

# ESTRATEGIA GALEGA DE MOBILIDADE

## Documento 3

### PLAN DE ACCIÓN

*Xaneiro 2024*





# ESTRATEGIA GALEGA DE MOBILIDADE

## Documento 3\_ Plan de Acción

Documento final

Xaneiro 2024

## Contido

<b>11.</b>	<b>PLAN DE ACCIÓN</b>	<b>4</b>
11.1	EIXO 1. FUNCIONALIDADE	4
11.2	EIXO 2. SUSTENTABILIDADE	30
11.3	EIXO 3. SEGURIDADE	82
11.4	EIXO 4. INNOVACIÓN	91
11.5	EIXO 5. ECONOMÍA	103

## Listaxe de Táboas

Táboa 1. Actuacións do Eixo 1 Funcionalidade .....	4
Táboa 2. Actuacións do Eixo 2 Sustentabilidade .....	30
Táboa 3. Actuacións do Eixo 3 Seguridade .....	82
Táboa 4. Actuacións do Eixo 4 Innovación.....	91
Táboa 5. Actuacións do Eixo 5 Economía.....	103

## 11. PLAN DE ACCIÓN

Inclúese neste documento unha ficha xustificativa e descritiva de cada unha das actuacións propostas para levar a cabo a Estratexia Galega de Mobilidade nos próximos anos.

O esquema de desenvolvemento que se propón estrutúrase en **12 programas, 30 subprogramas e 99 actuacións**.

*Ilustración 1. Estrutura de desenvolvemento da Estratexia Galega de Mobilidade*



### 11.1 EIXO 1. FUNCIONALIDADE


As actuacións que se propoñen para desenvolver este eixo son:

*Táboa 1. Actuacións do Eixo 1 Funcionalidade*


IDSP	Subprograma	IDA	Actuación
1.1	Normativa en materia de mobilidade	1.1.1	Normativa en materia de mobilidade
1.2	Planificación da mobilidade	1.2.1	Elaboración de plans directores e sectoriais de mobilidade
		1.2.2	Elaboración dos plans de mobilidade metropolitana
		1.2.3	Elaboración ou actualización dos plans de mobilidade urbana das cidades
		1.2.4	Seguimento e avaliación da Estratexia Galega de Mobilidade
1.3	Coordinación coa ordenación do territorio e o urbanismo	1.3.1	Esixencia de estudos de mobilidade en instrumentos de ordenación territorial e urbanística
		1.3.2	Criterios de fomento da mobilidade sustentable na normativa de edificación
1.4	Mellora da comunicación	1.4.1	Comunicación e coordinación entre administracións
2.1	Accesibilidade universal	2.1.1	Fomento da adquisición de vehículos de mobilidade persoal (VMP) para PMR
		2.1.2	Auditorías de accesibilidade ás infraestruturas e os servizos de transporte público
		2.1.3	Unificación e definición de criterios de accesibilidade aos diferentes modos de transporte
		2.1.4	Adaptación para a accesibilidade das infraestruturas de mobilidade
		2.1.5	Sistemas dixitais e accesibilidade á información sobre mobilidade
		2.1.6	Publicación de información sobre o material móbil adaptado e os servizos adaptados
2.2	Inclusividade	2.2.1	Adaptación das infraestruturas de transporte a colectivos específicos
		2.2.2	Adaptación da información sobre mobilidade a colectivos específicos
		2.2.3	Formación do persoal responsable
2.3	Perspectiva de xénero	2.3.1	Actualización da linguaxe, gráficos, iconas e sinalética do sistema de mobilidade
		2.3.2	Seguridade nas infraestruturas de transporte desde o punto de vista da perspectiva de xénero

IDSP	Subprograma	IDA	Actuación
		2.3.3	Participación de organizacións de mulleres en órganos consultivos sobre mobilidade
3.1	Mellora da calidade do sistema de transportes	3.1.1	Desenvolvemento e seguimento dun índice global de calidade percibida do sistema de mobilidade
		3.1.2	Enquisas de satisfacción das persoas usuarias do sistema de mobilidade
3.2	Fomento de boas prácticas	3.2.1	Fomento e difusión de boas prácticas nas infraestruturas e servizos de transporte
3.3	Certificacións no sector transporte	3.3.1	Fomento das certificacións no transporte




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>1.1.1</b>	<b>Normativa en materia de mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>1</b>	<b>Normativa, planificación e coordinación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>1.1</b>	<b>Normativa en materia de mobilidade</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade	
	2	Coordinación da planificación en mobilidade	
	3	Fomento da intermodalidade	
	5	Priorización da mobilidade activa	
	6	Potenciación do uso do transporte público	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	18	Adaptación da Administración	
	<p>A situación actual demanda unhas novas necesidades de mobilidade, o que fai necesario implantar unha nova estratexia global de mobilidade.</p> <p>Nestes últimos anos apareceron novos sistemas de transporte que ocasionaron cambios nos hábitos de mobilidade dos cidadáns. Recentemente, dada a súa maior presenza nas rúas, xeráronse tensións no sistema de mobilidade e tamén noutros campos da vida social. Este novo paradigma na mobilidade supón a necesidade de planificar e regular o novo escenario de forma que favoreza a convivencia dos diferentes modos de transporte de forma ordenada, principalmente dos novos modos que carecen dun marco regulador claro que permita integralos no sistema de transporte, sempre baixo os principios dunha mobilidade sustentable, saudable, segura e eficiente.</p> <p>No marco da Estratexia Galega de Mobilidade afróntase tamén a problemática que supón a mobilidade, especialmente en contornas urbanas, en termos de contaminación acústica e local, ambas estreitamente relacionadas con afeccións sobre a saúde das persoas. Así, co obxectivo de reducir a poboación que poida estar exposta a niveis sonoros maiores aos recomendados pola Organización Mundial da Saúde, será necesario introducir a esixencia de estudos acústicos xerados pola mobilidade nos plans ou estudos dos novos desenvolvementos a partir dunha adecuada regulación dos usos e zonas de crecemento.</p> <p>Con esta actuación propónse elaborar un marco normativo que recolla as medidas que propón a Estratexia Galega de Mobilidade, que actúe como folla de ruta, posibilite a coordinación entre as diferentes administracións competentes e integre os novos actores de mobilidade de maneira ordenada e responsable, establecendo as condicións para que cidadáns e empresas poidan gozar dun sistema de mobilidade sustentable, xusto e inclusivo.</p> <p>Este marco normativo deberá ter en conta a normativa vixente en materia de paisaxe.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Dirección Xeral de Tráfico</li> <li>• Concellos</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>1.2.1</b>	<b>Elaboración de plans directores e sectoriais de mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>1</b>	<b>Normativa, planificación e coordinación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>1.2</b>	<b>Planificación da mobilidade</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade	
	2	Coordinación da planificación en mobilidade	
	5	Priorización da mobilidade activa	
	6	Potenciación do uso do transporte público	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>A Estratexia Galega de Mobilidade éríxese como o instrumento xeral para a planificación conxunta e coordinada da mobilidade en Galicia. O seu desenvolvemento naquelas partes específicas da mobilidade materializarase coa elaboración de diferentes plans como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan de Transporte Público de Galicia (PTPG)</li> <li>- Plan Director de Infraestruturas de Mobilidade Sustentable de Galicia (PDIFMSG)</li> <li>- Plan Director de Estradas de Galicia (PDEG)</li> <li>- Plan Sectorial de Infraestruturas Loxísticas de Galicia (PSILG)</li> </ul> <p>Ademais dos plans directores que desenvolven partes específicas da Estratexia Galega de Mobilidade, é necesaria a planificación de aspectos relacionados coa mobilidade concretos e variados como poden ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- o fomento de modos de transporte non motorizados (Estratexia en materia de mobilidade alternativa de Galicia),</li> <li>- a redución do número de sinistros (Plan de Seguridade Viaria de Galicia),</li> <li>- a modernización tecnolóxica da mobilidade (Plan de modernización tecnolóxica da mobilidade en Galicia e Estratexia de Dixitalización e Innovación en materia de Estradas de Galicia),</li> <li>- a redución do impacto do ruído que xera o uso das infraestruturas de transporte (Plan de Acción contra a Contaminación Acústica),</li> <li>- o fomento da accesibilidade e a promoción da autonomía persoal na mobilidade,</li> <li>- o establecemento de aparcadoiros disuasorios (Plan Sectorial de aparcadoiros disuasorios),</li> <li>- outros aspectos relacionados coa mobilidade.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	






<b>ACTUACIÓN</b>	<b>1.2.2</b>	<b>Elaboración dos plans de mobilidade metropolitana</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>1</b>	<b>Normativa, planificación e coordinación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>1.2</b>	<b>Planificación da mobilidade</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade	
	2	Coordinación da planificación en mobilidade	
	5	Priorización da mobilidade activa	
	6	Potenciación do uso do transporte público	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Nalgunhas zonas do territorio o crecemento demográfico e da actividade económica exceden o ámbito municipal no que se orixinan, conformando rexións urbanas de grande extensión integradas por varios concellos, o que supón que as viaxes que se realizan sexan de maior percorrido e máis dispersas, potenciando o uso do vehículo privado para os seus desprazamentos e facendo que o transporte público resulte menos eficiente. Configúranse así as denominadas "áreas metropolitanas".</p> <p>O alcance dun PMUS municipal é, por definición, limitado ao ámbito local, aínda que teña fortes relacións con outros concellos da área metropolitana na que se atopa.</p> <p>Indícase na "Guía práctica para a elaboración e implantación de Plans de Mobilidade Urbana Sustentable" editada polo Instituto para a Diversificación e o Aforro de Enerxía (IDAE, 2006) que o ámbito dun PMUS tería que abarcar o conxunto da aglomeración urbana funcional onde se realizan os desprazamentos cotiáns</p> <p>Por este motivo resulta precisa a elaboración de Plans de mobilidade metropolitana, instrumentos que permiten abarcar a planificación da mobilidade nestas zonas desde unha perspectiva supramunicipal. Para iso, baixo o marco desta actuación propónse o desenvolvemento de plans de mobilidade das áreas metropolitanas da Coruña, Santiago de Compostela, Ferrol, Pontevedra, Vigo e Ourense.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Concellos</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>1.2.3</b>	<b>Elaboración ou actualización dos plans de mobilidade urbana das cidades</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>1</b>	<b>Normativa, planificación e coordinación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>1.2</b>	<b>Planificación da mobilidade</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade	
	2	Coordinación da planificación en mobilidade	
	5	Priorización da mobilidade activa	
	6	Potenciación do uso do transporte público	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Os Plans de Mobilidade Urbana Sustentable (PMUS) municipais son a principal ferramenta da que dispoñen os municipios para planificar a mobilidade dentro do seu ámbito competencial, así como para facilitar a consecución do financiamento que permita levar a cabo algunhas actuacións que recolle, co que se converte nun instrumento imprescindible para conseguir unha mobilidade intramunicipal sustentable e eficaz.</p> <p>A Lei 2/2011, do 4 de marzo, de economía sustentable, conceptúaos como o conxunto de actuacións dentro dun determinado ámbito territorial cuxo obxectivo é implantar modelos de mobilidade e formas de desprazamento con menor impacto ambiental, como o transporte público, os servizos de mobilidade compartida e colaborativa, e a mobilidade activa.</p> <p>Pola súa banda, a Lei 7/2021 de cambio climático e transición enerxética establece que os municipios de máis de 50.000 habitantes adoptarán, antes de 2023, plans de mobilidade urbana sustentable que introduzan medidas de mitigación que permitan reducir as emisións derivadas da mobilidade.</p> <p>Actualmente, algúns dos municipios xa teñen o seu PMUS redactado, ou atópase en redacción, aínda que tamén resulta relevante ter en conta os municipios nos cales resulta necesaria a súa actualización ou revisión.</p> <p>Polo tanto, é necesario promover que os PMUS municipais se atopen debidamente redactados, actualizados e implementados, con especial énfase nos PMUS dos municipios de maior tamaño por seren os que concentran maior mobilidade.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Concellos	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>1.2.4</b>	<b>Seguimento e avaliación da Estratexia Galega de Mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>1</b>	<b>Normativa, planificación e coordinación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>1.2</b>	<b>Planificación da mobilidade</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade	
	2	Coordinación da planificación en mobilidade	
	5	Priorización da mobilidade activa	
	6	Potenciación do uso do transporte público	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Tal e como se recolle neste documento, a Estratexia Galega de Mobilidade identifica a necesidade de transformar o modelo de mobilidade actual de Galicia para pasar a un máis funcional, máis sustentable ambiental e economicamente, e máis seguro. Para a consecución deste fin, a estratexia propón o desenvolvemento e implantación dunha serie de actuacións, e fíxanse uns obxectivos para alcanzar no seu ano horizonte. Obxectivos que deberán de ser revisados periodicamente e marcarán a consecución gradual das medidas implantadas.</p> <p>Establécese o ano 2050 como horizonte para a Estratexia Galega de Mobilidade e para garantir a adaptación desta á mobilidade real realizarase unha primeira revisión en 2030 e tres revisións máis cada 5 anos. A efectos de obxectivos, establécese 2030 e 2040 como fitos intermedios.</p> <p>Así, de forma recorrente, levarase a cabo o seguimento e avaliación da EGM que permita verificar o éxito da posta en práctica das medidas que se propoñen para o novo modelo de mobilidade, así como analizar e propoñer o camiño para seguir para chegar á consecución dos obxectivos marcados en cada un dos fitos definidos.</p> <p>Para asegurar a adecuada planificación das actuacións que a Estratexia propón, establécese o seguinte proceso de revisión:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisión periódica anual (revisión de indicadores). Elaborarase unha memoria de seguimento anual da EGM que incluírá unha revisión dos indicadores establecidos para cada un dos obxectivos estratéxicos.</li> <li>- Nos anos 2030, 2035, 2040, 2045 e 2050 revisarase a estratexia e o grao de cumprimento dos obxectivos marcados para estes anos.</li> <li>- Se nas revisións realizadas, e co transcurso dos anos, se identifican obxectivos que non seguen a tendencia desexada ou existen elementos do diagnóstico que cambiasen, realizarase unha revisión extraordinaria que permita adaptar a EGM a estas novas variables.</li> </ul>		
<b>RESPONSABLES</b>	• Xunta de Galicia		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>1.3.1</b>	<b>Esixencia de estudos de mobilidade en instrumentos de ordenación territorial e urbanística</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>1</b>	<b>Normativa, planificación e coordinación</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>1.3</b>	<b>Coordinación coa ordenación do territorio e o urbanismo</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade
	3	Fomento da intermodalidade
	5	Priorización da mobilidade activa
	6	Potenciación do uso do transporte público
	7	Descarbonización da mobilidade
	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>O crecemento urbanístico e territorial desenvolto ao longo destes últimos anos condicionou fortemente a forma que temos de movernos e os modos de transporte asociados. Esta forma de implantarnos no territorio non tivo en conta a variable da mobilidade como un dos seus criterios á hora de tomar decisións e propiciou que se adoptasen solucións de mobilidade vinculadas directamente co vehículo privado como modo prioritario elixido pola cidadanía.</p> <p>Para asegurar unha funcionalidade adecuada dos sistemas de transporte e a mobilidade da poboación en condicións adecuadas, é necesario levar a cabo unha planificación conxunta de usos do chan e transporte. Polo que é imprescindible buscar fórmulas para asegurar unha planificación integrada do transporte coa planificación territorial e urbanística.</p> <p>Aliñada con estas premisas atópase a proposta que persegue a Estratexia en materia de mobilidade, buscando reducir as necesidades de desprazamento e conseguir unha maior eficiencia da mobilidade, para o que é necesario un desenvolvemento urbanístico con mestura de usos residenciais e produtivos conectados ás redes de mobilidade activa e transporte público. Desta forma, trátase de impulsar un desenvolvemento urbanístico e territorial que fomente a mobilidade activa e sustentable.</p> <p>Por todo iso, con esta actuación perséguese esixir a incorporación de estudos de mobilidade nos instrumentos de planificación do territorio e de plans urbanísticos, de forma que se analice previamente o impacto que poidan ter na mobilidade e no sistema de transportes (infraestruturas e servizos) os novos desenvolvementos urbanísticos propostos, de forma que se formulen no propio documento medidas que aseguren a suficiencia do sistema ante as novas demandas xeradas. Como base para levar a cabo estes estudos de mobilidade, propoñerase, cando a escala do estudo o permita, a utilización do modelo de transportes creado a nivel autonómico pola Xunta de Galicia coa Estratexia Galega de Mobilidade, que permite predicir o comportamento futuro da mobilidade (prognose).</p> <p>Definirase, a nivel autonómico, o procedemento para a tramitación destes instrumentos e a obrigatoriedade de solicitar informe sectorial en materia de mobilidade para os novos desenvolvementos, así como o contido e o método para realizalos.</p>
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>1.3.2</b>	<b>Criterios de fomento da mobilidade sustentable na normativa de edificación</b>
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>1</b>	<b>Normativa, planificación e coordinación</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>1.3</b>	<b>Coordinación coa ordenación do territorio e o urbanismo</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade
	3	Fomento da intermodalidade
	5	Priorización da mobilidade activa
	6	Potenciación do uso do transporte público
	7	Descarbonización da mobilidade
	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo
	<p>Co obxecto de favorecer a implantación da mobilidade sustentable ao longo de todo o traxecto das viaxes realizadas, débense de coordinar ambos os conceptos mobilidade sustentable – edificación para garantir que no transporte se garantan conceptos como accesibilidade universal ou seguridade nos desprazamentos.</p> <p>Os requirimentos das infraestruturas de transporte teñen que ver coas condicións funcionais que han de cumprir as edificacións e os espazos públicos para garantir o acceso e uso por todos os usuarios sen discriminación e refírense a dispoñer de itinerarios accesibles, minimizando no posible as distancias percorridas. Trátase tamén de aplicar o concepto de “deseño universal” aos distintos espazos, de forma que sexa posible o seu uso polas persoas con discapacidade.</p> <p>Así, no marco desta actuación propónse desenvolver unha guía de recomendacións con propostas que fomenten a mobilidade sustentable nas principais infraestruturas de transporte, favorecendo o emprego daqueles modos de transporte máis eficientes.</p> <p>Neste sentido está vixente unha nova sección do Código Técnico da Edificación, CTE, que é o marco normativo que establece os parámetros que se requiren ás diferentes infraestruturas edificatorias, que regulará as dotacións mínimas de infraestrutura de recarga de vehículo eléctrico.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>1.4.1</b>	<b>Comunicación e coordinación entre administracións</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>1</b>	<b>Normativa, planificación e coordinación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>1.4</b>	<b>Mellora da comunicación</b>	
	18	Adaptación da Administración	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>O novo modelo de mobilidade que propón a Estratexia e as novas formas de moverse que se están producindo e introducindo nas cidades supón a necesidade de crear unha estrutura de gobernanza baixo os principios de colaboración, cooperación e coordinación, no ámbito das súas competencias e coa participación de todos os actores implicados.</p> <p>Unha coordinación adecuada en todos os niveis (nacional, autonómico e municipal) permitiría establecer a planificación e as directrices necesarias para o desenvolvemento e coordinación das diferentes infraestruturas e servizos que conforman o sistema de mobilidade de Galicia.</p> <p>Neste sentido, a EGM ten unha vocación aglutinadora de iniciativas e actuacións que se han de desenvolver por diferentes axentes con responsabilidade na toma de decisións sobre os próximos pasos que dar en materia de mobilidade na Comunidade Autónoma de Galicia, polo que será necesario establecer espazos de diálogo e coordinación entre eles, aproximando criterios de eficiencia naqueles instrumentos de coordinación que se desenvolvan.</p> <p>Alguns instrumentos que se propón crear para a gobernanza da mobilidade serán:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Órganos de coordinación interadministrativa</li> <li>- Órganos colexiados de participación</li> <li>- Sistemas de intercambio de información</li> <li>- Estratexias, plans e programas</li> </ul> <p>A capacidade para elaborar estes instrumentos de coordinación é un elemento clave para sumar esforzos e identificar as accións e medidas para cada unha das administracións implicadas para asumir un obxectivo compartido de promoción dun sistema de mobilidade máis eficiente, sustentable e saudable.</p> <p>É importante sinalar que esta coordinación será tamén necesaria nos momentos de xestión das diferentes vertentes dunha crise, aínda que todas as administracións, empresas e operadores de transporte de pasaxeiros teñan os seus propios protocolos de seguridade, comunicación e actuación.</p> <p>Con esta medida propónse fomentar e crear un espazo de colaboración eficiente entre as diferentes administracións implicadas, tanto pola xestión e planificación, como polos protocolos de actuación en tempos de crises (situacións excepcionais).</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Deputacións provinciais</li> <li>• Concellos</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>2.1.1</b>	<b>Fomento da adquisición de vehículos de mobilidade persoal (VMP) para PMR</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>2</b>	<b>Accesibilidade, Inclusividade e perspectiva de xénero</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>2.1</b>	<b>Accesibilidade universal</b>	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Os vehículos de mobilidade persoal son unha mellora das condicións de vida das persoas usuarias, a condición de que a contorna sexa accesible e non limite a súa posibilidade de uso.</p> <p>O obxectivo desta medida é axudar a conseguir unha nova mobilidade para o conxunto da sociedade, contribuíndo a favorecer os desprazamentos de determinados colectivos como son as persoas con mobilidade reducida, para o que se propón desenvolver unha liña de axudas que fomente a adquisición de vehículos de mobilidade persoal a estes colectivos.</p> <p>Para fomentar a adquisición destes vehículos é necesario informar os usuarios das subvencións existentes e estudar a posibilidade de dar facilidades de pago adicionais.</p> <p>A información aos interesados é clave para facilitarlles chegar a estas axudas.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Deputacións provinciais</li> <li>• Concellos</li> </ul>	



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>2.1.2</b>	<b>Auditorías de accesibilidade ás infraestruturas e os servizos de transporte público</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>2</b>	<b>Accesibilidade, inclusividade e perspectiva de xénero</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>2.1</b>	<b>Accesibilidade universal</b>	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>O transporte é un sector económico fundamental para o desenvolvemento persoal e profesional da sociedade e, por tanto, é importante que todas as persoas estean consideradas, incluídas as persoas con discapacidade.</p> <p>O obxectivo desta actuación é coñecer o estado no que se atopa a accesibilidade nas infraestruturas e nos servizos de transporte público. Para poder traballar sobre a mellora da accesibilidade é necesario coñecer de forma fidedigna o estado no que se atopan tanto as infraestruturas como os servizos de transporte público.</p> <p>Para iso é imprescindible realizar unha avaliación completa de cada sistema de transporte usando as normativas de cumprimento obrigatorio e voluntario.</p> <p>Nesta avaliación consideraranse a infraestrutura (estacións, paradas, terminais, etc.), o sistema de comunicación para o público (web, app, etc.) e os propios vehículos empregados.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• ADIF</li> <li>• AENA</li> </ul>	






<b>ACTUACIÓN</b>	<b>2.1.3</b>	<b>Unificación e definición de criterios de accesibilidade aos diferentes modos de transporte</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>2</b>	<b>Accesibilidade, inclusividade e perspectiva de xénero</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>2.1</b>	<b>Accesibilidade universal</b>
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>		
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Existen criterios de accesibilidade que poden ser unificados en criterios xerais que logo se particularicen segundo o diferente modo de transporte á hora de seren implementados.</p> <p>Estes criterios poderíanse achegar ao definido na norma UNE 170001-2:2007 Accesibilidade global, que define 4 grandes criterios en canto ás diferentes actividades que as persoas realizan comunmente: deambulación, aprehensión, localización e comunicación (Criterios DALCO).</p>
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>2.1.4</b>	<b>Adaptación para a accesibilidade das infraestruturas de mobilidade</b>
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>2</b>	<b>Accesibilidade, inclusividade e perspectiva de xénero</b>
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>2.1</b>	<b>Accesibilidade universal</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Entre os obxectivos que a EGM propón é a implantación dun sistema de transporte con accesibilidade universal, garantindo accesos seguros, alcanzables, accesibles e sustentables para todos.</p> <p>Unha vez realizada a auditoría de accesibilidade ás infraestruturas e os servizos de transporte público (definida na actuación 2.1.2) poderanse definir que actuacións son necesarias. A maioría das veces deberase actuar sobre a infraestrutura peonil para facilitar o acceso a paradas de autobuses, estacións de tren, etc.</p> <p>A forma máis eficiente de abordar esta actuación é definir as prioridades de acordo coas zonas e modos de maior demanda de espazos accesibles, tendo en conta as circunstancias da poboación.</p> <p>Estas medidas de mellora da accesibilidade poden implementarse en infraestruturas que xa necesiten actuacións, ou de forma puntual nalgunhas que fosen recentemente renovadas, pero non se consideraron estas solucións.</p>
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• ADIF</li> <li>• AENA</li> <li>• Concellos</li> </ul>




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>2.1.5</b>	<b>Sistemas dixitais e accesibilidade á información sobre mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>2</b>	<b>Accesibilidade, inclusividade e perspectiva de xénero</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>2.1</b>	<b>Accesibilidade universal</b>	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>O acceso á información proporciona á poboación a capacidade de ter liberdade para escoller a partir da posibilidade de comparar, dispoñendo de numerosa información e datos dos servizos de mobilidade ofertados.</p> <p>É por iso que desde as administracións se ha de traballar en facilitar á cidadanía unha visión integrada do sistema de transporte público, promovendo a imaxe dunha única rede independentemente do modo e operador que se utilice.</p> <p>Con esta actuación propónse o desenvolvemento de sistemas dixitais de información que permitan á poboación usuaria acceder á información do transporte público, como web, app, paneis de información de servizos nos principais nodos de transporte, etc. Todos estes sistemas dixitais de información deben ser accesibles. Segundo a Directiva de accesibilidade web da UE (Directiva 2016/2102), todas as aplicacións para dispositivos móbiles e páxinas web do sector público deben cumprir con todos os requirimentos desta directiva.</p> <p>Ademais, existe outra normativa europea, a Directiva 2019/882, que ten por obxecto mellorar o comercio de produtos e servizos accesibles na UE, co fin de aumentar a calidade e a accesibilidade dos produtos para as persoas con discapacidades.</p> <p>Por este motivo é importante que ao momento de desenvolver os sistemas dixitais de información se esixa o cumprimento destas directivas.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• ADIF</li> <li>• AENA</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>2.1.6</b>	<b>Publicación de información sobre o material móbil adaptado e os servizos adaptados</b>
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>2</b>	<b>Accesibilidade, inclusividade e perspectiva de xénero</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>2.1</b>	<b>Accesibilidade universal</b>
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>		
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Co novo modelo de mobilidade que se propón para a comunidade galega búscase favorecer a cohesión social, garantir a accesibilidade das persoas ao transporte e permitir a súa participación nas actividades sociais. Pero esta garantía ten que chegar a todos os colectivos sociais evitando factores de exclusión social e ofrecendo igualdade de oportunidades.</p> <p>Neste sentido, para chegar a todos os colectivos, unha das medidas que se propón na estratexia é a de informar adecuadamente sobre o material móbil adaptado ofertado nos diferentes modos de transporte e dos servizos adaptados.</p>
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• ADIF</li> <li>• AENA</li> </ul>




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>2.2.1</b>	<b>Adaptación das infraestruturas de transporte a colectivos específicos</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>2</b>	<b>Accesibilidade, inclusividade e perspectiva de xénero</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>2.2</b>	<b>Inclusividade</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	12	Mantemento adecuado das infraestruturas de transporte
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Entre os Obxectivos de Desenvolvemento Sustentable das Nacións Unidas, inclúese o ODS11 “Lograr que as cidades e os asentamentos humanos sexan inclusivos, resilientes e sustentables” que ten como unha das súas metas que “de aquí a 2030, se proporcione acceso a sistemas de transporte seguros, alcanzables, accesibles e sustentables para todos e a mellora da seguridade viaria, en particular, mediante a ampliación do transporte público, prestando especial atención ás necesidades das persoas en situación de vulnerabilidade, as mulleres, os nenos e as persoas de idade”.</p> <p>O obxectivo desta actuación é, por tanto, tratar de conseguir unha nova mobilidade para o conxunto da sociedade rompendo coas diferenzas entre colectivos e propoñendo solucións para as cidades do futuro.</p> <p>Baixo o marco desta actuación levarase a cabo unha análise das necesidades para adaptar as infraestruturas de transporte aos diferentes colectivos, que se identificarán previamente, propoñendo e executando solucións específicas para eles.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• ADIF</li> <li>• AENA</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>2.2.2.</b>	<b>Adaptación da información sobre mobilidade a colectivos específicos</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>2</b>	<b>Accesibilidade, inclusividade e perspectiva de xénero</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>2.2</b>	<b>Inclusividade</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	12	Mantemento adecuado das infraestruturas de transporte	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Coa Estratexia Galega de Mobilidade búscase a consecución dun modelo de mobilidade global, que garanta a posibilidade de desprazarse diariamente, de maneira segura e cómoda, ao máximo número de persoas posible.</p> <p>Neste sentido, a través desta actuación perséguese eliminar completamente as barreiras de mobilidade e de comunicación no ciclo completo da viaxe, facilitando información en tempo real sobre as condicións de accesibilidade das infraestruturas e servizos a estes colectivos.</p> <p>Para iso promoveranse as seguintes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Relacións de coordinación con administracións e operadores para implantar solucións.</li> <li>- Manter contactos de forma regular con entidades sociais e organizacións para identificar posibles necesidades de colectivos específicos.</li> <li>- Realizar unha análise de problemáticas e proposta de solucións específicas de determinados colectivos.</li> <li>- Adaptar as novas tecnoloxías a determinados colectivos específicos.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• ADIF</li> <li>• AENA</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>2.2.3</b>	<b>Formación do persoal responsable</b>		
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>		
<b>PROGRAMA</b>	<b>2</b>	<b>Accesibilidade, inclusividade e perspectiva de xénero</b>	<b>e</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>2.2</b>	<b>Inclusividade</b>		
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	12	Mantemento adecuado das infraestruturas de transporte		
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo		
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Esta actuación está orientada a conseguir que o transporte público facilite o seu uso a aquelas persoas que teñan algún tipo de discapacidade e persoas con mobilidade reducida.</p> <p>Levaranse a cabo cursos de formación para que o persoal responsable en cada unha das partes da cadea de transporte estea debidamente formado, capacitado e sensibilizado coa atención a persoas con discapacidade e persoas con mobilidade reducida.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>2.3.1</b>	<b>Actualización da linguaxe, gráficos, iconas e sinalética do sistema de mobilidade</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>2</b>	<b>Accesibilidade, inclusividade e perspectiva de xénero</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>2.3</b>	<b>Perspectiva de xénero</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>A mobilidade desde a perspectiva de xénero implica analizar como os roles de xénero inflúen no uso e disfrute das cidades e pobos que conforman a contorna na que vivimos. As mulleres teñen unha mobilidade máis sustentable, complexa e diversa que os homes e móvense maioritariamente a pé ou en transporte público, sendo as principais usuarias deste. Pola súa banda, os homes fano principalmente en vehículo privado.</p> <p>A través das políticas de mobilidade débense implantar medidas para erradicar as desigualdades sociais e de xénero. A aplicación da perspectiva de xénero nas políticas para un novo modelo de mobilidade implica levar a cabo medidas específicas para a súa consecución entre as que se atopa, entre outras, a actualización da linguaxe, gráficos, iconas e sinalética do sistema de mobilidade.</p> <p>No marco desta actuación desenvolveranse talleres, mesas de debate, etc., que permitan chegar a formular unha proposta de sinalética neutra.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>	• Xunta de Galicia	






<b>ACTUACIÓN</b>	<b>2.3.2</b>	<b>Seguridade nas infraestruturas de transporte desde o punto de vista da perspectiva de xénero</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>2</b>	<b>Accesibilidade, inclusividade e perspectiva de xénero</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>2.3</b>	<b>Perspectiva de xénero</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>A percepción de seguridade no transporte condiciona enormemente a forma de moverse das persoas, podendo limitar o movemento de certos grupos de poboación a determinadas horas ou en determinadas formas. Dentro da seguridade con perspectiva de xénero hai que velar por que a mobilidade sexa segura e libre para todos, seguindo os 6 principios de seguridade con perspectiva de xénero: visible, equipada, vixiada, sinalizada, vital e comunitaria.</p> <p>Así, o obxecto desta proposta é garantir a percepción de seguridade desde unha perspectiva de xénero no sistema de mobilidade, para o que se incorporarán criterios de xénero na renovación, deseño e construción das infraestruturas de transporte.</p> <p>Algúns destes criterios poden ser melloras en estacións -iluminación, percorridos-, asegurar a visibilidade en marquesiñas, disposición de cámaras de videovixilancia en estacións, apps de mobilidade con datos horarios en tempo real para reducir o tempo de espera nas paradas, etc.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>	• Xunta de Galicia	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>2.3.3</b>	<b>Participación de organizacións de mulleres en órganos consultivos sobre mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>2</b>	<b>Accesibilidade, inclusividade e perspectiva de xénero</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>2.3</b>	<b>Perspectiva de xénero</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Conseguir unha mobilidade global e adaptada para todos implica ter en conta a particularidade das mulleres á hora de moverse. Aspectos que son clave á hora de elixir o modo de transporte son a seguridade e a existencia ou non de barreiras físicas que poden complicar o desprazamento, sobre todo á hora de facelo con determinados elementos como carriños de bebé ou carros de compra, entre outros.</p> <p>Ao longo destes anos, as mulleres adquiriron unhas pautas de mobilidade específicas derivadas da posición social que desenvolveron, o que lles confire un coñecemento de primeira man sobre aspectos críticos e necesidades que será necesario emendar ou ter en conta nas próximas actuacións que en relación co transporte e a mobilidade se vaian desenvolver. Ata a data, este sector é xestionado principalmente por homes, cuxas pautas de mobilidade son moi diferentes, e por tanto é posible que carezan do coñecemento particularizado que adquiriron as mulleres polas súas experiencias vividas diariamente.</p> <p>Así, a aplicación das perspectivas de xénero nas políticas de mobilidade implica a necesidade implantar medidas que erradiquen as desigualdades sociais e de xénero. É por iso que a través desta actuación se propón incrementar a participación das mulleres nos diferentes órganos consultivos que se constitúan para tratar aspectos de mobilidade, logrando unha paridade do consello consultivo, de forma que contribúan a incorporar a súa experiencia en materia de mobilidade sustentable e na vida cotiá no novo modelo de mobilidade, fomentando a súa participación nos diferentes equipos de traballo que se constitúan.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>3.1.1</b>	<b>Desenvolvemento e seguimento dun índice global de calidade percibida do sistema de mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>3</b>	<b>Calidade</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>3.1</b>	<b>Mellora da calidade do sistema de transportes</b>	
	12	Mantemento adecuado das infraestruturas de transporte	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Propónse o desenvolvemento dun índice global de calidade do sistema de mobilidade que permita facer un seguimento do funcionamento global do transporte en Galicia, de forma que se poidan identificar os principais aspectos que deben mellorar e propoñer medidas correctoras para emendalos, garantindo a accesibilidade ao sistema de mobilidade do conxunto da cidadanía a partir da rede de transporte público.</p> <p>Con esta actuación perséguese construír un índice de calidade (IC) que avalíe e monitorice a mobilidade no seu conxunto, para o que se terán en conta unha serie de indicadores relacionados coas infraestruturas de mobilidade existentes, a demanda e oferta de servizos dispoñibles, a motorización da poboación, a seguridade, a sustentabilidade e a xestión do transporte. Tamén se poderá complementar, en función da dispoñibilidade dos datos, con aspectos como a poboación atendida, indicadores socioeconómicos, accesibilidade territorial, accesibilidade a servizos sanitarios, educativos, deportivos, etc., entre outros.</p> <p>A partir do seguimento deste índice preténdese avaliar o efecto das medidas ou actuacións que se vaian implantando progresivamente no sistema de mobilidade global.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>3.1.2</b>	<b>Enquisas de satisfacción das persoas usuarias do sistema de mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>3</b>	<b>Calidade</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>3.1</b>	<b>Mellora da calidade do sistema de transportes</b>	
	12	Mantemento adecuado das infraestruturas de transporte	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>De forma complementaria á implantación do índice de calidade do sistema de mobilidade global (actuación 3.1.1), realizaranse enquisas de satisfacción dos usuarios do transporte nos diferentes modos, con obxecto de identificar os principais aspectos que poidan ser mellorados. De forma complementaria tamén servirá para alimentar os indicadores que serven para obter o índice de calidade do sistema de mobilidade proposto.</p> <p>A información que será importante adquirir con estas enquisas serán:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Terminais: tempo medio na terminal, antelación de chegada con respecto á saída, percorridos pola terminal, percepción de seguridade e accesibilidade.</li> <li>- Hábitos de mobilidade: modos de transporte utilizados por cada usuario, frecuencias, motivo das viaxes, valoración dos servizos.</li> <li>- Novos servizos: necesidades de novos servizos especialmente para aqueles usuarios identificados como viaxeiros multimodais por empregar varios modos no seu ciclo completo da viaxe.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>3.2.1</b>	<b>Fomento e difusión de boas prácticas nas infraestruturas e servizos de transporte</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1</b>	<b>Funcionalidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>3</b>	<b>Calidade</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>3.2</b>	<b>Fomento de boas prácticas</b>	
	19	Adaptación do sector do transporte e a mobilidade	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Coa finalidade de mellorar o sistema de transporte, fomentárase a difusión de diferentes experiencias de éxito levadas a cabo. Trátase de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reunir información sobre experiencias de éxito sobre seguridade, calidade, eficiencia e xestión do persoal.</li> <li>- Identificar experiencias innovadoras levadas a cabo en seguridade, calidade, eficiencia e xestión do persoal.</li> <li>- Difundir activamente esta información.</li> <li>- Xerar coñecemento compartido, intercambio de experiencias que obtivesen resultados e efectos positivos.</li> </ul> <p>Potenciarase a participación do persoal responsable da administración e empresas privadas especializadas no sector en proxectos a nivel nacional e europeo que lles permita incorporar boas prácticas e optimizar os seus procedementos desde a perspectiva de mellora continua.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>3.3.1 Fomento das certificacións no transporte</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>1 Funcionalidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>3 Calidade</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>3.3 Certificacións no sector transporte</b>
	19 Adaptación do sector do transporte e a mobilidade
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Co fin de aumentar a confianza dos usuarios e aumentar a competitividade do transporte entre os seus clientes débese fomentar a consecución de certificacións no sector do transporte que contribúan a asegurar un sistema de calidade, á protección do medio ambiente e garantir a dispoñibilidade dun sistema seguro.</p> <p>Para iso, nas licitacións públicas de servizos de transporte e mobilidade analizarase a posibilidade de esixir, como condicións de solvencia técnica, estar en posesión dalgunha das certificacións seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Certificacións de Calidade: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ EN 13816 - Transporte público de pasaxeiros.</li> <li>▪ ISO 9001 - Xestión da calidade.</li> <li>▪ UNE 66102 - Centros técnicos de tacógrafos.</li> <li>▪ IRIS - Sector ferroviario.</li> </ul> </li> <li>- Certificacións de protección do medio ambiente: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ISO 14001 – Xestión ambiental.</li> <li>▪ EMAS - Regulamento CE 1221/2009.</li> <li>▪ ISO 14064 – Pegada de carbono.</li> <li>▪ ISO 50001 – Eficiencia enerxética.</li> <li>▪ Residuo cero.</li> </ul> </li> <li>- Certificacións de seguridade: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ISO 39001 – Seguridade viaria.</li> <li>▪ Mercado CE de instalacións de transporte de persoas por cables.</li> <li>▪ ISO 27001 e ISO 27701 – Seguridade da información.</li> <li>▪ ISO 45001 – Seguridade e saúde no traballo.</li> <li>▪ Marca N de sistemas de protección de motociclistas.</li> </ul> </li> <li>- Responsabilidade Social: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ UNE 170001 – Xestión da accesibilidade universal.</li> </ul> </li> </ul>
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• ADIF</li> <li>• AENA</li> </ul>

## 11.2 EIXO 2. SUSTENTABILIDADE

As actuacións que se propoñen para desenvolver este eixo son:


*Táboa 2. Actuacións do Eixo 2 Sustentabilidade*

IDSP	Subprograma	IDA	Actuación
4.1	Diminución da demanda de mobilidade	4.1.1	Fomento do teletraballo
		4.1.2	Fomento da teleformación
		4.1.3	Fomento de servizos a distancia
		4.1.4	Fomento dos servizos e produtos de proximidade
		4.1.5	Ordenación do territorio orientada a reducir a distancia das viaxes
4.2	Mobilidade compartida	4.2.1	Regulación favorecedora da mobilidade compartida
		4.2.2	Fomento do uso de vehículos de alta ocupación
5.1	Mobilidade activa	5.1.1	Sendas peonís e/ou ciclistas
		5.1.2	Recomendacións de deseño de sendas peonís e/ou ciclistas
		5.1.3	Fomento da adquisición de bicicletas
		5.1.4	Aparcadoiros seguros de bicicletas (e VMP)
		5.1.5	Camiños escolares seguros
6.1	Transvasamento modal ao transporte público	6.1.1	Regulación e implantación das Zonas de Baixas Emisións
		6.1.2	Regulación dos plans de transporte ao traballo
		6.1.3	Estudos de mellora da infraestrutura ferroviaria
		6.1.4	Mellora dos servizos ferroviarios rexionais
		6.1.5	Conexión das 7 cidades de Galicia coa rede de alta velocidade ferroviaria
		6.1.6	Estudo da mellora dos servizos de proximidade nas principais cidades
		6.1.7	Estudo de viabilidade de implantación de transporte de ría noutras zonas de Galicia
6.2	Intermodalidade	6.2.1	Estacións intermodais
		6.2.2	Mellora das estacións de autobuses
		6.2.3	Aparcadoiros disuasorios metropolitanos
		6.2.4	Aparcadoiros disuasorios e fomento do vehículo compartido no rural
		6.2.5	Estudo da posibilidade de mellora das conexións cos aeroportos a través do transporte público
		6.2.6	Comercialización de billetes combinados de transporte público
7.1	Vehículos de baixas emisións (ecoincentivos)	7.1.1	Fomento da adquisición de vehículos de baixas emisións (particulares)
		7.1.2	Fomento da adquisición de vehículos de baixas emisións (frotas)
		7.1.3	Introdución de criterios ambientais na política de compra pública de vehículos
		7.1.4	Ecoincentivos para o uso de vehículos de baixas emisións
		7.1.5	Vantaxes para os vehículos de baixas emisións (aparcamento, acceso...)
		7.1.6	Fomento da instalación de puntos de recarga eléctrica en edificios e empresas
		7.1.7	Rede de puntos de recarga rápida en estradas
		7.1.8	Rede de puntos de recarga de oportunidade en centros de atracción e zonas de aparcamento


IDSP	Subprograma	IDA	Actuación
		7.1.9	Apoio ao despregamento de subministración doutros sistemas de propulsión alternativos
7.2	Renovación de vehículos	7.2.1	Asesoramento a empresas para renovación de frotas
		7.2.2	Calendario de renovación de frotas de transporte público (autobuses, taxis...)
8.1	Mellora do espazo público	8.1.1	Redución do espazo urbano destinado á circulación de vehículos e rexeneración de espazos públicos
8.2	Redución do impacto ambiental	8.2.1	Medidas de mitigación do ruído xerado polas infraestruturas de mobilidade
		8.2.2	Integración do ruído entre os criterios para a definición de zonas de baixas emisións
		8.2.3	Definición de criterios de proximidade en contratación pública para reducir emisións
9.1	Concienciación cidadá	9.1.1	Estratexia de comunicación para o fomento da mobilidade sustentable
		9.1.2	Campañas de comunicación para a racionalización do modelo de mobilidade
		9.1.3	Incorporación de conceptos de mobilidade sustentable nas estratexias de seguridade viaria
		9.1.4	Canles de recepción de suxestións e comentarios da cidadanía sobre a mobilidade
		9.1.5	Calculadora da pegada de carbono e do consumo enerxético
9.2	Educación e mellora do coñecemento	9.2.1	Organización e participación en xornadas e proxectos relacionados coa mobilidade
		9.2.2	Difusión do coñecemento xerado mediante unha política de datos de mobilidade abertos
		9.2.3	Fomento da formación en materia de mobilidade
		9.2.4	Apoio a proxectos emprendedores en materia de mobilidade
9.3	Adaptación do persoal	9.3.1	Formación de empregados en novos métodos de xestión da mobilidade






<b>ACTUACIÓN</b>	<b>4.1.1 Fomento do teletraballo</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2 Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>4 Diminución da demanda de mobilidade</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>4.1 Diminución da demanda de mobilidade</b>	
	4 Diminución da demanda de mobilidade	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>		
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Durante a pandemia da Covid-19, aceleráronse algunhas tendencias que xa viñan observando e que modificaron os hábitos de mobilidade dos cidadáns, entre elas o teletraballo.</p> <p>Os desprazamentos por motivos laborais supoñen unha importante porcentaxe do total dos desprazamentos diarios que se producen en Galicia, concentrándose ademais en franxas horarias moi concretas. Isto xera unha serie de externalidades negativas (contaminación, ruído, ocupación e desgaste do espazo público, emisión de gases de efecto invernadoiro, etc.) e a conxestión en contornas urbanas e metropolitanas.</p> <p>Durante o confinamento en 2020 comprobouse que o teletraballo funcionou e resulta unha boa medida que permite aforrar moitos custos externos tanto para traballadores como para as empresas, e para a cidadanía en xeral. Doutra banda, moitas das reunións presenciais foron substituídas por videoconferencias, reducíndose tamén estes desprazamentos o que implica tamén un aforro de tempo e custos.</p> <p>É por isto que o teletraballo supón un dos instrumentos de xestión da demanda de mobilidade máis efectivos, que tratan de reducir (ou evitar) o número de viaxes realizadas, tanto necesarios como innecesarios, especialmente aqueles que se realizan en hora punta.</p> <p>A Estratexia Galega de Movilidad promoverá e fomentará o teletraballo entre empresas e traballadores, mediante campañas de información, concienciación e promoción, así como a través dos Plans de Transporte ao traballo.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>4.1.2 Fomento da teleformación</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2 Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>4 Diminución da demanda de mobilidade</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>4.1 Diminución da demanda de mobilidade</b>	
	4 Diminución da demanda de mobilidade	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>		
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>A mobilidade obrigada que engloba tanto os desprazamentos por motivo laboral como os desprazamentos por motivo de estudos representan unha porcentaxe importante da mobilidade diaria galega, realizándose parte deles en vehículos privados.</p> <p>A necesidade de manter activo o proceso educativo e as dificultades para a interacción presencial xeradas durante a pandemia do COVID-19 forzaron a adopción rapidísima de ferramentas, normas e metodoloxías de teleformación, entre outras modalidades da educación a distancia, permitindo un cambio masivo e inmediato a un sistema de docencia "online" que supuxo un reto para o sistema educativo tradicional, conseguindo uns bos resultados.</p> <p>Isto provocou que a tendencia á formación non presencial empezase a formar parte da paisaxe educativa universitario de maneira permanente, convivindo coa asistencia presencial aos campus universitarios.</p> <p>Desde a Estratexia Galega de Mobilidade, fomentárase este tipo de formación, a condición de que sexa posible, a través de campañas de concienciación e información e facilitando os trámites necesarios para a súa implantación. Isto supoñerá unha redución do número de viaxes realizadas e as externalidades negativas que estas implican desde o punto de vista social, ambiental e económico.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>4.1.3 Fomento de servizos a distancia</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>2 Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>4 Diminución da demanda de mobilidade</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>4.1 Diminución da demanda de mobilidade</b>	
	4 Diminución da demanda de mobilidade	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>		
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>A prestación de servizos a distancia representaba ata o de agora só unha pequena porcentaxe de todos os trámites públicos que se realizan. Con todo, o confinamento e as regras de distancia social puxeron a proba a capacidade das cidades para continuar coa actividade diaria case sen interaccións físicas. Esta cuestión é particularmente relevante cando se trata de trámites públicos presenciais que son a porta de acceso aos servizos públicos esenciais (como a saúde, a educación ou os beneficios sociais) para grandes segmentos da poboación.</p> <p>Con este paradigma as administracións, o Goberno e algunhas entidades privadas víronse na necesidade de facilitar á cidadanía ferramentas para poder realizar os trámites necesarios sen a necesidade de realízalos presencialmente, habilitando distintas canles que se adecúen ás condicións dos solicitantes: aplicacións, sedes electrónicas e oficinas virtuais, canles telefónicas...</p> <p>Isto demostrou que moitos dos servizos se poden prestar a distancia de maneira satisfactoria, reducindo as necesidades de desprazamento; por exemplo, todas aquelas citas sanitarias que non requiran dun recoñecemento ou diagnóstico físico e poidan ser realizadas por vía telefónica.</p> <p>Isto requiriu dun esforzo por parte das administracións investindo na inclusión dixital, a simplificación e integración de servizos, e o intercambio de información entre distintas entidades públicas, a través de modelos de gobernanza que faciliten os consensos e a colaboración.</p> <p>Desde a Estratexia Galega de Mobilidade, promoverase e fomentarse a permanencia destes servizos a distancia que contribuirán de forma relevante a diminuír a mobilidade xerando efectos positivos sobre o medio ambiente, o espazo público e a calidade de vida dos cidadáns.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>	



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>4.1.4 Fomento de servizos e produtos de proximidade</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2 Sustentabilidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>4 Diminución da demanda de mobilidade</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>4.1 Diminución da demanda de mobilidade</b>
	4 Diminución da demanda de mobilidade
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Unha das premisas principais do modelo de mobilidade que a Estratexia persegue é diminuír a demanda da mobilidade, para o que, xunto coa ordenación territorial que teña en conta a mobilidade e permita conseguir uns modelos de cidades ou núcleos policéntricos, analizaranse posibles actuacións que garantan a existencia de produtos e servizos básicos de proximidade na contorna destas zonas, como a dotación de oficinas bancarias en todos os concellos de Galicia ou o reforzo do número de centros de Atención Primaria, tal e como propón o Plan de Infraestruturas Sanitarias de Atención Primaria elaborado pola Xunta de Galicia. Entre estes servizos de proximidade atópanse tamén en marcha iniciativas como o Programa Biblioteca móbil de Galicia, Coidados porta a porta ou o Bono Activa Comercio.</p>
<b>RESPONSABLES</b>	• Xunta de Galicia




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>4.1.5</b>	<b>Ordenación do territorio orientada a reducir a distancia das viaxes</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>4</b>	<b>Diminución da demanda de mobilidade</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>4.1</b>	<b>Diminución da demanda de mobilidade</b>	
	4	Diminución da demanda de mobilidade	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>O novo modelo de mobilidade que a Estratexia persegue ten como obxectivo reducir distancias, obxectivo difícil de alcanzar ata o de agora debido á dispersión que caracteriza o territorio galego.</p> <p>É por iso que desde a Estratexia e en aras de conseguir o modelo de mobilidade perseguido, esixírase que as ferramentas de planificación e ordenación territorial teñan en conta a mobilidade como unha das súas premisas de partida, perseguindo a idea da cidade dos 15 minutos naqueles lugares con maior densidade, e en zonas rurais e por tanto máis dispersas a adaptación deste concepto a Comarcas 20-20.</p> <p>Este concepto define unha cidade policéntrica, onde os habitantes poden responder ás súas necesidades organizadas en seis categorías: vivir, traballar, abastecerse, coidarse, educarse e descansar a 15 minutos en mobilidade activa desde o seu domicilio ou nun radio de 20 minutos ou 20 quilómetros en zonas máis rurais. A adopción deste modelo baséase en 4 criterios: redescubrir todos os recursos de proximidade, utilizar o espazo máis e mellor, dar múltiples usos a cada lugar e facer do espazo público lugares de encontro e de vida.</p> <p>As administracións públicas velarán pola existencia dunha coordinación entre as políticas de mobilidade e a ordenación do territorio co obxectivo claro de conseguir reducir a distancia das viaxes.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>4.2.1</b>	<b>Regulación favorecedora da mobilidade compartida</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>4</b>	<b>Diminución da demanda de mobilidade</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>4.2</b>	<b>Mobilidade compartida</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade	
	2	Coordinación da planificación en mobilidade	
	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Nos últimos anos apareceron novos servizos de mobilidade compartida: carsharing (coche compartido), motosharing (moto compartida), bicicletas e os patinetes, último en incluírse neste modelo. Este modelo trátase de vehículos, principalmente eléctricos, estacionados na cidade que a través dunha aplicación móbil se poden localizar os dispoñibles na contorna do usuario, reservalos e desbloquealos para o seu uso, polo que o usuario paga polo tempo de uso, e unha vez finalizado libérao para que o poida utilizar outra persoa.</p> <p>Este novo modelo de mobilidade ten un papel cada vez máis importante dentro das cidades xa que ofrece novas opcións á cidadanía para abandonar o modelo de mobilidade baseado no coche.</p> <p>Agora ben, para que esta modalidade poida implementarse de maneira eficiente e sexa de verdade unha solución aos problemas actuais, é necesario que exista unha regulación homoxénea. Na actualidade, un dos factores bloqueantes que teñen os servizos de mobilidade compartida é a heteroxeneidade da regulación, xa que as competencias son de nivel municipal.</p> <p>Nesta liña, a Estratexia Galega de Mobilidade expón a necesidade de coordinación competencial entre as distintas administracións para facilitar este tipo de servizos.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>4.2.2 Fomento do uso de vehículos de alta ocupación</b>
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>2 Sustentabilidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>4 Diminución da demanda de mobilidade</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>4.2 Mobilidade compartida</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1 Mellora da gobernanza da mobilidade
	2 Coordinación da planificación en mobilidade
	9 Promoción da cultura da mobilidade sustentable
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>As axudas de persoas que se desprazan acompañadas ou en modos de transporte colectivos axudan a reducir o número de viaxes que se realizan, para un mesmo nivel de mobilidade. Para iso, son importantes as bonificacións implantadas no transporte público regular de viaxeiros, que permite que os usuarios paguen un prezo moi inferior ao custo real do servizo, ademais e implantarse bonificacións específicas como a gratuidade para persoas menores de 21 anos (Xente Nova).</p> <p>En liña co novo modelo de mobilidade de Galicia, no que se propón reducir as emisións directas e indirectas asociadas ao transporte e diminuír o número de viaxes realizadas en vehículo privado, proponse profundar nas medidas que incentiven que as persoas se despracen en vehículos nos que viaxan dous ou máis persoas. Por exemplo axudas ao abono do transporte público para maiores de 65 anos, a aquelas persoas que utilicen este medio de transporte para acudir aos seus postos de traballo ou estudos, bonificacións nas peaxes ou a creación de carrís reservados en certas vías das áreas metropolitanas.</p>
<b>RESPONSABLES</b>	• Xunta de Galicia




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>5.1.1 Sendas peonís e/ou ciclistas</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2 Sustentabilidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>5 Mobilidade activa</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>5.1 Mobilidade activa</b>
	9 Promoción da cultura da mobilidade sustentable
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>A creación dunhas sendas peonís e ciclistas en condicións estruturais e funcionais que faciliten os desprazamentos en modos activos e garantan as funcións de paso (desprazamentos), de estancia, e de actividade (pasear, realizar exercicio, realizar actividades culturais, etc.), promove a actividade física, a recreación, así como a interacción social asociada a valores esenciais, como identidade e pertenza.</p> <p>Sobre a base destas razóns propónse a ampliación e mellora duns itinerarios e eixos peonís e ciclistas, de maneira que aumente o peso da mobilidade activa sobre a mobilidade global. A mellora da infraestrutura con base na eliminación de discontinuidades na rede, o aumento da cobertura da rede e a mellora dos niveis de confortabilidade na rede actual permitirá ás persoas viandantes transitar por un espazo cómodo, seguro e accesible.</p> <p>A rede, ademais de dar servizo local, debe ao mesmo tempo permitir conexións intermunicipais. Estas sendas complementarán as redes de mobilidade coa creación de itinerarios que permitan realizar percorridos de libre elección, coa finalidade de atender tamén o lecer ou os usos deportivos ou recreacionais.</p> <p>En calquera caso, débese garantir a accesibilidade segundo o esixido na ordenación vixente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O deseño e adaptación da infraestrutura peonil atenderá a universalidade de uso desde a perspectiva de xénero, enfoque xeracional e diversidade funcional das persoas usuarias.</li> <li>- Os trazados, dimensións, dotacións e acabados dos itinerarios deberán permitir tanto o acceso como o uso de forma autónoma e en condicións de seguridade a todas as persoas, tendo en conta as necesidades de mobilidade reducida, o uso de carros de bebé, etc.</li> <li>- Garantir a continuidade do trazado, sen obstáculos nin discontinuidades, así como a súa integración paisaxística (activa e pasiva) ao contexto de cada zona.</li> </ul>
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Concellos</li> <li>• Deputacións provinciais</li> </ul>





<b>ACTUACIÓN</b>	<b>5.1.2</b>	<b>Recomendacións de deseño de sendas peonís e/ou ciclistas</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>5</b>	<b>Mobilidade activa</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>5.1</b>	<b>Mobilidade activa</b>	
	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Proponse o desenvolvemento dun Manual de deseño para vías ciclistas e peonís de Galicia que permita establecer uns estándares técnicos de deseño deste tipo de vías, que serán comúns para todo o territorio e que se considerarán requirimentos específicos segundo o tipo de vía e uso.</p> <p>A pesar de que existan na actualidade múltiples manuais e recomendacións de deseño para vías peonís e ciclistas, dadas as singularidades xeográficas e orográficas de Galicia, identificouse a necesidade de dar resposta a situacións que habitualmente non se adoitan dar neste tipo de documentos.</p> <p>O Manual vai dirixido ás persoas responsables do deseño, construción e mantemento das vías, tanto urbanas como interurbanas, e incluírá aspectos como metodoloxía, tipoloxías, cruces, plataformas, firmes e criterios de utilización, normativas e requirimentos funcionais, sinalización e outros aspectos relacionados co mantemento das vías e das sendas ciclistas e peonís.</p> <p>Incluíranse tamén un apartado específico de directrices de sinalización e balizamento, tanto vertical como horizontal, de forma que cumpran con requisitos de claridade, sinxeleza e uniformidade.</p> <p>Na rede peonil e ciclista, tanto urbana como interurbana tratarase de dispoñer a maioría da sinalización de regulación mediante marcas horizontais, mentres que a sinalización de información dispoñerase en vertical, para minimizar a presenza de sinais verticais. A sinalización vertical recollerá información sobre nodos intermodais, parques, lugares de interese cultural e deportivo, ademais de centros de traballo e lecer. Tamén se sinalizarán itinerarios específicos que teñan importancia desde o punto de vista cultural, paisaxístico, ambiental e turístico.</p> <p>Coa excepción das vías verdes que dispoñen dun catálogo de sinais propio, o resto das vías ciclistas atópanse con enormes carencias tanto no que se refire á sinalización vertical como ás marcas viarias recollidas regulamentariamente; carencias que dificultan o deseño adecuado dos itinerarios para bicicletas e que suscitan a necesidade de completar a sinalización regulamentaria con outra de carácter de recomendación.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia.</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>5.1.3</b>	<b>Fomento da adquisición de bicicletas</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>5</b>	<b>Mobilidade activa</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>5.1</b>	<b>Mobilidade activa</b>	
	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Nos últimos anos, as iniciativas de fomento do uso da bicicleta tomadas por gobernos centrais, administracións rexionais e locais, e tamén por empresas privadas están a dar resultados moi positivos. Non só se puxo de manifesto o gran potencial do uso da bicicleta para os desprazamentos persoais e como medio de transporte, senón que tamén se favoreceu a industria da bicicleta, creouse emprego e reducíronse os custos empresariais asociados aos aparcadoiros para coches e ao absentismo laboral por enfermidade.</p> <p>As axudas para a adquisición de bicicletas teñen como obxectivo reducir as emisións de gases de efecto invernadoiro e conseguir unha mellora significativa da calidade do aire, así como a redución da contaminación acústica, a eficiencia enerxética e o uso máis racional do espazo urbano, coa consecuente contribución á transición cara a un modelo de economía circular.</p> <p>Considérase clave, por tanto, facilitar a adquisición de bicicletas, tanto para empresas como particulares, para fomentar este tipo de desprazamentos. Desta maneira, propónse o fomento de axudas para a adquisición de bicicletas eléctricas ou con pedaleo asistidos, que son aquelas nas que o prezo supón unha barreira na compra.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>5.1.4</b>	<b>Aparcadoiros seguros de bicicletas (e VMP)</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>5</b>	<b>Mobilidade activa</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>5.1</b>	<b>Mobilidade activa</b>	
	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>O obxectivo desta iniciativa é impulsar a mobilidade sustentable, combinando o uso da bicicleta como medio de transporte saudable, ecolóxico e eficiente, que ademais se converta nun valioso elemento que sirva como complemento ao transporte público.</p> <p>A carencia de sistemas de estacionamento de bicicletas de uso público, así como as deficiencias, a seguridade e comodidade de uso nas estacións de transporte público supoñen un factor disuasorio para a intermodalidade bicicleta-autobús e bicicleta-ferrocarril. O obxectivo desta medida é impulsar a mobilidade sustentable nos desprazamentos cara a e desde as estacións de transporte público, tanto de ferrocarril como de autobuses.</p> <p>A proposta consiste en deseñar un programa específico de dotación de aparcadoiros seguros para bicicletas e vehículos de mobilidade persoal nas principais estacións de transporte público de Galicia, para que se potencie e se desenvolva o uso combinado da bicicleta e o transporte público na rexión. As persoas usuarias poderán estacionar a súa bicicleta na estación, vixiadas mediante cámaras ou en sistemas de aparcamento tipo hangar e proseguir a súa viaxe en autobús ou en tren. Os aparcadoiros tipo hangar son espazos modulares que permiten estacionar varias bicicletas e ás cales se accede cunha app desde o móbil, protexéndoas contra o vandalismo e as inclemencias meteorolóxicas.</p> <p>Pola mesma razón xustificada para o establecemento de aparcadoiros seguros de bicicletas e vehículos de mobilidade persoal en estacións de transporte público, a inexistencia actual na dotación de aparcadoiros para bicicletas en condicións de seguridade nos aparcadoiros disuasorios supón un aspecto negativo á hora de decidir desprazarse en bicicleta para as persoas que desexan realizar unha etapa da súa viaxe en bicicleta ou patinete.</p> <p>O obxectivo para conseguir con esta medida é incrementar o número de prazas seguras para o estacionamento de bicicletas nos aparcadoiros disuasorios metropolitanos e do rural de modo que este factor non supoña a causa pola que as persoas que acceden aos mesmos non utilicen a bicicleta para iso.</p> <p>En todos os casos, os aparcadoiros deberán estar vixiados mediante cámaras ou en hangares.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• ADIF</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>5.1.5</b>	<b>Camiños escolares seguros</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>5</b>	<b>Mobilidade activa</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>5.1</b>	<b>Mobilidade activa</b>	
	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>A mobilidade por motivo de estudos adoita ser un dos principais xeradores de desprazamentos en días lectivos, chegando aos seus picos máis elevados de actividade durante a mañá á chegada dos alumnos e durante o regreso a casa. Este escenario motiva a implementar estratexias que reduzan os impactos que xera este tipo de desprazamentos, sobre todo, a reducir a inseguridade viaria e a concentración de emisións contaminantes ao redor dos centros educativos. Entre os máis populares resaltan os camiños escolares, que son itinerarios establecidos estratexicamente que aseguran o acceso peonil dos alumnos que residen na contorna próxima ao centro educativo.</p> <p>Os Camiños Escolares Seguros, entendidos como un proceso de cambio da maneira en que a infancia percibe e vive a súa contorna, e non como un simple itinerario de paso cunhas condicións determinadas, son unha ferramenta perfecta para a sensibilización sobre a mobilidade sustentable, ademais de para a mellora da calidade de vida e xogo dos menores en particular, e da cidadanía en xeral.</p> <p>Para iso, requírese o deseño de itinerarios seguros en función das áreas escolares de cada unha das localidades galegas, a realización de "proxectos de ordenación viaria" en cada unha delas e a aplicación de medidas que garantan a seguridade viaria no acceso a garderías, colexios, institutos, academias, mediante esquemas de Prioridade Peonil ou Zonas 30 nas rúas da súa contorna. Tamén deben incluírse actuacións específicas de infraestrutura, mellora de beirarrúas, entre outras.</p> <p>Como punto de partida para o deseño dos trazados dos colexios débense de ter en conta a análise das contornas dos colexios, tratando por tanto que os itinerarios coincidisen ou presentasen a máxima proximidade posible a infraestruturas de transporte público, ciclista ou a eixos viarios adecuados para peóns. Doutra banda, os trazados débense axustar tamén ás esixencias e demandas específicas dos pais, nais e estudantes, entre elas a proximidade do itinerario ás vivendas dos estudantes, así como o establecemento de paradas do camiño escolar o máis preto posible dos seus fogares. Para cada colexio defíniranse dous itinerarios: un para desprazarse andando e outro para a bicicleta.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Concellos</li> <li>• Deputacións provinciais</li> </ul>	



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>6.1.1</b>	<b>Regulación e implantación das Zonas de Baixas Emisións</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>6</b>	<b>Transvasamento modal e intermodal</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>6.1</b>	<b>Transvasamento modal ao transporte público</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	3	Fomento da intermodalidade	
	6	Potenciación do uso do transporte público	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Froito da Lei 7/2021, do 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética, os municipios de máis de 50.000 habitantes deberán contar cunha Zona de Baixas Emisións (ZBE) antes do ano 2023.</p> <p>O artigo 14 desa lei define Zona de Baixas Emisións (ZBE) como: “Enténdese por zona de baixa emisión o ámbito delimitado por unha Administración pública, en exercicio das súas competencias, dentro do seu territorio, de carácter continuo, e no que se aplican restricións de acceso, circulación e estacionamento de vehículos para mellorar a calidade do aire e mitigar as emisións de gases de efecto invernadoiro, conforme á clasificación dos vehículos polo seu nivel de emisións de acordo con o establecido no Regulamento Xeral de Vehículos vixente.”</p> <p>Polo tanto, durante a elaboración da presente Estratexia os concellos galegos de máis de 50.000 habitantes están inmersos na implementación destas zonas, algunhas delas con financiamento dos fondos de recuperación europeos xestionados polo MITMA.</p> <p>Desde a Estratexia Galega de Mobilidade considérase esta como unha medida de transvasamento modal que debe regularse e potenciarse, entre outras, mediante as seguintes accións:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En relación á implantación das zonas de Baixas emisións e a súa evolución no futuro a Xunta definirá xunto aos municipios un calendario único para fixar a evolución das restricións ligadas ás etiquetas ambientais de maneira que se utilicen os mesmos criterios en todos os municipios galegos de máis de 50.000 habitantes. Deste xeito, se a posta en marcha das ZBE, que prevíase inicialmente para 2023 prohibe a entrada de vehículos sen etiqueta, definiranse os anos para restrinxir o tráfico aos vehículos de etiquetas B e C.</li> <li>- Apoio e asesoramento a aqueles municipios de menos de 50.000 habitantes que polo seu carácter turístico alcancen unha poboación superior en determinados períodos do ano para a implantación de Zonas de Baixas Emisións que funcionen nos ditos períodos.</li> <li>- Definición dunha Zona de Baixas Emisións de carácter supramunicipal nas principais áreas metropolitanas que se active cando haxa niveis de alta contaminación do aire. Neste sentido, deberán definirse os seguintes aspectos: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Delimitación da área</li> <li>▪ Fixación dos niveis nos que se activarán as restricións</li> <li>▪ Definición das restricións para aplicar</li> </ul> </li> <li>- Definición dos mecanismos de control para a súa aplicación</li> </ul>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Concellos</li> <li>• Dirección Xeral de Tráfico</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>6.1.2</b>	<b>Regulación dos plans de transporte ao traballo</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>6</b>	<b>Transvasamento modal e intermodal</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>6.1</b>	<b>Transvasamento modal ao transporte público</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	3	Fomento da intermodalidade	
	6	Potenciación do uso do transporte público	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>A presente proposta baséase no establecemento duns criterios conforme aos cales se recomende ou obrigue a implantar plans de transporte ao traballo.</p> <p>Así, recoméndase contemplar a necesidade de desenvolver estes plans polo menos para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Empresas que superen o limiar de 500 traballadores</li> <li>- Centros educativos con capacidade para máis de 1.000 alumnos.</li> <li>- Centros hospitalarios con capacidade superior a 200 camas</li> </ul> <p>Así mesmo, a norma debe definir o contido mínimo que han de ter os ditos plans.</p> <p>De forma complementaria, propónse analizar o establecemento de posibles incentivos ás empresas que os implementen de maneira voluntaria.</p> <p>Esta medida debe ser acompañada pola xeración dunha serie de información que dea soporte ás empresas que deban abordar a elaboración dun Plan de Transporte ao Traballo.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Sindicatos</li> <li>• Organizacións empresariais</li> <li>• Instituto para a Diversificación e Aforro Enerxético</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>6.1.3</b>	<b>Estudos de mellora da infraestrutura ferroviaria</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>6</b>	<b>Transvasamento modal e intermodal</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>6.1</b>	<b>Transvasamento modal ao transporte público</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	3	Fomento da intermodalidade	
	6	Potenciación do uso do transporte público	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>O diagnóstico e a análise DAFO realizados no marco da presente Estratexia puxeron de manifesto o predominio de infraestrutura de vía única na rede ferroviaria galega, circunstancia que supón a compatibilización de tramos para pasaxeiros e mercadorías, o que supón unha limitación tanto da frecuencia como da velocidade dos servizos, o que reduce a competitividade deste modo fronte ao coche.</p> <p>Neste contexto, propónse a realización dunha análise que poña de manifesto a capacidade, o tráfico actual e, polo tanto, a porcentaxe de saturación existente.</p> <p>Esta análise servirá de base para determinar en que casos existen posibilidades de aumento da frecuencia dos servizos coa infraestrutura existente e en cales será necesario acometer unha mellora da infraestrutura para iso.</p> <p>Esta análise tamén deberá contemplar o estado das vías electrificadas e propoñer medidas de mellora co obxectivo de poder utilizar material móbil menos contaminante.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• ADIF</li> </ul>		



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>6.1.4 Mellora dos servizos ferroviarios rexionais</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2 Sustentabilidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>6 Transvasamento modal e intermodal</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>6.1 Transvasamento modal ao transporte público</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	3 Fomento da intermodalidade
	6 Potenciación do uso do transporte público
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Esta actuación ten como obxectivo mellorar a frecuencia e velocidade dos servizos rexionais existentes en Galicia convertendo o transporte ferroviario nun modo máis competitivo respecto do vehículo privado.</p> <p>Con base nos resultados das análises propostas na medida 6.1.3, de mellora da infraestrutura ferroviaria, xurdirán determinadas liñas nas que o nivel de saturación permita o aumento dos servizos coa infraestrutura existente. Estas poden ser obxecto de aumento nas relacións que se estime maior potencialidade.</p> <p>Para aquelas nas que sexa necesaria unha mellora previa da infraestrutura, a mellora dos servizos e, no seu caso, da velocidade de circulación, as actuacións virán marcadas pola adecuación previa.</p> <p>Prestarase especial atención á falta de conexión directa por ferrocarril entre algunhas cidades identificada no diagnóstico. É o caso de Lugo e Ourense con Vigo e Pontevedra, respectivamente.</p>
<b>RESPONSABLES</b>	• RENFE






<b>ACTUACIÓN</b>	<b>6.1.5</b>	<b>Conexión das 7 cidades de Galicia coa rede de alta velocidade ferroviaria</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>6</b>	<b>Transvasamento modal e intermodal</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>6.1</b>	<b>Transvasamento modal ao transporte público</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	3	Fomento da intermodalidade	
	6	Potenciación do uso do transporte público	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Na actualidade, o modelo de mobilidade xera impactos negativos que poden afectar á calidade de vida dos cidadáns. Nos últimos anos, a sociedade tomou conciencia diso. Esta preocupación polo medio ambiente acentuouse coa crise sanitaria do 2020, o que supuxo unha oportunidade para impulsar a transformación do modelo de mobilidade.</p> <p>Así, este momento é clave para incentivar a transformación do modelo de mobilidade actual de Galicia, pasando a un máis funcional e sostible. Neste sentido, o transporte ferroviario debe de ser un gran pilar para este cambio.</p> <p>Por outra banda, nos últimos anos, a demanda de viaxeiros creceu considerablemente nos servizos ferroviarios, impulsados, nun primeiro momento, pola adaptación do eixo atlántico e, posteriormente, pola nova relación de Galicia con Madrid, a través da rede de alta velocidade. E é que, coa súa posta en marcha, estas conexións repercutiron positivamente, fomentando a cohesión territorial co resto do país.</p> <p>Con todo, no presente aínda quedan pendentes aspectos de mellora: a rede de alta velocidade ferroviaria aínda non chega a todas as cidades de Galicia. Sen dúbida, trátase dunha oportunidade para implementar un servizo de transporte público sostible desde o punto de vista social, económico e ambiental, que resulte competitivo co vehículo privado, fomentando así a cohesión social e a dinamización económica.</p> <p>A prestación de servizos de alta velocidade de calidade, con horarios e frecuencias adecuados, será especialmente beneficiosa nas relacións de viaxe de longa e media distancia. Pero a mellora da infraestrutura ferroviaria asociada á adaptación á alta velocidade tamén poderá ser aproveitada para mellorar servizos de curta distancia.</p> <p>Así, e en relación co apuntado anteriormente, en liña coas medidas que se trasladan da actuación 6.1.3 Estudo de mellora da infraestrutura ferroviaria, con esta medida, propónse impulsar a consecución dunha mellora da conectividade territorial en transporte público, de modo que haxa un acceso efectivo aos servizos de alta velocidade ferroviaria nas sete cidades galegas. Neste terreo será fundamental reducir os tempos de viaxe, para o que será indispensable optimizar tanto a infraestrutura (ferroviaria e material móbil) como aumentar e coordinar horarios dos servizos ferroviarios entre si e con outros modos de transporte público.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• RENFE</li> </ul>	



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>6.1.6</b>	<b>Estudo da mellora dos servizos de proximidade nas principais cidades</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>6</b>	<b>Transvasamento modal e intermodal</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>6.1</b>	<b>Transvasamento modal ao transporte público</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	3	Fomento da intermodalidade	
	6	Potenciación do uso do transporte público	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Na actualidade o transporte público resulta competitivo co vehículo privado en relacións que teñen relativamente pouca demanda. Con todo, non resulta competitivo en relacións con maior demanda potencial como son as áreas metropolitanas.</p> <p>Co obxectivo de convertelo nunha opción funcional e alternativa real ao vehículo privado, cuxa entrada no centro das principais cidades se vai ver limitada pola implantación de zonas de baixas emisións, propónse a realización dun estudo de viabilidade que permita a implantación de servizos de proximidade nas principais áreas metropolitanas, centrando a análise nas cidades da Coruña, Vigo e Lugo - Monforte.</p> <p>O estudo de viabilidade deberá analizar a existencia das infraestruturas e servizos existentes, propoñendo actuacións de adecuación ou implantación, análise de demanda e estudo de viabilidade socioeconómica nas áreas anteriormente mencionadas.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Concellos</li> </ul>	



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>6.1.7</b>	<b>Estudo de viabilidade de implantación de transporte de ría noutras zonas de Galicia</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>6</b>	<b>Transvasamento modal e intermodal</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>6.1</b>	<b>Transvasamento modal ao transporte público</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	3	Fomento da intermodalidade	
	6	Potenciación do uso do transporte público	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Unha das fortalezas identificadas na fase de diagnóstico da presente estratexia foi a experiencia en servizos de transporte público regular de ría e a súa integración na ATM xunto con outros modos de transporte. Neste caso, ademais, configúrase como un modo de transporte rendible, é dicir, que non recibe axudas á marxe do esquema tarifario da ATM.</p> <p>Neste contexto proponse a elaboración dun estudo que analice a viabilidade de implantación deste modelo noutras rías de Galicia. O estudo partirá da análise do xa existente na ría de Vigo para, a continuación, analizar e definir posibles localizacións susceptibles de replicar este modelo e as condicións nas que habería que levalo a cabo.</p> <p>Este estudo determinará a conveniencia de replicar o modelo a outros ámbitos, a súa viabilidade e as necesidades de financiamento no seu caso.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Navieiras</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>6.2.1</b>	<b>Estacións intermodais</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>6</b>	<b>Transvasamento modal e intermodal</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>6.2</b>	<b>Intermodalidade</b>	
	3	Fomento da intermodalidade	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Unha rede de estacións intermodais é unha ferramenta fundamental para integrar os sistemas de transporte público e garantir a accesibilidade e conectividade intermodal. A localización das mesmas así como o seu deseño son claves para lograr unha boa cobertura de transporte público en todo o territorio, facéndoo así un modo de transporte máis competitivo.</p> <p>O obxectivo principal desta proposta é reforzar o intercambio modal entre o transporte público urbano e interurbano (tren e autobús) e dos seus servizos para a cidadanía a través da construción de estacións intermodais, que permitirá a integración da estación de autobuses na de ferrocarril.</p> <p>Desde a óptica da mobilidade, os beneficios desta acción son múltiples. Sendo inseparables a estes a utilidade das accións para favorecer a permeabilidade da contorna e facilitar a interacción entre os medios de transporte taxi, autobús e ferroviario, urbano e interurbano, nunha única instalación, mellorando así a competitividade, coordinación e prestación dos servizos.</p> <p>Neste contexto, a Xunta de Galicia inaugurou as Estacións Intermodais de Ourense, Santiago de Compostela, Vigo e Pontevedra, e estanse levando a cabo actuacións para completar as estacións intermodais da Coruña, Lugo e Ferrol, aproveitando as remodelacións que necesitan as estacións ferroviarias para adaptalas á alta velocidade, axuntando nun só complexo as infraestruturas das terminais de tren e autobús, ás que se sumarán aparcadoiros subterráneos para o vehículo privado, conexións peonís e carril bici como transportes alternativos.</p> <p>Desde a Estratexia Galega de Mobilidade promoverase e fomentárase este tipo de actuacións e outras complementarias que potencien a intermodalidade entre distintos modos de transportes, xa que isto supoñerá unha redución do número de viaxes en vehículo privado e as externalidades negativas que estas supoñen desde o punto de vista ambiental.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• ADIF</li> <li>• Concellos</li> <li>• Deputacións provinciais</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>6.2.2 Mellora das estacións de autobuses</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2 Sustentabilidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>6 Transvasamento modal e intermodal</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>6.2 Intermodalidade</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	3 Fomento da intermodalidade
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>A maioría das estacións de autobús da rede galega foron construídas nos anos 70, 80 e 90. Por iso, deixando de lado as actuacións de estacións intermodais que se van a levar a cabo nas principais cidades, esta proposta diríxese ao resto de estacións de autobús e consiste na renovación das mesmas e a súa adaptación ás novas esixencias de mobilidade en canto a servizos, accesibilidade, información, etc.</p> <p>Estas actuacións engadirían valor a estas instalacións de servizo público, ao mesmo tempo que se mellorará a calidade que perciben os pasaxeiros ao potenciar aspectos como a accesibilidade, información aos usuarios e supresión de barreiras arquitectónicas.</p> <p>A mellora das estacións de autobús e a súa coordinación con outros servizos de transporte público urbano e outros modos potenciarán estas como nodos intermodais. A coordinación con outros modos está recollida noutras propostas de actuación. Véxanse as actuacións 6.2.3 Aparcamentos disuasorios metropolitanos e 6.2.5 Aparcamentos seguros para bicicletas en estacións de transporte público.</p> <p>Para establecer prioridades será necesario actuar en primeiro lugar naquelas estacións de autobús con maior tráfico de pasaxeiros.</p>
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Operadores de autobús</li> <li>• Concellos</li> </ul>




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>6.2.3</b>	<b>Aparcadoiros disuasorios metropolitanos</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>6</b>	<b>Transvasamento modal e intermodal</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>6.2</b>	<b>Intermodalidade</b>	
	3	Fomento da intermodalidade	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>O desenvolvemento territorial das últimas décadas xerou unha concentración da poboación nas grandes áreas metropolitanas que o transporte público dificilmente pode atender. Doutra banda, o crecemento exponencial do uso de vehículos de motor provocou un forte incremento dos niveis de tráfico no centro das cidades e nas súas vías radiais de acceso. A estes aspectos debemos engadir a crecente preocupación polo aforro enerxético e pola conservación do medio ambiente, por tanto, a implantación de medidas de mobilidade sustentable que proporcionan servizos de aparcamento fóra das zonas centrais das cidades e a súa transferencia directa ao transporte público é un factor crucial para o desenvolvemento das zonas urbanas e suburbanas. Os sistemas de aparcamento disuasorio son unha destas solucións de mobilidade sustentable que se poden implantar para paliar os actuais problemas de tráfico nas áreas metropolitanas das principais cidades galegas.</p> <p>Santiago de Compostela, A Coruña, Vigo, Ourense, Pontevedra, Lugo e Ferrol manteñen fortes lazos de unión e comunicación coas localidades da súa área metropolitana, existindo unha gran poboación residente nesta que se despraza diariamente á cidade.</p> <p>Neste sentido, o principal obxectivo da implantación de aparcadoiros disuasorios metropolitanos é o de protexer a saúde da cidadanía e mellorar a calidade do aire evitando que os vehículos privados que proveñen das áreas metropolitanas entren nas contornas urbanas, a través da posta ao dispor de prazas de aparcamento nas entradas á cidade situadas xunto a intercambiadores e estacións intermodais.</p> <p>A presente medida materializa o compromiso de reducir a dependencia do vehículo privado, utilizar modos de transporte limpos e reducir as emisións derivadas do sistema de transporte.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>6.2.4</b>	<b>Aparcadoiros disuasorios e fomento do vehículo compartido no rural</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>6</b>	<b>Transvasamento modal e intermodal</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>6.2</b>	<b>Intermodalidade</b>	
	3	Fomento da intermodalidade	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Un dos principais motivos da utilización do vehículo privado para os desprazamentos interurbanos vén determinado pola falta dun servizo de transporte público competitivo, principalmente naqueles desprazamentos onde a orixe ou destino se sitúa en zonas de baixa densidade poboacional. Neste contexto, nas zonas rurais os modos tradicionais de transporte público como o ferrocarril ou os autobuses non son eficientes nin económica nin medioambientalmente pola baixa demanda. Ademais, na maioría dos casos non se adaptan ás necesidades das persoas usuarias.</p> <p>As novas tecnoloxías permiten deseñar novas solucións de transporte adaptadas a esas contornas de baixa demanda, máis flexibles e económicos, e que permiten resolver as necesidades reais da mobilidade cotiá da cidadanía.</p> <p>A Estratexia Galega de Mobilidade fomentará e optimizará a mobilidade compartida desde as áreas rurais de baixa densidade e alta dispersión xeográfica cara aos municipios de referencia, onde se implantarán aparcadoiros disuasorios (6.2.3) e nodos intermodais integrados (6.2.1), onde se poida chegar a un gran número de destinos, permitindo realizar o último desprazamento interurbano en transporte público. O obxectivo é promover alternativas de desprazamento máis sustentables por etapas, combinando o coche con servizos comarcais para crear conexións rápidas entre as grandes cidades á vez que se dá acceso ás áreas rurais.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>6.2.5</b>	<b>Estudo da posibilidade de mellora das conexións cos aeroportos a través do transporte público</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>6</b>	<b>Transvasamento modal e intermodal</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>6.2</b>	<b>Intermodalidade</b>	
	3	Fomento da intermodalidade	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Na fase de diagnóstico identificábase o escaso peso do sistema aeroportuario nada mobilidade diaria de Galicia, tanto en relación coa escasa participación deste no total de operacións nacionais en comparación con outros modos como o ferroviario, como no que se refire ás conexións deste co resto do sistema de transportes.</p> <p>Neste sentido e en relación coas competencias da Xunta de Galicia, a Estratexia expón mellorar a accesibilidade dos aeroportos en transporte público como alternativa viable ao vehículo privado. Para iso, deberán definirse servizos que conecten o aeroporto coa cidade principal e a súa estación intermodal, de forma que se teña acceso directo aos modos de transporte público complementarios (autobuses urbanos, metropolitanos e interurbanos e á rede de ferrocarril).</p> <p>Ademais da definición da conexión débense deseñar servizos funcionais, é dicir, con horarios coordinados cos voos existentes. Así os horarios calcularanse para que o pasaxeiro dispoña do tempo suficiente para que poidan entregar ou recoller a súa equipaxe no aeroporto, pasar os controis de seguridade e realizar a súa conexión de forma comfortable, pero sen perdas de tempo.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• AENA</li> <li>• Operadores de Transporte Público</li> </ul>	





<b>ACTUACIÓN</b>	<b>6.2.6</b>	<b>Comercialización de billetes combinados de transporte público</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>6</b>	<b>Transvasamento modal e intermodal</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>6.2</b>	<b>Intermodalidade</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	3	Fomento da intermodalidade	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Como medida de apoio á implantación de liñas de transporte público, baixo o deseño de horarios coordinados, proponse ir un paso máis aló e ofrecer ás persoas usuarias billetes combinados entre modos de transporte (autobús, avión, tren e barco).</p> <p>Estes billetes combinados poden implantarse entre modos que operen nas principais relacións que se identifiquen, incorporando os servizos de aparcamento cando foran necesarios. Para iso a Xunta de Galicia fomentará o diálogo entre os diferentes operadores, especialmente no que se refire aos servizos de autobús que xestiona.</p> <p>Son varias as vantaxes deste tipo de billetes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aforro de trámites e pagos derivados da adquisición dun único billete para dous modos de transporte.</li> <li>- Aforro de tempo. Os servizos estarán dispostos para poder realizar as conexións con comodidade, pero sen perdas de tempo.</li> <li>- Aforro económico. Xeralmente o prezo do billete combinado resultará máis económico que compralos por separado.</li> <li>- Maior seguridade nas conexións. Os clientes con billetes combinados reciben o tratamento para todos os efectos de pasaxeiros que viaxan en conexión no que se refire a atrasos, perdas de conexión, cancelacións, etc.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Operadores de Transporte Público</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>7.1.1</b>	<b>Fomento da adquisición de vehículos de baixas emisións (particulares)</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>7</b>	<b>Vehículos</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>7.1</b>	<b>Vehículos de baixas emisións (ecoincentivos)</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	7	Descarbonización da mobilidade	
	8	Renovación do parque de vehículos	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Facilitar a transición dos vehículos existentes cara a vehículos máis eficientes e de baixas emisións é o primeiro paso para lograr a descarbonización do sistema de transporte e a redución das emisións de gases de efecto invernadoiro á atmosfera.</p> <p>Aínda que nos últimos anos a cota de matriculacións de vehículos de baixas emisións aumentou, a súa penetración no mercado é aínda moi reducida. O seu prezo de mercado máis elevado, a desinformación e a accesibilidade á infraestrutura de recarga supoñen unha barreira á adopción destes vehículos.</p> <p>Nos países pioneiros en mobilidade eléctrica e sustentable a nivel global quedou demostrado que ofrecer incentivos e axudas para a adquisición destes vehículos foi unha estratexia efectiva para incrementar a súa cota de participación. Así, para acelerar a inclusión dos vehículos de baixas emisións e máis eficientes no mercado, en substitución dos máis contaminantes, as administracións públicas deberán de promover axudas para a súa adquisición que se deberán prolongar no tempo ata chegar a conseguir os obxectivos marcados que permitan lograr a neutralidade climática do sector do transporte en 2050.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>7.1.2</b>	<b>Fomento da adquisición de vehículos de baixas emisións (frotas)</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>7</b>	<b>Vehículos</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>7.1</b>	<b>Vehículos de baixas emisións (ecoincentivos)</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	7	Descarbonización da mobilidade	
	8	Renovación do parque de vehículos	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>O obxectivo desta actuación é contribuír a reducir a contaminación atmosférica producida polos medios de transporte, mellorando a calidade do aire a través da renovación do parque de vehículos, diminuindo así a idade do parque móbil da comunidade e mellorando tamén a seguridade.</p> <p>As frotas constitúen unha parte importante dos vehículos que circulan polas estradas, empregadas tanto para desenvolver a súa actividade laboral e transporte de mercadorías como para o transporte de viaxeiros.</p> <p>No referente ao transporte de viaxeiros, o novo esquema de mobilidade que se persegue pasa por fomentar o emprego de vehículos compartidos de alta ocupación en detrimento do vehículo privado. Neste sentido, mellorar a eficiencia destes vehículos será un aspecto importante para contribuír á loita contra o cambio climático, polo que se deben promover iniciativas que fomenten a diversificación enerxética das frotas (autobuses, tanto urbanos como interurbanos, camións, taxis, etc.), substituíndo o uso do diésel e a gasolina por combustibles alternativos.</p> <p>A nivel nacional, nestes últimos anos, fomentouse a renovación do parque a través de varias edicións de programas e plans de incentivos para a compra de vehículos máis eficientes e o achatarramento dos vehículos máis antigos. Estes plans deberán de prolongarse no tempo e estenderse tamén a nivel autonómico, aspecto que se contempla na estratexia con esta actuación.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>7.1.3</b>	<b>Introdución de criterios ambientais na política de compra pública de vehículos</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>7</b>	<b>Vehículos</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>7.1</b>	<b>Vehículos de baixas emisións (ecoincentivos)</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	7	Descarbonización da mobilidade	
	8	Renovación do parque de vehículos	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Co obxectivo de contribuír a reducir a pegada ecolóxica, que actualmente se atopa en niveis elevados, as administracións públicas han de incorporar criterios de economía circular na compra pública de vehículos.</p> <p>Neste sentido, as administracións públicas han de promover o proceso de transición enerxética cara a un sistema de mobilidade de baixas emisións non soamente a través de axudas senón tamén servindo de exemplo para o resto da cidadanía, adquirindo compromisos ambientais mediante a renovación das súas frota corporativas en aplicación da Directiva (UE) 2019/1161, pola que se modifica a Directiva 2009/33/CE relativa á promoción de vehículos de transporte por estrada limpos e enerxeticamente eficientes, de forma que se teñan en conta o seu impacto enerxético e ambiental ao longo da súa vida útil, incluídos o consumo de enerxía e as emisións de CO<sub>2</sub> e doutros contaminantes, coa finalidade de promover e estimular o mercado de vehículos limpos e enerxeticamente eficientes, mellorando a contribución do sector do transporte ás políticas en materia de medio ambiente, clima e enerxía.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Concellos</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>7.1.4</b>	<b>Ecoincentivos para o uso de vehículos de baixas emisións</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>7</b>	<b>Vehículos</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>7.1</b>	<b>Vehículos de baixas emisións (ecoincentivos)</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	7	Descarbonización da mobilidade	
	8	Renovación do parque de vehículos	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Outra medida que a Estratexia propón para incentivar o uso de vehículos de baixas emisións é o de promover incentivos públicos no tempo pola adquisición e uso de vehículos de baixas emisións. Unha maneira de fomentar o aumento destes vehículos de baixas emisións no parque motor da comunidade é promover algún tipo de beneficio sobre os usuarios de vehículos máis eficientes.</p> <p>Considéranse vehículos eficientes aqueles que consomen pouca enerxía para os seus desprazamentos e por tanto teñen poucas emisións de CO<sub>2</sub>, como son os clasificados con etiqueta enerxética no que respecta aos vehículos con distintivo 0 Emisións e ECO da DXT, é dicir, os vehículos eléctricos, híbridos ou os que utilizan gas como combustible.</p> <p>Esta proposta poderase materializar mediante reducións no imposto sobre o valor engadido (IVE) ou no imposto de matriculación e circulación.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>7.1.5</b>	<b>Vantaxes para os vehículos de baixas emisións (aparcamento, acceso...)</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>7</b>	<b>Vehículos</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>7.1</b>	<b>Vehículos de baixas emisións (ecoincentivos)</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	7	Descarbonización da mobilidade	
	8	Renovación do parque de vehículos	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Co fin de promover o aumento de vehículos de baixas emisións, en paralelo cos incentivos públicos propostos noutras actuacións da estratexia, propóñense outros incentivos que supoñan unha serie de vantaxes para favorecer os usuarios destes vehículos, como poden ser implantar bonificacións en peaxes e aparcadoiros, no custo do combustible ou a recarga eléctrica, reserva de prazas de estacionamento ou o acceso a zonas restrinxidas ou de baixas emisións (ZBE).</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Concellos</li> </ul>	



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>7.1.6</b>	<b>Fomento da instalación de puntos de recarga eléctrica en edificios e empresas</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>7</b>	<b>Vehículos</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>7.1</b>	<b>Vehículos de baixas emisións (ecoincentivos)</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	7	Descarbonización da mobilidade	
	8	Renovación do parque de vehículos	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>O modelo enerxético máis eficiente consiste en fomentar a recarga vinculada como opción prioritaria para recargar os vehículos a baixa potencia durante un período máis longo, aproveitando os intervalos de tempo nos que o vehículo está máis tempo parado, como son a estancia no traballo ou na vivenda.</p> <p>Coa finalidade de acelerar o proceso de transición cara ao vehículo eléctrico, as administracións públicas han de subvencionar a instalación de puntos de recarga en edificios e empresas, que inicialmente pode supoñer un investimento custoso e por tanto prexudicar a introdución do vehículo eléctrico no sistema. Tamén deben prestar asesoramento técnico sobre as solucións de recarga dispoñibles.</p> <p>Outra forma de fomentar a instalación destes puntos por parte das administracións é aplicar regulacións e normativas que aumenten os criterios de esixencia respecto á obrigatoriedade de instalación de puntos de recarga tanto no ámbito público como no privado.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico</li> </ul>		



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>7.1.7</b>	<b>Rede de puntos de recarga rápida en estradas</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>7</b>	<b>Vehículos</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>7.1</b>	<b>Vehículos de baixas emisións (ecoincentivos)</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	7	Descarbonización da mobilidade
	8	Renovación do parque de vehículos
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Aínda que o modelo enerxético máis eficiente debe apostar pola recarga vinculada, en certas ocasións pode resultar necesario efectuar unha recarga adicional ao longo do día, principalmente para aqueles colectivos profesionais que fan uso do vehículo privado na súa actividade laboral, como taxistas, servizos de distribución de mercadorías ou servizos públicos de transporte de viaxeiros, a cal se ha de efectuar no menor tempo posible para poder continuar coa actividade laboral. Outros usuarios tamén poderán necesitar, en certas ocasións, poder acceder a unha recarga de alta potencia, en casos puntuais ou en desprazamentos de longa distancia.</p> <p>Por todo iso, sumado á necesidade de dar cumprimento ao obxectivo de penetración de vehículos con cero emisións e a necesidade de infraestruturas de recarga asociada, establecido no PNIEC 2021-2030, é necesario promover medidas que faciliten o despregamento de puntos de recarga na contorna das principais vías de comunicación incluíndo as estradas do Estado, dando unha cobertura territorial adecuada e sendo accesible desde a rede viaria principal ao maior número de usuarios posibles.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>	






<b>ACTUACIÓN</b>	<b>7.1.8</b>	<b>Rede de puntos de recarga de oportunidade en centros de atracción e zonas de aparcamento</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>7</b>	<b>Vehículos</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>7.1</b>	<b>Vehículos de baixas emisións (ecoincentivos)</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	7	Descarbonización da mobilidade
	8	Renovación do parque de vehículos
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Para tratar de dar a maior cobertura posible débese promocionar a recarga de oportunidade en intervalos de tempo máis curtos durante os cales o vehículo tamén está estacionado, como son os principais centros de atracción da comunidade e nas zonas de aparcamento prioritarias ou con maior índice de uso, como son aquelas que se atopan preto de puntos de intercambio modal ou próximas ás principais vías de comunicación.</p> <p>A nivel normativo, nestes últimos anos empezáronse a levar a cabo medidas para aumentar a rede de recarga, como é o Real decreto lei 29/2021, do 21 de decembro, polo que se adoptan medidas urxentes no ámbito enerxético para o fomento da mobilidade eléctrica, o autoconsumo e o despregamento de enerxías renovables. Este Real decreto establece unhas dotacións mínimas para os aparcadoiros existentes non adscritos a un edificio residencial privado.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>7.1.9</b>	<b>Apoio ao despregamento de subministración doutros sistemas de propulsión alternativos</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>7</b>	<b>Vehículos</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>7.1</b>	<b>Vehículos de baixas emisións (ecoincentivos)</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	7	Descarbonización da mobilidade	
	8	Renovación do parque de vehículos	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>A actualidade vén marcada polo esgotamento dos combustibles e un incremento da enerxía demandada, o que pon de manifesto a necesidade de atopar fontes de enerxía alternativa aos combustibles fósiles.</p> <p>A diversificación enerxética no sector do transporte pasa polo uso de enerxías alternativas ao motor de combustión actual (por exemplo, gas natural vehicular, gas licuado do petróleo, biocarburantes, hidróxeno, etc.) e de novas motorizacións (pilas de combustible), que teñen unhas necesidades de recarga diferentes dos motores convencionais. A dispoñibilidade e cobertura territorial da infraestrutura de recarga para estes vehículos de enerxías alternativas é clave para posibilitar a súa penetración no mercado.</p> <p>Pero esta circunstancia atópase con varios obstáculos como a existencia de varias propostas de enerxías alternativas cuxa adopción implica elevados investimentos, polo que serán cruciais as decisións que se tomen nun contexto infestado de incertezas acerca das características e custos de cada unha.</p> <p>Para facilitar a penetración das fontes de enerxía renovables e outras enerxías alternativas a UE desenvolveu unha normativa que fixa os requisitos mínimos de implantación de infraestrutura para os combustibles alternativos, que se concretan no Marco de Acción Nacional (MAN) de Enerxías alternativas no transporte.</p> <p>Desta forma, a través desta actuación a Estratexia propón levar a cabo medidas que faciliten o despregamento das infraestruturas necesarias para a subministración daqueles sistemas de propulsión alternativos limpos e sustentables polos que se decida finalmente apostar, facilitando a implantación da rede de infraestruturas de acceso público necesaria para a súa subministración.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>7.2.1</b>	<b>Asesoramento a empresas para renovación de frotas</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>7</b>	<b>Vehículos</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>7.2</b>	<b>Renovación de vehículos</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	7	Descarbonización da mobilidade	
	8	Renovación do parque de vehículos	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Unha parte significativa dos vehículos que circulan diariamente forman parte de frotas corporativas de empresas privadas que as utilizan para desenvolver a súa actividade laboral.</p> <p>A diversidade enerxética pasa por substituír o uso de combustibles fósiles por combustibles alternativos máis eficientes e sustentables ambientalmente. Aspecto que tamén afecta a estes colectivos. Neste sentido, a maiores das axudas económicas que as administracións poidan ofrecer para renovar as frotas por vehículos máis eficientes, tamén pode ser necesario asesorar e dar soporte técnico a estas empresas neste proceso de transición enerxética que lles permita optimizar a súa frota, para o que se realizarán auditorías internas.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	• Xunta de Galicia		



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>7.2.2</b>	<b>Calendario de renovación de frotas de transporte público (autobuses, taxis...)</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>7</b>	<b>Vehículos</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>7.2</b>	<b>Renovación de vehículos</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	7	Descarbonización da mobilidade	
	8	Renovación do parque de vehículos	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>O transporte público é un dos piares do novo modelo de mobilidade máis eficiente desde o punto de vista enerxético que o vehículo privado, ao transportar maior número de persoas en cada desprazamento, o que contribúe tamén a reducir os problemas de conxestión e contaminación das cidades. Pero os vehículos que se utilizan actualmente empregan combustibles fósiles, o que converte o sector nunha fonte xeradora de emisións de gases contaminantes.</p> <p>É por iso que as administracións públicas deben de adquirir maiores compromisos ambientais, comprometéndose a deixar de adquirir vehículos diésel e gasolina para substituílos por modelos con tecnoloxías máis sustentables para o medio ambiente. Neste sentido, a administración pública ha de velar por fomentar a innovación na operación dos distintos modos de transporte como os autobuses, taxis ou vehículos de mobilidade compartida, cuxo obxectivo final é reducir as emisións xeradas polo transporte público.</p> <p>Baixo o marco desta actuación proponse definir a folla de ruta para levar a cabo a renovación da frota asociada ao transporte público de Galicia, mediante programas plurianuais de incentivos para renovar o parque de vehículos substituíndoos por outros máis novos e por tanto máis eficientes, así como promovendo e impulsando a penetración de vehículos de baixas emisións. Este proceso de renovación de frotas debe de ir ligado á ampliación da infraestrutura para garantir a recarga destes vehículos.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Concellos</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>8.1.1</b>	<b>Redución do espazo urbano destinado á circulación de vehículos e Rexeneración de espazos públicos</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>8</b>	<b>Mellora ambiental</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>8.1</b>	<b>Mellora do espazo público</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	5	Priorización da mobilidade activa	
	6	Potenciación do uso do transporte público	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>A Estratexia Galega de Mobilidade, con todas as súas propostas, pretende conseguir efectos importantes para a mitigación do cambio climático, fundamentalmente pola contención do consumo e emisións derivadas de gases de efecto invernadoiro, asumindo a contribución que a mobilidade ten na crise climática.</p> <p>Baixo estas premisas, establécese un novo marco que marcará as pautas da mobilidade do futuro, entendendo que a mobilidade actual non se pode dilatar máis no tempo pola problemática que leva asociada, especialmente nas contornas urbanas. É por iso que se fai necesario recuperar de novo as cidades para a xente e non para os coches. Aínda que esta é unha medida que se está potenciando en todas as cidades a nivel nacional, recentemente estase vendo que as principais cidades de Galicia están a levar a cabo medidas neste sentido, dando prioridade ás persoas e levando a un segundo nivel os coches.</p> <p>Tamén, a través de intervencións puntuais garantirase a sustentabilidade, a calidade da paisaxe urbana e a integración de aspectos sociais, económicos e ambientais, humanizando o espazo público e garantindo a autonomía e a seguridade dos cidadáns, especialmente dos colectivos específicos como persoas con discapacidade ao eliminar obstáculos e mellorar a sinalización.</p> <p>Pero non deben quedar nunhas medidas a medio gas e débese de tender cara á consecución de espazos máis habitables e sans.</p> <p>Nesta liña, as administracións local e autonómica, no marco das súas competencias, promoverán actuacións de pacificación e ambientalización que permitan recuperar o espazo público para a cidadanía, ampliando beirarrúas e reducindo espazo para os vehículos, tanto calzada como aparcadoiros. Tamén se promoverá o desenvolvemento de actuacións cuxo obxectivo será rexenerar determinadas áreas urbanas mediante a reconversión ou adecuación do espazo público, como pode ser mellorar a iluminación e a sinalización, cambiar o mobiliario urbano, incluír pavimentos podos táctiles, etc.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Concellos</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>8.2.1</b>	<b>Medidas de mitigación do ruído xerado polas infraestruturas de mobilidade</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>8</b>	<b>Mellora ambiental</b>
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>8.2</b>	<b>Redución do impacto ambiental</b>
	12	Mantemento adecuado das infraestruturas de transporte
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>		
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Apostar por un modelo de mobilidade sustentable para a Comunidade galega implica a necesidade de actuar en distintos aspectos como son os de incrementar a calidade de vida dos cidadáns e non comprometer as condicións de saúde dos cidadáns, entre outros. Neste sentido, a contaminación acústica xerada polo tráfico é clasificada pola Organización Mundial da Saúde como o segundo factor de tensión ambiental que afecta á saúde das persoas.</p> <p>Así, o obxecto desta actuación é propoñer medidas concretas que se poñerán en práctica para reducir o ruído producido nas operacións e infraestruturas do transporte, e por infraestruturas de transporte enténdese non soamente as estradas, senón tamén as terminais de transporte situadas xeralmente en espazos densos de poboación.</p> <p>Estas medidas deben propoñerse desde a fase de planificación das infraestruturas e servizos ata as fases de construción e operación, polo que a administración responsable deberá facer un seguimento deste criterio en cada unha destas fases.</p> <p>Algunhas destas medidas son o emprego de pavimentos menos ruidosos nas estradas, disposición de barreiras acústicas, falsos túneles, illamento acústico das terminais, renovación de sistemas de megafonía e información e outras intervencións que modifiquen a infraestruturas. Outras actuacións poden ser a proposta de limitar a velocidade legal permitida en determinadas infraestruturas próximas a zonas densamente poboadas.</p> <p>Tamén se poderán levar a cabo plans de acción contra o ruído de determinados espazos onde se concreten as actuacións para priorizar e desenvolver.</p> <p>Naquelas infraestruturas existentes onde se identifiquen niveis de ruído altos propoñeranse medidas correctoras que contribúan ao descenso do impacto acústico e a mellora da saúde e benestar da cidadanía.</p>
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• ADIF</li> <li>• AENA</li> <li>• Concellos</li> </ul>




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>8.2.2</b>	<b>Integración do ruído entre os criterios para a definición de zonas de baixas emisións</b>
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>8</b>	<b>Mellora ambiental</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>8.2</b>	<b>Redución do impacto ambiental</b>
	12	Mantemento adecuado das infraestruturas de transporte
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>		
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>A aprobación da Lei 7/2021, do 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética establece, como un dos seus aspectos máis novos, que os municipios de máis de 50.000 habitantes deberán adoptar antes de 2023 plans de mobilidade urbana sustentable que introduzan medidas de mitigación que permitan reducir as emisións derivadas da mobilidade, para o que deberán, entre outras medidas, establecer Zonas de Baixas Emisións (ZBE).</p> <p>Sendo conscientes dos problemas de saúde motivados pola contaminación acústica, o ruído ha de ser un elemento integrado e tido en conta para a delimitación das zonas de baixas emisións, considerando ámbitos de especial sensibilidade como poden ser zonas escolares ou zonas hospitalarias.</p>
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Concellos</li> </ul>




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>8.2.3</b>	<b>Definición de criterios de proximidade en contratación pública para reducir emisións</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>8</b>	<b>Mellora ambiental</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>8.2</b>	<b>Redución do impacto ambiental</b>	
	12	Mantemento adecuado das infraestruturas de transporte	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>A contribución á mellora ambiental por parte das administracións débese de garantir en todos os procesos tanto directos como indirectos da creación das infraestruturas. Así, con esta actuación perséguese reducir as emisións de gases de efecto invernadoiro en todos os procesos asociados, para o que a administración autonómica comprométese a definir, promover e valorar criterios de proximidade asociados á contratación pública para a construción das infraestruturas de transporte.</p> <p>Estes criterios deberán de ser xustificados nos procesos de licitación acorde ao establecido pola administración en cada prego de contratación.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	






<b>ACTUACIÓN</b>	<b>9.1.1</b>	<b>Estratexia de comunicación para o fomento da mobilidade sustentable</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>9</b>	<b>Concienciación, educación e formación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>9.1</b>	<b>Concienciación cidadá</b>	
	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>A comunicación da Estratexia supón un elemento transversal ao conxunto de actuacións da mesma como elemento fundamental para a súa posta en marcha e futuro desenvolvemento. O obxectivo desta medida é dar a coñecer e promover os resultados obtidos co desenvolvemento das actuacións propostas na presente Estratexia de Mobilidade, así como levar a cabo accións de concienciación á cidadanía para facilitar a implementación das medidas propostas e a consecución dos obxectivos da Estratexia.</p> <p>Unha das partes esenciais para a súa adecuada implementación, dado que se promoven cambios na mobilidade buscando novos escenarios máis sustentables, é a participación e comunicación entre os axentes implicados, así como a colaboración público - privada. As actuacións deberán integrar os seguintes aspectos: comunicación e divulgación, sensibilización, fomento e promoción.</p> <p>Como estratexia de comunicación propónse despregar un sistema web flexible e de código aberto que facilite a creación de comunidades en liña, a través dun espazo on-line que apoie os formatos de participación, á vez que informar e sensibilizar sobre a necesidade de desenvolver actitudes máis respectuosas co medio ambiente que supoñan a redución das emisións.</p> <p>A comunicación dixital (web, redes sociais, etc.) irá acompañada por campañas transversais de difusión por medios materiais con notas de prensa para a prensa local, ou comunicacións asociadas aos obxectivos do evento e éxito do proxecto para enviar por WhatsApp a través de representantes dos grupos de interese para o proceso participativo.</p> <p>Con esta medida o que pretende a EGM é dar a coñecer e comunicar as actuacións en materia de mobilidade, así como habilitar canles de participación para implicar á cidadanía e fomentar a mobilidade sustentable.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>9.1.2</b>	<b>Campañas de comunicación para a racionalización do modelo de mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>9</b>	<b>Concienciación, educación e formación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>9.1</b>	<b>Concienciación cidadá</b>	
	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>A irrupción de novos modelos de mobilidade leva consigo o acceso a modos de transporte que non precisan, coma se ocorre co automóbil, nin carné nin idade máxima nin mínima para o seu uso. Ante esta situación unha formación temperá sobre mobilidade sustentable, e en especial sobre seguridade viaria e da normativa que rexe o uso de cada vehículo resulta fundamental para evitar ou diminuír conflitos con outros usuarios da vía e situacións de inseguridade viaria.</p> <p>Por iso, resulta crucial realizar as seguintes campañas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Campañas de formación en mobilidade sustentable, ordenanzas de mobilidade e seguridade viaria en centros educativos, centros cívicos, universidades, etc. para formar e concienciar.</li> <li>- Campañas especiais con descontos en transporte público en semanas especiais, como pode ser durante a semana da mobilidade promover "o día sen coche" animando á cidadanía para utilizar o transporte público con descontos especiais e reforzando a frecuencia destes.</li> <li>- Campañas para sensibilizar á cidadanía sobre os impactos ambientais do transporte, facilitando aos cidadáns trípticos onde se recollan datos sobre as emisións producidas por cada tipo de vehículo e como se reducen se se opta por medios máis sostibles, impulsando o uso de medios de transporte sustentables como o transporte público, a bicicleta, ir a pé e os vehículos eléctricos.</li> <li>- Potenciar os rutas a pé, promovendo a actividade física dos cidadáns, xerando unha contorna adecuada e sinxela para camiñar pola cidade. Instalando paneis informativos que inclúan, ademais dun plano, a información esencial do ruta e as táboas de velocidade e consumos calóricos.</li> <li>- Campañas de seguridade viaria co fin de reducir as taxas de sinistralidade en accidentes de tráfico, tanto como condutor ou condutora como viandante. A modo de exemplo, poderanse impartir talleres en centros de maiores onde se ofrezan consellos e recomendacións para cruzar por lugares seguros.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>9.1.3</b>	<b>Incorporación de conceptos de mobilidade sustentable nas estratexias de seguridade viaria</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>9</b>	<b>Concienciación, educación e formación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>9.1</b>	<b>Concienciación cidadá</b>	
	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>O principal obxectivo da seguridade viaria é conseguir unha mobilidade segura, a cal se ve afectada por numerosos factores: estado económico, climatoloxía, estado das estradas, frota dos vehículos... E afecta a estratexias ambientais, de emprego, de saúde, de consumo, industriais, turísticas, etc., polo que se trata dunha política pública dun marcado carácter transversal.</p> <p>Nos últimos anos puxéronse en marcha múltiples plans e estratexias onde se definen liñas de actuación e compromisos para alcanzar a cifra de cero falecidos por accidente de tráfico. Con todo, resulta evidente que, se nos centramos exclusivamente en mellorar as cifras de sinistralidade esquecéndonos do tratamento que require a mobilidade no seu conxunto, dificilmente chegaríamos a conseguir outros obxectivos e resultados igualmente fundamentais, como poden ser a mellora do medio ambiente e a loita contra o cambio climático.</p> <p>O modelo actual de mobilidade, ademais da influencia na accidentalidade xa comentada, xera outras externalidades negativas que afectan tanto o benestar e a calidade de vida da cidadanía, como son as conxestións de tráfico; as dificultades para conciliar a vida laboral e a familiar polo tempo dedicado aos desprazamentos, as emisións contaminantes e o ruído do tráfico, a dependencia dos combustibles fósiles derivados do petróleo, ou a ineficiencia enerxética do motor de combustión. Actuar para transformar este modelo demanda dotarse daqueles instrumentos legais, de planificación e xestión, que permitan avanzar cara a un novo escenario máis eficiente, equitativo, seguro e saudable, no que territorio, urbanismo, mobilidade e saúde pública vaian da man.</p> <p>Por iso, resulta imprescindible tratar a cuestión desde un punto de vista máis global e integrador do concepto, o que se require, polo tanto, é incorporar conceptos de mobilidade sustentable nas estratexias de seguridade viaria para lograr unha mobilidade segura e sustentable.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>9.1.4</b>	<b>Canles de recepción de suxestión e comentarios da cidadanía sobre a mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>9</b>	<b>Concienciación, educación e formación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>9.1</b>	<b>Concienciación cidadá</b>	
	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>A comunicación nun plan garante a integración das diferentes realidades sociais, tanto de xénero, identidade, tipo de mobilidade, diferentes realidades lingüísticas ou procedencia. Outro dos valores imprescindibles será a transparencia, para iso poñeranse ao dispor da cidadanía diferentes soportes de comunicación bidireccional, tendo en conta criterios como a usabilidade das ferramentas e a utilización dunha linguaxe accesible.</p> <p>A finalidade das canles de recepción de suxestións e comentarios é recoller a opinión da cidadanía respecto á mobilidade en Galicia, tomando en conta as súas preocupacións, iniciativas e propostas desde o punto de vista da persoa usuaria, como principal beneficiaria da EGM. Para iso implantarase unha canle de comunicación que se realizará vía online xestionada por unha caixa de correos de suxestión ou por un correo electrónico habilitado expresamente para este fin.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>9.1.5</b>	<b>Calculadora da pegada de carbono e do consumo enerxético</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>9</b>	<b>Concienciación, educación e formación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>9.1</b>	<b>Concienciación cidadá</b>	
	9	Promoción da cultura da mobilidade sustentable	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>O sector do transporte xoga un papel fundamental na loita contra o cambio climático, dado o alto nivel de emisións de CO<sub>2</sub> xeradas polo consumo de combustibles fósiles, con aproximadamente o 24% das emisións de GEI na UE, converténdoo no segundo sector con máis emisións.</p> <p>Neste sentido, as calculadoras da pegada de carbono e do consumo enerxético do transporte son ferramentas que permiten estimar de maneira sinxela as emisións de gases de efecto invernadoiro asociadas ao transporte, contemplando tanto as emisións directas, como as indirectas. Ofrecen, ademais, a posibilidade de cuantificar a redución de emisións que poida supoñer a aplicación dun plan de mellora específico, ou comparar os resultados de emisións entre distintos anos. Así mesmo, mostra unha serie de cocientes de emisións que poderán servir para establecer ordes de magnitude e facilitar a comprensión dos resultados obtidos.</p> <p>A Estratexia Galega de Mobilidade expón a necesidade de desenvolver unha calculadora de Pegada de Carbono de Galicia co obxectivo de realizar un seguimento das emisións asociadas ao transporte para así diagnosticar o impacto e a evolución da mobilidade en Galicia. Desta maneira, poderase avaliar a EGM e ir aplicando accións de redución que acheguen beneficios ambientais.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>9.2.1</b>	<b>Organización e participación en xornadas e proxectos relacionados coa mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>9</b>	<b>Concienciación, educación e formación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>9.2</b>	<b>Educación e mellora do coñecemento</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	19	Adaptación do sector do transporte e a mobilidade	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>As medidas de potenciación dos sistemas de mobilidade activa, de fomento do transporte público e de regulación do vehículo privado poden dificultarse polo medo ao rexeitamento social que poden provocar.</p> <p>A participación cidadá e institucional, así como a colaboración público – privada, configúrase como un elemento transversal ao conxunto de actuacións para a posta en marcha da Estratexia Galega de Mobilidade e o seu futuro desenvolvemento. A finalidade das actividades participativas é dar a coñecer os resultados e estudos realizados no ámbito de estudo, así como mellorar o coñecemento con experiencias nacionais e internacionais de concienciación e sensibilización.</p> <p>Para iso, é necesario fomentar a participación e a implicación das institucións, dos profesionais responsables na planificación e xestión da mobilidade e da cidadanía en xeral para difundir a nova cultura de mobilidade e transporte sustentable.</p> <p>Neste sentido, e de forma complementaria co que se propón no resto das actuacións, considérase necesario que se realicen xornadas e actividades de comunicación co obxectivo de resaltar os impactos ambientais que derivan do sistema actual de mobilidade, potenciando os valores e beneficios dunha mobilidade baseada nos modos activos e o transporte público. É necesario, en certo xeito, “poñer de moda” o concepto de mobilidade sustentable e que as medidas previstas nesta dirección sexan aceptadas e entendidas pola sociedade.</p> <p>Por iso, a EGM promoverá a participación das administracións locais e supramunicipais neste tipo de xornadas. A modo de exemplo, cítanse algunhas delas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Semana da Mobilidade.</li> <li>- Día sen coches.</li> <li>- <i>Park(ing) day</i>.</li> <li>- Xornadas de mobilidade laboral, os plans de transporte ao traballo (PTT).</li> <li>- Xornadas sobre Espazo público.</li> <li>- Xornadas sobre seguridade viaria.</li> <li>- Xornadas sobre medio ambiente e emisións dos distintos modos de transporte.</li> </ul> <p>Este reforzo comunicativo á parte de basearse na realización de actividades específicas (descritas noutras medidas) sobre elementos relacionados coa mobilidade sustentable é necesario que inclúa accións transversais que permitan integrar o concepto en medios ao alcance de todas as persoas. Así, considérase que esta medida debe incidir en campos como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Medios de comunicación: reforzar o concepto en programas informativos de éxito.</li> <li>- Publicidade: aínda que é un campo influenciado polo mercado e estratexias comerciais resulta un campo onde pode incidir a administración pública para difundir o concepto de cultura de mobilidade sustentable.</li> <li>- Redes sociais: para chegar a certos segmentos da poboación resulta necesario utilizar este tipo de medios, sendo unha forma adecuada e axustada ao público que se pretende chegar.</li> <li>- Explicar de forma clara os beneficios e obxectivos que se perseguen co desenvolvemento das medidas e accións previstas na Estratexia.</li> <li>- Reforzar elementos coa visión da perspectiva de xénero e a súa importancia.</li> <li>- Coordinar as medidas entre as diferentes administracións implicadas na planificación da xestión da mobilidade.</li> </ul>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Concellos</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>9.2.2</b>	<b>Difusión do coñecemento xerado mediante unha política de datos de mobilidade abertos</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>9</b>	<b>Concienciación, educación e formación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>9.2</b>	<b>Educación e mellora do coñecemento</b>	
	19	Adaptación do sector do transporte e a mobilidade	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>A dispoñibilidade de datos sobre as pautas de mobilidade da poboación é unha peza fundamental para unha correcta diagnose do sistema de mobilidade e unha definición adecuada das políticas. A xeneralización da telefonía móbil entre a cidadanía abre unha oportunidade á caracterización de fluxos en base a esta tecnoloxía. Esta nova fonte de información permite melloras respecto ás enquisas, pero, hoxe en día, aínda presenta algunhas limitacións cara á zonificación, repartición modal, motivos de desprazamento, etc.</p> <p>Así pois, para caracterizar a mobilidade das persoas nos próximos anos, habería que pensar nunha combinación de ambas as fontes de información. Por unha banda, continuar analizando as posibilidades que ofrece a telefonía móbil entendendo esta ferramenta como unha solución que permite ter uns maiores niveis de mostra, é máis barata e permite un seguimento continuo. E doutra banda, valorando a complementariedade que ofrecen as enquisas para coñecer detalles ou aspectos que os datos que as novas tecnoloxías non ofrecen (aspectos cualitativos, segmentación de determinantes colectivos, caracterización das persoas, motivo das viaxes, etc.)</p> <p>Neste sentido, para caracterizar os patróns de mobilidade da cidadanía, así como a oferta e a demanda, a EGM propón o desenvolvemento de novas enquisas e recompilación de datos móbiles, incorporando estatísticas e indicadores de xénero, así como melloras e novos aspectos a considerar, caracterizando a mobilidade en todos os ámbitos e cuantificando e caracterizando fluxos aos principais intercambiadores.</p> <p>A información recompilada publicarase e difundirase, formando parte da base de datos abertos de mobilidade de Galicia. Con iso conseguirase crear unha sólida rede de datos dispoñible para toda a cidadanía, podendo reutilizarse e escalar os esforzos de construción de novos datos.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>9.2.3 Fomento da formación en materia de mobilidade</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2 Sustentabilidade</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>9 Concienciación, educación e formación</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>9.2 Educación e mellora do coñecemento</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	19 Adaptación do sector do transporte e a mobilidade
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Un dos retos principais para alcanzar un modelo de mobilidade sustentable e seguro é o relativo ás pautas de comportamento, cuxas decisións diarias de desprazamento condicionan o conxunto. Se se asume a necesidade dunha nova cultura da mobilidade baseada en principios e hábitos máis sustentables, a formación e a educación, fundamentalmente dos máis pequenos, son esenciais para garantir unha base sobre a que cada persoa poida desenvolver as súas propias pautas de comportamento, adquirindo habilidades, coñecementos, superando prexuízos... enriquecendo, en definitiva, o seu desenvolvemento como cidadán ou cidadá e a súa capacidade de decisión.</p> <p>Desta maneira, débese garantir unha adecuada formación inicial do profesorado que ten que asumir funcións docentes en materia de mobilidade e transportes sustentables nas distintas etapas. Así mesmo, impulsaranse programas de formación permanente do profesorado a fin de incluír formación específica na devandita materia e promover a súa revisión periódica para garantir a adecuación dos coñecementos, co obxectivo de implicar aos máis pequenos no desenvolvemento e implantación de hábitos de desprazamento saudables.</p> <p>No ámbito universitario e de formación profesional promoverase e fomentará a formación en materia de mobilidade sustentable, dixitalización, seguridade e multimodalidade do transporte, para que os futuros profesionais dispoñan de competencias específicas e coñecementos técnicos relacionados coa elaboración de estudos e proxectos de mobilidade sustentable.</p> <p>As Administracións educativas establecerán o tratamento da mobilidade sustentable nos ensinos que forman parte do sistema educativo universitario, incluíndo os elementos necesarios para a educación nos principios e obxectivos da mobilidade segura, sustentable e intelixente, e favorecerán, en coordinación coas administracións competentes en materia de mobilidade.</p> <p>A importancia de coordinar cos centros educativos para a formación en mobilidade sustentable foi recoñecida por numerosas institucións nacionais e internacionais. Neste sentido, con esta medida preténdese promover un enfoque global sobre mobilidade sustentable nas distintas etapas ou ciclos educativos de todos os centros escolares de Galicia. Os obxectivos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coñecer cales son os principais modos de transporte existentes, así como as vantaxes e inconvenientes de cada un deles.</li> <li>- Comprender a relación entre formas de moverse e problemas de contaminación que padecemos na actualidade, a escala mundial e local.</li> <li>- Adquirir conciencia das consecuencias que ten ou poden ter os nosos hábitos cotiáns de transporte e tentar que estes sexan o máis sustentables posibles.</li> <li>- Desde a Estratexia Galega de Mobilidade impulsárase este tipo de actuacións e outras complementarias que potencien e amplíen o coñecemento e as competencias relacionadas coa mobilidade sustentable.</li> </ul>
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Entidades educativas</li> <li>• Universidades</li> </ul>





<b>ACTUACIÓN</b>	<b>9.2.4</b>	<b>Apoio a proxectos emprendedores en materia de mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>9</b>	<b>Concienciación, educación e formación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>9.2</b>	<b>Educación e mellora do coñecemento</b>	
	19	Adaptación do sector do transporte e a mobilidade	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Na actualidade, a Xunta de Galicia dispón dun Plan de Apoio ao emprendemento que conta con varias liñas de axuda para o fomento de novos proxectos empresariais. Este Plan de Apoio vai dirixido especificamente a pequenas e medianas empresas e a profesionais autónomos, para ofrecer solucións a aspectos tan importantes como o acceso ao crédito, información sobre o emprendemento, pasos a seguir, trámites administrativos, a conciliación laboral e familiar, a contratación, a innovación, etc.</p> <p>A Estratexia Galega Mobilidade busca ser un referente para todas aquelas persoas interesadas en emprender no ámbito da mobilidade sustentable, facilitando novos coñecementos, comunicación e axudas a través dun programa que permita poñer en marcha aquelas ideas no ámbito da mobilidade sostible.</p> <p>Polo tanto, esta medida centrarase no asesoramento conxunto e a creación dunha rede de iniciativas empresariais e experiencias en mobilidade sustentable, co fin de orientar e acompañar ao longo da vida da iniciativa empresarial e profesional das persoas emprendedoras.</p> <p>Deste xeito, crearase unha rede que facilitará apoios nos primeiros pasos, desenvolvendo novos servizos baseados no consumo colaborativo e a intersección de negocios existentes. Ademais, os destinatarios destas axudas poderán recibir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Axudas e incentivos para a creación e mantemento do emprego.</li> <li>- Apoios na procura de financiamento.</li> <li>- Mellorar a formación das persoas emprendedoras.</li> <li>- Recoñecemento con distintivos e premios a aquelas iniciativas no campo da mobilidade que contribúan á mellora ambiental.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>9.3.1</b>	<b>Formación de empregados en novos métodos de xestión da mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>2</b>	<b>Sustentabilidade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>9</b>	<b>Concienciación, educación e formación</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>9.3</b>	<b>Adaptación do persoal</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	18	Adaptación da Administración	
	19	Adaptación do sector do transporte e a mobilidade	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Nun contexto de cambio tecnolóxico e evolución no traballo e na organización laboral, estamos a asistir a un momento de cambio continuo do sistema de mobilidade e dos elementos de configuración social e territorial que se relacionan. Este fenómeno implica a necesidade de formación continua e actualización dos diferentes axentes responsables con participación na definición dos criterios de planificación e a xestión da mobilidade sexa cada vez máis relevante.</p> <p>Polo tanto, é necesario impulsar de forma coordinada entre as diferentes administracións, programas de formación continua dirixidos tanto ao persoal técnico da administración como aos equipos de consultoría técnica que participan no día a día da planificación da mobilidade. A formación debe ir orientada non só á adquisición de novas aptitudes no ámbito da mobilidade e os transportes sustentables, senón á difusión e o coñecemento da nova cultura da mobilidade.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia.</li> <li>• Concellos.</li> <li>• Deputacións provinciais.</li> </ul>		


## 11.3 EIXO 3. SEGURIDADE

As actuacións que se propoñen para desenvolver este eixo son:


*Táboa 3. Actuacións do Eixo 3 Seguridade*

IDSP	Subprograma	IDA	Actuación
10.1	Mellora da seguridade viaria (safety)	10.1.1	Incorporación de criterios de seguridade viaria no deseño de infraestruturas (safety)
		10.1.2	Visión cero en usuarios vulnerables
		10.1.3	Plan de asistencia e apoio integral ás vítimas
		10.1.4	Outras medidas en materia de seguridade viaria
10.2	Mellora da seguridade persoal (security)	10.2.1	Incorporación de criterios de seguridade no deseño de infraestruturas de mobilidade (security)
		10.2.2	Participación de colectivos vulnerables no deseño de seguridade do sistema de mobilidade
		10.2.3	Ciberseguridade das infraestruturas e os servizos de mobilidade
10.3	Mellora das condicións de traballo	10.3.1	Análise da problemática sobre condicións de traballo na mobilidade




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>10.1.1</b>	<b>Incorporación de criterios de seguridade viaria no deseño de infraestruturas (safety)</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>3</b>	<b>Seguridade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>10</b>	<b>Seguridade e condicións de traballo</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>10.1</b>	<b>Mellora da seguridade viaria (safety)</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	10	Mellora da seguridade viaria	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Mediante un mellor deseño e mantemento das infraestruturas viarias pódese contribuír a reducir o impacto dos accidentes e minimizar as súas consecuencias. É por iso polo que no marco desta actuación propónse a elaboración dunha guía de recomendacións que inclúa unha serie de criterios de seguridade viaria que se deberán de ter en conta á hora de elaborar os proxectos de infraestruturas viarias, así coma a realización de auditorías de seguridade viaria.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>10.1.2</b>	<b>Visión cero en usuarios vulnerables</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>3</b>	<b>Seguridade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>10</b>	<b>Seguridade e condicións de traballo</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>10.1</b>	<b>Mellora da seguridade viaria (safety)</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	10	Mellora da seguridade viaria	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>A seguridade nos desprazamentos é, sen dúbida, un dos elementos con máis transcendencia dos impactos negativos da mobilidade. O concepto de Visión cero está ligado á formulación do obxectivo a longo prazo de cero mortos e lesións graves. Coa posta en marcha desta actuación preténdese mellorar as cifras de sinistralidade, axudando a contribuír a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reducir o número de usuarios vulnerables (peóns, ciclistas, motociclistas e usuarios de ciclomotor) implicados en accidentes atropelados nas estradas.</li> <li>- Conseguir un aumento da mobilidade ciclista en contornas urbanas sen aumentar o número de falecidos e feridos graves.</li> <li>- Garantir que o previsible aumento da mobilidade dos motociclistas en contornas urbanas non aumente o número de falecidos e feridos graves.</li> </ul> <p>Como parte do modelo de mobilidade, a Estratexia Galega propón que se deben de reforzar todas as infraestruturas necesarias para o seu desenvolvemento co obxecto de garantir a accesibilidade aos modos de transporte público nas máximas condicións de seguridade. Para iso deberase de mellorar o acceso e a seguridade das paradas de autobús, especialmente nas zonas interurbanas.</p> <p>O percorrido dos usuarios vulnerables débese de realizar nas mellores condicións de seguridade para o que se promoverá a repartición de elementos reflectores aos usuarios vulnerables que faciliten a súa visibilidade especialmente durante a noite ou baixo condicións meteorolóxicas adversas.</p> <p>Doutra banda, a mellora das aptitudes e actitudes por parte dos usuarios de motocicleta é un factor fundamental para reducir as cifras de sinistralidade destes usuarios vulnerables para o que se deberán de impartir cursos de condución segura para o seu logro. A protección destes usuarios, no caso de que se produzan accidentes por saída de vía, é unha prioridade polo que se promoverá a instalación de sistemas de protección de barreiras de seguridade nos emprazamentos máis perigosos.</p> <p>Tamén levarán a cabo actuacións nos Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) que se identifiquen nas estradas galegas con obxecto de eliminar puntos da infraestrutura viaria con recorrencia en rexistros de accidentalidade.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Deputacións provinciais</li> <li>• Concellos</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>10.1.3</b>	<b>Plan de asistencia e apoio integral ás vítimas</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>3</b>	<b>Seguridade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>10</b>	<b>Seguridade e condicións de traballo</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>10.1</b>	<b>Mellora da seguridade viaria (safety)</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	10	Mellora da seguridade viaria	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Con esta actuación preténdese aumentar a capacidade de resposta ante un accidente de tráfico, mellorando a asistencia ás vítimas e fomentando o desenvolvemento de actividades de investigación nos equipos de asistencia sanitaria a vítimas de accidentes de tráfico.</p> <p>Para iso propónse o desenvolvemento dun Plan de asistencia e apoio integral ás vítimas baixo o que se levarán a cabo medidas como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seguimento e mellora da atención prestada a través do centro de atención a emerxencias</li> <li>- Ampliación e mellora dos equipos dos servizos de protección civil e de bombeiros.</li> <li>- Mellora dos equipos de intervención dos parques de bombeiros en sinistros de tráfico.</li> <li>- Asistencia psicolóxica ás vítimas e familiares, mediante un convenio co Colexio Oficial de Psicólogos de Galicia.</li> <li>- Participación en proxectos para mellorar e optimizar a eficiencia e calidade nas accións sanitarias das vítimas de sinistros de tráfico.</li> <li>- Accións formativas para a mellora do coñecemento na atención ao paciente politraumatizado.</li> <li>- Elaboración de procedementos de actuación conxunta de primeiros intervinientes en sinistros, constituíndo grupos de traballo nos que participen os axentes intervinientes na atención ao accidente co fin de desenvolver protocolos de actuación conxunta.</li> <li>- Optimización da resposta a sinistros de tráfico no medio rural e urbano.</li> </ul>		
<b>RESPONSABLES</b>	• Xunta de Galicia		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>10.1.4</b>	<b>Outras medidas en materia de seguridade viaria</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>3</b>	<b>Seguridade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>10</b>	<b>Seguridade e condicións de traballo</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>10.1</b>	<b>Mellora da seguridade viaria (safety)</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	10	Mellora da seguridade viaria	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Como parte da mellora da seguridade das infraestruturas e modos de transporte inclúense accións específicas que garantan a seguridade no transporte de viaxeiros e mercadorías. Para iso, como punto de partida, será fundamental contribuír á mellora da seguridade do parque de vehículos.</p> <p>De forma complementaria proponse o desenvolvemento de medidas específicas que fomenten a seguridade en determinadas áreas moi concretas como é a de lograr diminuír o número de accidentes provocados pola entrada de animais na calzada, e a de eliminar o número de falecidos e feridos graves de persoas maiores dando a coñecer ao maior número de persoas a importancia da seguridade viaria.</p> <p>Algunhas destas accións específicas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Posta en valor da inspección técnica de vehículos (ITV) como instrumento de mellora da seguridade viaria.</li> <li>- Accións de control do transporte por estrada, tanto de viaxeiros como de mercadorías (respectar tempos de condución, control de peso, correcta estiba de carga e cursos de capacitación profesional de condutores - CAP).</li> <li>- Accións de control do transporte por estrada – verificación do funcionamento dos tacógrafos.</li> <li>- Servizo de consulta pública de talleres habilitados.</li> <li>- Medidas para reducir a sinistralidade con fauna.</li> <li>- Seguimento dos Tramos de Concentración de Accidentes con animais (TCAA), valorando medidas necesarias para reducir a sinistralidade, reforzando, se é o caso, o peche perimetral das vías valadas ou outras medidas como rozas en marxes, accións con elementos reflectores, etc.</li> <li>- Impartición de charlas informativas sobre seguridade viaria en centros socio comunitarios de benestar, dirixidas a persoas maiores.</li> </ul>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Deputacións provinciais</li> <li>• Concellos</li> <li>• Dirección Xeral de Tráfico</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>10.2.1</b>	<b>Incorporación de criterios de seguridade no deseño de infraestruturas de mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>3</b>	<b>Seguridade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>10</b>	<b>Seguridade e condicións de traballo</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>10.2</b>	<b>Mellora da seguridade persoal (security)</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	11	Mellora da seguridade nos servizos de transporte	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>A seguridade fronte a actos ilícitos (security) está enfocada a prever as tentativas ou accións que poidan comprometer a seguridade dos usuarios, traballadores e outros partícipes do transporte.</p> <p>No ámbito desta actuación trátase a seguridade no sistema de transporte desde esta perspectiva, de forma que para mellorar os sistemas de seguridade nas diferentes infraestruturas de mobilidade que forman parte do conxunto global do sistema de transporte (estacións de tren, estacións de autobuses, paradas, redes,...) elaborárase unha guía de recomendacións que inclúa criterios de seguridade que se deberán de ter en conta na renovación e construción de cada unha destas infraestruturas.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Xunta de Galicia</li> </ul>		






<b>ACTUACIÓN</b>	<b>10.2.2</b>	<b>Participación de colectivos vulnerables no deseño de seguridade do sistema de mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>3</b>	<b>Seguridade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>10</b>	<b>Seguridade e condicións de traballo</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>10.2</b>	<b>Mellora da seguridade persoal (security)</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	11	Mellora da seguridade nos servizos de transporte	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>A Estratexia Galega de Mobilidade busca a consecución dun sistema de transportes funcional, sustentable e seguro e todo iso desde unha perspectiva global que dea resposta eficiente a todos os colectivos que forman parte da sociedade.</p> <p>A percepción da seguridade é diferente para cada colectivo da sociedade, homes, mulleres, maiores, nenos, persoas con mobilidade reducida, etc. Así, a política de mobilidade debe de velar porque a mobilidade sexa segura e libre para todos.</p> <p>Neste sentido, o obxectivo desta actuación é mellorar a percepción de seguridade desde unha perspectiva de xénero e social no sistema de mobilidade, polo que se promoverán xornadas de debate coa participación de colectivos vulnerables que se terán en conta para o deseño seguro das infraestruturas e servizos de transporte.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Xunta de Galicia</li> </ul>		



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>10.2.3</b>	<b>Ciberseguridade das infraestruturas e dos servizos de mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>3</b>	<b>Seguridade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>10</b>	<b>Seguridade e condicións de traballo</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>10.2</b>	<b>Mellora da seguridade persoal (security)</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	11	Mellora da seguridade nos servizos de transporte	
	13	Fomento dun sistema de transporte inclusivo	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>A Lei de Seguridade Nacional considera ao ciberespazo como un ámbito de especial interese por resultar un elemento básico para preservar os dereitos e liberdades e o benestar dos cidadáns, así como para garantir a subministración dos servizos e recursos esenciais.</p> <p>A ciberseguridade no transporte é o conxunto de medidas e sistemas enfocados a prever ameazas que chegan ao transporte e infraestruturas asociadas, empregando como medio de ataque os sistemas de información dos distintos actores que interveñen no transporte.</p> <p>Con obxecto de garantir uns adecuados niveis de seguridade e servizo é necesario protexer os sistemas de información, cuxo uso é cada vez máis frecuente no funcionamento das infraestruturas e na operativa do transporte, polo que será necesario levar a cabo medidas que permitan reforzar a ciberseguridade de todos estes elementos.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Xunta de Galicia</li> </ul>		



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>10.3.1</b>	<b>Análise da problemática sobre condicións de traballo na mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>3</b>	<b>Seguridade</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>10</b>	<b>Seguridade e condicións de traballo</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>10.3</b>	<b>Mellora das condicións de traballo</b>	
	19	Adaptación do sector do transporte e a mobilidade	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>Co cambio de paradigma que se está producindo hoxe en día no transporte e na mobilidade, están a xerarse novos profesionais no sector, cuxos traballadores padecen en determinados modos condicións de traballo duras e/ou precarias. Longas xornadas laborais, baixos soldos e o incumprimento de normas laborais son algúns dos problemas que, a priori, se identifican nalgúns deles, especialmente nos novos modos que apareceron nos últimos anos.</p> <p>Neste sentido a Estratexia Galega de Mobilidade alíñase cos Obxectivos de Desenvolvemento Sustentable, ODS, que a ONU marca na Axenda 2030 sobre o Desenvolvemento Sustentable, dos cales o ODS8, "Traballo decente e crecemento económico", persegue promover o crecemento económico sostido, inclusivo e sustentable, o emprego pleno e produtivo e o traballo decente.</p> <p>Baixo o marco desta actuación analizaranse os principais problemas do sector, de forma que se poidan establecer unhas bases que favorezan e impliquen unhas contornas laborais xustas e equilibrados, con condicións de traballo apropiadas tanto para os traballadores asalariados como para os autónomos asociados aos novos modelos de mobilidade.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Ministerio de Traballo e Economía Social</li> </ul>	


## 11.4 EIXO 4. INNOVACIÓN

As actuacións que se propoñen para desenvolver este eixo son:


*Táboa 4. Actuacións do Eixo 4 Innovación*

IDSP	Subprograma	IDA	Actuación
11.1	Mobilidade intelixente e autónoma	11.1.1	Estudo de necesidades preliminares da mobilidade intelixente e autónoma en Galicia
		11.1.2	Apoio á realización de probas piloto de conducción autónoma
		11.1.3	Sistemas intelixentes de transportes
11.2	Dixitalización e xestión intelixente da xestión da mobilidade	11.2.1	Dixitalización e xestión intelixente das infraestruturas de transporte
		11.2.2	Dixitalización e xestión intelixente do sistema de transporte público
		11.2.3	Xestión e explotación dun modelo de transporte de Galicia
11.3	Modernización da interacción coas persoas usuarias	11.3.1	Subministración de información de mobilidade en tempo real
		11.3.2	Promoción de aplicacións móbiles para a mobilidade como servizo (MaaS)
		11.3.3	Plataforma integradora de servizos de mobilidade
11.4	Innovación e desenvolvemento en materia de mobilidade sustentable	11.4.1	Apoio en materia de mobilidade sustentable (investigación, desenvolvemento e innovación)
		11.4.2	Apoio ao desenvolvemento de sistemas innovadores no ámbito rural




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>11.1.1</b>	<b>Estudo de necesidades preliminares da mobilidade intelixente e autónoma en Galicia</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>4</b>	<b>Innovación</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>11</b>	<b>Modernización, dixitalización e innovación</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>11.1</b>	<b>Mobilidade intelixente e autónoma</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	14	Dixitalización das infraestruturas de transporte
	15	Dixitalización dos servizos de transporte
	16	Implantación da mobilidade intelixente e autónoma
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>A mobilidade intelixente e autónoma permitirá lograr unha mellor mobilidade no futuro, xa que presenta oportunidades para mellorar a seguridade e a eficiencia da mobilidade, e permitirá contribuír a mellorar a calidade de vida da poboación, tanto nas cidades como no rural.</p> <p>A capacidade dos vehículos autónomos de estar conectados entre si e coa rede permitirá unha mellor coordinación de forma que se reducirán os accidentes e as afeccións ao tráfico. A conectividade pola súa banda permitirá a anticipación aos movementos doutros vehículos, a redución da conxestión e das emisións.</p> <p>A implantación dos vehículos autónomos será, polo tanto, un novo cambio no sistema de transporte, tanto público como privado. É por iso, que ao ser algo tan novo será necesario desenvolver un estudo previo que permita concretar as necesidades deste campo desde distintas perspectivas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Xestión e regulamentación, que defina os cambios normativos necesarios.</li> <li>- Infraestruturas, que engloba todos os cambios necesarios na rede viaria para a operación dos vehículos autónomos.</li> <li>- Tecnoloxías, que agrupa os diferentes eixos a desenvolver para poder implantar os vehículos autónomos.</li> <li>- Aceptación cidadá, que inclúa diferentes medidas para normalizar o uso do vehículo autónomo e estudar o impacto sobre a cidadanía que poida ter a súa aparición.</li> </ul>
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Dirección Xeral de Tráfico</li> </ul>




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>11.1.2</b>	<b>Apoio á realización de probas piloto de conducción autónoma</b>		
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>4</b>	<b>Innovación</b>		
<b>PROGRAMA</b>	<b>11</b>	<b>Modernización, innovación</b>	<b>dixitalización</b>	<b>e</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>11.1</b>	<b>Mobilidade intelixente e autónoma</b>		
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	14	Dixitalización das infraestruturas de transporte		
	15	Dixitalización dos servizos de transporte		
	16	Implantación da mobilidade intelixente e autónoma		
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>O desenvolvemento e implantación da mobilidade intelixente e autónoma afronta unha serie de desafíos tecnolóxicos e de regulación, ademais doutras cuestións de índole económica e social.</p> <p>Co fin de favorecer e impulsar este tipo de conducción para que poida ser unha realidade nos próximos anos, as administracións deberán de colaborar na medida do posible en promocionar os vehículos automatizados como parte do sistema de transportes, favorecendo para iso a realización de probas piloto reais nas vías públicas.</p>			
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Dirección Xeral de Tráfico</li> </ul>			




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>11.1.3</b>	<b>Sistemas intelixentes de transportes</b>		
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>4</b>	<b>Innovación</b>		
<b>PROGRAMA</b>	<b>11</b>	<b>Modernización, innovación</b>	<b>dixitalización</b>	<b>e</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>11.1</b>	<b>Mobilidade intelixente e autónoma</b>		
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	14	Dixitalización das infraestruturas de transporte		
	15	Dixitalización dos servizos de transporte		
	16	Implantación da mobilidade intelixente e autónoma		
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Para favorecer a mobilidade intelixente e autónoma será necesario o despregue de sistemas intelixentes de transportes que favorezan a súa circulación dunha maneira segura e eficiente.</p> <p>A partir das conclusións obtidas co estudo de necesidades realizado coa actuación 11.1.1, estudarase a implantación de sistemas intelixentes de transportes identificados no devandito estudo con potencialidade para a súa aplicación ao territorio galego. Algúns destes sistemas poden ser a instalación de sensores de control nalgunhas interseccións e en cruces con semáforos, medidas de xestión dinámica para evitar conflitos con peóns e outros vehículos non conectados, sistemas de xestión intelixente de carrís en cidades, etc.</p>			
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Dirección Xeral de Tráfico</li> </ul>			




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>11.2.1</b>	<b>Dixitalización e xestión intelixente das infraestruturas de transporte</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>4</b>	<b>Innovación</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>11</b>	<b>Modernización, dixitalización e innovación</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>11.2</b>	<b>Dixitalización e xestión intelixente da xestión da mobilidade</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade
	14	Dixitalización das infraestruturas de transporte
	15	Dixitalización dos servizos de transporte
	16	Implantación da mobilidade intelixente e autónoma
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Os avances que se están a producir no campo da tecnoloxía da información ofrecen unha oportunidade para avanzar na adopción de novos sistemas, na modernización e integración dos procesos e na explotación da información para unha xestión integral máis eficiente das infraestruturas de transporte, e concretamente das estradas.</p> <p>Con esta actuación propónse o desenvolvemento dunha serie de medidas que permitirán poñer ao dispor dos cidadáns gran cantidade de información, tanto de interese xeral como particular, mellorando a transparencia, aforrando custos e tempos de xestión ás persoas e optimizando os recursos da administración.</p> <p>Así, baixo o marco desta actuación propónse levar a cabo a Estratexia de dixitalización e innovación en materia de estradas de Galicia, co desenvolvemento de medidas como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Administración dixital (tramitación electrónica e arquivo dixital documental).</li> <li>- Dixitalización da estrada e da súa contorna (cartografía dixital, vectorización dos elementos da estrada, dixitalización de datos de expropiacións, vectorización dos instrumentos de defensa da estrada -límite de edificación, zona de dominio público, etc.-).</li> <li>- Integración de sistemas (análises e catalogación da información, integración e xeorreferenciación de datos, ferramentas de visualización e consulta, ferramentas de análise intelixente de datos).</li> <li>- Novas ferramentas de xestión (xestión integral da explotación e conservación da estrada, xestión de proxectos e expedientes de información pública, xestión de expedientes de sancións e danos, e de expedientes de reclamacións patrimoniais, banco de prezos para a construción, prego de prescricións técnicas para a conservación e explotación, melloras e evolución de ferramentas existentes).</li> <li>- Desenvolvemento de novos sistemas de auscultación de estradas.</li> <li>- Mellorar a operación e seguridade das estradas mediante a implantación de sistemas ITS na rede autonómica, incentivando o desenvolvemento sustentable (implantación de estacións de aforo automáticas e con transmisión de datos en tempo real, sistema de cálculo automatizado de vehículos, integración de sistemas coa Dirección Xeral de Tráfico, apoio á sensorización da estrada).</li> </ul>	
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Dirección Xeral de Tráfico</li> </ul>	






<b>ACTUACIÓN</b>	<b>11.2.2</b>	<b>Dixitalización e xestión intelixente do sistema de transporte público</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>4</b>	<b>Innovación</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>11</b>	<b>Modernización, dixitalización e innovación</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>11.2</b>	<b>Dixitalización e xestión intelixente da xestión da mobilidade</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade
	14	Dixitalización das infraestruturas de transporte
	15	Dixitalización dos servizos de transporte
	16	Implantación da mobilidade intelixente e autónoma
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>A aplicación das novas tecnoloxías á mobilidade abre unha infinidade de oportunidades tanto á hora de xestionar as infraestruturas como á hora de planificar as viaxes.</p> <p>Así, a Estratexia fai unha aposta importante pola introdución da dixitalización no sector do transporte público, que permita aplicar novas tecnoloxías no novo modelo de mobilidade que se pretende para a poboación galega, o que comportará nunha mellora da capacidade, da eficiencia, a resiliencia e o servizo dos usuarios.</p> <p>A través de sistemas de dixitalización e xestión intelixente pretenderase garantir que os usuarios teñan acceso a información fiable, actualizada e personalizada sobre o sistema de transporte. Ao mesmo tempo darase impulso a unha mobilidade dixital ao servizo das necesidades de desprazamento dos cidadáns, orientándose cara a unha mobilidade máis eficiente, segura, sostible e intelixente. Algunhas destas propostas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Xestión da oferta de servizos (base de datos, visor xeográfico, xestión telemática e centralizada, xestión de pagos e sistemas de axuda á explotación dos servizos prestados).</li> <li>- Información ao usuario en tempo real da oferta de servizos.</li> <li>- Títulos de transporte (nova tarxeta de usos múltiples, pago con tarxeta de crédito EMV, códigos QR para vendas por internet).</li> <li>- Xestión de cobranzas.</li> <li>- Servizos baixo demanda (aplicación web e móbil para xestión de reservas).</li> <li>- Servizos integrados (xestión automatizada e sistema de control e seguimento de escolares).</li> <li>- Xestión da demanda de servizos (registro sistemático das colectas, cálculo de compensacións, explotación estatística –big data- dos datos de demanda, <i>bussines intelligence</i> e cadro de mandos de datos fiables).</li> </ul>	
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>11.2.3</b>	<b>Xestión e explotación dun modelo de transporte de Galicia</b>		
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>4</b>	<b>Innovación</b>		
<b>PROGRAMA</b>	<b>11</b>	<b>Modernización, innovación</b>	<b>dixitalización</b>	<b>e</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>11.2</b>	<b>Dixitalización e xestión intelixente da xestión da mobilidade</b>		
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade		
	14	Dixitalización das infraestruturas de transporte		
	15	Dixitalización dos servizos de transporte		
	16	Implantación da mobilidade intelixente e autónoma		
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Co obxecto de dotar á administración dunha ferramenta de avaliación das políticas de mobilidade, no marco da redacción da Estratexia Galega de Mobilidade construíuse un modelo de transporte de toda a Comunidade Galega que permite predicir o comportamento futuro da mobilidade (prognose) e estimar a resposta das persoas en distintos escenarios relacionados coa demanda de mobilidade e coa oferta de transporte público, infraestruturas e/ou servizos de transporte. Este modelo será empregado para avaliar o impacto na mobilidade de novas infraestruturas de transporte (estudos informativos) ou de novos desenvolvementos urbanísticos (informes de plan), cando a escala sexa adecuada.</p> <p>Ademais, permitirá facer un seguimento dos obxectivos globais da EGM, para avaliar o seu grao de cumprimento.</p> <p>Para o uso e aproveitamento da ferramenta será necesario levar a cabo tarefas de actualización e mantemento da información que a alimenta e dos algoritmos que a rexen, ademais de xestionar a modelización das diferentes actuacións obxecto de estudo e a explotación dos seus resultados, de modo que permitan a avaliación do impacto na mobilidade dos cambios que se expoña introducir no sistema de transporte de Galicia.</p>			
<b>RESPONSABLES</b>	• Xunta de Galicia			




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>11.3.1</b>	<b>Subministración de información de mobilidade en tempo real</b>		
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>4</b>	<b>Innovación</b>		
<b>PROGRAMA</b>	<b>11</b>	<b>Modernización, innovación</b>	<b>dixitalización</b>	<b>e</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>11.3</b>	<b>Modernización da interacción coas persoas usuarias</b>		
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	14	Dixitalización das infraestruturas de transporte		
	15	Dixitalización dos servizos de transporte		
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Un obxectivo que a Estratexia persegue é o de fomentar a intermodalidade, priorizando o transporte público, complementado con outros servizos de mobilidade eficientes como é a mobilidade compartida, para o que será necesario mellorar a interacción cos usuarios, de xeito que lles facilite a toma de decisións e desta forma poidan ir abandonando aos poucos o uso do vehículo privado. Para iso será necesario garantir a posta á súa disposición de datos de transporte fiables e en tempo real (horarios, rutas, tarifas, paradas, estado do tráfico, etc.).</p> <p>Así, dispoñer de ferramentas tecnolóxicas que permitan ao usuario ter acceso a información unificada e en tempo real contribuirá a mellorar o seu coñecemento de todas as alternativas de transporte que ten e mellorará a súa planificación das viaxes.</p> <p>Para iso, o punto de partida é facer unha provisión de datos abertos de transporte e mobilidade proporcionados por administracións, operadores de transporte e provedores de servizos de mobilidade e xestores de infraestruturas de todos os modos a nivel autonómico, para que poidan ser fornecidos finalmente aos usuarios en formatos accesibles.</p>			
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• ADIF</li> <li>• AENA</li> </ul>			




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>11.3.2</b>	<b>Promoción de aplicacións móbiles para a mobilidade como servizo (MaaS)</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>4</b>	<b>Innovación</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>11</b>	<b>Modernización, dixitalización e innovación</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>11.3</b>	<b>Modernización da interacción coas persoas usuarias</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	14	Dixitalización das infraestruturas de transporte
	15	Dixitalización dos servizos de transporte
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Mellorar o servizo ofrecido pola rede de transportes é un factor fundamental para mellorar a experiencia do usuario, e desta forma sexa viable producir o cambio de escenario da mobilidade actual cara ao novo modelo de mobilidade buscado, máis eficiente, seguro e económico.</p> <p>Neste sentido, xorde o concepto MaaS, mobilidade como servizo, que é considerado xa como o estándar internacional para o futuro das solucións de mobilidade. Con iso búscase que o usuario teña unha visión e experiencia de servizo unificado.</p> <p>Nos últimos anos, no ámbito do transporte e a mobilidade producíronse numerosas innovacións tecnolóxicas que deben de ser aproveitadas para fomentar o uso do transporte de maneira máis eficiente e sustentable, polo que neste sentido a colaboración público-privada é fundamental.</p> <p>Desta forma, mediante o desenvolvemento de aplicacións móbiles preténdese proporcionar información completa, fiable e en tempo real para que os usuarios poidan planificar as súas rutas, no seu ciclo completo, proporcionando solucións de transporte porta a porta, sen barreiras, con solucións flexibles para o <i>ticketing</i> e pago dos servizos de transporte público, clave para mellorar a súa imaxe e que poida percibirse pola cidadanía como unha alternativa ao vehículo privado ao xerar aforros de tempo. Estas aplicacións poderían por exemplo permitir a recarga completa, a reserva de billetes ou o seu pago desde unha aplicación móbil ou desde o ordenador aos usuarios da Tarxeta de Mobilidade de Galicia (TMG) ou da Tarxeta Xente Nova.</p> <p>Para o desenvolvemento deste tipo de aplicacións de mobilidade é imprescindible que os datos sexan fiables, de calidade e actualizados dos distintos medios de transporte (actuación 11.3.1). Hai que ser conscientes de que canto maior sexa o abano de información que poida chegar como é información sobre transporte público, taxis, <i>car-sharing</i>, <i>ride-sharing</i>, aparcadoiros, estacións de recarga de vehículos eléctricos, etc. maior será a súa garantía de éxito.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>	• Xunta de Galicia	




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>11.3.3</b>	<b>Plataforma integradora de servicios de mobilidade</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>4</b>	<b>Innovación</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>11</b>	<b>Modernización, dixitalización e innovación</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>11.3</b>	<b>Modernización da interacción coas persoas usuarias</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	14	Dixitalización das infraestruturas de transporte
	15	Dixitalización dos servizos de transporte
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Co fin de mellorar a xestión da mobilidade e facilitar o intercambio de información entre administracións constituirase unha plataforma integradora de servizos que inclúa datos e información relativa á oferta e a demanda de diferentes modos de transporte e mobilidade, información sobre os servizos de transporte público e servizos de mobilidade, datos relativos a custos de prestación dos servizos de todos os modos de transporte público, inventario de infraestruturas e terminais de transporte.</p> <p>Preténdese constituír un <i>hub</i> de datos de mobilidade que permita obter patróns de mobilidade da cidadanía e con iso mellorar a oferta e distribución do transporte público para servir mellor as necesidades dos cidadáns.</p> <p>Esta medida, xunto coa iniciativa europea de creación do espazo común europeo de datos de mobilidade permitirá acelerar a transformación dixital e ecolóxica do sector europeo da mobilidade e o transporte, reforzando o seu rendemento e a súa cobertura territorial e contribuíndo á integración global do sistema.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>	• Xunta de Galicia	



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>11.4.1</b>	<b>Apoio en materia de mobilidade sustentable (investigación, desenvolvemento e innovación)</b>		
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>4</b>	<b>Innovación</b>		
<b>PROGRAMA</b>	<b>11</b>	<b>Modernización, innovación</b>	<b>dixitalización</b>	<b>e</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>11.4</b>	<b>Innovación e desenvolvemento en materia de mobilidade sustentable</b>		
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	14	Dixitalización das infraestruturas de transporte		
	15	Dixitalización dos servizos de transporte		
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>O desenvolvemento e aposta por un novo modelo de mobilidade máis sustentable, fiable, resiliente e de calidade, supón a necesidade de destinar esforzos de investigación para estudar e financiar proxectos innovadores que se poidan levar a cabo no campo da mobilidade sostible, coa participación de empresas privadas, favorecendo así a realización de probas piloto, necesarias para testemuñar a súa efectividade e viabilidade en ámbitos reais.</p> <p>O coñecemento e a innovación son factores críticos para garantir o crecemento económico e impulsar a competitividade e produtividade dun campo concreto. Esta situación pon de manifesto a necesidade do desenvolvemento de novas ideas (xeración de coñecemento) e da innovación tecnolóxica.</p> <p>Por este motivo, a Estratexia Galega de Mobilidade pretende integrar e coordinar toda a actividade que en materia de innovación e investigación está a executarse e desenvolver en Galicia no campo da mobilidade e marcar a folla de ruta para os próximos anos. Ademais, a Estratexia Galega servirá como punto de partida para favorecer a colaboración e cooperación de todas as empresas e institucións interesadas na investigación, propiciando sinerxias entre elas, ademais de axudas e subvencións destinadas a este fin.</p> <p>Tamén se pretende dar cobertura con esta actuación á compra pública innovadora para o fomento da mobilidade sustentable a través da contratación pública.</p> <p>Un aspecto fundamental será que os avances identificados neste campo sexan compartidos co resto das administracións co fin de fomentar o seu uso e mellorar a mobilidade en todo o seu ámbito.</p>			
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Concellos</li> <li>• Dirección Xeral de Tráfico</li> </ul>			



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>11.4.2</b>	<b>Apoio ao desenvolvemento de sistemas innovadores no ámbito rural</b>
<b>EIXO ESTRATÉXICO</b>	<b>4</b>	<b>Innovación</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>11</b>	<b>Modernización, dixitalización e innovación</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>11.4</b>	<b>Innovación e desenvolvemento en materia de mobilidade sustentable</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	14	Dixitalización das infraestruturas de transporte
	15	Dixitalización dos servizos de transporte
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>A extensión territorial que caracteriza Galicia xunto coa dispersión da poboación, multiplica as necesidades de desprazamentos, o cal ten un efecto negativo en todos os aspectos da mobilidade (impacto ambiental, seguridade viaria, custo, ...), ademais de complicar a prestación de servizos de transporte público ao aumentar a lonxitude das rutas, penalizar os tempos de viaxe e reducir a ocupación media por vehículo (circunstancias todas elas que contribúen a rebaixar a súa rendibilidade, o que compromete a súa sustentabilidade económica), favorecendo indirectamente o uso do vehículo privado.</p> <p>Con esta actuación perséguese promover un sistema de transporte rural eficiente e adaptado á demanda dos viaxeiros que mellore a accesibilidade da poboación rural, especialmente a máis envellecida, a un sistema de transporte universal, e todo iso buscando optimizar os custos de explotación asociados ao transporte público no ámbito rural.</p> <p>Neste sentido, a administración autonómica dará apoio destinando recursos económicos para o desenvolvemento de sistemas innovadores de transporte dirixidos a solucionar os problemas actuais de accesibilidade no rural galego, levando a cabo probas piloto daqueles sistemas que o requiran, como poden ser rutas de transporte dinámicas cuxo percorrido e paradas se adapten á demanda.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> </ul>	

## 11.5 EIXO 5. ECONOMÍA


As actuacións que se propoñen para desenvolver este eixo son:

*Táboa 5. Actuacións do Eixo 5 Economía*


IDSP	Subprograma	IDA	Actuación
12.1	Optimización do modelo de financiamento e de tarifas do transporte	12.1.1	Criterios de investimento e de priorización de investimentos en infraestruturas de mobilidade
		12.1.2	Análise de posibles novas vías de financiamento de infraestruturas de mobilidade
		12.1.3	Proposta dun modelo de financiamento equitativo para todos os modos de transporte
		12.1.4	Visualizador de custos de referencia e cociente de cobertura de cada modo de transporte
		12.1.5	Integración do taxi na cadea de transporte da ATG
		12.1.6	Integración de tarifas dos servizos ferroviarios no sistema de transportes de Galicia






<b>ACTUACIÓN</b>	<b>12.1.1</b>	<b>Criterios de investimento e de priorización de investimentos en infraestruturas de mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>5</b>	<b>Economía</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>12</b>	<b>Financiamento</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>12.12</b>	<b>Optimización do modelo de financiamento e tarifas do transporte</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade	
	17	Optimización do modelo de xestión e financiamento	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>Os investimentos realizados en infraestruturas de mobilidade poden incrementar a produtividade dos factores de eficiencia, mellorar a competitividade dos servizos e a capacidade de exportación da economía. Tamén pode ter efectos beneficiosos sobre o desenvolvemento rexional, a inserción laboral ou o acceso aos servizos básicos, potenciando o crecemento e a inserción social.</p> <p>Con todo, priorizar o investimento na creación de novas infraestruturas de transporte ten uns rendementos decrecentes non só en termos estritamente económicos senón tamén en termos de custos ambientais e de equidade social e de equilibrio territorial (os aforros de tempo son cada vez menores e para menor número de persoas e cantidade de mercadorías; a redución da accidentalidade na estrada é cada vez menor, etc.).</p> <p>Neste sentido, elaborárase un Método para interiorización de todos os custos xeneralizados do transporte, que establecerá os criterios que permitan unha adecuada toma de decisións á hora de planificar investimentos en infraestruturas de mobilidade, co obxectivo de asegurar que os recursos se destinan aos proxectos que xeren maior valor para a sociedade.</p> <p>En liña coa Estratexia de Mobilidade Segura, Sustentable e Conectada 2030, os criterios de priorización terán en conta aspectos como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Establecemento dun procedemento de avaliación en fases temperás dunha actuación, mediante a realización dunha análise preliminar de rendibilidade socioambiental.</li> <li>- Condicionar a decisión final sobre a execución ou financiamento dunha nova actuación aos resultados do estudo de rendibilidade socioeconómica previsto.</li> <li>- Establecemento de excepcións nos procedementos das actuacións de mellora de seguridade, conservación e mantemento, as derivadas do cumprimento da normativa, etc.</li> <li>- Obrigatoriedade de realizar unha análise unha vez se poñan en servizo as infraestruturas.</li> <li>- Establecer mecanismos para que as avaliacións previas e seguintes á posta en marcha sexan rexistradas de maneira sistemática.</li> </ul>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>12.1.2</b>	<b>Análise de posibles novas vías de financiamento de infraestruturas de mobilidade</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>5</b>	<b>Economía</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>12</b>	<b>Financiamento</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>12.12</b>	<b>Optimización do modelo de financiamento e tarifas do transporte</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade	
	17	Optimización do modelo de xestión e financiamento	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>A implantación da Estratexia Galega de Mobilidade implica a execución de actuacións relacionadas con infraestruturas de transporte e mobilidade, as cales deberán xestionarse e financiarse polas administracións competentes, en cada caso, cos seus propios recursos. Con todo, non hai que perder de vista a posibilidade de buscar oportunidades de financiamento noutras institucións.</p> <p>O obxectivo da presente medida é analizar posibles fontes e fórmulas de financiamento para a execución total ou parcial dalgunhas das medidas da EGM, estudando así mesmo alternativas que impliquen a participación do sector privado ou outras institucións, así como outras fórmulas de colaboración susceptibles de ser aplicadas segundo a natureza de cada proxecto.</p> <p>Coa implantación da Estratexia Galega de Mobilidade buscaranse novas vías de financiamento co obxectivo de impulsar as actuacións relacionadas que se inclúen na mesma. Para iso, existen programas de axudas nacionais e internacionais que poden participar no financiamento das novas infraestruturas de mobilidade. Máis da metade das axudas europeas canalízanse a través dunha serie de Fondos Estruturais e de Investimento Europeos, xestionados conxuntamente pola Comisión Europea. No campo da mobilidade sustentable e o transporte, poderanse atopar vías de financiamento por exemplo a través dos seguintes Fondos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fondo Europeo de Desenvolvemento Rexional (FEDER): fomenta o desenvolvemento equilibrado nas distintas rexións da UE:</li> <li>- Fondo de Cohesión (FC): financia proxectos de transporte e medio ambiente.</li> <li>- Fondo Europeo Agrícola de Desenvolvemento Rural (Feader): céntrase na resolución de problemas específicos das zonas rurais.</li> </ul>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico.</li> <li>• Unión Europea.</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>12.1.3</b>	<b>Proposta dun modelo de financiamento equitativo para todos os modos de transporte</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>5</b>	<b>Economía</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>12</b>	<b>Financiamento</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>12.12</b>	<b>Optimización do modelo de financiamento e de tarifas do transporte</b>	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade	
	17	Optimización do modelo de xestión e financiamento	
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>O sistema de transporte actual expón unha serie de necesidades que abordar. Entre elas, a conxestión das estradas, ocupación do espazo público, accidentalidade, a dependencia dos combustibles fósiles, as emisións contaminantes de gases de efecto invernadoiro ou o decrecemento no investimento e mantemento en infraestruturas.</p> <p>Coa finalidade de afrontar as necesidades expostas e lograr unha mobilidade máis sustentable co medio ambiente, desde a Unión Europa están a propoñerse políticas de internalización dos custos externos do transporte, é dicir, repercutir os custos externos, tales como a contaminación, ruídos, conxestión, etc., sobre as persoas usuarias que utilicen esas infraestruturas para así incitarlles a utilizar modos ou servizos de transporte máis sustentables. Non obstante, esta internalización ten que ser xusta no sentido de que se garanta o dereito á mobilidade das persoas nun territorio tan disperso coma o galego, así coma a competitividade de Galicia con respecto ao resto de España e de Europa, que está moi condicionada pola súa situación xeográfica.</p> <p>Neste sentido, nun contexto no que as políticas europeas e a Lei de Mobilidade e Financiamento do Transporte que promove o Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana puxeron sobre a mesa a posible introdución en España dun pago por uso das infraestruturas viarias, no caso de que desde o Goberno de España en algún momento se chegase a propoñer este pago por uso, a administración autonómica propondrá un modelo de internalización dos custos externos do transporte xusto para a mobilidade en Galicia, considerando fundamental que non penalice a situación periférica da nosa Comunidade e que se elimine a asimetría en España, dado que Galicia conta con dúas autoestradas de peaxe con concesións de longa duración, mentres no resto do Estado na práctica se están liberalizando as peaxes.</p>		
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia.</li> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> </ul>		




<b>ACTUACIÓN</b>	<b>12.1.4</b>	<b>Visualizador de custos de referencia e cociente de cobertura de cada modo de transporte</b>
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>5</b>	<b>Economía</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>12</b>	<b>Financiamento</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>12.12</b>	<b>Optimización do modelo de financiamento e de tarifas do transporte</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade
	17	Optimización do modelo de xestión e financiamento
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>A cidadanía, na maioría dos casos, cando se dispón a realizar un desprazamento entre dous puntos busca minimizar os tempos de viaxe sen ter en conta factores como: minimizar o impacto sobre o medio ambiente, mellorar a saúde propia ou racionalizar os custos internos ao devandito desprazamento.</p> <p>O modelo territorial actual pon de manifesto que os desprazamentos son a base do desenvolvemento económico das cidades, polo que o número de viaxes vai en aumento. Neste contexto, a maior número de viaxes, maiores niveis de contaminación, ruídos, vibracións, etc., salvo que devanditos desprazamentos se realicen en modos activos, como ir a pé ou en bicicleta.</p> <p>Por iso, esta medida busca concienciar á cidadanía mediante o desenvolvemento dunha aplicación de visualización de desprazamentos onde se compare, para un mesmo percorrido, unha serie de itinerarios ou modos de desprazamento alternativos (transporte público, modos activos, mobilidade compartida, etc.) onde se mostren os custos do transporte.</p> <p>Por unha banda, os custos internos poden ser directos, ou relacionados co desprazamento (combustible, peaxes, aparcamento, título de transporte, tempo, gasto calórico no caso de viaxes en modos activos) ou indirectos, non relacionados directamente co desprazamento (amortización, impostos e seguros). As persoas usuarias do coche pagan os internos, aínda que só asocian os directos ao seu desprazamento, polo que habitualmente tense unha percepción menos custosa da viaxe en vehículo privado motorizado que noutros modos. Doutra banda, os custos externos ou externalidades, onde se recollen as emisións de partículas contaminantes, ruídos, etc.</p> <p>En base a estes parámetros, a cidadanía terá información suficiente á hora de planificar as súas viaxes, co obxectivo de potenciar a mobilidade sustentable, minimizando as emisións contaminantes e mellorando a saúde individual e do conxunto da cidadanía.</p> <p>A aplicación pode incluír incentivos á realización dos itinerarios máis sustentables mediante descontos en servizos municipais ou rexionais, distintivos dentro da aplicación ou sorteo de bonos de transporte ou bicicletas eléctricas, entre outros.</p>
<b>RESPONSABLES</b>		• Xunta de Galicia



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>12.1.5</b>	<b>Integración do taxi na cadea de transporte da ATG</b>	
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>5</b>	<b>Economía</b>	
<b>PROGRAMA</b>	<b>12</b>	<b>Financiamento</b>	
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>12.12</b>	<b>Optimización do modelo de financiamento e de tarifas do transporte</b>	
	1	Mellora da gobernanza da mobilidade	
	17	Optimización do modelo de xestión e financiamento	
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>			
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>		<p>O transporte público é a base da igualdade de oportunidades, da vertebración da rexión e da cohesión social. Por iso, o establecemento da área de Transporte de Galicia (ATG) configúrase como un paso máis para construír unha rexión complementemente integrada e unitaria. Esta área unificada de transporte supoñerá a extensión das vantaxes das que se dispón nas actuais áreas de transporte metropolitano a todo o ámbito territorial da Comunidade Autónoma de Galicia.</p> <p>A posta en marcha da ATG supoñerá a ordenación dos servizos de transporte público para integrar a toda a comunidade á rede de servizos. Con todo, o transporte público colectivo non chega a todas as zonas e franxas horarias, especialmente no rural, onde existe unha problemática de accesibilidade aos servizos.</p> <p>Neste sentido, a Estratexia Galega de Mobilidade promoverá a integración do taxi na cadea de transporte da ATG co obxectivo de que poidan circular por zonas onde non chegan os medios de transporte público (autobuses urbanos, interurbanos e trens).</p>	
<b>RESPONSABLES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Operadoras de transporte.</li> <li>• Taxis.</li> </ul>	



<b>ACTUACIÓN</b>	<b>12.1.6</b>	<b>Integración de tarifas dos servizos ferroviarios no sistema de transportes de Galicia</b>
<b>EIXO ESTRATÉGICO</b>	<b>5</b>	<b>Economía</b>
<b>PROGRAMA</b>	<b>12</b>	<b>Financiamento</b> 
<b>SUBPROGRAMA</b>	<b>12.12</b>	<b>Optimización do modelo de financiamento e de tarifas do transporte</b>
<b>OBXECTIVOS OPERATIVOS</b>	1	Mellora da gobernanza da mobilidade
	17	Optimización do modelo de xestión e financiamento
<b>XUSTIFICACIÓN E DESCRICIÓN</b>	<p>O transporte público debe proporcionar unha variedade de servizos porta-a-porta suficientemente eficaces para competir co vehículo privado, ofrecendo un abano de servizos de mobilidade que satisfaga as necesidades de cada persoa usuaria. A realidade é que a eficacia das redes de transporte público depende da súa facilidade de uso, o cal esixe unha coherencia e unha boa integración entre os servizos, así como unha continuidade física e operativa da rede.</p> <p>Un dos obxectivos estratéxicos da EGM é o de potenciar o uso do transporte público, así como abaratar os custos de mobilidade. Neste contexto, a creación dun sistema multimodal, no que se propicie unha combinación fácil e natural entre os medios de transporte que operan en Galicia, desde o ferrocarril de alta velocidade, así como o resto dos servizos ferroviarios, pasando por autobuses urbanos e interurbanos, taxi e o transporte de ría.</p> <p>Establecendo unha integración completa dos distintos medios de transporte e títulos de viaxe, acabando coa diferenza existente en canto a prezos, bonificacións e zonas, que fai que haxa diferenzas significativas en función da orixe e/ou destino e do método de pago.</p> <p>Para iso será necesario a elaboración dun estudo para analizar un soporte material e tecnolóxico que permita a compatibilidade de todos os sistemas de xestión e da posible integración dos servizos ferroviarios no sistema de transportes de Galicia. Isto permitiría que a persoa usuaria do transporte público non elixa unha opción ou outra polo prezo ou as bonificacións senón pola comodidade, a velocidade ou a proximidade de paradas, ampliando así as posibilidades de desprazamento en transporte público, fomentando a intermodalidade, o impulso do ferrocarril de alta velocidade e a redución do uso do vehículo privado ao contar cunha alternativa máis competitiva.</p>	
<b>RESPONSABLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana</li> <li>• Xunta de Galicia</li> <li>• Operadoras de transporte.</li> </ul>	