrar en proxectos municipais.

-Proxecto Anel Verde, en torno ao Río Miño: peonil, en diferentes concellos. Debe estar incluído no estudio/PMS.

-Deputación de Pontevedra como nexo de comunicación entre MMASA e os concellos “afectados”. Concretamente, contactar con Silvia e Sonia.

-Pode ser necesario algún tipo de asesoramento a concellos do lado portugués, no relativo a como asumir o seu papel a nivel territorial.

REUNIÓN A DÍA 29 DE XANEIRO DE 2019

Lugar: Deputación de Pontevedra
Tema: Comunicación

Asistentes:

Equipo SMART MINHO:
María Pilar Vence
Silvia Villar
Sonia Pazos

Equipo MMASA:
Luciano G. Alfaya
Camilo Fernández
Antía Martínez
Silvia F. Táboas
Lorena Carballo
Eduardo Cancelas

Xornada de Presentación:
-Celebrarase o día 5 de Febreiro de 2019, na sede da Deputación de Pontevedra.*A confirmar.

-MMASA encargarase de facer una presentación, con soporte gráfico para proxectar. (Aproximadamente 5min)

-Temas a abordar:
-Que é un PMS?
-Obxectivos a cumprir
-Caracterización do territorio
-Participación cidadá. A quen vai dirixido o proceso?

-O equipo MMASA tamén se compromete a preparar un roller para o día da presentación, co logo/imaxe do proxecto. Este roller será o que se leve ás diferentes xornadas que se organicen. Estará en ambas linguas (galego e portugués).

Enquisas:
-200 enquisas presenciais + 300 online

-O departamento de comunicación do Smart Minho será quen canalice a enquisa a través de Facebook e da propia páxina web, ainda que se poderá reforzar polo equipo redactor.

-Para notas de prensa: MMASA enviará un breve resumo; a parte de Comunicación do equipo Smart Minho será quen se encargue de elaborar/enviar as notas de prensa.

Obradoiros de Traballo:
-As enquisas levaranse a cabo paralelamente aos obradoiros.

-Obradoiros: día 14 de febreiro e día 21 de febreiro, un día no lado portugués e outro no lado galego. Será o equipo de SmartMinho quen decidirá onde se celebrarán esas mesas de traballo. *Falta confirmar

-O equipo MMASA lavará tamén folletos informativos para as xornadas de participación; de ser posible, estes enviaranse previamente ao departamento de comunicación, para ter a validación. Tamén se compromete a facer reportaxe fotográfico e remitilo ao equipo de Smart Minho. Estes folletos conterán a información en ambos idiomas (galego e portugués)

-O equipo MMASA comprométese a enviar a Proposta/Metodoloxía de Obradoiros

REUNIÓN A DÍA 11 DE FEBREIRO DE 2019

Lugar: Área Panorámica de Tui
Asistentes:

Equipo SMART MINHO:
Lucía Vázquez
Lois Castrillo
Sonia Pazos
Puntualmente, María Villar, Técnica de Comunicación

Equipo MMASA:

Luciano G. Alfaya
Camilo Fernández
Antía Martínez
Lorena Carballo

Metodoloxía de Traballo:
-Obradoiros: Celebraranse en As Neves e Valença.

-Acerca de quen contacta: Comprométese a contactar o equipo de Smart Minho, e finalmente os responsables de participación do equipo de MMASA (coordinados polo sociólogo Camilo Fernández) farán a chamada final de recordatorio. (Será o equipo de Smart Minho o que enviará a lista de contactos).

-O equipo Smart Minho comprométese a contactar cunha base de datos coa que xa contan de procesos anteriores, dunhas 100 persoas. Esta base de datos estará sempre invitada.

-As xornadas de participación acordadas serán:
1. Reunión en As Neves; 21 de Febreiro, no Salón de Plenos, as 12h (técnicos) e as 19.30h (tecido asociativo).

2. Reunión en Valença, 28 de febreiro. Primeiro obradoiro as 14:30 ou 15:00 (falta concretar) e outra mesa as 18:00h (hora local). A esta reunión asistirá o técnico do equipo CIM Alto Minho.

-Tamén se intentará que asistan representantes da Comandancia da Mariña.

-A maiores, faranse entrevistas semiestruturadas a axentes chave en materia de mobilidade.

Imaxe da reunión celebrada a día 11 de febreiro de 2019 na área panorámica de Tui. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe da reunión celebrada a día 11 de febreiro de 2019 na área panorámica de Tui. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe da xornada de comunicación posterior á reunión. Fonte: Elaboración propia.

Accións Piloto:
-Parte técnica (coñecemento e posta en práctica) + Parte política (importancia das entrevistas)

-O que máis interesa será información sobre infraestruturas e plans de permeabilidade nas fronteiras.

-Intencións actuais:

Caminha – A Guarda. Problemática. Hai discrepancias sobre como cruzar; Portugal non quere dragar o río, nin novas infraestruturas no esteiro. Búscase unha solución de qué facer para favorecer esta comunicación. Será necesario propor diferentes medidas.

Cerveira-Tomiño. Sistema de aluguer de bicicletas, así como validación da ponte peonil.

Valença-Tui. Liña piloto de bus (Valença-Vigo). Interesante mobilidade peonil na Ponte Vella. Que facer con ela? Como potenciala? Neste punto o tren turístico é rentable. Pénsase en facer un bus eléctrico pendular.

Monçao-Salvaterra. Bicicletas para cruzar. Problema: A mobilidade a Monçao é para os centros comerciais. En Monçao, en onde? Onde colocamos o punto de recollida de bicis?

Cuestionario Online:

-O Equipo MMASA comprométese a realizar os seguintes cambios no modelo de enquisa:

Non filtrar por idioma, se non por lugar de residencia.

Motivos "*Compra*," cambiar por algo máis fragmentado: "*Compras en feiras", "Compras en grandes superficies", "Compras en pequeno comercio"*.

Engadimos "*Uso de equipamentos"* nos motivos para os desprazamentos.

Cambiar "*Sanidade"* por "*Saúde e coidados persoais"*.

No relativo ao "*Modo de Desprazamento"*, incorporamos "*Taxi",* e "*Outros"*.

Preguntas Extra: *"E usaría a bicicleta para este desprazamento? / Usaría o transporte público se as condicións o permitisen?"* Isto incorpórase sempre que haxa despregable para xustificar o "*Non*".

Nas enquisas presenciais, en A Guarda e Caminha preguntar tamén por alternativas de cruzamento.

Elimínase a pregunta "*Cal é o seu principal punto de cruce?".*

Na pregunta sobre P*osibles melloras da mobilidade*, cambiar *"creación de camiños para bicis*" por *"creación de sendas para bicis*".

Na pregunta sobre *Posibles melloras da mobilidade*, incorporar "*Liñas pendulares entre Tui-Valença, Salvaterra-Monçao, Tomiño-Vilanova"*.

Eliminar "*Fomento do transporte público transfronteirizo"*.

Nesa mesma pregunta, incorporar *"Sistema de transporte fluvial ao longo do río / que comuniquen as beiras do río"*.

Breve explicación do transporte nocturno, así como para a parada de mulleres baixo demanda.

Eliminar as preguntas "*Canto tempo adoita camiñar cada día?*" e "*Canto tempo adoita conducir cada día?*".

Alimentar máis a enquisa en termos de xénero. A seguridade do traxecto/do modo de comunicación importa á hora de que as mulleres decidan? Incorpórase unha pregunta propia con detalle do porqué.

A enquisa en xeral deberá ser analizada en baixo unha perspectiva de xénero.

REUNIÓN A DÍA 21 DE MARZO DE 2019

Lugar: Deputación de Pontevedra
Asistentes:

Equipo SMART MINHO:
Lois Castrillo
Sonia Pazos

Equipo MMASA:
Luciano G. Alfaya
Antía Martínez
David López
Lorena Carballo

-Acerca da Ponte Peonil entre Goián (Tomiño) e Vila Nova de Cerveira: O concurso todavía non está fallado, co cal a labor do equipo MMASA en relación á redacción do PMS será a de sinalar que se prevé un cruce nese punto, independentemente do deseño do proxecto.

-Do mesmo xeito, no caso da problemática localizada entre As Neves e Monçao, indicarase que existe unha carencia no relacionado coa conexión peonil entre ambos puntos, así como unha demanda dunha conexión suave.

-O Plan de Mobilidade Sustentable ten como principio a baixada do CO2, polo tanto terán cabida neste marco aquelas melloras ou propostas que impulsen a mobilidade branda, pero non terán cabida medidas relacionadas coa creación de grandes infraestructuras.

-Os obxectivos temáticos OT.4, OT.6 e OT.9, os cales estaban contemplados no prego de prescripcións técnicas están segundo unha versión anterior, polo que poderían ser contemplados outros obxectivos.

-Sobre a problemática que hai entre a conexión en A Guarda – Caminha: sería necesario recoller o desexo de que se realice un estudo sobre a posibilidade de comunicación directa.

-Destacar tamén no plan a existencia de dificultades a nivel xurídico, o cal lastra a mobilidade transfronteiriza.

-Sobre próximas reunión: A próxima reunión quedará datada para o xoves día 28 de marzo* ás 11:00h, na que se fará entrega da Fase II, e na que tamén se tratarán as posibles futuras medidas. *Previa confirmación.

Imaxes da reunión celebrada a día 21 de marzo de 2019 na área panorámica de Tui. Fonte: Elaboración propia.

REUNIÓN A DÍA 08 DE ABRIL DE 2019

Lugar: Deputación de Pontevedra
Asistentes:

Equipo SMART MINHO:
Lois Castrillo
Silvia Villar

Equipo MMASA:
Luciano G. Alfaya
Antía Martínez
Lorena Carballo

-Con respecto a o Plan Estratéxico do Minho 20-30, o pasado xoves foi presentado un documento resumo ao consello consultivo. Este documento é un novo documento ao que poder facer referencia. Ao mesmo tempo, débese ter en conta que sempre e cando no texto do PMST se faga referencia á información recollida no Plan Estratéxico do Minho 2020-2030, debe indicar cal é ese documento en concreto, para evitar posibles erros futuros.

-No relativo a posibles dúbidas que poidan surxir en relación ao ámbito de estudo, indicarase que se fará referencia ao "ámbito da AECT", ou ben ao "Vale do Miño Transfronteirizo", tal e como se recolle no Mobitrans, documento de referencia para a redacción do proxecto, segundo pregos.

-Na redacción das propostas cabe destacar os pros e contras destas, é decir, será de interese incorporar "Posibles dificultades de implantación" para cada unha das medidas, como son problemáticas legales da mobilidade ou costes de implementación. Á súa vez, sería de interese incorporar outras alternativas á seleccionada para as medidas propostas.

-Sobre os posibles nodos de comunicación no territorio, en termos xerais poderíase tratar dun territorio policéntrico. En termos de mobilidade, decántase por un nodo en Valença (por unha mellor accesibilidade), mentres que Tui ocuparía un papel de nodo no relacionado coa mobilidade suave, vencellando estes núcleos coas zonas de maior potencialidade.

-No relativo á problemática relacionada coas carencias en materia de mobilidade suave entre en As Neves e Monção, optarase por destacar a necesidade de habilitar unha insfraestrutura –sen entrar en materia de localización exacta ou tipo de infraestrutura-

-A maiores, será de interese a incorporación dun anexo no que se adxunten outras experiencias de mobilidade transfronteiriza noutros puntos de Europa, xa recollidas no proceso de traballo polo equipo MMASA.

-Será de interese incorporar ou recoller á información relativa a un proxecto impulsado polo Interreg na eurocidade Tomiño-Cerveira –o cal non se chegou a implantar- que pretendía crear un sistema de transporte á demanda para achegar a persoas con mobilidade reducida ou terceira idade pertencentes ao concello de Tomiño ata a piscina de Vila Nova de Cerveira.

-Como posible medida de interese, destácase a sinalización dos sendeiros vencellados á Ponte da Amizade como sendas peonís.

-No relativo á seguinte reunión, esta dátase para o día 26 de Abril, ás 11h, na Deputación de Pontevedra, previa confirmación.

Imaxes da reunión celebrada a día 08 de abril de 2019 na área panorámica de Tui. Fonte: Elaboración propia.

REUNIÓN A DÍA 03 DE MAIO DE 2019

Lugar: Deputación de Pontevedra
Asisten:

Equipo SMART MINHO:
Lois Castrillo
Sonia Pazos

Equipo MMASA:
Luciano G. Alfaya
Antía Martínez
Lorena Carballo

-Móstrase o documento de traballo relativo ao modificado da Fase II. Á súa vez, defínense e explícanse certos matices ou correccións.

-Con respecto ás correccións feitas polo equipo SmartMinho, o equipo redactor modificará o documento relativo á Fase II, comprometéndose á entrega o documento modificado o luns 06 de Maio de 2019.

-O documento final será mostrado aos órganos políticos correspondentes.

-En relación á Fase III, defínense os períodos de implementación das medidas a elaborar, establecendo como curto prazo entre 0 e 4 anos e para medio prazo de 4 a 8 anos. Á súa vez, como largo prazo estableceranse aquelas medidas estratéxicas, con tempos non definidos, as cales apenas se contemplan no proxecto actual.

-En referencia ao documento de traballo relativo a Fase III, debe de cambiarse *Liñas de Actuación* por *Eixos*, e *Operacións* por *Liñas de Actuación*, dentro das cales se definirán *Operacións posibles*, sempre que proceda.

-Con respecto ás cidades de Caminha e A Guarda, pode facerse referencia á elaboración dun estudo que determine a necesidade dun tipo de conexión directa na fronteira.

-No relativo á Fase III, evitar usar o termo “fomento” nos títulos das operacións, ainda que si estea presente nas *Liñas de actuación* ou *Eixos*.

-O equipo redactor comprométese a facer entrega dun borrador relativo á Fase III do PMST para aproximadamente o Mércores 08 de Xuño de 2019.

Imaxes da reunión celebrada a día 03 de maio de 2019 na área panorámica de Tui. Fonte: Elaboración propia.

REUNIÓN A DÍA 29 DE XULLO DE 2019

Lugar: Concello de Tomiño
Asistentes:

Uxío Benítez –Deputado de Mobilidade

Equipa Smart Minho:
Lois P. Castrillo. Director

Equipo MMASA:
Luciano Alfaya
Patricia Muñiz
Antía Martínez
Lorena Carballo

-Abordaxe do contido xeral do PMST, área e metodoloxía de traballo; precedentes.

- Presentación das medidas. Non se pensan propostas concretas previamente da validación política, se non que se fará unha suxerencia de propostas. Non son unas propostas para paliar a demanda existente, se non que se traballa dende a oferta, de modo que a mobilidade constitúa un elemento potencial de conexión.

-Sobre o PDM de Monção e a relación co Minho e Salvaterra. Mentres que Salvaterra vencella o seu núcleo urbano cara o río, Monção propón o seu crecemento cara o outro lado, entendendo o borde fluvial como un límite.

-Problemáticas xordidas no proceso de redacción: escala territorial do ámbito, así como carencias na implicación política dalgúns dos municipios recollidos no ámbito.

-Aprobación do proxecto Visolutions, da man da AECT, o cal ten como fin o estudo da viabilidade xurídica de propostas de mobilidade transfronteiriza vencelladas ao transporte público. Neste marco, existe a posibilidade de plantexar dúbidas ou problemáticas xa tratadas respecto dalgunhas medidas propostas no PMST.

-Importancia da Fase Analítica á hora de presentar o proxecto, así como das conclusións da análise realizada.

-Valença-Tui como punto nodal da mobilidade nesta área de estudo.

-No relativo aos axentes implicados para cada medida proposta: incorporar Unión Europea ou Financiación Europea como posible axente implicado.

-Incidencia no tráfico de paso, como unha posible oportunidade para o territorio.

Imaxes da reunión celebrada a día 29 de xullo de 2019 na área panorámica de Tui. Fonte: Elaboración propia.

-Incidir na futura ponte peonil de Goián- Vila Nova de Cerveira como xerador de espazo público, mediante a creación dun parque a nivel de Eurocidade.

-Importancia da ruta cicloturística EuroVelo, pertencente á rede a cal ten a aprobación da Federación de Ciclismo. Actualmente, a ruta EuroVelo existente neste ámbito percorre o fronte atlántico portugués ata Caminha; sen embargo, existe a vontade de continuar esta ruta pola provincia de Pontevedra.

-Finalmente, relativo a unha futura presentación política, esta terá lugar en torno á terceira semana de setembro, previa confirmación, para a cal o equipo redactor se compromete a realizar unha presentación explicativa do proceso de redacción así como das medidas recollidas no documento.