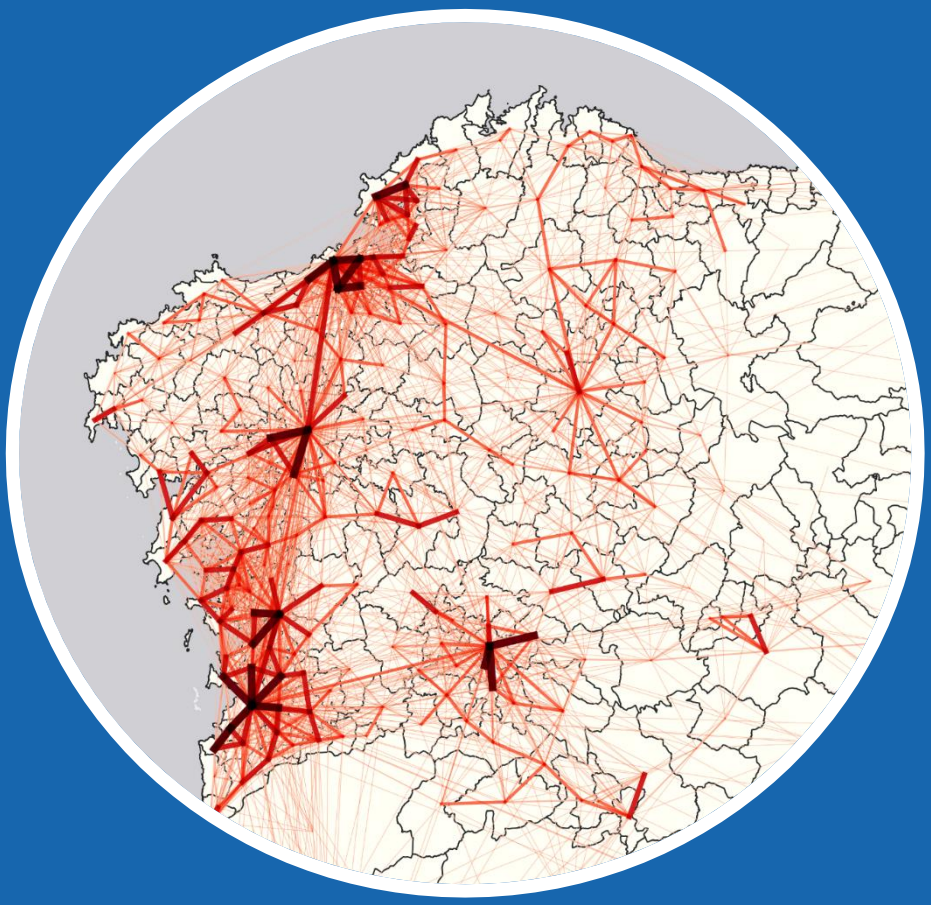
Consello Económico e Social de Galicia

# NOVA MOBILIDADE EN GALICIA

**Colección informes** 1/26




UNIVERSIDADE DA CORUÑA

**Margarita Novales Ordax**

**Alfonso Orro Arcay**

Título:
Nova mobilidade en Galicia

Autoría:
Margarita Novales Ordax
Alfonso Orro Arcay
Grupo de Ferrocarrís e Transportes
Laboratorio de Mobilidade Sostible
Centro de Innovación Tecnolóxica en
Edificación e Enxeñería Civil
Universidade da Coruña

Colaboración en análise xeoespacial de datos
e representación gráfica:
Adrián Nemiña Lires

Este documento pode consultarse
tamén no sitio web do Consello:
www.ces-galicia.org

I.S.B.N.:

978-84-09-84070 -0

Depósito legal:

_____

# Índice

1. Introdución ..... 33
1.1. Enfoque xeral ..... 33
1.2. Procedencia dos datos ..... 34
2. O transporte e a mobilidade sostible ..... 37
2.1. Sostibilidade da mobilidade ..... 37
2.2. Sistemas de transporte no contorno urbano e metropolitano ..... 42
2.2.1. Introdución ..... 42
2.2.2. Sistemas de autobús e trolebús ..... 45
2.2.3. Sistemas ferroviarios urbanos ..... 46
2.3. Solucións para a xestión da mobilidade metropolitana ..... 47
2.4. Mobilidade e espazo urbano ..... 49
2.5. Solucións para a mobilidade interurbana a escala comarcal e autonómica ..... 49
2.6. Solucións para a mobilidade de longo percorrido ..... 50
3. Novas tendencias no ámbito da mobilidade ..... 53
3.1. Novos patróns de mobilidade ..... 53
3.2. Descarbonización da mobilidade ..... 58
3.3. Mobilidade autónoma e conectada ..... 68
3.4. Novas solucións de mobilidade ..... 72
3.4.1. Vehículos de mobilidade persoal ..... 72
3.4.2. Sistemas de vehículo compartido ..... 74
3.4.3. Plataformas VTC ..... 76
3.5. Sistemas intelixentes de transporte ..... 77
3.6. Mobilidade como servizo (MaaS) ..... 78
3.7. Outras tendencias ..... 79
4. A mobilidade interurbana, escala comarcal e autonómica ..... 81
4.1. Situación actual, problemática e perspectivas ..... 81
4.2. Características socioeconómicas ..... 84
4.3. Mobilidade xeral ..... 99
4.4. Transporte público interurbano por autobús ..... 107
4.4.1. Oferta de transporte público interurbano por autobús ..... 107
4.4.2. Demanda de transporte público interurbano por autobús e transporte de ría ..... 123
4.5. Transporte ferroviario dentro de Galicia ..... 146
4.5.1. Oferta de transporte ferroviario dentro de Galicia ..... 146
4.5.2. Demanda de transporte ferroviario dentro de Galicia ..... 152

4.6. Participación do transporte público na repartición modal de Galicia ..... 162
4.7. Análise de servizo do transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia aos parque empresariais existentes..... 169
4.8. Análise dos servizos de transporte público aos aeroportos galegos ..... 179
4.8.1. Aeroporto da Coruña (Alvedro)-LCG ..... 180
4.8.2. Aeroporto de Santiago de Compostela-Rosalía de Castro (Lavacolla)-SCQ..... ..... 184
4.8.3. Aeroporto de Vigo (Peinador)-VGO ..... 186
4.9. Conclusións ..... 187
5. O ámbito urbano e metropolitano ..... 191
5.1. Diagnóstico e problemática ..... 191
5.1.1. Zonificación e información previa ..... 191
5.1.2. Zona de Vigo ..... 204
5.1.3. Zona da Coruña ..... 243
5.1.4. Zona de Ourense ..... 280
5.1.5. Zona de Santiago de Compostela ..... 318
5.1.6. Zona de Lugo ..... 356
5.1.7. Zona de Pontevedra ..... 392
5.1.8. Zona de Ferrol ..... 429
5.2. Análise da posibilidade de implantación de servizos ferroviarios de proximidade .. 468
5.3. Conclusións ..... 489
6. A mobilidade de longo percorrido ..... 503
6.1. Mobilidade xeral ..... 503
6.2. Transporte aéreo..... 511
6.2.1. Análise global da oferta e demanda do transporte aéreo en Galicia ..... 512
6.2.2. Análise das conexións principais ..... 521
6.2.3. Análise detallada da evolución das conexións ..... 537
6.3. Transporte ferroviario de longa distancia ..... 584
6.3.1. Alta velocidade ..... 585
6.3.2. Alvia e servizos convencionais diúrnos ..... 587
6.4. Transporte por autobús de longa distancia ..... 590
6.5. Conclusións ..... 593

# Índice de figuras

Figura 2.1. Evolución de documentos contendo “sustainable mobility” en Google Scholar 1990-2024 ..... 38
Figura 2.2. Pirámide da mobilidade sostible ..... 42
Figura 3.1. Evolución da porcentaxe de persoas ocupadas entre 16 e 74 años que teletraballaron ..... 54
Figura 3.2. Evolución da porcentaxe de persoas ocupadas entre 16 e 74 años que non teletraballaron aínda que o seu traballo o permitía ..... 55
Figura 3.3. Evolución da porcentaxe de persoas ocupadas entre 16 e 74 años que non teletraballaron porque o seu traballo non o permitía ..... 55
Figura 3.4. Media de días de teletraballo á semana das persoas entre 16 e 74 años que teletraballaron. ..... 56
Figura 3.5. Evolución da porcentaxe de persoas ocupadas que traballaron máis da metade dos días no seu domicilio ..... 57
Figura 3.6. Evolución da porcentaxe de persoas ocupadas que traballaron ocasionalmente no seu domicilio ..... 57
Figura 3.7. Evolución da porcentaxe de persoas ocupadas que non traballaron no seu domicilio ..... 58
Figura 3.8. Parque de vehículos por distintivo ambiental en 2023, con detalle nos concellos con máis de 10.000 habitantes ..... 61
Figura 3.9. Distribución de vehículos por distintivo ambiental en 2023, con detalle nos concellos con máis de 10.000 habitantes ..... 62
Figura 3.10. Distribución de vehículos por tipo de propulsión, 2023 ..... 63
Figura 3.11. Distribución de turismos por tipo de propulsión, 2023 ..... 63
Figura 3.12. Vehículos por tipo de propulsión e ano de matriculación, 2023. ..... 64
Figura 3.13. Turismos por tipo de propulsión e ano de matriculación, 2023. ..... 65
Figura 3.14. Turismos por categoría eléctrica e ano de matriculación, 2023. ..... 67
Figura 3.15. Evolución dos puntos de recarga de acceso público en Galicia. ..... 68
Figura 3.16. Distintos niveis de automatización ..... 69
Figura 3.17. Vehículos autónomos e mobilidade sostible. ..... 72
Figura 3.18. Licencias de VTC en Galicia ..... 77
Figura 3.19. Roles dos actores en MaaS ..... 79
Figura 4.1. O sistema urbano intermedio ..... 82
Figura 4.2. Nodos para o equilibrio do territorio ..... 83
Figura 4.3. Poboación por parroquia en 2023 en Galicia ..... 85
Figura 4.4. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe en Galicia. ..... 86
Figura 4.5. Densidade de poboación por sección censual en 2022 en Galicia ..... 87
Figura 4.6. Densidade de poboación por parroquia en 2023 en Galicia ..... 88
Figura 4.7. Renda neta media por persoa en 2022 en Galicia ..... 90

Figura 4.8. Renda neta media por fogar en 2022 en Galicia ..... 91
Figura 4.9. Idade media da poboación por sección censual en 2022 en Galicia ..... 92
Figura 4.10. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 en Galicia ..... 93
Figura 4.11. Pirámides de poboación superpostas segundo grao de urbanización ..... 94
Figura 4.12. Tamaño medio do fogar en Galicia ..... 95
Figura 4.13. Porcentaxe de fogares unipersoais en Galicia ..... 96
Figura 4.14. índice de motorización por concello en 2023 en Galicia ..... 98
Figura 4.15. Variación do índice de motorización por concello 2018-2023 en Galicia ..... 99
Figura 4.16. Mobilidade xeral en viaxes mensuais de distancia maior de 500 m en Galicia e provincias ..... 102
Figura 4.17. Mobilidade xeral en viaxes mensuais de distancia maior de 500 m por provincias ..... 103
Figura 4.18. Fluxos por riba de 25.000 viaxes de máis de 500 m entre municipios de Galicia (09/2023-08/2024) ..... 106
Figura 4.19. Fluxos por riba de 25.000 viaxes de máis de 500 m entre municipios de Galicia (09/2022-08/2023) ..... 107
Figura 4.20. Mapa de rutas de transporte público interurbano en autobús da Xunta de Galicia ..... 108
Figura 4.21. Mapa de rutas de transporte público interurbano en autobús da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia ..... 109
Figura 4.22. Expedicións semanais por parroquia do servizo de transporte público interurbano en autobús da Xunta de Galicia ..... 111
Figura 4.23. Expedicións semanais por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia ..... 114
Figura 4.24. Expedicións semanais nun raio de 250 m dende as entidades singulares de poboación do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia ..... 115
Figura 4.25. Expedicións semanais nun raio de 500 m dende as entidades singulares de poboación do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia ..... 116
Figura 4.26. Expedicións semanais nun raio de 1.000 m dende as entidades singulares de poboación do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia ..... 117
Figura 4.27. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia ..... 120
Figura 4.28. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia ..... 123
Figura 4.29. Demanda por concello dos servizos de autobús interurbano e transporte de ría en Galicia 09/2023-08/2024 ..... 126
Figura 4.30. Demanda por concello dos servizos de autobús interurbano e transporte de ría en Galicia 09/2022-08/2023 ..... 127
Figura 4.31. Subidas mensuais ao transporte interurbano por autobús (e transporte de ría) da Xunta de Galicia de 09/2022 a 08/2024 para os 16 concellos de maior demanda ..... 128

Figura 4.32. Subidas mensuais ao transporte interurbano por autobús (e transporte de ría) da Xunta de Galicia de 09/2022 a 08/2024 para as 10 comarcas de maior demanda ..... 129

Figura 4.33. Subidas mensuais ao transporte interurbano por autobús (e transporte de ría) da Xunta de Galicia de 09/2022 a 08/2024 por provincia ..... 129

Figura 4.34. Demanda estimada por concello e expedición do sistema de transporte interurbano da Xunta de Galicia 09/2023-08/2024 ..... 132

Figura 4.35. Demanda estimada por concello e expedición do sistema de transporte interurbano da Xunta de Galicia 09/2022-08/2023 ..... 133

Figura 4.36. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús en Galicia 09/2023-08/2024 ..... 137

Figura 4.37. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús en Galicia 09/2022-08/2023 ..... 138

Figura 4.38. Fluxos orixe-destino entre comarcas en transporte interurbano por autobús en Galicia 09/2023-08/2024 ..... 140

Figura 4.39. Fluxos orixe-destino entre comarcas en transporte interurbano por autobús en Galicia 09/2022-08/2023 ..... 141

Figura 4.40. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m en Galicia 09/2023-08/2024 ..... 145

Figura 4.41. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m en Galicia 09/2022-08/2023 ..... 146

Figura 4.42. Mapa da rede ferroviaria galega ..... 147

Figura 4.43. Expedicións semanais por estación na rede ferroviaria galega de alta velocidade, media e longa distancia..... 149

Figura 4.44. Expedicións semanais por estación na rede ferroviaria galega de ancho métrico Cercanías e rexional ..... 150

Figura 4.45. Expedicións semanais por concello por cada 1.000 habitantes na rede ferroviaria galega ..... 151

Figura 4.46. Demanda estimada por expedición e por concello nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público ..... 153

Figura 4.47. Subidas por concello (para os 6 de maior demanda) nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público ..... 154

Figura 4.48. Variación porcentual de subidas por concello (para os 6 de maior demanda) nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público de 2019 a 2024..... 155

Figura 4.49. Fluxos orixe-destino entre concellos no ano 2024 nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público ..... 156

Figura 4.50. Fluxos orixe-destino entre concellos no ano 2023 nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público ..... 157

Figura 4.51. Fluxos orixe-destino entre concellos no ano 2022 nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público ..... 158

Figura 4.52. Variación dos fluxos orixe-destino entre concellos entre 2022 e 2024 nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público ..... 159

Figura 4.53. Variación dos fluxos orixe-destino entre concellos entre 2022 e 2023 nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público ..... 160

Figura 4.54. Variación dos fluxos orixe-destino entre concellos entre 2023 e 2024 nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público ..... 161

Figura 4.55. Evolución dos fluxos das principais relacións ferroviarias internas entre 2017 e 2024 ..... 162

Figura 4.56. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias da provincia da Coruña: paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m ..... 171

Figura 4.57. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias do norte e centro da provincia de Lugo: paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m..... 172

Figura 4.58. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias do sur da provincia de Lugo e da provincia de Ourense: paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m..... 173

Figura 4.59. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias da provincia de Pontevedra: paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m ..... 174

Figura 4.60. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias da provincia da Coruña: expedicións semanais nas paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m..... 176

Figura 4.61. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias do norte e centro da provincia de Lugo: expedicións semanais nas paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m..... 177

Figura 4.62. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias do sur da provincia de Lugo e da provincia de Ourense: expedicións semanais nas paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m..... 178

Figura 4.63. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias da provincia de Pontevedra: expedicións semanais nas paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m..... 179

Figura 4.64. Trazado da liña A4 de Alsa: Hospital Abente e Lago-Aeroporto de A Coruña ..... 181

Figura 4.65. Trazado da liña D3 de Alsa: Aeroporto de A Coruña-O Burgo-Aeroporto de A Coruña ..... 182

Figura 4.66. Trazado das liñas D5/D6 de Alsa: Aeroporto de A Coruña-Concello de Sada por polígonos, e Concello de Sada-Aeroporto de A Coruña-UDC por polígonos ..... 183

Figura 4.67. Trazado da liña 6A de TUSSA: Aeroporto-Rúa do Hórreo (Estación Intermodal) . 185

Figura 4.68. Trazado da liña A de Vitrasa: Universidade-Aeroporto de Peinador ..... 187

Figura 5.1. Densidade de poboación en Galicia por sección censual..... 191

Figura 5.2. Grandes Áreas Urbanas de Galicia ..... 194

Figura 5.3. Evolución da poboación censual 1960-2021, evolución da poboación padronal 2001-2024, e o crecemento vexetativo 2001-2024 na área urbana de Vigo-Pontevedra ..... 195

Figura 5.4. Evolución da poboación censual 1960-2021, evolución da poboación padronal 2001-2024, e o crecemento vexetativo 2001-2024 na área urbana da Coruña ..... 196

Figura 5.5. Evolución da poboación censual 1960-2021, evolución da poboación padronal 2001-2024, e o crecemento vexetativo 2001-2024 na área urbana de Santiago de Compostela ..... 197

Figura 5.6. Evolución da poboación censual 1960-2021, evolución da poboación padronal 2001-2024, e o crecemento vexetativo 2001-2024 na área urbana de Ourense ..... 197

Figura 5.7. Evolución da poboación censual 1960-2021, evolución da poboación padronal 2001-2024, e o crecemento vexetativo 2001-2024 na área urbana de Ferrol ..... 198

Figura 5.8. Evolución da poboación censual 1960-2021, evolución da poboación padronal 2001-2024, e o crecemento vexetativo 2001-2024 na área urbana Lugo ..... 199

Figura 5.9. Pirámide de poboación na área urbana de Vigo-Pontevedra para o ano 2023 ..... 199

Figura 5.10. Pirámide de poboación na área urbana da Coruña para o ano 2023 ..... 200

Figura 5.11. Pirámide de poboación na área urbana de Santiago de Compostela para o ano 2023 ..... 200

Figura 5.12. Pirámide de poboación na área urbana de Ourense para o ano 2023 ..... 200

Figura 5.13. Pirámide de poboación na área urbana de Ferrol para o ano 2023 ..... 201

Figura 5.14. Pirámide de poboación na área urbana de Lugo para o ano 2023 ..... 201

Figura 5.15. Zonificacións das áreas metropolitanas segundo o Plan de Transporte Metropolitano de Galicia ..... 202

Figura 5.16. Poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Vigo ..... 205

Figura 5.17. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe na área de transporte de Vigo ..... 206

Figura 5.18. Densidade de poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Vigo ..... 207

Figura 5.19. Densidade de poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Vigo. 208

Figura 5.20. Renda neta media por persoa e por fogar en 2022 na área de transporte de Vigo ..... 209

Figura 5.21. Idade media da poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Vigo ..... 210

Figura 5.22. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 na área de transporte de Vigo ..... 210

Figura 5.23. Tamaño medio do fogar e porcentaxe de fogares unipersoais na área de transporte de Vigo ..... 211

Figura 5.24. Índice de motorización por concello en 2023 e variación 2018-2023 na área de transporte de Vigo ..... 212

Figura 5.25. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Vigo (09/2023-08/2024) ..... 213

Figura 5.26. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Vigo (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024 ..... 214

Figura 5.27. Liñas e paradas do transporte público urbano por autobús de Vigo sobre a densidade de poboación por sección censual ..... 215

Figura 5.28. Expedicións semanais por parada do transporte público urbano por autobús de Vigo sobre a densidade de poboación por sección censual..... 216

Figura 5.29. Expedicións semanas por sección censual do transporte público urbano por autobús de Vigo..... 217

Figura 5.30. Expedicións semanas por cada 1.000 habitantes por sección censual do transporte público urbano por autobús de Vigo..... 218

Figura 5.31. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Vigo (09/2023-08/2024)..... 220

Figura 5.32. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Vigo (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024 ..... 221

Figura 5.33. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Vigo (09/2023-08/2024)..... 222

Figura 5.34. Mapa de rutas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia na área de transporte de Vigo..... 224

Figura 5.35. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Vigo..... 226

Figura 5.36. Expedicións por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Vigo..... 227

Figura 5.37. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Vigo ..... 228

Figura 5.38. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Vigo ..... 229

Figura 5.39. Demanda dos servizos de autobús interurbano e transporte de ría por concellos na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024 ..... 231

Figura 5.40. Demanda dos servizos de autobús interurbano e transporte de ría por concellos na área de transporte de Vigo 09/2022-08/2023 ..... 232

Figura 5.41. Demanda estimada por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús e transporte de ría na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024..... 233

Figura 5.42. Demanda estimada por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús e transporte de ría na área de transporte de Vigo 09/2022-08/2023..... 234

Figura 5.43. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús e transporte de ría na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024..... 235

Figura 5.44. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús e transporte de ría na área de transporte de Vigo 09/2022-08/2023..... 236

Figura 5.45. Porcentaxe de viaxes en autobús interurbano e transporte de ría en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024..... 239

Figura 5.46. Subidas mensuais no autobús interurbano e transporte de ría nos concellos da área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024 ..... 240

Figura 5.47. Poboación por parroquia en 2023 na área de transporte da Coruña..... 244

Figura 5.48. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe na área de transporte da Coruña..... 244

Figura 5.49. Densidade de poboación por sección censual en 2022 na área de transporte da Coruña ..... 245
Figura 5.50. Densidade de poboación por parroquia en 2023 na área de transporte da Coruña ..... 246
Figura 5.51. Renda neta media por persoa e por fogar en 2022 na área de transporte da Coruña ..... 247
Figura 5.52. Idade media da poboación por sección censual en 2022 na área de transporte da Coruña ..... 248
Figura 5.53. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 na área de transporte da Coruña ..... 248
Figura 5.54. Tamaño medio do fogar e porcentaxe de fogares unipersoais na área de transporte da Coruña ..... 249
Figura 5.55. Índice de motorización por concello en 2023 e variación 2018-2023 na área de transporte da Coruña ..... 249
Figura 5.56. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal da Coruña (09/2023-08/2024) ..... 251
Figura 5.57. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal da Coruña (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024 ..... 252
Figura 5.58. Liñas e paradas do transporte público urbano por autobús da Coruña sobre a densidade de poboación por sección censual ..... 253
Figura 5.59. Expedicións semanais por parada do transporte público urbano por autobús da Coruña sobre a densidade de poboación por sección censual ..... 254
Figura 5.60. Expedicións semanas por sección censual do transporte público urbano por autobús da Coruña ..... 255
Figura 5.61. Expedicións semanas por cada 1.000 habitantes por sección censual do transporte público urbano por autobús da Coruña ..... 256
Figura 5.62. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte da Coruña (09/2023-08/2024) ..... 258
Figura 5.63. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte da Coruña (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024 ..... 259
Figura 5.64. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte da Coruña (09/2023-08/2024) ..... 260
Figura 5.65. Mapa de rutas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia na área de transporte da Coruña ..... 262
Figura 5.66. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte da Coruña ..... 264
Figura 5.67. Expedicións por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte da Coruña ..... 265
Figura 5.68. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte da Coruña ..... 267
Figura 5.69. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte da Coruña ..... 268

Figura 5.70. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024 ..... 269

Figura 5.71. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte da Coruña 09/2022-08/2023 ..... 270

Figura 5.72. Demanda estimada por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024 ..... 271

Figura 5.73. Demanda estimada por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña 09/2022-08/2023 ..... 272

Figura 5.74. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024 ..... 273

Figura 5.75. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña 09/2022-08/2023 ..... 274

Figura 5.76. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024 ..... 277

Figura 5.77. Subidas mensuais no autobús interurbano nos concellos da área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024 ..... 278

Figura 5.78. Poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Ourense ..... 281

Figura 5.79. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe na área de transporte de Ourense ..... 282

Figura 5.80. Densidade de poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Ourense ..... 283

Figura 5.81. Densidade de poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Ourense ..... 284

Figura 5.82. Renda neta media por persoa e por fogar en 2022 na área de transporte de Ourense ..... 285

Figura 5.83. Idade media da poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Ourense ..... 286

Figura 5.84. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 na área de transporte de Ourense ..... 287

Figura 5.85. Tamaño medio do fogar e porcentaxe de fogares unipersoais na área de transporte de Ourense ..... 287

Figura 5.86. Índice de motorización por concello en 2023 e variación 2018-2023 na área de transporte de Ourense ..... 288

Figura 5.87. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Ourense (09/2023-08/2024) ..... 289

Figura 5.88. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Ourense (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024 ..... 290

Figura 5.89. Liñas e paradas do transporte público urbano por autobús de Ourense sobre a densidade de poboación por sección censual ..... 291

Figura 5.90. Expedicións semanais por parada do transporte público urbano por autobús de Ourense sobre a densidade de poboación por sección censual ..... 292

Figura 5.91. Expedicións semanas por sección censual do transporte público urbano por autobús de Ourense ..... 293

Figura 5.92. Expedicións semanas por cada 1.000 habitantes por sección censual do transporte público urbano por autobús de Ourense ..... 294

Figura 5.93. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Ourense (09/2023-08/2024) ..... 296

Figura 5.94. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Ourense (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024 ..... 297

Figura 5.95. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Ourense (09/2023-08/2024) ..... 298

Figura 5.96. Mapa de rutas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia na área de transporte de Ourense ..... 301

Figura 5.97. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ourense ..... 302

Figura 5.98. Expedicións por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ourense ..... 303

Figura 5.99. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ourense ..... 305

Figura 5.100. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ourense ..... 306

Figura 5.101. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024 ..... 307

Figura 5.102. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Ourense 09/2022-08/2023 ..... 308

Figura 5.103. Demanda estimada por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024 ..... 309

Figura 5.104. Demanda estimada por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense 09/2022-08/2023 ..... 310

Figura 5.105. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024 ..... 311

Figura 5.106. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense 09/2022-08/2023 ..... 312

Figura 5.107. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024 ..... 315

Figura 5.108. Subidas mensuais no autobús interurbano nos concellos da área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024 ..... 316

Figura 5.109. Poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Santiago de Compostela ..... 319

Figura 5.110. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe na área de transporte de Santiago de Compostela ..... 320

Figura 5.111. Densidade de poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Santiago de Compostela ..... 321

Figura 5.112. Densidade de poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Santiago de Compostela ..... 322

Figura 5.113. Renda neta media por persoa e por fogar en 2022 na área de transporte de Santiago de Compostela..... 323

Figura 5.114. Idade media da poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Santiago de Compostela..... 324

Figura 5.115. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 na área de transporte de Santiago de Compostela ..... 325

Figura 5.116. Tamaño medio do fogar e porcentaxe de fogares unipersoais na área de transporte de Santiago de Compostela..... 325

Figura 5.117. Índice de motorización por concello en 2023 e variación 2018-2023 na área de transporte de Santiago de Compostela ..... 326

Figura 5.118. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Santiago de Compostela (09/2023-08/2024)..... 327

Figura 5.119. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Santiago de Compostela (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024..... 328

Figura 5.120. Liñas e paradas do transporte público urbano por autobús de Santiago de Compostela ..... 329

Figura 5.121. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Santiago de Compostela (09/2023-08/2024)..... 331

Figura 5.122. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Santiago de Compostela (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.332

Figura 5.123. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Santiago de Compostela (09/2023-08/2024)..... 333

Figura 5.124. Mapa de rutas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia na área de transporte de Santiago de Compostela... 336

Figura 5.125. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Santiago de Compostela..... 338

Figura 5.126. Expedicións por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Santiago de Compostela..... 339

Figura 5.127. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Santiago de Compostela . 342

Figura 5.128. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Santiago de Compostela . 343

Figura 5.129. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024 ..... 344

Figura 5.130. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2022-08/2023 ..... 345

Figura 5.131. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024 ..... 346

Figura 5.132. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2022-08/2023 ..... 347

Figura 5.133. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024 ..... 348

Figura 5.134. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2022-08/2023 ..... 349

Figura 5.135. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024 ..... 353

Figura 5.136. Subidas mensuais no autobús interurbano nos concellos da área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024 ..... 354

Figura 5.137. Poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Lugo ..... 357

Figura 5.138. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe na área de transporte de Lugo ..... 358

Figura 5.139. Densidade de poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Lugo ..... 359

Figura 5.140. Densidade de poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Lugo ..... 360

Figura 5.141. Renda neta media por persoa e por fogar en 2022 na área de transporte de Lugo ..... 361

Figura 5.142. Idade media da poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Lugo ..... 362

Figura 5.143. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 na área de transporte de Lugo ..... 363

Figura 5.144. Tamaño medio do fogar e porcentaxe de fogares unipersoais na área de transporte de Lugo ..... 363

Figura 5.145. Índice de motorización por concello en 2023 e variación 2018-2023 na área de transporte de Lugo ..... 364

Figura 5.146. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Lugo (09/2023-08/2024) ..... 365

Figura 5.147. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Lugo (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024 ..... 366

Figura 5.148. Liñas e paradas do transporte público urbano por autobús de Lugo ..... 367

Figura 5.149. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Lugo (09/2023-08/2024) ..... 369

Figura 5.150. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Lugo (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024 ..... 370

Figura 5.151. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Lugo (09/2023-08/2024) ..... 371

Figura 5.152. Mapa de rutas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia na área de transporte de Lugo ..... 374

Figura 5.153. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Lugo ..... 375

Figura 5.154. Expedicións por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Lugo ..... 376

Figura 5.155. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Lugo ..... 379

Figura 5.156. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Lugo ..... 380

Figura 5.157. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024..... 381

Figura 5.158. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Lugo 09/2022-08/2023..... 382

Figura 5.159. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024 ..... 383

Figura 5.160. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo 09/2022-08/2023 ..... 384

Figura 5.161. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024 ..... 385

Figura 5.162. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo 09/2022-08/2023 ..... 386

Figura 5.163. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024 ..... 390

Figura 5.164. Subidas mensuais no autobús interurbano nos concellos da área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024..... 391

Figura 5.165. Poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Pontevedra ..... 393

Figura 5.166. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe na área de transporte de Pontevedra ..... 394

Figura 5.167. Densidade de poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Pontevedra ..... 395

Figura 5.168. Densidade de poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Pontevedra ..... 396

Figura 5.169. Renda neta media por persoa e por fogar en 2022 na área de transporte de Pontevedra. ..... 397

Figura 5.170. Idade media da poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Pontevedra ..... 398

Figura 5.171. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 na área de transporte de Pontevedra ..... 399

Figura 5.172. Tamaño medio do fogar e porcentaxe de fogares unipersoais na área de transporte de Pontevedra ..... 399

Figura 5.173. Índice de motorización por concello en 2023 e variación 2018-2023 na área de transporte de Pontevedra ..... 400

Figura 5.174. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Pontevedra (09/2023-08/2024) ..... 401

Figura 5.175. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Pontevedra (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024 ..... 402

Figura 5.176. Liñas e paradas do transporte público urbano por autobús de Pontevedra sobre a densidade de poboación por sección censual ..... 403

Figura 5.177. Expedicións semanais por parada do transporte público urbano por autobús de Pontevedra sobre a densidade de poboación por sección censual ..... 404

Figura 5.178. Expedicións semanas por sección censual do transporte público urbano por autobús de Pontevedra ..... 405

Figura 5.179. Expedicións semanas por cada 1.000 habitantes por sección censual do transporte público urbano por autobús de Pontevedra ..... 406

Figura 5.180. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Pontevedra (09/2023-08/2024) ..... 408

Figura 5.181. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Pontevedra (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024 ..... 409

Figura 5.182. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Pontevedra (09/2023-08/2024) ..... 410

Figura 5.183. Mapa de rutas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia na área de transporte de Pontevedra ..... 413

Figura 5.184. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Pontevedra. ..... 414

Figura 5.185. Expedicións por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Pontevedra ..... 415

Figura 5.186. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Pontevedra ..... 416

Figura 5.187. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Pontevedra ..... 417

Figura 5.188. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024 ..... 418

Figura 5.189. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Pontevedra 09/2022-08/2023 ..... 419

Figura 5.190. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024 ..... 420

Figura 5.191. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra 09/2022-08/2023 ..... 421

Figura 5.192. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024 ..... 422

Figura 5.193. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra 09/2022-08/2023 ..... 423

Figura 5.194. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024 ..... 427

Figura 5.195. Subidas mensuais no autobús interurbano nos concellos da área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024 ..... 428

Figura 5.196. Poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Ferrol ..... 430

Figura 5.197. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe na área de transporte de Ferrol ..... 431

Figura 5.198. Densidade de poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Ferrol ..... 432

Figura 5.199. Densidade de poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Ferrol ..... 433

Figura 5.200. Renda neta media por persoa e por fogar en 2022 na área de transporte de Ferrol ..... 434
Figura 5.201. Idade media da poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Ferrol ..... 435
Figura 5.202. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 na área de transporte de Ferrol ..... 436
Figura 5.203. Tamaño medio do fogar e porcentaxe de fogares unipersoais na área de transporte de Ferrol ..... 436
Figura 5.204. Índice de motorización por concello en 2023 e variación 2018-2023 na área de transporte de Ferrol ..... 437
Figura 5.205. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Ferrol (09/2023-08/2024) ..... 438
Figura 5.206. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Ferrol (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024 ..... 439
Figura 5.207. Liñas e paradas do transporte público urbano por autobús de Ferrol sobre a densidade de poboación por sección censual ..... 440
Figura 5.208. Expedicións semanais por parada do transporte público urbano por autobús de Ferrol sobre a densidade de poboación por sección censual ..... 441
Figura 5.209. Expedicións semanas por sección censual do transporte público urbano por autobús de Ferrol ..... 442
Figura 5.210. Expedicións semanas por cada 1.000 habitantes por sección censual do transporte público urbano por autobús de Ferrol ..... 443
Figura 5.211. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Ferrol (09/2023-08/2024) ..... 445
Figura 5.212. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Ferrol (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024 ..... 446
Figura 5.213. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Ferrol (09/2023-08/2024) ..... 447
Figura 5.214. Mapa de rutas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia na área de transporte de Ferrol ..... 450
Figura 5.215. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ferrol ..... 452
Figura 5.216. Expedicións por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ferrol ..... 453
Figura 5.217. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ferrol ..... 455
Figura 5.218. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ferrol ..... 456
Figura 5.219. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024 ..... 457
Figura 5.220. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Ferrol 09/2022-08/2023 ..... 458

Figura 5.221. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024 ..... 459

Figura 5.222. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol 09/2022-08/2023 ..... 460

Figura 5.223. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024 ..... 461

Figura 5.224. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol 09/2022-08/2023 ..... 462

Figura 5.225. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024..... 466

Figura 5.226. Subidas mensuais no autobús interurbano nos concellos da área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024..... 467

Figura 5.227. Área de captación dun hipotético servizo de proximidade no entorno de Vigo, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia ..... 470

Figura 5.228. Área de captación dun hipotético servizo de proximidade no entorno da Coruña, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia..... 471

Figura 5.229. Área de captación dun hipotético servizo de proximidade no entorno de Ourense, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia..... 472

Figura 5.230. Área de captación dun hipotético servizo de proximidade no entorno de Santiago de Compostela, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia.... 473

Figura 5.231. Área de captación dun hipotético servizo de proximidade no entorno de Lugo, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia ..... 474

Figura 5.232. Área de captación dun hipotético servizo de proximidade no entorno de Pontevedra, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia ..... 475

Figura 5.233. Área de captación dun hipotético servizo de proximidade no entorno de Ferrol, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia..... 476

Figura 5.234. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Madrid para 1 e 2 km de área de influencia..... 477

Figura 5.235. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Asturias para 1 e 2 km de área de influencia..... 478

Figura 5.236. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Sevilla para 1 e 2 km de área de influencia..... 479

Figura 5.237. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Cádiz para 1 e 2 km de área de influencia..... 480

Figura 5.238. Poboación servida polo servizo de Cercanías/Proximidade de Málaga para 1 e 2 km de área de influencia..... 480

Figura 5.239. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Valencia para 1 e 2 km de área de influencia..... 481

Figura 5.240. Poboación servida polo servizo de Cercanías e Proximidade de Murcia (Cartagena y Murcia-Alicante) para 1 e 2 km de área de influencia ..... 482

Figura 5.241. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Barcelona (Rodalies) para 1 e 2 km de área de influencia..... 483

Figura 5.242. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Bilbao para 1 e 2 km de área de influencia ..... 484

Figura 5.243. Poboación servida polo servizo de Cercanías de San Sebastián (Donostia) para 1 e 2 km de área de influencia ..... 484

Figura 5.244. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Cantabria para 1 e 2 km de área de influencia ..... 485

Figura 5.245. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Zaragoza para 1 e 2 km de área de influencia ..... 485

Figura 5.246. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Galicia (Ferrol) para 1 e 2 km de área de influencia ..... 486

Figura 5.247. Poboación servida polo servizo de Cercanías de León para 1 e 2 km de área de influencia ..... 486

Figura 5.248. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre concellos das áreas de transporte (09/2023-08/2023) ..... 490

Figura 5.249. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre concellos das áreas de transporte (09/2023-08/2024) ..... 491

Figura 6.1. Mobilidade mensual en Galicia (outubro de 2024) ..... 504

Figura 6.2. Detalle das principais relación exteriores da mobilidade mensual en Galicia (outubro de 2024) ..... 504

Figura 6.3. Mobilidade mensual na Coruña (outubro de 2024) ..... 505

Figura 6.4. Mobilidade mensual en Lugo (outubro de 2024) ..... 505

Figura 6.5. Mobilidade mensual en Ourense (outubro de 2024) ..... 506

Figura 6.6. Mobilidade mensual en Pontevedra (outubro de 2024) ..... 506

Figura 6.7. Detalle das principais relación exteriores da mobilidade mensual na Coruña (outubro de 2024).506

Figura 6.8. Detalle das principais relación exteriores da mobilidade mensual en Lugo (outubro de 2024) ..... 507

Figura 6.9. Detalle das principais relación exteriores da mobilidade mensual en Ourense (outubro de 2024) ..... 507

Figura 6.10. Detalle das principais relación exteriores da mobilidade mensual en Pontevedra (outubro de 2024) ..... 507

Figura 6.11. Mobilidade diaria en Galicia (luns 21/10/ 2024) ..... 508

Figura 6.12. Detalle das principais relación exteriores da mobilidade diaria en Galicia (21/10/2024) ..... 508

Figura 6.13. Viaxes diarias entre provincias con orixe na Coruña (21/10/2024) ..... 509

Figura 6.14. Viaxes diarias entre provincias con orixe en Lugo (21/10/2024) ..... 510

Figura 6.15. Viaxes diarias entre provincias con orixe en Ourense (21/10/2024) ..... 510

Figura 6.16. Viaxes diarias entre provincias con orixe en Pontevedra (21/10/2024) ..... 511

Figura 6.17. Evolución mensual do número de operacións dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 ..... 513

Figura 6.18. Evolución mensual do número de operacións de cada aeroporto galego no período 01/2004-12/2024 ..... 513

Figura 6.19. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 ..... 514

Figura 6.20. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas de cada aeroporto galego no período 01/2004-12/2024 ..... 515

Figura 6.21. Evolución anual do número de operacións dos aeroportos galegos no período 2004-2024 ..... 516

Figura 6.22. Evolución anual do número de operacións de cada aeroporto galego no período 2004-2024 ..... 516

Figura 6.23. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas dos aeroportos galegos no período 2004-2024 ..... 517

Figura 6.24. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas de cada aeroporto galego no período 2004-2024 ..... 518

Figura 6.25. Medias mensuais do número de operacións dos aeroportos galegos no período 2004-2024 ..... 519

Figura 6.26. Medias mensuais do número de operacións de cada aeroporto galego no período 2004-2024 ..... 519

Figura 6.27. Media mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas dos aeroportos galegos no período 2004-2024 ..... 520

Figura 6.28. Media mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas de cada aeroporto galego no período 2004-2024 ..... 520

Figura 6.29. Número de operacións de cada aeroporto galego cos aeroportos das 20 principais relacións aeroportuarias de Galicia no ano 2024 ..... 521

Figura 6.30. Demanda conxunta de saídas e chegadas de cada aeroporto galego cos aeroportos das 20 principais relacións aeroportuarias de Galicia no ano 2024 ..... 522

Figura 6.31. Número de operacións do aeroporto de Santiago de Compostela coas súas 20 relacións principais no ano 2024 ..... 523

Figura 6.32. Demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Santiago de Compostela coas súas 20 relacións principais no ano 2024 ..... 523

Figura 6.33. Número de operacións do aeroporto da Coruña coas súas 20 relacións principais no ano 2024 ..... 524

Figura 6.34. Demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto da Coruña coas súas 20 relacións principais no ano 2024 ..... 525

Figura 6.35. Número de operacións do aeroporto de Vigo coas súas 20 relacións principais no ano 2024 ..... 526

Figura 6.36. Demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Vigo coas súas 20 relacións principais no ano 2024 ..... 526

Figura 6.37. Principais relacións por número de pasaxeiros en 2024 do aeroporto de Santiago de Compostela con aeroportos nacionais ..... 527

Figura 6.38. Principais relacións por número de pasaxeiros en 2024 do aeroporto da Coruña con aeroportos nacionais ..... 528

Figura 6.39. Principais relacións por número de pasaxeiros en 2024 do aeroporto de Vigo con aeroportos nacionais ..... 529

Figura 6.40. Número de operacións de cada aeroporto galego cos 10 países con maior relación co sistema aeroportuario galego no ano 2024 ..... 530

Figura 6.41. Demanda conxunta de saídas e chegadas de cada aeroporto galego cos 10 países con maior relación co sistema aeroportuario galego no ano 2024 ..... 530

Figura 6.42. Número de operacións do aeroporto de Santiago cos 10 países con maior relación no ano 2024 ..... 531

Figura 6.43. Demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Santiago cos 10 países con maior relación no ano 2024 ..... 531

Figura 6.44. Número de operacións do aeroporto da Coruña cos 10 países con maior relación no ano 2024 ..... 532

Figura 6.45. Demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto da Coruña cos 10 países con maior relación no ano 2024 ..... 533

Figura 6.46. Número de operacións do aeroporto de Vigo cos 10 países con maior relación no ano 2024 ..... 534

Figura 6.47. Demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Vigo cos 10 países con maior relación no ano 2024 ..... 534

Figura 6.48. Principais relacións por número de pasaxeiros en 2024 do aeroporto de Santiago de Compostela con aeroportos estranxeiros ..... 535

Figura 6.49. Principais relacións por número de pasaxeiros en 2024 do aeroporto da Coruña con aeroportos estranxeiros ..... 536

Figura 6.50. Principais relacións por número de pasaxeiros en 2024 do aeroporto de Vigo con aeroportos estranxeiros ..... 537

Figura 6.51. Evolución mensual do número de operacións dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos oito aeroportos por riba de 18.000 operacións no período ..... 539

Figura 6.52. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos oito aeroportos por riba de 2 millóns de pasaxeiros totais no período ..... 539

Figura 6.53. Evolución anual do número de operacións dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos oito aeroportos por riba de 18.000 operacións no período ..... 540

Figura 6.54. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos oito aeroportos por riba de 2 millóns de pasaxeiros totais no período ..... 541

Figura 6.55. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación cos aeroportos galegos no ano 2004 ..... 542

Figura 6.56. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación cos aeroportos galegos no ano 2014 ..... 542

Figura 6.57. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación cos aeroportos galegos no ano 2024 ..... 543

Figura 6.58. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas cos aeroportos galegos no ano 2004 ..... 543

Figura 6.59. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas cos aeroportos galegos no ano 2014 ..... 544

Figura 6.60. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas cos aeroportos galegos no ano 2024 ..... 544

Figura 6.61. Evolución mensual do número de operacións dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 5.000 operacións no período ..... 545

Figura 6.62. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 500.000 pasaxeiros totais no período ..... 546

Figura 6.63. Evolución anual do número de operacións dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 5.000 operacións no período ..... 546

Figura 6.64. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 500.000 pasaxeiros totais no período ..... 547

Figura 6.65. Distribución dos países por número de operacións en relación cos aeroportos galegos no ano 2004 ..... 548

Figura 6.66. Distribución dos países por número de operacións en relación cos aeroportos galegos no ano 2014 ..... 548

Figura 6.67. Distribución dos países por número de operacións en relación cos aeroportos galegos no ano 2024 ..... 549

Figura 6.68. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas cos aeroportos galegos no ano 2004 ..... 549

Figura 6.69. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas cos aeroportos galegos no ano 2014 ..... 550

Figura 6.70. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas cos aeroportos galegos no ano 2024 ..... 550

Figura 6.71. Evolución mensual do número de operacións do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 15.000 operacións no período ..... 551

Figura 6.72. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 1.865.000 pasaxeiros totais no período ..... 552

Figura 6.73. Evolución anual do número de operacións do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 15.000 operacións no período 552

Figura 6.74. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 1.865.000 pasaxeiros totais no período ..... 553

Figura 6.75. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2004 ..... 554

Figura 6.76. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2014 ..... 554

Figura 6.77. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2024 ..... 555

Figura 6.78. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2004 ..... 555

Figura 6.79. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2014 ..... 556

Figura 6.80. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2024 ..... 556

Figura 6.81. Evolución mensual do número de operacións do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 4.000 operacións totais no período ..... 557

Figura 6.82. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 500.000 pasaxeiros totais no período ..... 557

Figura 6.83. Evolución anual do número de operacións do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis estranxeiros países por riba de 4.000 operacións no período ..... 558

Figura 6.84. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis estranxeiros países por riba de 500.000 pasaxeiros totais no período ..... 558

Figura 6.85. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2004 ..... 559

Figura 6.86. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2014 ..... 560

Figura 6.87. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2024 ..... 560

Figura 6.88. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2004 ..... 561

Figura 6.89. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2014 ..... 561

Figura 6.90. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2024 ..... 562

Figura 6.91. Evolución mensual do número de operacións do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 5.000 operacións no período ..... 563

Figura 6.92. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 230.000 pasaxeiros totais no período ..... 563

Figura 6.93. Evolución anual do número de operacións do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 5.000 operacións no período ..... 564

Figura 6.94. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 230.000 pasaxeiros totais no período ..... 564

Figura 6.95. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto da Coruña no ano 2004 ..... 565

Figura 6.96. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto da Coruña no ano 2014 ..... 565

Figura 6.97. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto da Coruña no ano 2024 ..... 566

Figura 6.98. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto da Coruña no ano 2004 ..... 566

Figura 6.99. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto da Coruña no ano 2014 ..... 567

Figura 6.100. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto da Coruña no ano 2024 ..... 567

Figura 6.101. Evolución mensual do número de operacións do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 500 operacións totais no período. 568

Figura 6.102. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 50.000 pasaxeiros totais no período ..... 568

Figura 6.103. Evolución anual do número de operacións do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 500 operacións no período ..... 569

Figura 6.104. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 50.000 pasaxeiros totais no período ..... 569

Figura 6.105. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto da Coruña no ano 2004 ..... 570

Figura 6.106. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto da Coruña no ano 2014 ..... 571

Figura 6.107. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto da Coruña no ano 2024 ..... 571

Figura 6.108. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto da Coruña no ano 2004 ..... 572

Figura 6.109. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto da Coruña no ano 2014 ..... 572

Figura 6.110. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto da Coruña no ano 2024 ..... 573

Figura 6.111. Evolución mensual do número de operacións do aeroporto de Vigo no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 2.500 operacións no período ..... 574

Figura 6.112. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Vigo no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 265.000 pasaxeiros totais no período ..... 574

Figura 6.113. Evolución anual do número de operacións do aeroporto de Vigo no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 2.500 operacións no período ..... 575

Figura 6.114. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de265.000 pasaxeiros totais no período ..... 575

Figura 6.115. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto de Vigo no ano 2004 ..... 576

Figura 6.116. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto de Vigo no ano 2014 ..... 576

Figura 6.117. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto de Vigo no ano 2024 ..... 577

Figura 6.118. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Vigo no ano 2004 ..... 577

Figura 6.119. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Vigo no ano 2014 ..... 578

Figura 6.120. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Vigo no ano 2024 ..... 578

Figura 6.121. Evolución mensual do número de operacións do aeroporto de Vigo no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 1.000 operacións totais no período ..... 579

Figura 6.122. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Vigo no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 25.000 pasaxeiros totais no período ..... 579

Figura 6.123. Evolución anual do número de operacións do aeroporto de Vigo no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 1.000 operacións no período ..... 580

Figura 6.124. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Vigo no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 25.000 pasaxeiros totais no período ..... 580

Figura 6.125. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto de Vigo no ano 2004..... 581

Figura 6.126. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto de Vigo no ano 2014..... 582

Figura 6.127. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto de Vigo no ano 2024..... 582

Figura 6.128. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Vigo no ano 2004 ..... 583

Figura 6.129. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Vigo no ano 2014 ..... 583

Figura 6.130. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Vigo no ano 2024 ..... 584

Figura 6.131. Rede e estacións con servizos de alta velocidade comercial (31/12/2023) ..... 585

Figura 6.132. Frecuencias e tempos de viaxe dos servizos de alta velocidade comercial (2023) ..... 586

Figura 6.133. Demanda anual da liña Madrid-Ourense (2014-2023) ..... 587

Figura 6.134. Rede e estacións con servizos Alvia e Euromed (31/12/2023) ..... 588

Figura 6.135. Servizos Alvia e Euromed (2023)..... 588

Figura 6.136. Rede e estacións con servizos convencionais diúrnos (31/12/2023)..... 589

Figura 6.137. Servizos convencionais diúrnos (2023) ..... 589

Figura 6.138. Evolución da demanda trimestral das concesións de autobús de longa distancia que afectan a Galicia (2013-2024) ..... 592

Figura 6.139. Evolución da demanda anual das concesións de autobús de longa distancia que afectan a Galicia (2013-2024) ..... 593

Figura 6.140. Reparto da demanda anual da conexión de Galicia con Madrid entre o modo aéreo e o ferroviario, millóns de pasaxeiros (2004-2023) ..... 596

Figura 6.141. Reparto porcentual da demanda anual da conexión de Galicia con Madrid entre o modo aéreo e o ferroviario, (2004-2023) ..... 597

# Índice de táboas

Táboa 3.1. Parque de vehículos por distintivo ambiental en Galicia en 2023 ..... 60

Táboa 3.2. Tipo de propulsión segundo ano de matriculación (tódolos vehículos), 2023 ..... 64

Táboa 3.3. Tipo de propulsión segundo ano de matriculación (turismos), 2023 ..... 65

Táboa 3.4. Tipo de motor con electrificación segundo ano de matriculación (tódolos vehículos), 2023..... 66

Táboa 3.5. Tipo de motor con electrificación segundo ano de matriculación (turismos), 2023.. ..... 66

Táboa 3.6. Estimación da implantación dos vehículos autónomos ..... 70

Táboa 4.1. Mobilidade xeral interna e total en Galicia. Viaxes de máis de 500 m ..... 100

Táboa 4.2. Mobilidade xeral interna e total por provincia. Viaxes de máis de 500 m..... 101

Táboa 4.3. Fluxos por riba de 25.000 viaxes de máis de 500 m entre os municipios das principais cidades galegas (09/2023-08/2024)..... 105

Táboa 4.4. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano en autobús da Xunta de Galicia fóra das áreas metropolitanas e áreas urbanas funcionais..... 110

Táboa 4.5. Concellos con máis de 2.000 expedicións na semana do 2 ao 8 de outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia ..... 112

Táboa 4.6. Concellos con menos de 50 expedicións na semana do 2 ao 8 de outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia ..... 113

Táboa 4.7. Análise das expedicións ás entidades singulares de poboación do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia ..... 118

Táboa 4.8. Parroquias con máis de 2.000 expedicións por cada 1.000 habitantes na semana do 2 ao 8 de outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia fóra das áreas metropolitanas e áreas urbanas funcionais..... 119

Táboa 4.9. Concellos con máis de 150 expedicións por cada 1.000 habitantes na semana do 2 ao 8 de outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia ..... 121

Táboa 4.10. Concellos con menos de 30 expedicións por cada 1.000 habitantes na semana do 2 ao 8 de outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia . 122

Táboa 4.11. Concellos con demanda do transporte público interurbano da Xunta de Galicia por riba de 250.000 subidas anuais..... 125

Táboa 4.12. Concellos con subidas estimadas por expedición do transporte público interurbano da Xunta de Galicia por riba de 7 ..... 131

Táboa 4.13. Fluxos por riba de 200.000 entre concellos no transporte público interurbano da Xunta de Galicia..... 135

Táboa 4.14. Fluxos entre os concellos das principais cidades galegas no transporte público interurbano da Xunta de Galicia. ..... 136

Táboa 4.15. Fluxos entre comarcas no transporte público interurbano da Xunta de Galicia .. 139

Táboa 4.16. Fluxos entre provincias no transporte público interurbano da Xunta de Galicia.. 142

Táboa 4.17. Relacións con porcentaxe por riba de 10% de transporte público interurbano respecto a mobilidade xeral de máis de 500 m entre municipios de Galicia..... 144

Táboa 4.18. Uso do transporte público interurbano e transporte de ría en Galicia ..... 163
Táboa 4.19. Fluxos de mobilidade xeral nas relacións entre as principais cidades galegas ..... 164
Táboa 4.20. Fluxos en transporte público nas relacións entre as principais cidades galegas .. 166
Táboa 4.21. Porcentaxe de transporte público respecto a mobilidade xeral nas relacións entre as principais cidades galegas ..... 167
Táboa 4.22. Repartición modal en Galicia por motivos de viaxe e tamaño de poboación para 2015 ..... 168
Táboa 5.1. Municipios que compoñen cada Área Urbana Funcional de Galicia. En cursiva os municipios incluídos nas Grandes Áreas Urbanas ..... 192
Táboa 5.2. Municipios que compoñen cada unha das Grandes Áreas Urbanas de Galicia. En cursiva os municipios non incluídos nas Áreas Urbanas Funcionais ..... 193
Táboa 5.3. Zonificacións das áreas adoptada neste informe ..... 204
Táboa 5.4. Mobilidade xeral do termo municipal de Vigo. Viaxes de máis de 500 m ..... 212
Táboa 5.5. Uso do transporte público urbano no termo municipal de Vigo. ..... 218
Táboa 5.6. Mobilidade xeral interna da área de transporte de Vigo. Viaxes de máis de 500 m ..... 219
Táboa 5.7. Mobilidade xeral total da área de transporte de Vigo. Viaxes de máis de 500 m .. 219
Táboa 5.8. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Vigo (09/2023-08/2024) ..... 222
Táboa 5.9. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Vigo (09/2023-08/2024) ..... 223
Táboa 5.10. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Vigo (09/2023-08/2024), sen considerar as viaxes internas do concello de Vigo ..... 223
Táboa 5.11. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Vigo ..... 225
Táboa 5.12. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Vigo ..... 227
Táboa 5.13. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús e transporte de ría na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024 ..... 236
Táboa 5.14. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús e transporte de ría na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024, considerando as agrupacións de municipios utilizadas en mobilidade xeral ..... 237
Táboa 5.15. Porcentaxe de viaxes entre municipios respecto ao total de viaxes en transporte interurbano por autobús e transporte de ría na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024 ..... 237
Táboa 5.16. Porcentaxe de utilización do transporte interurbano por autobús e transporte de ría en relación coa mobilidade xeral nos desprazamentos entre concellos na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024 ..... 238
Táboa 5.17. Uso do transporte público interurbano na área de transporte de Vigo sen incluír o termo municipal de Vigo. ..... 241

Táboa 5.18. Repartición modal para as viaxes do termo municipal de Vigo no ano 2014. ..... 241

Táboa 5.19. Repartición modal para a mobilidade interior do termo municipal de Vigo no ano 2014 ..... 242

Táboa 5.20. Repartición modal para as viaxes interurbanas con orixe e destino Vigo no ano 2014 ..... 242

Táboa 5.21. Mobilidade xeral do termo municipal da Coruña. Viaxes de máis de 500 m ..... 250

Táboa 5.22. Uso do transporte público urbano no termo municipal da Coruña ..... 256

Táboa 5.23. Mobilidade xeral interna da área de transporte da Coruña. Viaxes de máis de 500 m ..... 257

Táboa 5.24. Mobilidade xeral total da área de transporte da Coruña. Viaxes de máis de 500 m ..... 257

Táboa 5.25. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte da Coruña (09/2023-08/2024) ..... 260

Táboa 5.26. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte da Coruña (09/2023-08/2024) ..... 261

Táboa 5.27. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte da Coruña (09/2023-08/2024), sen considerar as viaxes internas do concello da Coruña ..... 261

Táboa 5.28. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte da Coruña ..... 263

Táboa 5.29. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte da Coruña ..... 266

Táboa 5.30. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024 ..... 274

Táboa 5.31. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024, considerando as agrupacións de municipios utilizadas en mobilidade xeral ..... 275

Táboa 5.32. Porcentaxe de viaxes entre municipios respecto ao total de viaxes en transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024 ..... 275

Táboa 5.33. Porcentaxe de utilización do transporte interurbano por autobús en relación coa mobilidade xeral nos desprazamentos entre concellos na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024 ..... 276

Táboa 5.34. Uso do transporte público interurbano na área de transporte da Coruña sen incluír o termo municipal da Coruña. ..... 279

Táboa 5.35. Repartición modal para as viaxes do termo municipal da Coruña no ano 2013 ..... 280

Táboa 5.36. Mobilidade xeral do termo municipal de Ourense. Viaxes de máis de 500 m ..... 288

Táboa 5.37. Uso do transporte público urbano no termo municipal de Ourense ..... 294

Táboa 5.38. Mobilidade xeral interna da área de transporte de Ourense. Viaxes de máis de 500 m ..... 295

Táboa 5.39. Mobilidade xeral total da área de transporte de Ourense. Viaxes de máis de 500 m ..... 295

Táboa 5.40. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Ourense (09/2023-08/2024) ..... 299

Táboa 5.41. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Ourense (09/2023-08/2024) ..... 299

Táboa 5.42. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Ourense (09/2023-08/2024), sen considerar as viaxes internas do concello de Ourense ..... 300

Táboa 5.43. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ourense ..... 304

Táboa 5.44. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024 ..... 312

Táboa 5.45. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024, considerando as agrupacións de municipios utilizadas en mobilidade xeral ..... 313

Táboa 5.46. Porcentaxe de viaxes entre municipios respecto ao total de viaxes en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024 ..... 313

Táboa 5.47. Porcentaxe de utilización do transporte interurbano por autobús en relación coa mobilidade xeral nos desprazamentos entre concellos na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024 ..... 314

Táboa 5.48. Uso do transporte público interurbano na área de transporte de Ourense sen incluír o termo municipal de Ourense ..... 317

Táboa 5.49. Repartición modal para as viaxes do termo municipal de Ourense no ano 2012.. ..... 317

Táboa 5.50. Repartición modal para as viaxes do termo municipal de Ourense no ano 2019.. ..... 318

Táboa 5.51. Mobilidade xeral do termo municipal de Santiago de Compostela. Viaxes de máis de 500 m ..... 326

Táboa 5.52. Uso do transporte público urbano no termo municipal de Santiago de Compostela ..... 329

Táboa 5.53. Mobilidade xeral interna da área de transporte de Santiago de Compostela. Viaxes de máis de 500 m ..... 330

Táboa 5.54. Mobilidade xeral total da área de transporte de Santiago de Compostela. Viaxes de máis de 500 m ..... 330

Táboa 5.55. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Santiago de Compostela (09/2023-08/2024) ..... 334

Táboa 5.56. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Santiago de Compostela (09/2023-08/2024) ..... 334

Táboa 5.57. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Santiago de Compostela (09/2023-08/2024), sen considerar as viaxes internas do concello de Santiago de Compostela ..... 335

Táboa 5.58. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Santiago de Compostela ..... 337

Táboa 5.59. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Santiago de Compostela ..... 341

Táboa 5.60. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024 ..... 350

Táboa 5.61. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024, considerando as agrupacións de municipios utilizadas en mobilidade xeral ..... 350

Táboa 5.62. Porcentaxe de viaxes entre municipios respecto ao total de viaxes en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024 ..... 351

Táboa 5.63. Porcentaxe de utilización do transporte interurbano por autobús en relación coa mobilidade xeral nos desprazamentos entre concellos na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024 ..... 352

Táboa 5.64. Uso do transporte público interurbano na área de transporte de Santiago sen incluír o termo municipal de Santiago ..... 355

Táboa 5.65. Repartición modal para as viaxes do termo municipal de Santiago de Compostela no ano 2010 ..... 355

Táboa 5.66. Mobilidade xeral do termo municipal de Lugo. Viaxes de máis de 500 m ..... 364

Táboa 5.67. Uso do transporte público urbano no termo municipal de Lugo ..... 367

Táboa 5.68. Mobilidade xeral interna da área de transporte de Lugo. Viaxes de máis de 500 m ..... 368

Táboa 5.69. Mobilidade xeral total da área de transporte de Lugo. Viaxes de máis de 500 m ..... 368

Táboa 5.70. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Lugo (09/2023-08/2024) ..... 372

Táboa 5.71. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Lugo (09/2023-08/2024) ..... 372

Táboa 5.72. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Lugo (09/2023-08/2024), sen considerar as viaxes internas do concello de Lugo ..... 373

Táboa 5.73. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Lugo ..... 378

Táboa 5.74. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024 ..... 387

Táboa 5.75. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024, considerando as agrupacións de municipios utilizadas en mobilidade xeral ..... 387

Táboa 5.76. Porcentaxe de viaxes entre municipios respecto ao total de viaxes en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024 ..... 388

Táboa 5.77. Porcentaxe de utilización do transporte interurbano por autobús en relación coa mobilidade xeral nos desprazamentos entre concellos na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024 ..... 389

Táboa 5.78. Uso do transporte público interurbano na área de transporte de Lugo sen incluír o termo municipal de Lugo ..... 392

Táboa 5.79. Mobilidade xeral do termo municipal de Pontevedra. Viaxes de máis de 500 m.. ..... 400

Táboa 5.80. Uso do transporte público urbano no termo municipal de Pontevedra ..... 407

Táboa 5.81. Mobilidade xeral interna da área de transporte de Pontevedra. Viaxes de máis de 500 m ..... 407

Táboa 5.82. Mobilidade xeral total da área de transporte de Pontevedra. Viaxes de máis de 500 m ..... 407

Táboa 5.83. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Pontevedra (09/2023-08/2024) ..... 411

Táboa 5.84. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Pontevedra (09/2023-08/2024) ..... 411

Táboa 5.85. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Pontevedra (09/2023-08/2024), sen considerar as viaxes internas do concello de Pontevedra ..... 412

Táboa 5.86. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Pontevedra ..... 414

Táboa 5.87. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Pontevedra ..... 416

Táboa 5.88. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024 ..... 424

Táboa 5.89. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024, considerando as agrupacións de municipios utilizadas en mobilidade xeral ..... 424

Táboa 5.90. Porcentaxe de viaxes entre municipios respecto ao total de viaxes en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024 ..... 425

Táboa 5.91. Porcentaxe de utilización do transporte interurbano por autobús en relación coa mobilidade xeral nos desprazamentos entre concellos na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024 ..... 426

Táboa 5.92. Uso do transporte público interurbano na área de transporte de Pontevedra sen incluír o termo municipal de Pontevedra ..... 429

Táboa 5.93. Repartición modal para as viaxes da cidade de Pontevedra nos anos 2011 e 2021 ..... 429

Táboa 5.94. Mobilidade xeral do termo municipal de Ferrol. Viaxes de máis de 500 m ..... 437

Táboa 5.95. Mobilidade xeral interna da área de transporte de Ferrol. Viaxes de máis de 500 m ..... 444

Táboa 5.96. Mobilidade xeral total da área de transporte de Ferrol. Viaxes de máis de 500 m ..... 444

Táboa 5.97. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Ferrol (09/2023-08/2024) ..... 448

Táboa 5.98. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Ferrol (09/2023-08/2024) ..... 448

Táboa 5.99. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Ferrol (09/2023-08/2024), sen considerar as viaxes internas do concello de Ferrol ..... 449

Táboa 5.100. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ferrol ..... 451

Táboa 5.101. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ferrol ..... 454

Táboa 5.102. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024 ..... 463

Táboa 5.103. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024, considerando as agrupacións de municipios utilizadas en mobilidade xeral..... 463

Táboa 5.104. Porcentaxe de viaxes entre municipios respecto ao total de viaxes en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024..... 464

Táboa 5.105. Porcentaxe de utilización do transporte interurbano por autobús en relación coa mobilidade xeral nos desprazamentos entre concellos na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024 ..... 465

Táboa 5.106. Uso do transporte público interurbano na área de transporte de Ferrol sen incluír o termo municipal de Ferrol..... 468

Táboa 5.107. Poboación servida polos hipotéticos servizos de proximidade nas sete principais cidades galegas, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia... 476

Táboa 5.108. Poboación servida para 1 e 2 km de área de influencia dos servizos de Cercanías e Proximidade existentes en España..... 487

Táboa 5.109. Demanda dos servizos de Cercanías e proximidade existentes en España ..... 488

Táboa 5.110. Demanda estimada dos hipotéticos servizos de proximidade nas sete principais cidades galegas..... 488

Táboa 5.111. Mobilidade xeral interna e total dos municipios (conc.), áreas de transporte (AT) e total de Galicia. Viaxes de máis de 500 m..... 493

Táboa 5.112. Viaxes en transporte público urbano e interurbano, internos e totais dos municipios (conc.), áreas de transporte (AT) e total de Galicia ..... 496

Táboa 5.113. Porcentaxe de viaxes en transporte público urbano e interurbano, internos e totais dos municipios (conc.), áreas de transporte (AT) e total de Galicia ..... 497

Táboa 5.114. Viaxes/hab·dia internas nas cidades principais das áreas analizadas. Viaxes de máis de 500 m..... 499

Táboa 5.115. Viaxes/hab·dia internas nas áreas de transporte. Viaxes de máis de 500 m..... 499

Táboa 5.116. Viaxes/hab·dia totais nas áreas de transporte. Viaxes de máis de 500 m ..... 499

Táboa 6.1. Principais viaxes diarias con provincias de fóra de Galicia e estranxeiro con orixe nas catro provincias galegas (21/10/2024) ..... 511

# 1. Introdución

## 1.1. Enfoque xeral

A mobilidade constitúe un elemento esencial da actividade humana, tanto desde a perspectiva social como desde a económica. En termos xerais, cada persoa precisa desprazarse para o desenvolvemento das súas actividades, como o traballo ou o estudo, as compras, o lecer, as xestións, a atención sanitaria, os coidados, etc. Porén, tanto as necesidades de mobilidade como as formas de satisfacelas están en continua evolución. Estas formas de satisfacer a mobilidade son as que van constituír o transporte, a través dos diferentes modos e sistemas de transporte.

Algunhas das actividades que se veñen de citar poden resolverse na actualidade sen necesidade de desprazamento físico, mediante opcións como o teletraballo, as compras ou xestións en liña, as videoconferencias, entre outras. Doutra banda, existen diferentes solucións de transporte para cubrir esas necesidades de mobilidade: algunhas con longa traxectoria, como camiñar, desprazarse en bicicleta, en automóbil, en autobús ou o en ferrocarril; e outras máis recentes, como por exemplo os denominados vehículos de mobilidade persoal (patinetes eléctricos e similares). A xestión do sistema atópase tamén en permanente evolución. Non debe esquecerse un aspecto esencial: a necesidade de que esta mobilidade sexa sostible, reducindo os impactos que xera.

Nos últimos anos, o concepto de nova mobilidade está a gañar presenza en numerosos documentos, sen que exista un consenso claro sobre o que abrangue este termo. Mentres que algúns textos, como o informe “Measuring New Mobility. Definitions, Indicators, Data Collection” do International Transport Forum e a Organización para a Cooperación e o Desenvolvemento Económico, a limitan a servizos e vehículos de mobilidade urbana posibilitados pola tecnoloxía dixital, neste informe vaise adoptar unha definición máis ampla, que abranga o actual paradigma dunha mobilidade sostible e intelixente, sen deixar á marxe os novos patróns de desprazamento.

Neste contexto preséntase este documento, que reflexiona sobre as tendencias xerais da mobilidade e a súa evolución prevista nos próximos anos, así como sobre a situación particular de Galicia, coas problemáticas e solucións nas diferentes escalas territoriais nas que esta mobilidade se desenvolve. Este traballo céntrase na análise en profundidade da mobilidade de viaxeiros en Galicia, contemplando a oferta de transporte público e a utilización do mesmo. O transporte de mercadorías, igualmente esencial en tódolos ámbitos territoriais, debería ser obxecto dun estudo independente.

O documento comeza presentando os conceptos de transporte e mobilidade sostible, describindo brevemente os sistemas de transporte que permiten solucionar a mobilidade nas diferentes escalas territoriais: largo recorrido, corto e medio recorrido e no entorno urbano e metropolitano, deténdose nos sistemas de xestión da mobilidade metropolitana e na relación entre mobilidade e espazo urbano. Non é o obxectivo deste informe realizar un manual técnico sobre os sistemas e solucións de transporte.

Continúase cun percorrido transversal ás novas tendencias que se están a desenvolver no ámbito da mobilidade, como os novos patróns de desprazamentos que están a xurdir, a descarbonización, a mobilidade autónoma e conectada, as novas solucións de

mobilidade, os sistemas intelixentes de transporte, a mobilidade como servizo e outras tendencias de actualidade, particularizando para a situación galega.

Sobre esta base introdutoria, analízase a situación en Galicia, comezando pola visión xeral de Galicia e a mobilidade interurbana, na súa escala comarcal e autonómica, continuando polo ámbito máis cotián dos desprazamentos e máis vinculado ao concepto de nova mobilidade, o urbano e metropolitano, onde se producen os maiores fluxos, e finalizando coa mobilidade de longo percorrido que relaciona Galicia co exterior. En cada un destes ámbitos se realiza unha diagnose da situación actual, mais profunda na escala urbana e metropolitana, e a problemática existente, baseada nos datos máis recentes aos que se poido acceder.

O presente informe foi redactado polos profesores da Escola Técnica Superior de Enxeñaría de Camiños, Canais e Portos da Universidade da Coruña Margarita Novales e Alfonso Orro, por encargo do Consello Económico e Social de Galicia, co apoio de Adrián Nemiña na análise de datos en na elaboración dos gráficos.

## 1.2. Procedencia dos datos

No presente informe empregáronse datos cun elevado grao de detalle, procedentes de diferentes fontes. Na actualidade existen fontes de datos moi detalladas, pero que non permiten obter directamente a información de interese. Un dos eixos centrais deste traballo foi explotar esa información, que nalgunhas fontes supoñían millóns de rexistros, para presentala de forma útil para a análise da mobilidade e o transporte. Neste apartado preséntanse as fontes de datos cuantitativos de maior entidade e algunhas observacións sobre os tratamentos de datos realizados.

A fonte principal dos datos demográficos e socioeconómicos foi o Instituto Nacional de Estatística, complementado cos datos do Instituto Galego de Estatística. A estatística detallada anual do parque de vehículos da Dirección Xeral de Tráfico, cun rexistro por vehículo existente, permitiron realizar as análises das características dos sistemas de propulsión.

A información sobre mobilidade xeral nas diferentes escalas obtense a partir dos datos de “Open Data Mobilidade” do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, dispoñibles en aberto na súa páxina web. Trátase de datos obtidos a partir do posicionamento dos teléfonos móbiles, debidamente anonimizados. Os datos dispoñibles con metodoloxía coherente cando se levou a cabo a análise refírense ao período desde o 1 de xaneiro de 2022 ata o 31 de decembro de 2024. Existen certos días para os que non se dispón de datos (12 en total no período), e se realizou unha imputación utilizando o mesmo día da semana anterior ou seguinte en función do que se considerou máis adecuado en cada caso. Nestes datos non se recolle información de viaxes con percorridos menores de 500 m, polo que é probable que as viaxes en modos brandos (camiñar, bicicleta, etc.) estean infrarrepresentadas, feito especialmente importante para a mobilidade urbana. Por outra banda, as viaxes de máis de 500 m pero con distancias non moi longas poden non ser captadas con precisión (de novo especialmente importante para o caso dos modos brandos). Na zonificación empregada neses datos, algúns dos municipios aparecen agrupados, polo que non é posible

diferenciar as viaxes a cada un deles. Esta circunstancia obrigará no capítulo 5 a incluír certos municipios nas áreas metropolitanas a efectos de determinadas análises. Estes datos requiriron unha gran cantidade de análises en profundidade, programados en Python, para extraer os fluxos de interese nos períodos estudados. Estes datos foron tratados en Sistemas de Información Xeográfica para realizar as análises contidas neste informe.

Con carácter xeral, os datos da oferta de transporte público obtivéronse a partir de datos co estándar *General Transit Feed Specification* (GTFS) publicados no Punto de Acceso Nacional de datos do transporte do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible[1]. O GTFS é un formato de datos estandarizado aberto para ser empregado polas autoridades e os operadores de transporte público. No seu paquete *schedule* proporciona información cun alto grao de detalle os itinerarios, as paradas e os servizos ofertados cada un dos días. Estes datos foron tratados en Sistemas de Información Xeográfica para realizar as análises contidas neste informe. Obtívose desta fonte a oferta de transporte urbano nalgunhas cidades, a oferta do transporte interurbano por autobús dependente da Xunta de Galicia e parte da oferta de transporte ferroviario.

Os datos de demanda de transporte público interurbano por autobús e transporte de ría foron proporcionados pola Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia. Os datos proporcionados están agregados mensualmente e refírense ao período desde 01/2019 ata 11/2024, estando os datos de 12/2024 incompletos. Para cada mes proporciónase o valor total de viaxes entre cada par orixe-destino de paradas. Con todo, os datos de 2019 non son coherentes polo tratamento das zonas de Ourense e Lugo, estando completos os datos desas zonas a partir de xaneiro de 2021. Por iso, e dado que a partir de 2020 produciuse un efecto importante na demanda debido á pandemia de COVID-19, decidiuse considerar os datos dos períodos: setembro 2022 – agosto 2023 e setembro 2023 – agosto 2024, como os dous anos completos dispoñibles con datos coherentes e cunha menor afección da pandemia. Con todo, fanse tamén algúns análises anuais dos anos 2022, 2023 e 2024, especificando que o dato de 2024 non está completo. Nos datos proporcionados de transporte público interurbano non se inclúe a localización das paradas polas súas coordenadas, pero si o concello ao que pertencen, aínda que se detectou algún erro na codificación do mesmo que se tratou de emendar mediante os datos de oferta de GTFS. En calquera caso, non se pode descartar totalmente a existencia de erros debidos á asignación errónea de termo municipal nos datos proporcionados.

A información da que se dispuxo para a demanda de servizos ferroviarios é máis reducida. O criterio adoptado por Renfe, que é a operadora dos servizos existentes en Galicia, é non facilitar datos daqueles servizos nos que existe competencia no mercado. Por ese motivo, unicamente púidose dispoñer de datos de demanda desagregados nos servizos suxeitos a Obrigación de Servizo Público prestados por Renfe dentro de Galicia para o período 2019-2024, que foron facilitados a través da Xunta de Galicia. Non se puido acceder a datos das liñas de alta velocidade nin outros servizos de longa distancia.

[1] https://nap.transportes.gob.es/

A web de Aeroportos Españois e Navegación Aérea (Aena), a través da súa sección de estatísticas do tráfico aéreo e da posibilidade de solicitar consultas personalizadas permitiu obter información moi detallada das operacións e a demanda do modo aéreo, aínda que nalgúns casos non foi posible discriminar algunhas operacións ou fluxos da forma que fose desexables, como se expoñerá no capítulo 6.

Os datos sinalados completáronse con información dispoñible en fontes públicas, asociacións e empresas privadas, observatorios do transporte, administracións titulares, etc.

# 2. O transporte e a mobilidade sostible

## 2.1. Sostibilidade da mobilidade

Aínda que os termos mobilidade e transporte se empregan ás veces como sinónimos, existen certos matices que os diferencian, como apuntábase na introdución. En xeral, o concepto de mobilidade fai referencia aos cambios de lugar necesarios para satisfacer as necesidades persoais (traballo, estudos, lecer, consumo, coidados, etc.), e está relacionado, polo tanto, coa demanda de viaxes. Pola súa parte, o concepto de transporte fai referencia aos instrumentos que podemos empregar para satisfacer as nosas necesidades de mobilidade e de subministración, é dicir, ao modo (que inclúe os vehículos, as infraestruturas e os servizos). En consecuencia, está máis vinculado coa oferta, aínda que esa oferta será empregada por unha determinada demanda satisfeita por ese transporte concreto. O preámbulo da Lei 9/2025, de 3 de decembro, de Mobilidade Sostible o expresa da seguinte maneira:

> Non existe actualmente unha definición única da mobilidade, nin está taxativamente establecida a súa diferenza co concepto de transporte, pero si que existe un certo grao de consenso a nivel internacional en considerar que a mobilidade se centra nas persoas e a satisfacción das súas necesidades de desprazamento, mentres que o transporte, no que se inclúen os vehículos, os servizos e as infraestruturas, é o instrumento necesario para permitir os desprazamentos necesarios para o desenvolvemento da mobilidade e o abastecemento da poboación.
>
> En consecuencia, a mobilidade aparece como unha necesidade vinculada ao conxunto de actividades sociais como traballar, estudar, producir, interrelacionarse, acceder ao lecer, garantir a saúde e a calidade de vida ou consumir bens ou servizos. A separación espacial destas actividades demanda un sistema de mobilidade que permita a súa adecuada realización, situando á persoa no centro de todo este sistema.

Existen diferentes modos de transporte, podendo diferenciarse entre transporte público e privado, motorizado e non motorizado, etc., como se mostrará noutros apartados.

Pola súa banda, o concepto de mobilidade sostible refírese ao conxunto de procesos e accións orientadas a desprazar persoas e bens polo territorio para acceder ás actividades e servizos, cun custo económico razoable e minimizando os efectos negativos sobre o contorno e a calidade de vida das persoas, segundo a definición establecida na Estratexia Española de Mobilidade Sostible[2].

Aínda que o concepto de mobilidade sostible xa se empregaba con anterioridade, é a partir dos anos noventa, e especialmente a partir de 2000, cando comeza a utilizarse de maneira máis extensa. Na Figura 2.1 móstrase o número de documentos anuais que se atopan en Google Scholar ao realizar a busca “sustainable mobility” entre 1990 e 2024.

[2]https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacion-publica/290409_eems_definitiva_tcm30-184109.pdf [acceso decembro 2025]

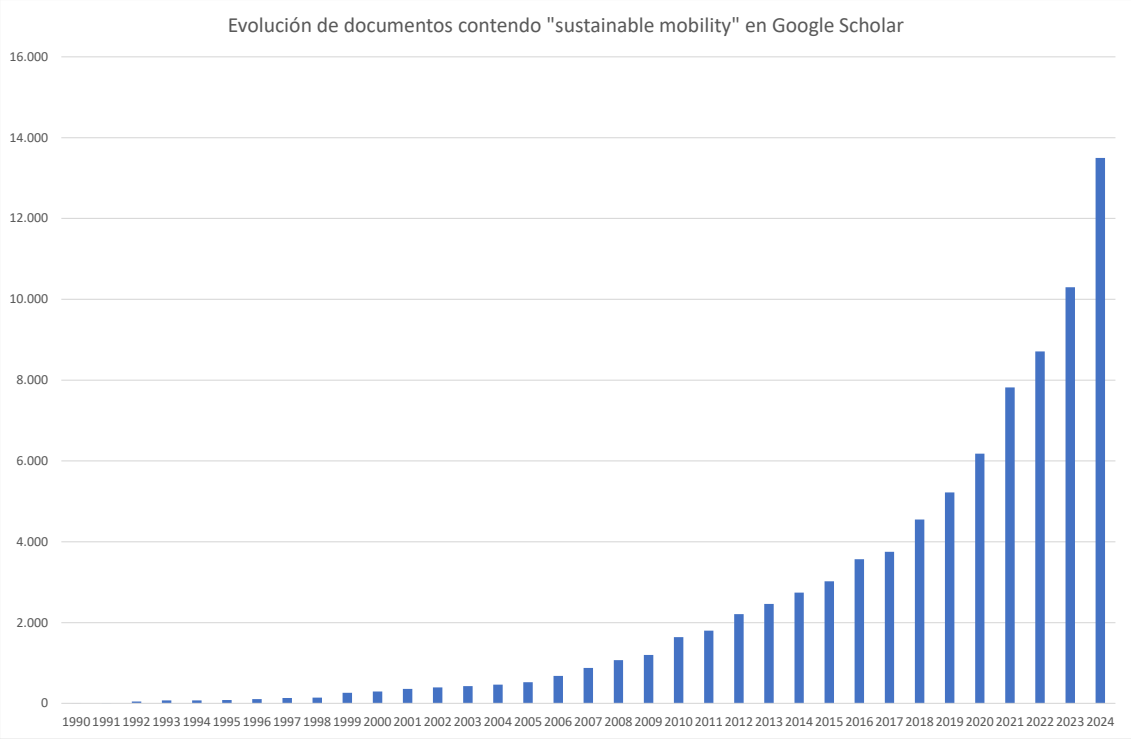



*Figura 2.1. Evolución de documentos contendo "sustainable mobility" en Google Scholar 1990-2024. (Fonte dos datos: Google Scholar, acceso en outubro de 2025)*

En 1992, a Comunicación da Comisión das Comunidades Europeas COM(92)[3], titulada "O curso futuro da política común de transportes. Un enfoque común para a elaboración dun marco comunitario de mobilidade sostible", no seu apartado III contempla os "obxectivos e ámbitos da política común de transportes: mobilidade sostible para a comunidade no seu conxunto", facendo referencia á "necesidade de integrar a protección ambiental na definición e aplicación dos requisitos das demais políticas comunitarias, incluído o transporte". Nese apartado indícase que o acceso aos recursos debe poder realizarse co menor custo posible, para permitir un mantemento a longo prazo e un desenvolvemento axeitado. Fálase tamén da necesidade de que o transporte sexa seguro tanto para os seus usuarios como para terceiros, así como da importancia de favorecer a cohesión social. Tamén se menciona a necesidade de que os sistemas de transporte contribúan á protección do medio ambiente, citando como ameaza ambiental o efecto invernadoiro. O documento establece que unha política de transportes que pretenda integrar a protección do medio ambiente implica a necesidade de internalizar os custos externos do transporte. Indícase, ademais, que os sistemas de transporte deben contribuír á consecución dun desenvolvemento sostible.

Pola súa banda, o desenvolvemento sostible foi definido en 1987 no coñecido "Brundtland Report"[4] (Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future) como aquel que satisfai as necesidades do presente

[3] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:51992DC0494
[4] https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf [acceso outubro 2025]

sen comprometer a capacidade das xeracións futuras para satisfacer as súas propias necesidades.

O Libro Branco sobre o Transporte, de 2001, e as súas revisións sucesivas[5], seguen facendo referencia á necesidade de acadar unha mobilidade sostible.

A actual estratexia europea refírese non só á mobilidade sostible, senón tamén á mobilidade intelixente, na Comunicación da Comisión ao Parlamento Europeo, ao Consello, ao Comité Económico e Social Europeo e ao Comité das Rexións COM(2020) 789 final[6], titulada "Estratexia de mobilidade sostible e intelixente: encarreirar o transporte europeo de cara ao futuro". Nesa mesma liña sitúase a actual Estratexia de mobilidade segura, sostible e conectada 2030[7], aprobada en 2021 polo Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana. Esta última establece que unha mobilidade sostible debe selo desde as dimensións económica, ambiental e social, facendo referencia aos tres piares fundamentais da sostibilidade.

No ámbito concreto da mobilidade urbana, o Libro Verde: cara a unha nova cultura da mobilidade urbana, da Comisión das Comunidades Europeas (COM(2007) 551 final)[8], cita entre os efectos negativos do uso excesivo do automóbil os seguintes: a conxestión, indicando que Europa perde cada ano arredor do 1 % do seu PIB debido ás perdas de tempo e aos danos ambientais derivados da mesma; a contaminación atmosférica e o ruído, sendo a circulación urbana nese momento a causa do 40 % das emisións de $CO_2$ e do 70 % das emisións doutros contaminantes procedentes do transporte por estrada; e os accidentes, un terzo dos cales se producen en zonas urbanas, afectando principalmente ás persoas máis vulnerables (peóns e ciclistas). Porén, existen outros efectos negativos do uso excesivo do automóbil, como o consumo excesivo de espazo tanto para a circulación como para o estacionamento; o efecto barreira que xeran as infraestruturas de transporte para os desprazamentos en modos brandos (camiñada, bicicleta e vehículos de mobilidade persoal); os efectos sobre a saúde derivados da contaminación e do ruído, pero tamén do sedentarismo; o consumo enerxético excesivo; o custo elevado da mobilidade; así como a perda de oportunidades para as persoas que non teñen acceso ao transporte privado motorizado. En relación con este último punto, cómpre lembrar que, segundo a Estratexia Española de Sostibilidade Urbana e Local[9], máis da metade da poboación española non dispón de carné de conducir nin de automóbil por razóns de idade, condición física ou outros motivos.

No ámbito urbano, a ferramenta empregada para acadar o obxectivo dunha mobilidade sostible son os Plans de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS, ou SUMP polas súas siglas en inglés). A Comisión Europea inclúe este concepto no Anexo I[10] da COM(2013) 913

[5] 2011: https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ES:PDF
2006: https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0314:FIN:EN:PDF
[6] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789
[7] https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/ejes/211223_es.movilidad_accesibilidad_BAJA_vf.pdf [acceso outubro 2025]
[8] https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0551:FIN:ES:PDF
[9] https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/eesulweb2011.pdf [acceso outubro 2025]
[10] https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0013.02/DOC_3&format=PDF

final (Un concepto de Plans de Mobilidade Urbana Sostible. Comunicación da Comisión ao Parlamento Europeo, ao Consello, ao Comité Económico e Social Europeo e ao Comité das Rexións. Xuntos por unha mobilidade urbana competitiva e eficiente no uso dos recursos).

En Galicia, de acordo co repositorio de PMUS do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, a data de decembro de 2025, teñen aprobado un PMUS as sete principais cidades galegas a excepción de Pontevedra. Vigo ten un PMUS redactado por PETTRA en 2014, cunha proposta de actualización 2014/2020 elaborada por EPTISA e aprobada en setembro de 2021. A Coruña ten un PMUS redactado por INECO e Eptisa en 2013. No caso de Ourense, o Plan de Mobilidade Urbana Sostible é do ano 2019, e foi redactado por URBA+ consultora de urbanismo e arquitectura. Santiago de Compostela ten un PMUS do ano 2010 (aprobado en 2011), redactado por EPYPSA, cunha revisión que se puxo en marcha en 2022. En Lugo, non existe un documento con nome de PMUS, pero o repositorio asigna esa categoría ao Plan de Mobilidade e Espazo Público de Lugo, redactado en 2009 pola Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona. Por último, no caso de Ferrol, o PMUS actual foi redactado por Doymo e ten data de febreiro de 2025.

En España, a Lei de cambio climático e transición enerxética (Lei 7/2021, do 20 de maio) establece no seu artigo 14.3 que os municipios de máis de 50.000 habitantes e os territorios insulares deberán adoptar antes de 2023 plans de mobilidade urbana sostible que incorporen medidas de mitigación destinadas a reducir as emisións derivadas da mobilidade, incluíndo, entre outros aspectos, o establecemento de zonas de baixas emisións (ZBE) antes de 2023.

As ZBE defínense na citada lei como "o ámbito delimitado por unha Administración pública, no exercicio das súas competencias, dentro do seu territorio, de carácter continuo, e no que se aplican restricións de acceso, circulación e estacionamento de vehículos co fin de mellorar a calidade do aire e mitigar as emisións de gases de efecto invernadoiro, conforme á clasificación dos vehículos polo seu nivel de emisións de acordo co establecido no Regulamento Xeral de Vehículos vixente". As Directrices para a creación de zonas de baixas emisións (ZBE), publicadas polo Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico en 2021, sinalan como obxectivos das ZBE: mellorar a calidade do aire e a saúde da cidadanía; contribuír á mitigación do cambio climático; fomentar o cambio modal cara a modos de transporte máis sostibles; e impulsar a eficiencia enerxética no uso dos medios de transporte.

En Galicia, superan o limiar para o establecemento de ZBE as sete cidades principais, por orde de poboación: Vigo, A Coruña, Ourense, Santiago de Compostela, Lugo, Pontevedra e Ferrol. Porén, segundo a información do Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico[11], en outubro de 2025 só tiñan ZBE vixentes en Galicia os concellos da Coruña e Pontevedra, atopándose sen trámites iniciados en Ferrol e en tramitación as catro restantes.

De acordo coa Lei 9/2025, de 3 de decembro, de Mobilidade Sostible, o seu obxecto é establecer as condicións necesarias para que a cidadanía, así como as entidades públicas

[11] https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/movilidad/zonas_de_bajas_emisiones_en_espana.html [acceso 15/10/2025]

e privadas, poidan dispor dun sistema de mobilidade sostible, xusto e inclusivo como ferramenta para acadar unha maior cohesión social e territorial, contribuír a un desenvolvemento económico resiliente e alcanzar os obxectivos de redución dos gases de efecto invernadoiro e doutros contaminantes, así como a mellora da calidade do aire.

En calquera caso, para acadar a sostibilidade na mobilidade é preciso traballar en diferentes liñas. A primeira é a redución das necesidades de mobilidade, de xeito que a maioría da poboación teña acceso aos servizos básicos para cubrir as súas necesidades diarias percorrendo distancias curtas. Para iso cómpre avanzar cara a un urbanismo de proximidade, non só nas cidades principais, senón tamén en tódolos núcleos que conforman as áreas funcionais ou metropolitanas, das que se falará nun apartado posterior.

Para os desprazamentos de curta distancia, débese potenciar o uso dos modos brandos, con desprazamentos a pé, en bicicleta ou en vehículos de mobilidade persoal. Para iso é necesario dotar todo o territorio dunha infraestrutura axeitada para estes modos (principalmente beirarrúas, sendas peonís e infraestrutura ciclista), non só nas zonas urbanas consolidadas, senón tamén nas conexións entre elas.

Para os desprazamentos de maior distancia, será necesario recorrer a modos motorizados. Dentro destes, cómpre potenciar os desprazamentos en transporte público. Para que este sexa competitivo fronte ao automóbil, é imprescindible un transporte público de calidade, é dicir, relativamente rápido (para o que poden ser moi útiles as plataformas reservadas mencionadas noutro apartado) e frecuente. Porén, nas zonas de baixa densidade resulta complexo prestar servizos de transporte público tradicional con estas características, debido á escasa demanda existente. Nestes casos, poden adoptarse solucións como o transporte á demanda ou a combinación do transporte público de uso xeral co transporte escolar, como se está a facer en determinadas zonas de Galicia. No futuro, nestas áreas pode resultar moi conveniente o uso de vehículos autónomos para prestar servizos á demanda, xa que permiten reducir os custos de explotación, aínda que a existencia de poboación envellecida pode facer necesaria a prestación dun transporte con acompañamento.

En calquera caso, unha parte non desprezable dos desprazamentos seguirá realizándose en automóbil, sexa compartido ou de uso individual, polo que cómpre procurar que estes vehículos reduzan as súas afeccións ambientais. Neste sentido, é fundamental fomentar o cambio tecnolóxico cara a motorizacións eléctricas ou de hidróxeno. Un aspecto clave para esta transición é o relativo ás infraestruturas de recarga necesarias para estes novos vehículos. Este aspecto tratarase no capítulo 3.

A Estratexia Galega de Mobilidade (EGM), aprobada en 2024, ten como meta transformar o modelo de mobilidade en Galicia co obxectivo de pasar a un máis funcional, máis sostible medioambiental e economicamente, e máis seguro, apoiándose para iso na innovación tecnolóxica e no contexto da loita contra o cambio climático. O modelo está baseado nunha mobilidade de baixas emisións, en promover o transporte público, a intermodalidade e os desprazamentos non motorizados. Os obxectivos globais para 2050 en Galicia son reducir as necesidades de desprazamentos, cunha diminución da demanda de mobilidade nun 10%, reducir o 100% das emisións directas ou indirectas derivadas do transporte, reducir as distancias dos desprazamentos un 15%

e reducir o 100% das vítimas mortais no transporte en tódolos modos. Nesta estratexia trasládase a coñecida pirámide invertida da mobilidade a unha escala maior na que se identifican os modos de transporte óptimos para cada tipo de viaxe, como se amosa na Figura 2.2.




*Figura 2.2. Pirámide da mobilidade sostible. (Fonte: Estratexia Galega de Mobilidade, Xunta de Galicia)*

## 2.2. Sistemas de transporte no contorno urbano e metropolitano

### 2.2.1. Introdución

É claro o consenso técnico existente para resolver a mobilidade, e moi especialmente a dos contornos urbanos e metropolitanos, mediante solucións sostibles que potencien a mobilidade activa e o transporte público. A mobilidade peonil require un espazo urbano e metropolitano adecuadamente configurado no que as persoas que se desprazan a pé sexan o elemento central. A mobilidade ciclista e en vehículo de mobilidade persoal precisa investimentos en infraestruturas específicas, que se poden complementar con sistemas de préstamo de bicicletas públicas. No ámbito do transporte público, as solucións abranguen sistemas de autobús e ferroviarios, sendo esencial o grao de reserva da plataforma. Por último, aínda que o vehículo privado é o modo de transporte menos sostible e cómpre evitar o seu fomento na medida do posible, é a solución de mobilidade empregada por moitas persoas e empresas, polo que debe atenderse á problemática do tráfico, incluíndo a distribución urbana de mercadorías (que non é obxecto deste informe), sen perder de vista os obxectivos de potenciación das outras formas de mobilidade. Como xa se indicaba na introdución, non é o obxectivo deste informe realizar un manual técnico sobre os sistemas e solucións de transporte. Nos seguintes apartados realízase unha presentación introdutoria das solucións de transporte para as diferentes escalas de mobilidade, urbana e metropolitana, intercomarcal e autonómica, e de longo percorrido, que se analizarán con detalle nos capítulos 4, 5 e 6.

Se se clasifican os sistemas de transporte metropolitano segundo o tipo de persoas usuarias, pódense distinguir tres grandes grupos:

- Transporte privado, no que as persoas usuarias son particulares que, en xeral, empregan os seus propios medios na rede viaria pública. Pode incluírse a mobilidade peonil, ciclista (con medios propios ou bicicletas de préstamo), outros vehículos de mobilidade persoal (VMP, como por exemplo o patinete eléctrico) ou os vehículos privados.
- Transporte urbano de pasaxeiros en alugueiro, coñecido tamén polo anglicismo *paratransit*, onde se empregan os medios dun operador pero sen horarios nin rutas fixas, accesible a tódalas persoas usuarias que acepten as condicións. Pode citarse o taxi como o máis empregado no contorno galego, mais poden incluírse outras opcións de vehículos de transporte con condución (VTC) e solucións de transporte á demanda sen rutas nin horarios fixos.
- Transporte público urbano colectivo, con horarios e rutas fixadas e de uso xeral. Este transporte pode explotarse mediante sistemas de autobús, trolebús, tranvía, metro lixeiro ou ferrocarril, entre outros.

Dentro dos sistemas de transporte público, é esencial considerar o uso que realizan da infraestrutura, para o que se adoita empregar a clasificación da Unión Internacional de Transporte Público (UITP):

- Categoría 1, plataforma independente. As infraestruturas polas que circulan as unidades de transporte público están totalmente controladas e non son accesibles por ningún tipo de vehículo ou persoa salvo con autorización ou en puntos singulares previstos. É o caso de sistemas como o ferrocarril de proximidade, o metro ou certos sistemas de autobús. No ámbito urbano, estes sistemas constitúen unha barreira para os restantes modos, especialmente para a mobilidade peonil e ciclista, polo que é habitual que, se a rede é extensa, se empreguen solucións a distinto nivel (subterráneas ou elevadas) nos contornos máis densos.
- Categoría 2, plataforma reservada. Nesta categoría, de gran interese nos ámbitos urbanos e metropolitanos galegos polo seu tamaño, as infraestruturas contan con algún tipo de separación respecto doutros tráficos, mais poden ser cruzadas por persoas que camiñan ou por outros vehículos, o que evita a xeración da mencionada barreira no espazo urbano e permite unha mellor integración. A solución máis popular nesta categoría é o metro lixeiro, pero resultan de gran interese as solucións de autobús con plataforma reservada (e a súa versión mellorada, coñecida como autobús de alto nivel de servizo), que deben contemplar unha separación máis aló dunha simple marca viaria.
- Categoría 3, plataforma compartida. É a situación na que o transporte público comparte a infraestrutura co resto de modos de transporte. A existencia dun carril bus separado só por marcas viarias adoita considerarse plataforma compartida, xa que o respecto pola reserva é reducido salvo que existan medidas de control específicas. É o caso de moitos sistemas de autobús ou trolebús, así como do que tecnicamente se coñece como tranvía (aínda que fóra do ámbito técnico é habitual a confusión entre tranvía e metro lixeiro, que se aclarará máis adiante).

Moi relacionada con esta clasificación, pero non equiparable, está a que considera a capacidade máxima do sistema, é dicir, o volume máximo de demanda que é posible transportar con ese sistema. Adoita considerarse tres niveis:

- Sistemas de baixa capacidade, capaces de transportar demandas inferiores a 8.000 persoas/hora e sentido na hora punta, levando ao extremo as súas posibilidades técnicas. O habitual é que ofrezan capacidades moito menores, da orde de 500 a 2.000 persoas/h. É o rango habitual de autobuses, trolebuses ou tranvías.
- Sistemas de capacidade intermedia, capaces de transportar entre 8.000 e 20.000 persoas/h e sentido como máximo. É o caso de sistemas de metro lixeiro, autobuses con reserva de plataforma ou sistemas híbridos entre tranvía e ferrocarril (tranvitrén e tren-tranvía).
- Sistemas de alta capacidade, capaces de transportar máis de 20.000 persoas/h, como o metro, o ferrocarril de proximidade ou certas solucións de autobús con plataforma reservada.

A capacidade dun sistema de transporte depende da frecuencia (unidades de transporte/hora) e da capacidade de transporte de cada unidade (produto da capacidade de cada vehículo polo número de vehículos que compoñen cada unidade, xa que as unidades ferroviarias adoitan estar formadas por varios coches). É frecuente a confusión do termo frecuencia co intervalo, que é o espazo de tempo entre a circulación de dúas unidades sucesivas polo mesmo punto da liña.

Os sistemas de transporte urbano por estrada engloban o autobús regular e os sistemas de autobús mellorado, que inclúen o autobús con alto nivel de servizo (*Bus with High Level of Service* – BHLS), o autobús semirápido (*Bus Rapid Transit* – BRT) e os sistemas de autobús guiado. Ademais de autobuses, poden empregarse tamén trolebuses, con certas vantaxes e limitacións (especialmente considerando na actualidade a existencia de autobuses eléctricos de baterías). Existen tamén, aínda que non son frecuentes, sistemas de tranvías sobre pneumáticos.

A mobilidade nas áreas metropolitanas, con carácter xeral, caracterízase por unha forte radialidade dos desprazamentos e unha concentración temporal nas denominadas horas punta. Deben analizarse as viaxes dentro da cidade central, as que se realizan entre a coroa metropolitana e a zona central e as que se realizan entre zonas da coroa metropolitana. Nas primeiras é viable e desexable que o transporte público e os modos brandos teñan un papel preponderante. Nas segundas adoita ser preciso un modo motorizado, aínda que algunhas poden resolverse con mobilidade ciclista ou VMP como sería sempre desexable. Na medida en que aumente a dispersión na coroa metropolitana complícase a súa solución mediante transporte público, que pode reforzarse mediante a oferta de aparcadoiros disuasorios. Un elevado uso do vehículo privado motorizado nestes desprazamentos pode conducir a conxestión nos accesos, que prexudique adicionalmente ao transporte público sen reserva de plataforma. Os desprazamentos dentro da coroa metropolitana son menos concentrados espacial e temporalmente, o que dificulta a súa atención mediante transporte público.

### 2.2.2. Sistemas de autobús e trolebús

Os sistemas de autobús convencional presentan como maior vantaxe a súa flexibilidade de implantación e operación, xa que poden circular por calquera rúa sen depender de infraestruturas específicas. Aínda que é conveniente dispor de marquesiñas ou paneis informativos, non é imprescindible ningún elemento no punto de parada. Deste xeito, a implantación dunha liña ou os cambios no seu percorrido, xa sexan temporais ou permanentes, son moi sinxelos. Como contrapartida, esta flexibilidade en plataforma compartida fai que estean sometidos ás incidencias do resto do tráfico, especialmente ás demoras pola conxestión cando a intensidade é elevada. Dada a práctica ausencia de infraestruturas necesarias, os custos de investimento son reducidos. En contrapartida, non existe garantía de permanencia das liñas en plataforma compartida, polo que perden capacidade de influencia nos usos do solo e na configuración da forma urbana.

Pode acontecer que, en implantacións pouco coidadas canto á infraestrutura das paradas e á información ás persoas viaxeiras, a imaxe percibida por estas non sexa favorable. Isto levou a que existan persoas que conciben o transporte público —e especialmente o autobús— como un ben inferior, é dicir, un ben cuxo consumo diminúe a medida que aumentan os ingresos da persoa, que opta por modos de transporte que considera de maior calidade. O cambio na imaxe dos sistemas de autobús, mediante o coidado da súa calidade, a implantación de sistemas mellorados e a propia concienciación ambiental, é unha medida importante para favorecer o seu uso. Neste sentido, o cambio de paradigma entre a mocidade, cunha maior conciencia do impacto da súa mobilidade e un menor apego á propiedade do automóbil, favorece a continuidade no uso do transporte público. A adopción do hábito de uso do transporte público entre a poboación infantil e xuvenil intentouse incentivar mediante políticas de tarifas reducidas ou gratuítas.

Ante a necesidade de descarbonización da mobilidade, sobre a que se falará con máis detalle no apartado 3.2, as frotas de transporte público tamén están a realizar o seu proceso de transformación. As solucións tecnolóxicas son variadas e están en plena evolución, sendo a máis habitual para a electrificación completa o autobús con batería, ben con carga nocturna unicamente, ou ben combinando esta con carga de oportunidade en certas paradas da ruta ou nas paradas terminais, sendo a outra tecnoloxía máis prometedora o autobús de hidróxeno con pila de combustible.

A alternativa clásica para a electrificación era o trolebús, con alimentación externa continua. Os sistemas de trolebús carecen en xeral da flexibilidade dos de autobús, ao depender da existencia de cables aéreos nas rúas polas que circulan. Tradicionalmente, a maior vantaxe dos sistemas de trolebús radicaba na tracción eléctrica, mais o desenvolvemento de solucións de autobús eléctrico sen necesidade de alimentación ao longo de todo o seu percorrido levou a pensar na progresiva desaparición do concepto de trolebús. Porén, diferentes documentos técnicos[12, 13] consideran que o trolebús con carga en movemento (IMC polas súas siglas en inglés) pode ser unha opción competitiva en determinadas circunstancias. Trátase de trolebuses que dispoñen de baterías máis

[12] Advancing E-Buses: A Guide to Batteries and Charging. Institute For Transportation & Development Policy. Febreiro 2025

[13] In Motion Charging Trolleybus Systems. UITP Policy Brief. Setembro 2024

pequenas cás dun autobús con baterías eléctricas e empregan a alimentación aérea nunha parte do seu percorrido e a alimentación por batería en treitos significativos da ruta. Pode ser, polo tanto, unha opción a incluír nos estudos de descarbonización da frota.

Os sistemas de autobús convencional permiten atender demandas baixas a moderadas, xa que os custos de operación non se poden reducir acoplando vehículos para formar unidades maiores como nos modos ferroviarios. O rango habitual en servizo está entre 500 e 2.000 persoas/h, chegando en saturación a entre 3.000 e 5.000 persoas/h. Cos sistemas BHLS e, especialmente, BRT, poden acadarse capacidades maiores.

### 2.2.3. Sistemas ferroviarios urbanos

Dentro dos sistemas ferroviarios urbanos cómpre distinguir, como principais opcións, o tranvía, o metro lixeiro, o metro e o ferrocarril de proximidade. Existen sistemas que permiten utilizar tanto vías ferroviarias como tranviarias (tranvitrén e tren-tranvía), que poden resultar de grande interese en determinadas aplicacións.

Dentro dos sistemas de ferrocarril convencional en contornas metropolitanas, existen diferentes tipos de servizos. Tomando como referencia Renfe Viaxeiros, como principal operadora en España, poden distinguirse:

- "Cercanías[14]": con alta frecuencia e capacidade, unindo puntos de alta densidade de poboación xeralmente en áreas metropolitanas. No caso de Renfe existen 12 núcleos de Cercanías en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao, San Sebastián, Murcia-Alicante, Cádiz, Zaragoza, Málaga, Cantabria e Asturias.[15]
- Proximidade: son servizos con frecuencias intermedia entre os servizos de Cercanías e os de media distancia (trátase dunha experiencia piloto iniciada en 2023[16]). Existen, a data de redacción deste informe, cinco rutas de proximidade (Murcia-Cartagena, Palma del Río e Villa del Río, Málaga-El Chorro-Caminito del Rey, Medina del Campo-Valladolid-Palencia, Illescas e Fuenlabrada/Humanes[17]). Están no ámbito de Renfe media distancia.

De menor aplicabilidade, en principio, aos problemas das áreas urbanas e metropolitanas de Galicia están os sistemas Automated People Mover e as solucións de transporte por cable.

Non se debe esquecer o transporte marítimo, cunha operación relevante na ría de Vigo no que se coñece como o transporte de ría, cuxa oferta e demanda analizarase no capítulo 5.

[14] Mantense en castelán para diferenciar dos servicios de Proximidade na terminoloxía de Renfe
[15] https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/sociedades/renfe-viajeros/viajeros-conocenos/cercanias [acceso decembro 2025]
[16] https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mar-21022023-1417 [acceso decembro 2025]
[17] https://www.renfe.com/es/es/viajar/prepara-tu-viaje/trenes-media-distancia-avant/servicios-proximidad [acceso decembro 2025]

## 2.3. Solucións para a xestión da mobilidade metropolitana

Unha vez expostas as solucións técnicas para operar o transporte urbano e metropolitano, vanse tratar as solucións de xestión que permiten actuar sobre a mobilidade, co fin de que sexa máis eficiente e sostible.

Un dos grandes problemas aos que se pode enfrontar a persoa que viaxa nas áreas urbanas e metropolitanas é a falta de integración e coordinación do transporte público. Os sistemas urbanos son titularidade da administración local, o autobús interurbano depende da administración autonómica, mentres que, no caso de Galicia, o sistema ferroviario é de titularidade estatal. Á súa vez, os servizos son prestados tanto por empresas públicas como por empresas privadas que obtiveron os correspondentes contratos de concesión de servizos (ou outras modalidades de xestión). Esta titularidade de diferentes administracións e prestación de servizos por diferentes axentes pode conducir a concepcións tarifarias diferentes, falta de coordinación entre liñas e, en xeral, a que a persoa usuaria non perciba a oferta de transporte público no seu conxunto como un sistema adecuado e de fácil utilización para resolver a súa mobilidade.

Para resolver este problema, desde hai décadas están a implementarse distintas solucións para integrar o sistema de transporte público nas áreas metropolitanas, permitindo a integración das distintas administracións involucradas na toma de decisións, a integración tarifaria con billetes que permiten utilizar os diferentes modos e diferentes servizos prestados por distintos operadores, e resolvendo os intercambios entre liñas e modos de transporte de maneira eficiente. A solución máis estendida, aínda que non é a que se adoptou polo momento en Galicia, é a constitución dun consorcio ou dunha autoridade de transporte. Pódense expoñer diversos exemplos desta solución como Consorcio de Transportes de Bizkaia (1975); Consorcio Regional de Transportes de Madrid (1985); Autoritat do Transport Metropolitá de Barcelona (1997); Sistema Coordinado de Transporte Metropolitano de Alicante (1999); Entidade Pública de Transporte Metropolitano de Valencia (2000, actualmente Autoritat de Transport Metropolità de València desde 2016); Consorcio de Transportes del área de Sevilla (2001); Consorcios de Transportes Metropolitanos de la Baía de Cádiz (2002), de Granada (2002), de Málaga (2003), del Campo de Gibraltar (2006) e del área de Jaén (2007); Consorcio de Transportes de Asturias (2002); ou Consorcio de Transportes del área de Zaragoza (2006). En Galicia optouse pola solución de convenios entre a Xunta de Galicia e os concellos de cada área metropolitana, como se verá no apartado 5.1.1, o que dificulta algunhas das funcións habituais destas autoridades únicas. Na actualidade, está en implantación un novo sistema de Área de Transporte de Galicia (ATG), como área de transporte única que estende a concepción tarifaria e as vantaxes das Áreas de Transporte Metropolitano a todo o ámbito territorial de Galicia, pero que se afasta da concepción de autoridade de transporte metropolitano.

Existen diversas alternativas tarifarias para a xestión da mobilidade nas contornas urbanas e metropolitanas, partindo da integración dos diferentes modos en billetes ou abonos únicos. Poden propoñerse descontos para viaxeiros recorrentes, tarifas que favorezan a laminación das horas puntas, tarifas que favorezan a determinados colectivos de interese social, políticas tarifarias que busquen atraer novas persoas ao

sistema, etc. Os sistemas de verificación e control do pago son tamén un campo no que se poden propoñer diferentes melloras para que o sistema resulte máis conveniente para as persoas usuarias.

Unha evolución nesta percepción integral da oferta de transporte, que se analizará no capítulo 3, é o concepto da mobilidade como sistema (*Mobility as a System-MaaS*).

A procura dunha mobilidade máis sostible debe apoiarse na concienciación da cidadanía acerca do impacto da súa mobilidade. Por unha banda, poden realizarse campañas de concienciación, tanto xerais como individualizadas. Outra técnica amplamente usada son os plans de transporte, con incentivos prácticos para modificar viaxes específicas, en moitos casos orientados á mobilidade recorrente ao centro de traballo. Estes plans están contemplados na Lei de Economía Sostible, na Estratexia Española de Sustentabilidade Urbana e Local ou na Estratexia de Mobilidade Segura, Sostible, Conectada, 2030 (2020). A Lei de Mobilidade Sostible, publicada o 3 de decembro de 2025, tamén contempla a implantación obrigatoria de plans de mobilidade sostible ao traballo para as empresas e as entidades pertencentes ao sector público, no caso de centros de traballo con máis de 200 persoas traballadoras ou 100 por quenda.

O artigo 26 da lei indica que os plans de mobilidade sostible ao traballo, destinados tanto ás persoas traballadoras como aos visitantes, incluirán solucións de mobilidade sostible que contemplen, por exemplo, o impulso da mobilidade activa, o transporte colectivo, a mobilidade de baixas emisións, solucións de mobilidade tanto compartida como colaborativa, solucións para facilitar o uso e recarga de vehículos cero emisións, o teletraballo nos casos nos que sexa posible, entre outros.

As políticas de xestión do aparcamento son unha peza esencial para a xestión da mobilidade e a procura dunha mobilidade máis sostible. Poden ter distintas finalidades, como pode ser garantir as prazas en rotación necesarias para as actividades económicas, organizar as prazas precisas para residentes, favorecer a incorporación de vehículos menos contaminantes ou a procura dunha menor utilización do vehículo privado, entre outras. O espazo público é limitado, polo que dedicar espazo a que un automóbil estea estacionado é unha decisión que debe ser coidadosamente ponderada. Como xa se sinalaba, unha medida de gran interese para facilitar a utilización do transporte público para acceder a contornas densas, como os centros das cidades, desde contornas dispersas tan característicos de Galicia, é a construción de aparcamentos disuasorios. En 2012 a Xunta de Galicia aprobou un Plan sectorial de aparcadoiros disuasorios ligados ao fomento do transporte público e de viaxe compartido nos ámbitos metropolitanos da Coruña, Ferrol, Vigo, Pontevedra, Santiago de Compostela, Lugo e Ourense. Aínda que se foron desenvolvendo diferentes aparcamentos disuasorios promovidos por administracións locais e pola administración autonómica, é un campo no que aínda hai moito por facer. Debe sinalarse que o aspecto fundamental dos aparcadoiros disuasorios é que deben estar conectados cun transporte público de calidade (o máis rápido e frecuente posible), feito que non sempre se dá nos propostos polas diferentes administracións.

## 2.4. Mobilidade e espazo urbano

Como xa se veu sinalando ao longo deste documento, a mobilidade está intimamente ligada coa configuración das áreas urbanas e metropolitanas, tanto pola relación entre os usos do solo e a mobilidade como polo seu papel determinante na calidade e distribución dos espazos públicos urbanos.

A mobilidade derívase das actividades da sociedade, un territorio no que os usos do solo estean divididos e afastados, con zonas residenciais, comerciais, docentes ou laborais a distancias que non permitan a mobilidade camiñando, obriga a desprazamentos que, en moitos casos, van levarse a cabo en modos motorizados. Unha baixa densidade de poboación dificulta a solución da mobilidade motorizada mediante transporte público colectivo. A integración da planificación urbanística co transporte, no que en inglés denomínase Transit Oriented Development (TOD), permite unha concepción global desta problemática.

Doutra banda, o espazo público é limitado e debe ser asignado a diferentes usos en competencia. A medida que avanzaba o século XX, foise reforzando a preponderancia do espazo destinado a circulación e aparcamento de automóbiles, dando lugar a espazos de baixa calidade para a cidadanía. Esa tendencia veuse corrixindo nas últimas décadas, ampliando espazos peonís, eliminando prazas de aparcamento, polo menos en superficie, ou restrinxindo a circulación de automóbiles, especialmente daqueles con maiores emisións contaminantes.

Estas tendencias, ademais da súa vertente técnica e política, foron conlevando un desenvolvemento normativo e lexislativo, que en España deu lugar á obrigatoriedade, para determinadas áreas urbanas de contar con Plans de Movilidad Urbana Sostible (PMUS) e o establecemento de Zonas de Baixas Emisións (ZBE), como se puxo de manifesto en apartados anteriores.

## 2.5. Solucións para a mobilidade interurbana a escala comarcal e autonómica

No transporte interurbano, a mobilidade é necesariamente motorizada salvo casos moi singulares. Na escala comarcal e autonómica, pode resolverse mediante o sistema de autobuses, o ferrocarril e o vehículo privado.

No relativo ao transporte en autobús, debe terse en conta que os transportes públicos regulares de viaxeiros de uso xeral teñen o carácter de servizos públicos titularidade da administración. Nesta escala, a administración titular é a Xunta de Galicia. Aínda que a lexislación permite a xestión directa dos servizos, o máis frecuente, e o que se emprega en Galicia, é a xestión indirecta por unha empresa privada que resulte adxudicataria do correspondente contrato de concesión de servizos. Esta empresa explota uns tráficos, xa sexan lineais ou zonais, en xeral con carácter exclusivo.

En grandes zonas de Galicia existía unha extensa rede de transporte público regular de uso especial para escolares integramente sufragado con fondos públicos. Durante moitos anos funcionou o modelo mediante o que a empresa que ostentaba a concesión do transporte público adquiría dereitos de preferencia para a explotación do transporte escolar, que ao ser un servizo rendible funcionaba a modo de subvención cruzada ao

transporte público. Este modelo, que permitía a viabilidade das concesións rurais ou de débil tráfico, deixou de ter encaixe na normativa cos cambios producidos tanto na lexislación de contratación pública como no Regulamento (CE) nº 1370/2007 do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007. A solución finalmente adoptada en Galicia pasou pola integración do transporte escolar e o transporte de uso xeral mediante a reserva de prazas para escolares. Isto uniuse a outros cambios a concesións zonais, á incorporación de compensacións polas obrigacións de servizo público e ao establecemento de transporte á demanda en determinadas relacións, permitindo así a viabilidade dos servizos

O volume de demanda existente en moitos destes servizos provoca que sexan estruturalmente deficitarios, polo que, dado que socialmente considérase que deben ser prestados, parte dos custos deben ser cubertos pola administración titular. A integración nos transportes regulares de escolares, cuxa tarifa abona a administración, permite garantir uns certos ingresos á compañía operadora, o que reduce a compensación necesaria por obrigacións de servizo público para un nivel dado de expedicións.

Os sistemas de transporte á demanda permiten que as condicións de operación dos servizos dependan dun coñecemento previo das persoas que desexan utilizalos e para que desprazamentos. Poden propoñerse diferentes enfoques, o máis flexible é o deseño dos servizos en función da demanda, tamén pode prestarse parte do servizo unicamente se existe demanda (por exemplo, non se fai un percorrido ata unha parada intermedia se ninguén solicitou subir nin baixarnela) ou, directamente, o servizo é fixo, pero só préstase se existe demanda.

A maior escala que os servizos de Cercanías e proximidade xa mencionados, situaríase o ferrocarril rexional e de media distancia, que pode atender tamén a estas relacións comarcais e autonómicas. No capítulo 4 analizarase o transporte ferroviario en Galicia.

## 2.6. Solucións para a mobilidade de longo percorrido

No longo percorrido, as solucións técnicas para resolver a mobilidade son máis reducidas que en ámbitos menos extensos. É preciso, sempre que o propio percorrido non sexa o obxecto da viaxe, recorrer a solucións motorizadas e cunha velocidade elevada, especialmente para as relacións de maior distancia.

Nas distancias máis reducidas o abanico de opcións céntrase no transporte público, tanto ferroviario como en autobús, como modos máis sostibles para resolver a mobilidade, aínda que con limitacións en canto a frecuencias e en número de puntos do territorio atendidos. Esta última limitación debe tratar de resolverse con modos alimentadores adecuados, estruturando unha malla xerarquizada de transporte, e facilitando o intercambio modal. As relacións por encima da escala autonómica son competencia da administración estatal. A alternativa ao transporte público, dominante neste tipo de desprazamentos, é o vehículo privado.

Cando a distancia aumenta, empeza a cobrar relevancia o transporte aéreo, que é o dominante nas relacións de longa distancia e, obviamente, nos desprazamentos

interoceánicos. En distancias intermedias, o ferrocarril de alta velocidade constitúese como unha alternativa moi competitiva fronte ao avión, ademais de preferible desde o punto de vista ambiental.

# 3. Novas tendencias no ámbito da mobilidade

## 3.1. Novos patróns de mobilidade

A capacidade dos sistemas de transporte para atender á mobilidade debe estar en consonancia coa demanda de desprazamentos, na súa dobre vertente espacial e temporal. Os desprazamentos teñen unha orixe e destino definidos polas actividades que neles se realicen, mentres que a duración e o itinerario están condicionados pola oferta de transporte dispoñible, con diferentes alternativas. En consonancia cos momentos de realización desas actividades e a duración das viaxes establécese o patrón temporal dos desprazamentos. Estes patróns espazo-temporais son diferentes para os distintos tipos de mobilidade: a obrigada do domicilio ao centro de traballo ou estudos, a de lecer, a de compras, a de coidados, etc. O patrón tradicional da mobilidade obrigada respondía a uns horarios de actividade ríxidos, que daban lugar a unhas horas punta nas que a cidadanía debía realizar un elevado número de desprazamentos con moi pouca flexibilidade horaria. Isto condicionaba tanto o dimensionamento necesario da frota de transporte público e compartido, que debe atender á demanda punta ao longo do día, como os tempos de viaxe no vehículo privado, que eran, en xeral, máis elevados neses horarios.

Nas últimas décadas foron xurdindo novas tendencias neste ámbito. Por unha banda, cada vez máis empresas ofrecen flexibilidade nos horarios de entrada e saída, permitindo que as persoas traballadoras poidan elixir o momento de comezar cada xornada, o que facilita laminar esas horas puntas, evitando as horas de maior conxestión dos sistemas de transporte públicos ou privados. Isto pode acompañarse de medidas de xestión que favorezan esta tendencia, cunha tarificación vantaxosa nas horas chairo e val que impulsen esas decisións para as persoas que teñen esa posibilidade, así como tratando de que outros tipos de desprazamentos menos ríxidos se realicen fóra da hora punta. A redución do tempo de desprazamento ao evitar a hora punta, unida á ausencia dunha hora de chegada prefixada, poden facilitar o emprego de alternativas de mobilidade diferentes do vehículo privado. Segundo datos do Instituto Nacional de Estatística correspondentes a 2019, o 28,60% das persoas ocupadas a nivel nacional podían determinar (con ou sen certas restricións), o inicio e final da súa xornada laboral. No caso de Galicia, a cifra subía ao 30,87%. Debe terse en conta que estas cifras varían significativamente por sectores, sendo a nivel nacional do 43,18% na agricultura fronte ao 22,73% na industria, con valores intermedios en construción e servizos.

Unha segunda tendencia é o teletraballo. Esta posibilidade foi aparecendo, pero con pouca difusión, ata a chegada da pandemia da COVID-19. Así, en 2018, Infante-Mouro et al. reflexionaban, con datos de enquisas de 2002 e 2012, sobre as causas da lenta implantación do teletraballo no sector empresarial español. A necesidade de teletraballar durante o confinamento e as restricións de mobilidade posteriores funcionaron como un experimento a gran escala desta solución.

Nos primeiros tempos posteriores á pandemia mantívose como unha solución estendida tanto para a totalidade da relación laboral como para determinados días, pero resulta relevante analizar a tendencia posterior. Na Figura 3.1, a Figura 3.2 e a Figura 3.3 analízase a evolución da porcentaxe de persoas ocupadas que teletraballaron ou non,

nese caso distinguindo se o seu traballo o permitía. Os datos proveñen das sucesivas Enquisas sobre equipamento e uso de tecnoloxías de información e comunicación nos fogares do INE, e a pregunta realizouse por primeira vez en 2021. En Galicia, a porcentaxe de persoas que teletraballan é inferior á media nacional. Obsérvase que a porcentaxe que teletraballa descende tanto en España como en Galicia entre 2021 e 2023, para repuntar en ambas en 2024 e seguir crecendo en Galicia en 2025, aproximándose á media nacional. Non está claro ata que punto a cantidade de persoas que teletraballan vai incrementarse ou reducirse no futuro, aínda que se constata unha tendencia crecente entre as persoas máis novas e con perfís máis tecnificados (especialmente no sector das TIC) a teletraballar. Por outra banda, segundo o informe V Radiografía do Teletraballo en España, de setembro de 2025, de InfoJobs[18], o 43% das persoas que teletraballan buscarían outro emprego se a súa empresa decidise volver a un modelo totalmente presencial . Cos datos de 2025, Galicia ocupa o 6º lugar entre as comunidades e cidades autónomas. O listado é encabezado por Madrid, cun 26,2% das persoas ocupadas que teletraballaron.

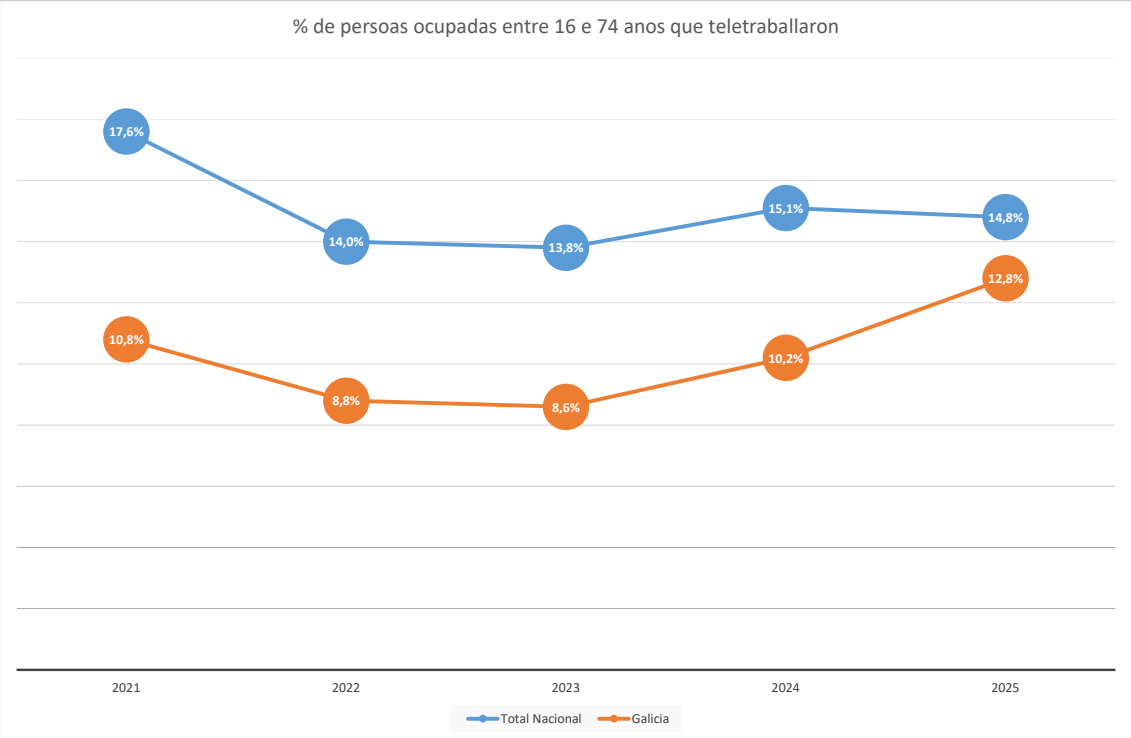



*Figura 3.1. Evolución da porcentaxe de persoas ocupadas entre 16 e 74 años que teletraballaron. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

[18] https://s36300.pcdn.co/wp-content/uploads/2025/09/Informe_teletrabajo_2025.pdf [acceso decembro 2025]

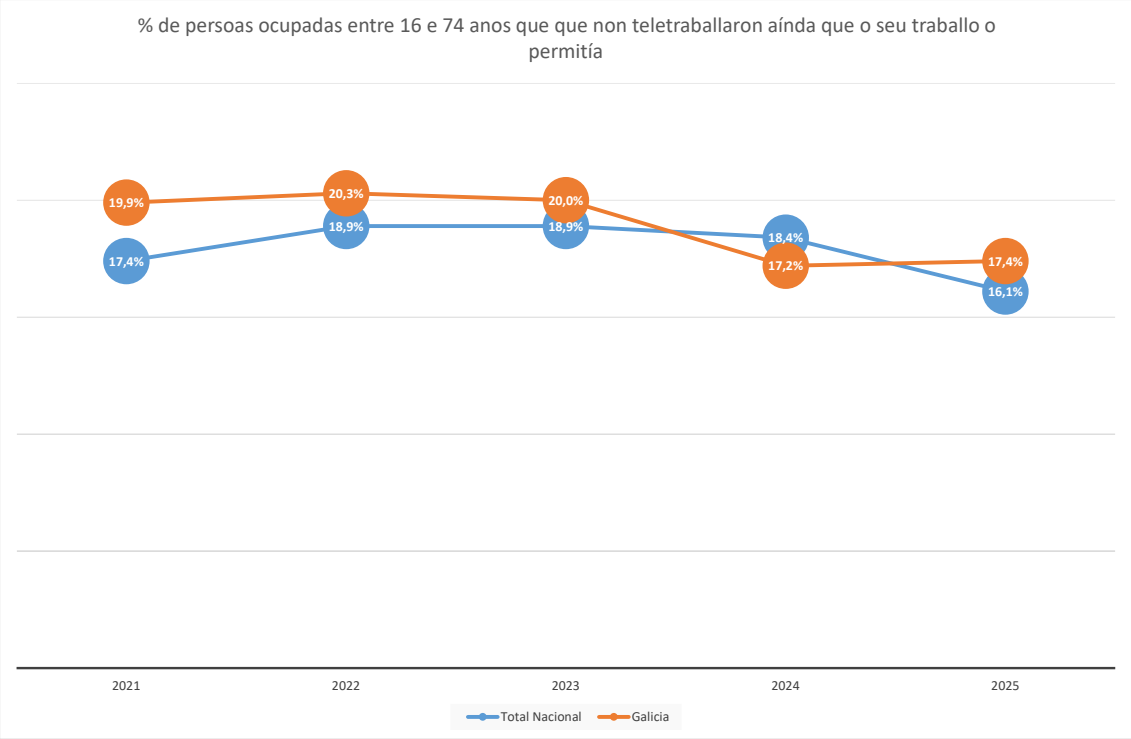



*Figura 3.2. Evolución da porcentaxe de persoas ocupadas entre 16 e 74 años que non teletraballaron aínda que o seu traballo o permitía. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

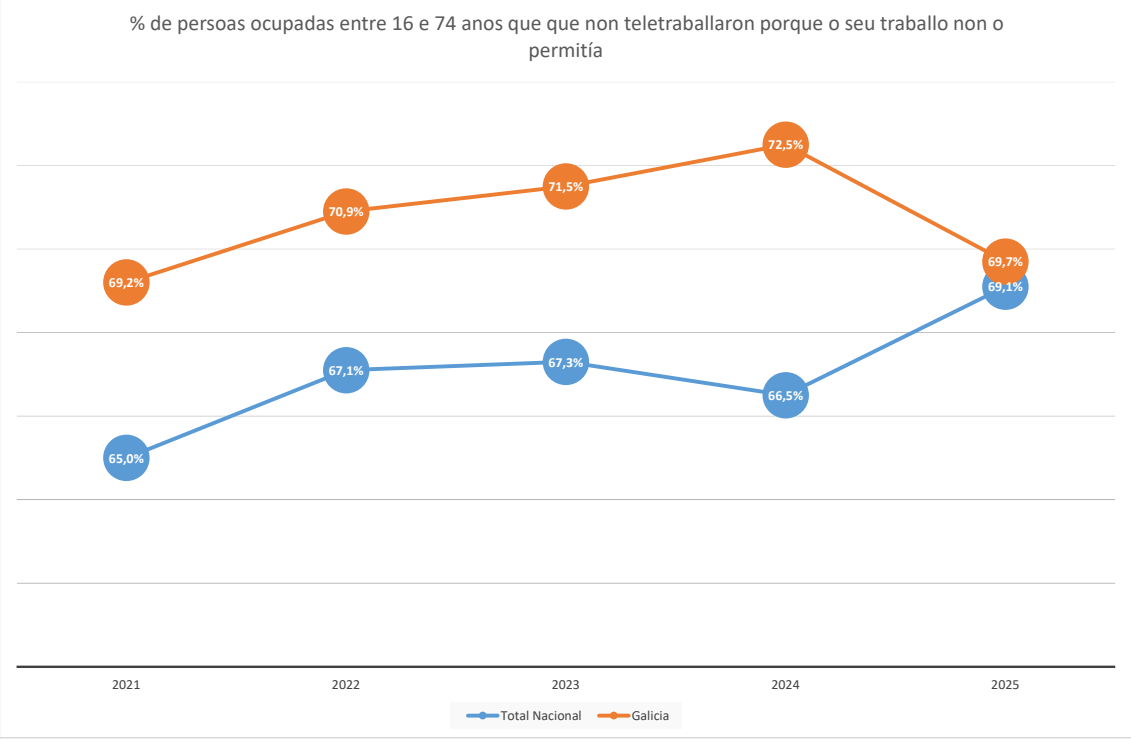



*Figura 3.3. Evolución da porcentaxe de persoas ocupadas entre 16 e 74 años que non teletraballaron porque o seu traballo non o permitía. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 3.4 móstrase a media de días de teletraballo á semana, cunha tendencia que parece lixeiramente decrecente, con Galicia moi próxima á media nacional. En 2025 a media foi de 3,0 días por semana para os traballadores galegos segundo a enquisa.

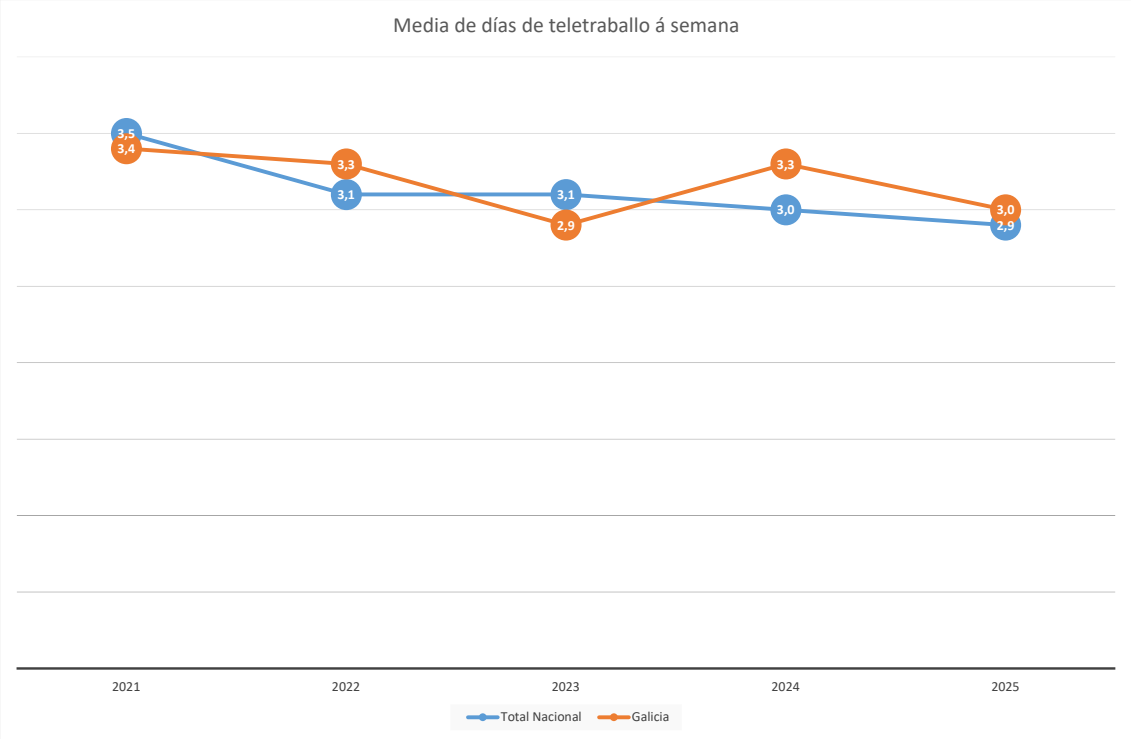



*Figura 3.4. Media de días de teletraballo á semana das persoas entre 16 e 74 años que teletraballaron. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Os datos da Enquisa de Poboación Activa, aínda que preguntan por traballo desde o domicilio, o que inclúe outras modalidades ademais do teletraballo, permiten matizar estas tendencias, como se pode observar na Figura 3.5. Apréciase un descenso claro trala pandemia que se foi estabilizando posteriormente, co valor de Galicia por baixo da media nacional. Non se dispón de datos publicados de 2025 no momento de redactar este informe. Na Figura 3.6 pódese apreciar como a porcentaxe de persoas que traballan ocasionalmente no seu domicilio vai crecendo e Galicia superou á media nacional desde mediados de 2022. Na Figura 3.7 obsérvase unha situación bastante estable trala pandemia na porcentaxe de persoas que non traballaron no seu domicilio, con Galicia por riba da media nacional.

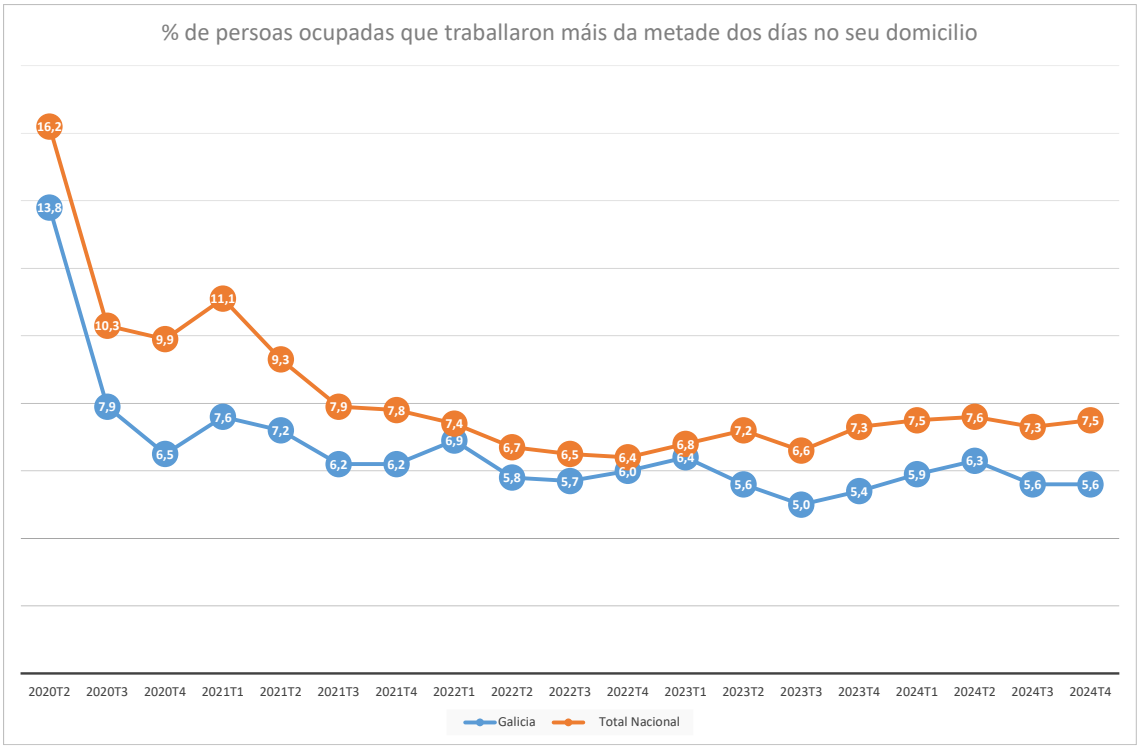



*Figura 3.5. Evolución da porcentaxe de persoas ocupadas que traballaron máis da metade dos días no seu domicilio. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

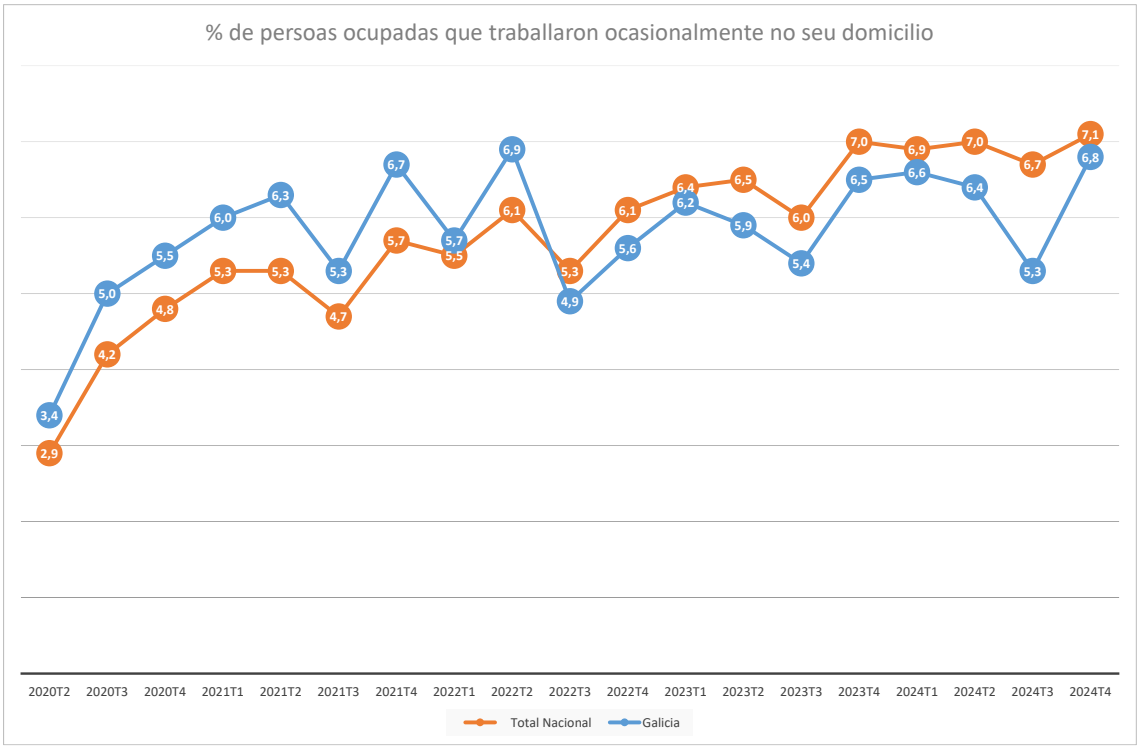



*Figura 3.6. Evolución da porcentaxe de persoas ocupadas que traballaron ocasionalmente no seu domicilio. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

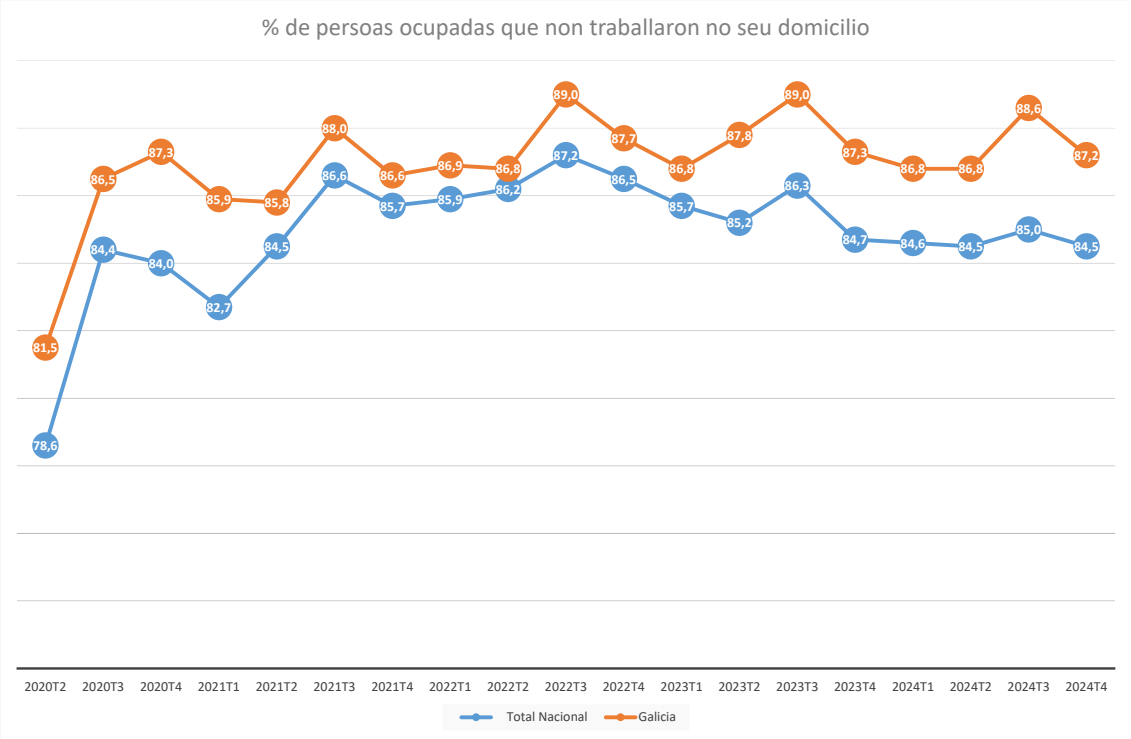



*Figura 3.7. Evolución da porcentaxe de persoas ocupadas que non traballaron no seu domicilio. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Outra das consecuencias da pandemia foi a xeneralización das reunións non presenciais, que evitan numerosos desprazamentos con motivo laboral, tanto na escala urbana como na interurbana.

Está a detectarse tamén un cambio na percepción social da posesión de vehículo privado (especialmente entre a poboación máis nova das cidades de maior tamaño), que pasou de ser unha prioridade para as persoas que alcanzaban a idade e capacidade económica necesarias a ser unha opción, que chega a ter unha visión negativa para certos segmentos da sociedade polo seu custo, impacto sobre a sustentabilidade, etc.

A idea anterior deriva da evolución da concienciación de parte da sociedade acerca da sustentabilidade, o impacto da mobilidade neste aspecto, así como unha preocupación pola calidade do espazo urbano e a menor utilidade do uso de vehículo privado en cidades de maior tamaño provistas cun sistema de transporte público de calidade. Así, a resolución da mobilidade persoal da maneira máis sostible posible pode ser un obxectivo persoal.

## 3.2. Descarbonización da mobilidade

Existe un consenso científico sobre a problemática que supón o cambio climático, que deu lugar a diferentes accións por parte da comunidade internacional, con fitos como o protocolo de Kioto de 1997, no marco da Convención Marco de Nacións Unidas sobre o Cambio Climático (CMNUCC) ou o acordo de París de 2012. En 2018 presentouse a Comunicación da Comisión Europea acerca dun planeta limpo para todos (COM(2018)

773 final[19]), coa visión estratéxica europea a longo prazo dunha economía próspera, moderna, competitiva e climaticamente neutra, propoñendo un obxectivo de chegar a 2050 con cero emisións netas de gases de efecto invernadoiro. Neste documento constátase a gravidade do cambio climático e a urxencia de protexer o planeta, e chámase a adoptar unha mobilidade limpa, segura e conectada, reflectindo que unha cuarta parte das emisións de gases de efecto invernadoiro na UE son responsabilidade do transporte, polo que tódolos modos deben contribuír á descarbonización do sistema de mobilidade. O marco estratéxico establécese no Pacto Verde Europeo (COM(2019) 640 final[20]), levando á Estratexia de mobilidade sostible e intelixente: canalizar o transporte europeo de fronte ao futuro (COM(2020) 789 final[21]) que establece que para 2030 polo menos trinta millóns de vehículos de emisión cero circularán polas estradas europeas, e en 2050 practicamente tódolos automóbiles, furgonetas, autobuses e os novos vehículos pesados serán de emisión cero. Co fin de cumprir co "obxectivo 55" (COM(2021) 550 final[22], en 2023 a UE acordou prohibir a venda de coches e furgonetas novos de gasolina e diésel a partir de 2035 na Unión (modificación do artículo 1 do Regulamento (UE) 2019/631 no Regulamento (UE) 2023/851[23]). É unha medida que está suxeita a controversia, en parte pola súa repercusión no sector da fabricación de automóbiles, que en Galicia ten unha presenza moi importante a través da fábrica do grupo Stellantis en Vigo e a súa industria auxiliar. A industria europea do automóbil, nunha carta conxunta[24] da Asociación Europea de Fabricantes de Automóbiles (ACEA) e da Asociación Europea de Provedores da Industria do Automóbil (CLEPA), considerou inviables os obxectivos para 2030 e 2035, solicitando unha recalibración da estratexia, cumprindo os obxectivos climáticos pero salvagardando a competitividade industrial, a cohesión social e a resiliencia estratéxica das súas cadeas de subministración. A vantaxe que conseguiu China, tanto na fabricación de vehículos eléctricos como no control da cadea de subministración dos materiais claves e a tecnoloxía de baterías pon á industria europea nunha situación complicada.

A nivel nacional, poden considerarse como fitos o Plan Nacional Integrado de Enerxía e Clima de 2020 que propugna a creación das zonas de baixas emisións que faría obrigatorias a lei 7/2021 de Cambio Climático e Transición Enerxética, como xa se indicou no capítulo 2, así como medidas para impulsar a adopción de vehículos eléctricos e o uso de biocarburantes avanzados. A lei 9/2025, de 3 de decembro, de Mobilidade Sostible ten entre os seus principios reitores priorizar a descarbonización, a través da electrificación e o uso de combustibles renovables. En Galicia, apróbase en 2019 a Estratexia Galega de Cambio Climático e Enerxía 2050 e o Plan Rexional Integrado de Enerxía e Clima 2019-2023, que actualízanse en 2025. No II Plan Rexional Integrado de Enerxía e Clima 2030 de xaneiro de 2025, dentro da liña de impulso da descarbonización do sector do transporte e loxística establécese como medida 5 o impulso á extensión da

[19] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018DC0773
[20] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52019DC0640
[21] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789
[22] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0550
[23] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R0851
[24] https://www.acea.auto/files/Joint-ACEA-CLEPA-letter-to-President-von-der-Leyen.pdf [acceso decembro 2025]

mobilidade eléctrica así como o uso de vehículos alternativos e infraestruturas de recarga nos ámbitos marítimo e terrestre.

O compromiso institucional a tódalas escalas é, por tanto, innegable, pero o proceso de adopción da mobilidade eléctrica e o impulso ás infraestruturas de recarga precisas está a ser lento.

Partindo dos datos de matriculacións de vehículos novos da Dirección Xeral de Tráfico, realizouse unha análise da evolución do parque automobilístico en Galicia. Nos últimos anos, e especialmente en relación coas Zonas de Baixas Emisións, adoptouse como un criterio fundamental a etiqueta ambiental outorgada pola Dirección Xeral de Tráfico aos vehículos en función das características da súa motorización. Na Táboa 3.1 resúmese o número de vehículos por etiqueta ambiental nas catro provincias e o total de Galicia en 2023. Pódese observar como os vehículos con etiqueta 0 emisións e con etiqueta Eco supoñen aínda unha parte moi pequena do parque existente, tendo en conta que só unha parte dos últimos vehículos adquiridos posúe estas características. A provincia da Coruña está lixeiramente por diante na adopción de vehículos máis ecolóxicos, cunha menor porcentaxe de vehículos sen distintivo e unha maior porcentaxe de vehículos con etiqueta 0 ou Eco. A provincia de Ourense é a que presenta un parque menos adaptado ao coidado do medio ambiente.

| Distintivo ambiental | A Coruña | Lugo | Ourense | Pontevedra | Galicia | A Coruña (%) | Lugo (%) | Ourense (%) | Pontevedra (%) | Galicia (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Etiqueta 0 emisións | 4.807 | 1.426 | 1.008 | 3.986 | 11.227 | 0,55% | 0,46% | 0,36% | 0,51% | 0,50% |
| Etiqueta Eco | 23.082 | 6.726 | 4.973 | 15.604 | 50.385 | 2,66% | 2,18% | 1,80% | 1,99% | 2,25% |
| Etiqueta C | 259.073 | 76.650 | 67.738 | 228.139 | 631.600 | 29,90% | 24,85% | 24,45% | 29,10% | 28,25% |
| Etiqueta B | 270.612 | 91.244 | 77.800 | 239.812 | 679.468 | 31,24% | 29,58% | 28,08% | 30,59% | 30,39% |
| Sen distintivo | 308.747 | 132.464 | 125.513 | 296.531 | 863.255 | 35,64% | 42,94% | 45,31% | 37,82% | 38,61% |
| **Total** | **866.321** | **308.510** | **277.032** | **784.072** | **2.235.935** | **100,00%** | **100,00%** | **100,00%** | **100,00%** | **100,00%** |

*Táboa 3.1. Parque de vehículos por distintivo ambiental en Galicia en 2023.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Tráfico)*

Na Figura 3.8 e na Figura 3.9 móstrase a situación en cada un dos concellos de máis de 10.000 habitantes, así como conxuntamente para os que non alcanzan esa cifra. A Figura 3.8 está ordenada segundo o número de vehículos matriculados, mentres que a Figura 3.9 está ordenada segundo a porcentaxe de vehículos con etiqueta 0 emisións ou con etiqueta ECO. Analizando só os concellos de máis de 10.000 habitantes en 2023, os que teñen no seu parque máis vehículos con 0 emisións atópanse nas áreas metropolitanas que se definirán no capítulo 5, comezando con Oleiros cun 1,52% e Santiago de Compostela cun 1,15%. No extremo contrario, Salvaterra de Miño ou O Carballiño non chegan ao 0,25%. Se se consideran conxuntamente os vehículos 0 emisións e os de etiqueta Eco, repítese o patrón, destacando de novo entre os de máis vehículos ecolóxicos Oleiros co 6,25% e Santiago de Compostela, co 5,01% e seguidos, por encima do 4%, por Ames, Teo, A Coruña e Sada. Por encima do 3% sitúanse Culleredo, Lugo, Vigo, Cambre, Ferrol, Cangas, Ribeira, Ourense, Pontevedra, Nigrán e Bueu.

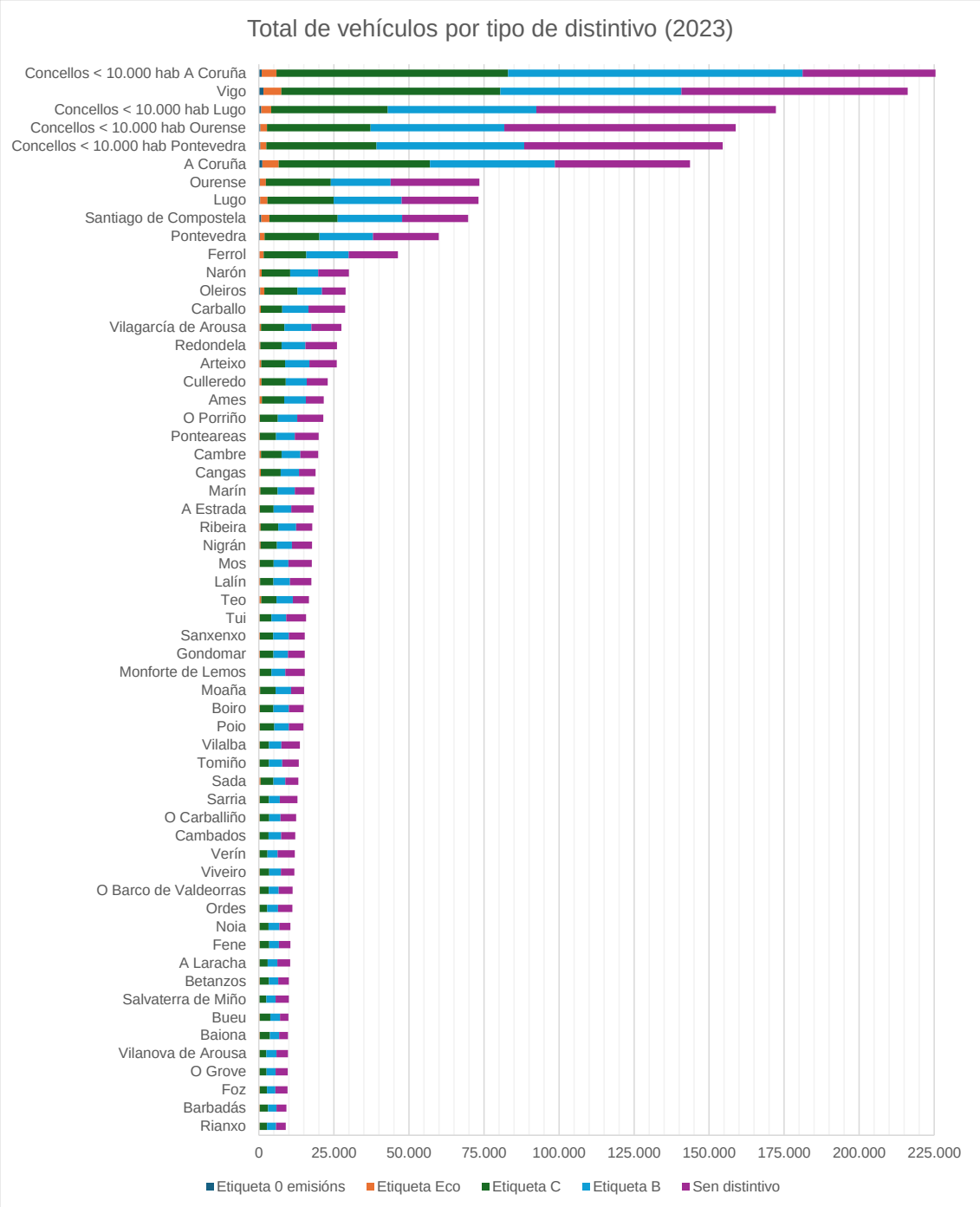



*Figura 3.8. Parque de vehículos por distintivo ambiental en 2023, con detalle nos concellos con máis de 10.000 habitantes. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Tráfico)*

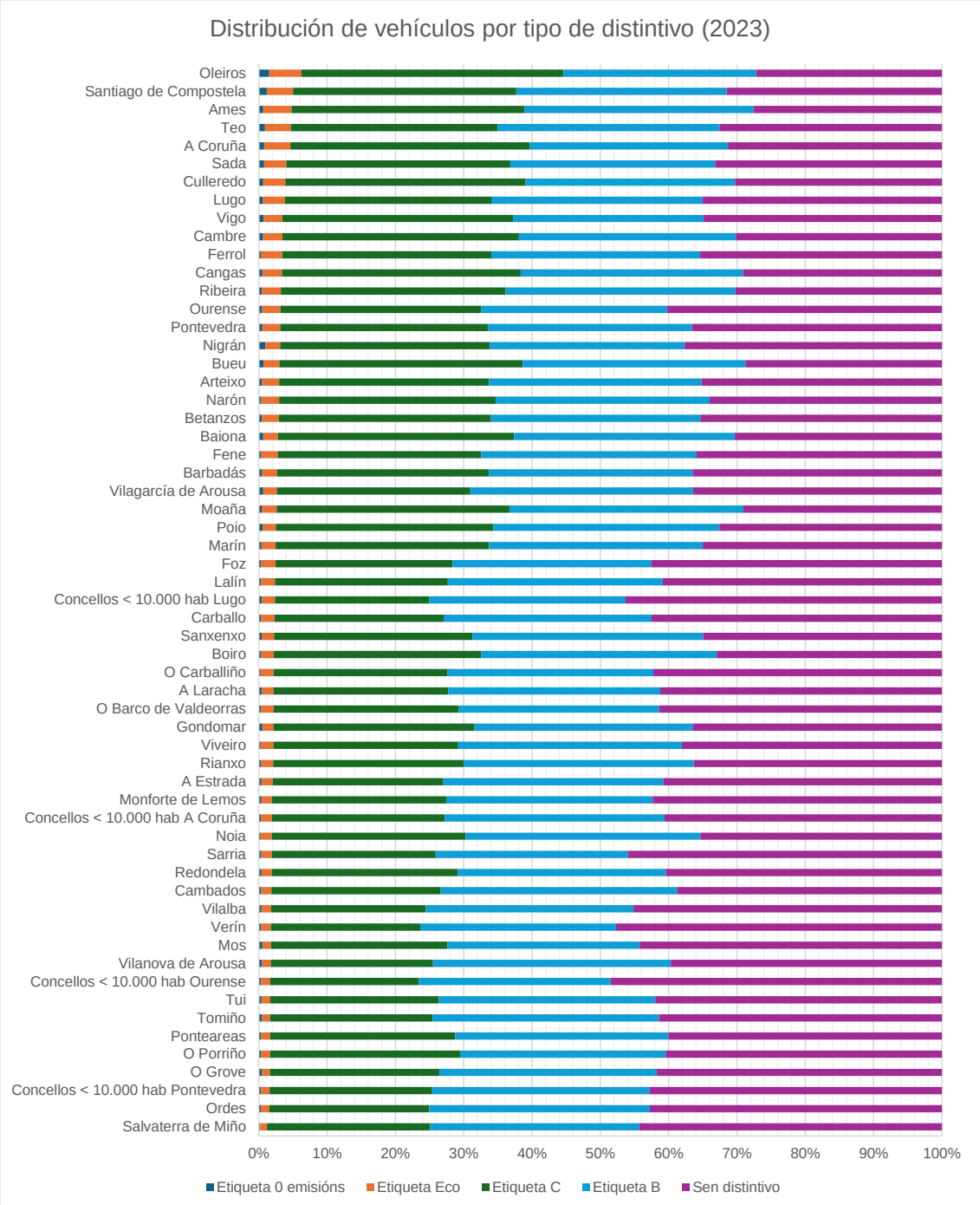



*Figura 3.9. Distribución de vehículos por distintivo ambiental en 2023, con detalle nos concellos con máis de 10.000 habitantes. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Tráfico)*

As etiquetas ambientais, aínda que son unha referencia ineludible, non permiten reflectir con precisión as diferentes motorizacións utilizadas, polo que se realizou unha análise máis detallada por tipo de propulsión. A Figura 3.10 mostra a distribución dos vehículos en 2023 segundo o tipo de propulsión utilizada, para as categorías principais, mentres que a Figura 3.11 mostra os valores soamente para turismos. Pódese apreciar a baixa penetración dos vehículos eléctricos no parque. Con todo, debe terse en conta a complexidade dos tipos de motorizacións actuais, que se analizan posteriormente.

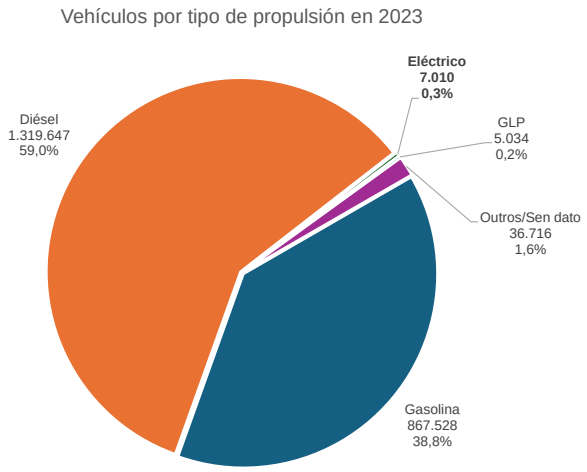



*Figura 3.10. Distribución de vehículos por tipo de propulsión, 2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Tráfico)*

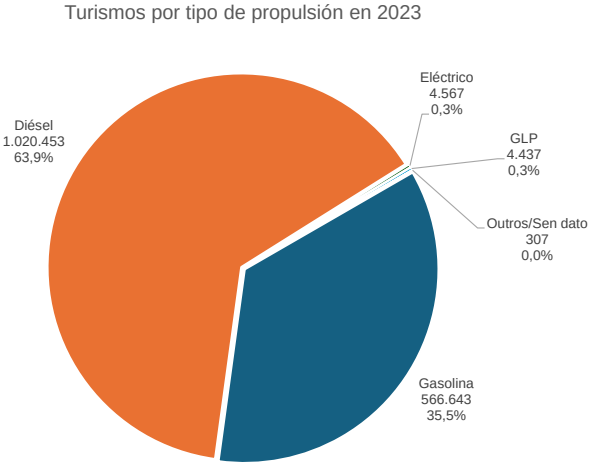



*Figura 3.11. Distribución de turismos por tipo de propulsión, 2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Tráfico)*

Resulta ademais de especial interese coñecer a evolución das matriculacións dos diferentes tipos de vehículo e, máis en concreto, dos vehículos eléctricos. A Táboa 3.2 reflicte a evolución das matriculacións en Galicia segundo o tipo de propulsión, para tódolos vehículos existentes en 2023. Na Figura 3.12 reflíctese a evolución das principais categorías. Pódese apreciar un tímido crecemento dos vehículos eléctricos, pero que aínda supoñen unha fracción moi reducida do parque automobilístico, polo que o proceso de descarbonización da mobilidade ten un longo camiño por percorrer. A Táboa 3.3 e a Figura 3.13 mostran os valores soamente para os turismos, onde a proporción de vehículos eléctricos é máis elevada.

| | Ano de primeira matriculación | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Propulsión** | Antes de 2018 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | **Total** |
| **Gasolina** | 688.859 | 36.895 | 38.334 | 27.860 | 27.035 | 23.584 | 24.961 | **867.528** |
| **Diésel** | 1.189.506 | 42.846 | 31.628 | 20.283 | 14.846 | 10.627 | 9.911 | **1.319.647** |
| **Eléctrico** | 1.107 | 441 | 496 | 815 | 1.001 | 1.246 | 1.904 | **7.010** |
| **Outros** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| **Butano** | 8 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | **10** |
| **Solar** | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **1** |
| **Gas Licuado de Petróleo** | 980 | 690 | 725 | 480 | 633 | 585 | 941 | **5.034** |
| **Gas Natural Comprimido** | 79 | 69 | 63 | 84 | 40 | 11 | 55 | **401** |
| **Gas Natural Licuado** | 6 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **9** |
| **Hidróxeno** | 6 | 0 | 3 | 0 | 2 | 0 | 1 | **12** |
| **Biometano** | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **3** |
| **Etanol** | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **9** |
| **Biodiesel** | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | **7** |
| **Sen dato** | 30.360 | 1.277 | 1.060 | 838 | 966 | 865 | 898 | **36.264** |
| **Total** | **1.910.927** | **82.221** | **72.310** | **50.361** | **44.523** | **36.918** | **38.675** | **2.235.935** |

*Táboa 3.2. Tipo de propulsión segundo ano de matriculación (tódolos vehículos), 2023.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Tráfico)*

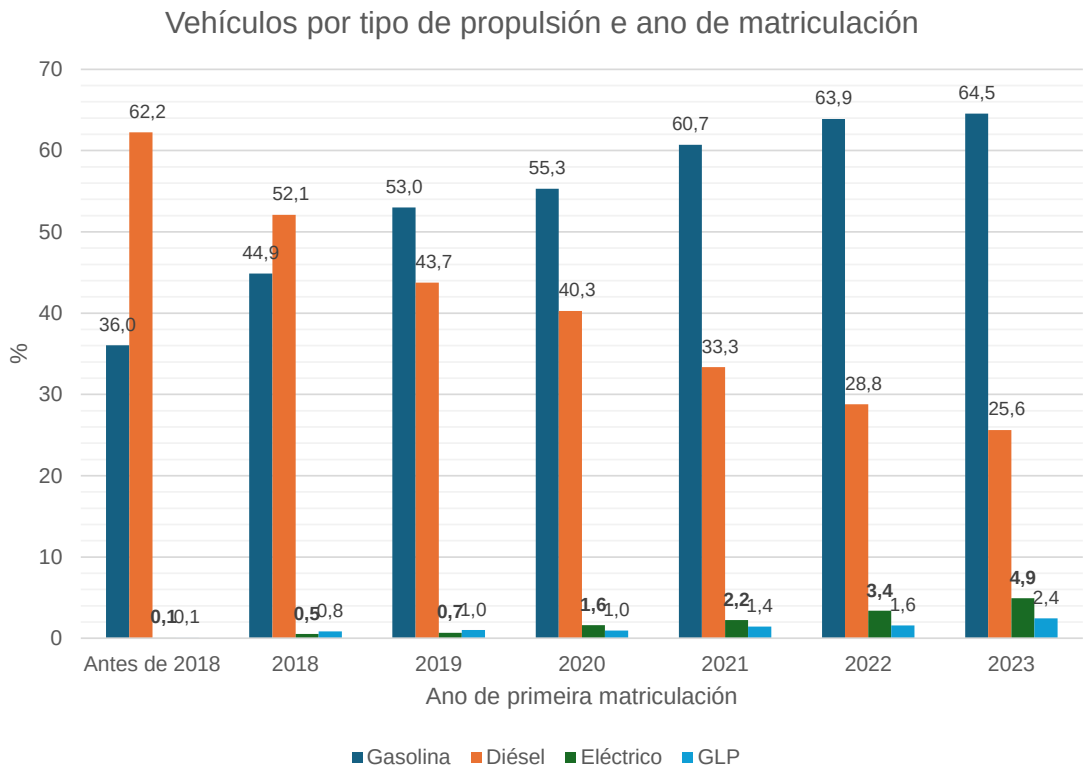



*Figura 3.12. Vehículos por tipo de propulsión e ano de matriculación, 2023.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Tráfico)*

| | Ano de primeira matriculación | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Propulsión** | Antes de 2018 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | **Total** |
| **Gasolina** | 426.298 | 30.819 | 31.661 | 21.581 | 20.462 | 17.666 | 18.156 | **566.643** |
| **Diésel** | 930.654 | 32.913 | 23.247 | 14.453 | 8.976 | 5.727 | 4.483 | **1.020.453** |
| **Eléctrico** | 598 | 324 | 334 | 525 | 606 | 803 | 1.377 | **4.567** |
| **Outros** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| **Butano** | 6 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | **8** |
| **Solar** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| **Gas Licuado de Petróleo** | 773 | 622 | 632 | 380 | 515 | 576 | 939 | **4.437** |
| **Gas Natural Comprimido** | 25 | 54 | 46 | 41 | 15 | 2 | 0 | **183** |
| **Gas Natural Licuado** | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **5** |
| **Hidróxeno** | 5 | 0 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 | **10** |
| **Biometano** | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **3** |
| **Etanol** | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **9** |
| **Biodiesel** | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **2** |
| **Sen dato** | 84 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | **87** |
| **Total turismos** | **1.358.460** | **64.736** | **55.924** | **36.982** | **30.576** | **24.774** | **24.955** | **1.596.407** |

*Táboa 3.3. Tipo de propulsión segundo ano de matriculación (turismos), 2023.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Tráfico)*

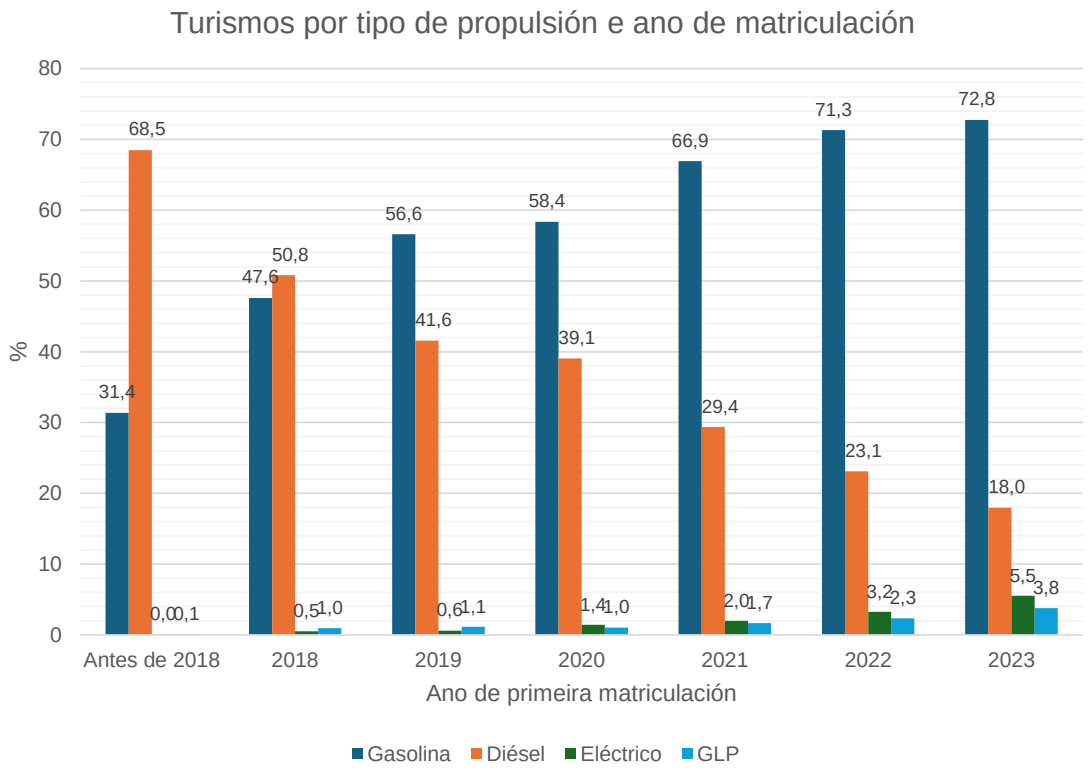



*Figura 3.13. Turismos por tipo de propulsión e ano de matriculación, 2023.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Tráfico)*

Como xa se mencionou, as motorizacións actuais son complexas. Existen vehículos con algún tipo de electrificación pero que manteñen motores de gasolina ou diésel, o que non queda adecuadamente reflectido nas táboas e figuras anteriores. Na Táboa 3.4 (para tódolos vehículos) e na Táboa 3.5 e Figura 3.14 (para turismos), reflíctese a evolución das matriculacións dos distintos tipos de vehículos con electrificación. Pódese apreciar o crecemento dos vehículos híbridos convencionais, que constitúen a maior parte do parque electrificado. Os híbridos enchufables, que permiten funcionar como

vehículos eléctricos dentro dunha marxe de autonomía, móvense en cantidades similares aos eléctricos de batería. Outras solucións como a pila de combustible están polo momento en valores moi reducidos. En todo caso, é importante resaltar que o 44,8% dos turismos matriculados en 2023 xa tiñan algún tipo de electrificación na súa propulsión. O cambio do parque está en marcha, pero aínda van pasar un número elevado de anos antes de que a maioría do parque sexa puramente eléctrico ou doutras tecnoloxías sen emisións. Os últimos anos estiveron marcados pola incerteza sobre as prestacións e futuro das diferentes tecnoloxías de motorización, pola falta de unha infraestrutura de recarga adecuada, ademais de polos costes maiores de compra de vehículos respectuosos co medio ambente, o que deu lugar a un repunte das compras de vehículos de segunda man. Aínda que estas intercezas parecen agora superadas, as políticas que fomenten a súa adopción a través de axudas directas e vantaxes para o uso cotián, así como a dotación dunhas infraestruturas de recarga adecuadas, van ser factores que inflúan na velocidade de adopción do vehículo eléctrico. Polo camiño, non é descartable que outras solucións de motorización, incluídos os combustibles sintéticos, modifiquen o punto de chegada da solución tecnolóxica para un parque descarbonizado. En calquera caso, non debe esquecerse que as emisións son só un dos problemas xerados polo uso excesivo do automóbil, especialmente nas áreas metropolitanas, polo que as políticas para alcanzar unha mobilidade sostible deberían estar orientadas tamén á consecución dun menor peso deste modo no reparto modal, como se indica noutros capítulos.

| | Ano de primeira matriculación | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Cat. Elect.** | Antes de 2018 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | **Total** |
| **Eléctrico Autono. Estendida** | 91 | 19 | 9 | 0 | 4 | 2 | 0 | **125** |
| **Eléctrico Híbrido** | 7.202 | 3.081 | 4.309 | 5.293 | 7.748 | 8.103 | 9.019 | **44.755** |
| **Eléctrico de Batería** | 673 | 258 | 361 | 748 | 918 | 1.149 | 1.862 | **5.969** |
| **Elec. Híbrido Enchufable** | 254 | 165 | 208 | 716 | 1.177 | 1.143 | 1.447 | **5.110** |
| **Pila combustible-hidróxeno** | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | **3** |
| **Sen dato** | 1.902.706 | 78.698 | 67.423 | 43.604 | 34.674 | 26.521 | 26.347 | **2.179.973** |
| **Total** | **1.910.927** | **82.221** | **72.310** | **50.361** | **44.523** | **36.918** | **38.675** | **2.235.935** |
| **Total dato CATELECT** | **8.221** | **3.523** | **4.887** | **6.757** | **9.849** | **10.397** | **12.328** | **55.962** |

*Táboa 3.4. Tipo de motor con electrificación segundo ano de matriculación (tódolos vehículos), 2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Tráfico)*

| | Ano de primeira matriculación | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Cat. Elect.** | Antes de 2018 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | **Total** |
| **Eléctrico Autono. Estendida** | 91 | 19 | 8 | 0 | 3 | 2 | 0 | **123** |
| **Eléctrico Híbrido** | 7.172 | 3.057 | 4.184 | 5.063 | 7.387 | 7.772 | 8.492 | **43.127** |
| **Eléctrico de Batería** | 344 | 172 | 237 | 502 | 585 | 802 | 1.377 | **4.019** |
| **Elec. Híbrido Enchufable** | 214 | 136 | 160 | 648 | 1.072 | 1.019 | 1.319 | **4.568** |
| **Pila combustible-hidróxeno** | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | **3** |
| **Sen categoría** | 1.350.638 | 61.352 | 51.335 | 30.769 | 21.527 | 15.179 | 13.767 | **1.544.567** |
| **Total turismos** | 1.358.460 | 64.736 | 55.924 | 36.982 | 30.576 | 24.774 | 24.955 | **1.596.407** |
| **Total dato CATELECT** | **7.822** | **3.384** | **4.589** | **6.213** | **9.049** | **9.595** | **11.188** | **51.840** |

*Táboa 3.5. Tipo de motor con electrificación segundo ano de matriculación (turismos), 2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Tráfico)*

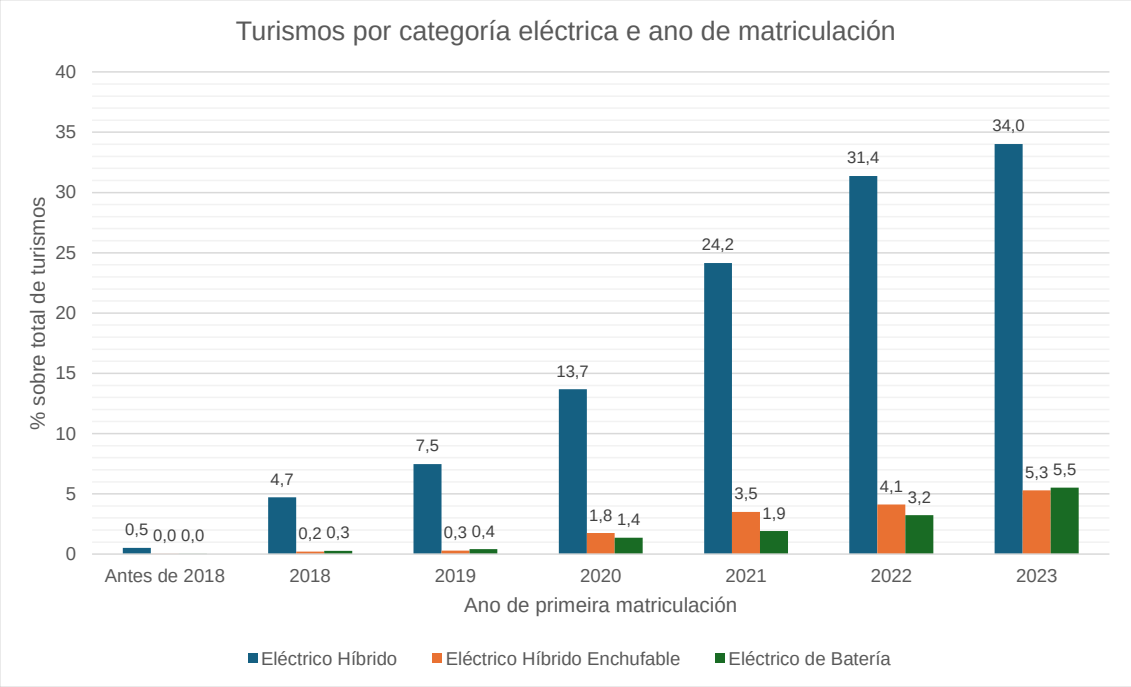



*Figura 3.14. Turismos por categoría eléctrica e ano de matriculación, 2023.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Tráfico)*

No que se refire á infraestrutura de recarga, os datos de Galicia mostran que aínda existe un longo camiño por percorrer. A Asociación Española de Fabricantes de Automóbiles e Camións (Anfac) publica trimestralmente o seu barómetro da electromobilidade, que inclúe un indicador en base 100 sobre a infraestrutura de recarga existente en cada comunidade autónoma sobre a poboación motorizable, onde o obxectivo é de 9,1 puntos de recarga por cada 1.000 persoas en idade motorizable. Segundo o barómetro do terceiro trimestre de 2025, o indicador de infraestrutura de recarga de Galicia está nun 9,5 sobre 100, superando soamente a Andalucía, Ceuta e Melilla. A media española está en 13,1, sendo a comunidade de Castela e León a que ten o maior índice con 20,7. No ámbito internacional, os Países Baixos teñen un valor de 187,4 neste índice, mentres que a media da UE-27 é de 38,1. Considerando o índice para infraestrutura de recarga con potencia maior de 50 KW, o valor en Galicia é 6,7, fronte ao 8,7 de España, sendo o obxectivo 4,8 puntos por cada 1.000 persoas en idade motorizable. Neste caso, Noruega ten un índice de 61,1 e a UE-27 ten 11,9.

Na Figura 3.15 móstrase a evolución dos puntos de recarga de acceso público en Galicia a partir dos barómetros de Anfac. Pode verse o incremento da infraestrutura de recarga ao longo dos últimos anos. Para mellorar esta infraestrutura, a lei 7/2021 de cambio climático e transición enerxética, no seu artigo 15, implantou a obrigatoriedade de establecer puntos de recarga nas instalacións de subministro de combustible en función do volume de venta. En calquera caso, os índices anteriormente presentados permiten ver a distancia do obxectivo fixado pola citada asociación. Con datos actualizados a 30 de setembro de 2025, en Galicia existen 2.040 puntos de recarga de acceso público operativos, dos 52.107 que existen en España. Existen outros 732 puntos en Galicia fóra de servicio por atoparse en mal estado, avariados ou que aínda non se puideron conectar á rede de distribución eléctrica. Dos puntos operativos en Galicia, 1.331 teñen

potencia igual ou inferior a 22 kW, 123 entre 22 e 50 kW, 399 entre 50 e 150 kW, 85 entre 150 e 250 kW e 102 máis de 250 kW.

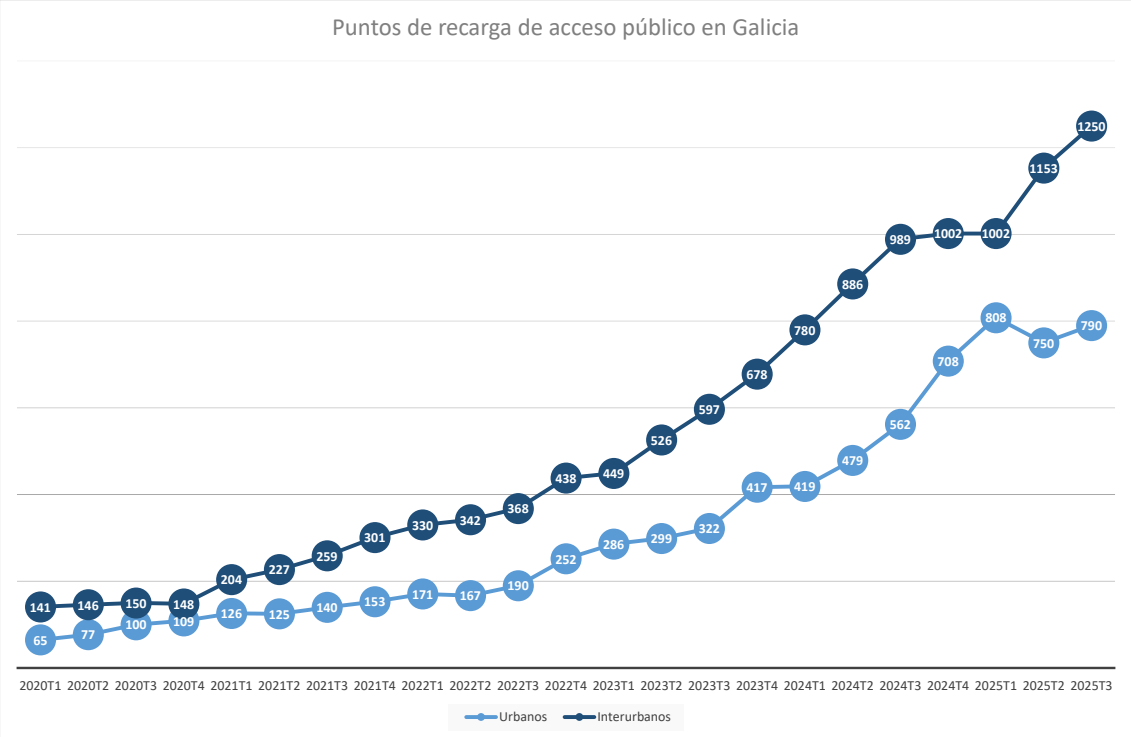



*Figura 3.15. Evolución dos puntos de recarga de acceso público en Galicia.*
*(Fonte dos datos: Asociación Española de Fabricantes de Automóbiles e Camións (Anfac))*

O barómetro de ANFAC tamén sitúa a Galicia en relación co resto de España e de Europa noutros indicadores. O indicador de vehículo electrificado sobre o mercado total, fronte ao obxectivo (índice 100) dunha cota do 60% de vehículos electrificados, presenta en Galicia, no terceiro trimestre de 2025, un valor de 31,4; por encima da media nacional de 27,4. O valor para a UE-27 é de 40,1, e países como Noruega están en 159. Galicia sitúase en quinto lugar entre as comunidades autónomas, só por detrás de Navarra, Cataluña, o País Vasco e Castilla La Mancha. Con todo, se se axusta ese índice sobre a poboación motorizable, en Galicia baixa a 12,6 fronte á media de España de 23,6 e moi lonxe do 69,9 de Madrid. O indicador de vehículo eléctrico puro sobre o mercado electrificado, cun valor obxectivo de 75% de penetración neste mercado, sitúase en Galicia en 69,6, por encima do valor de 63,3 en España.

## 3.3. Mobilidade autónoma e conectada

A substitución dos vehículos manexados por unha persoa por sistemas de condución autónoma é unha tendencia moi relevante, aínda que, para o caso do vehículo privado e o transporte público en plataforma compartida, presenta unha importante incerteza acerca do próxima ou afastada que vai estar a súa implantación de modo extenso. Existen xa desde hai tempo solucións de condución autónoma para modos guiados, entre as experiencias pioneiras poden citarse a liña 14 (METEOR) do metro de París ou o VAL de Lille, pero o sistema estendeuse e, por exemplo, o 25% do metro de Barcelona funciona con condución automática (as liñas 9, 10 e 11). Outros sistemas guiados son de

tipo People Mover, como o que une a terminal 4 co seu satélite no Aeroporto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Segundo o documento "Global Metro Figures 2024" da UITP (Unión Internacional do Transporte Público) de maio de 2025, en 2023 existían un total de 60 aglomeracións urbanas no mundo con polo menos unha liña de metro totalmente automatizado, fronte ao valor de 13 no ano 2000. Os quilómetros totais de liñas de metro totalmente automatizadas era de 2,279 en 2023 (11% da lonxitude total de infraestrutura mundial) nese ano (fronte aos 205 do ano 2000).

No que se refire a vehículos non guiados, os niveis de automatización adoitan asociarse aos niveis definidos pola Sociedade de Enxeñeiros en Automoción (SAE J3016). Os aspectos para considerar nesta automatización engloban o control do movemento lonxitudinal (aceleración e freado); o control do movemento transversal (a dirección, incluíndo os cambios de carril); a resposta ante incidencias e outros corpos (outros vehículos, peóns, obxectos no carril, etc.); o procedemento de respaldo que debe tomar o control no caso de que o sistema non poida resolver a condución (o propio condutor ou un sistema adicional); e, por último, as condicións nas que a condución automática pode funcionar (visibilidade, condicións da infraestrutura, necesidades de información, etc.).




*Figura 3.16. Distintos niveis de automatización (Sociedade de Enxeñeiros en Automoción, SAE J3016).*
*Fonte: COMUNICACIÓN DA COMISIÓN: En ruta cara á mobilidade automatizada: estratexia da UE para a mobilidade do futuro COM(2018) 283 final*

Aínda que o documento da Comisión Europea de 2018 (Figura 3.16) apuntaba aos niveis 3, 4 e 5 para a década 2020-2030, no ámbito da investigación non existía nese momento un consenso sobre cando ía estar no mercado o nivel SAE4 e, especialmente, o SAE5 (Táboa 3.6). As previsións para SAE5 ían desde 2020-25 ata 2075. Con todo, desde o punto de vista da mobilidade en transporte privado, que existan algúns vehículos autónomos non vai supoñer unha gran modificación. Cando unha gran cantidade de vehículos sexan autónomos e, ademais, estean conectados entre si e coa contorna, estaremos nun escenario novo. Esta situación de condución autónoma e conectada espérase, en xeral, non antes da década de 2040-50.

| Fonte | Nivel SAE4 | Nivel SAE5 | Contexto vehículo autónomo e conectado (VAC) |
|---|---|---|---|
| Underwood, 2014 | 2019-2024 | 2025-2035 | 2040-2060 |
| Godsmark, 2015 | 2020 | 2020-2025 | 2020-2030 |
| Shladover, 2016 | 2020-2030 | 2075 | ? |
| VDA, 2016 | 2020-2030 | 2030-2040 | ? |
| Zmud, 2017 | 2021 | 2025-2030 | ? |
| Bloomberg, 2017 | 2018-2020 | 2028-2030 | 2040-2060 |
| Litman, 2018 | 2020-2030 | 2020-2040 | 2060-2080 |
| Kuhnert, 2018 | 2020-2030 | 2025-2030 | ? |
| Gehrke, 2018 | 2018-2021 | 2018-2021 | 2040-2050 |
| SSCTCC, 2018 | 2018-2020 | 2040-2050 | 2040-2060 |
| Shaheen, 2018 | 2018-2021 | 2023-2040 | 2045-2070 |

*Táboa 3.6. Estimación da implantación dos vehículos autónomos. (Fonte: M. Martínez-Díaz, e F. Soriguera (2018): Introducción del vehículo autónomo en el flujo de tráfico. CIT 2018, Gijón)*

No camiño por percorrer ata esta condución autónoma e conectada hai moitos aspectos que deben irse resolvendo. O nivel SAE4 permite a condución autónoma en determinadas contornas e situacións, polo que será preciso preparar as infraestruturas nas que isto sexa posible. O nivel SAE5 correspondería a condución autónoma en calquera infraestrutura e situación, o que xera dúbidas en territorios con tanta dispersión como o galego, onde a capilaridade necesaria da rede fai precisa unha rede viaria local moi ampla e na que as características da infraestrutura non van ser as da rede principal. As infraestruturas viarias que apoien a automatización van requirir boa visibilidade, sinalización vertical clara e visible, marcas viarias en bo estado, ausencia de cambios bruscos de pendente e curvatura, sistemas adecuados para a conectividade entre vehículo e infraestrutura, etc. Existen tamén aspectos éticos que deben resolverse sobre a actuación que debe realizar un vehículo autónomo en caso de risco de accidente, se ten que ponderar a solución preferible cando as diferentes alternativas poden supoñer a perda de vidas humanas. Existe un sitio web (www.moralmachine.net), desenvolto inicialmente no Massachusetts Institute of Technology e apoiado actualmente por varias universidades, onde se recolle a opinión dos seres humanos acerca de como as máquinas deben tomar decisións cando se enfrontan a dilemas morais.

Outro aspecto de relevancia é se a xeneralización de vehículos autónomos vai supoñer un aumento ou unha diminución da capacidade da rede viaria. Isto vai depender dos parámetros que manexen de velocidade, separación entre vehículos, ocos mínimos para incorporacións, etc. Existe un certo consenso en que, para aproveitar as vantaxes dos vehículos autónomos, estes deben ser tamén conectados e cooperativos. Dentro das solucións para mellorar a circulación e aumentar a seguridade, unha das que recibiu notable atención é que estes vehículos autónomos e conectados circulen formando

“trens” que seguen a un líder, no que se coñece polo anglicismo *platoons*. Existen xa diversas experiencias piloto e proxectos de investigación sobre este concepto.

No eido do transporte público, dentro dos modos non guiados, existen xa numerosas experiencias en probas en contextos controlados. As tendencias de futuro neste ámbito son difíciles de predicir. Poden ir desde vehículos autónomos que operen de forma análoga ás actuais redes de autobuses ata conceptos máis parecidos a un taxi compartido sen condutor. No caso de que o uso deste tipo de solucións dean lugar a unha menor utilización do transporte colectivo, a incidencia sobre a conxestión e o espazo urbano pode chegar a ser negativa. Os taxis autónomos son xa unha realidade en servizo en países como Estados Unidos (con empresas como Waymo) ou China (por exemplo Baidu), onde tamén empezan a aparecer autobuses autónomos en servizo comercial con cobro de billete, como o caso do WeRide Mini Robobus in Guangzhou. É de esperar que as motorizacións do futuro sexan eléctricas, o que fará menos relevante o seu impacto en forma de ruído e emisións. No ámbito interurbano, os vehículos autónomos poden ser unha solución para resolver as necesidades de mobilidade en zonas con poboación dispersa e envellecida, tan presentes en Galicia, como se amosará no capítulo 4.

En síntese, a mobilidade autónoma e conectada é un escenario de futuro, probablemente a medio prazo, para o que é preciso que nos vaiamos preparando. Será necesario orientar como se desexa abordar esa mobilidade futura, existindo un abanico de opcións entre manter os patróns actuais cun vehículo autónomo e conectado (VAC) propio e sistemas de mobilidade apoiada en VAC compartidos de diferentes tamaños en plataformas de xestión da mobilidade como servizo, que se expoñen posteriormente.

A UITP publicou tamén en 2017 un “informe de políticas” no que alertaba sobre a necesidade de integrar ao vehículo autónomo co transporte público tradicional en forma de frotas de vehículos compartidos ao obxecto de alcanzar a sostibilidade e a equidade no ámbito da mobilidade (Figura 3.17).

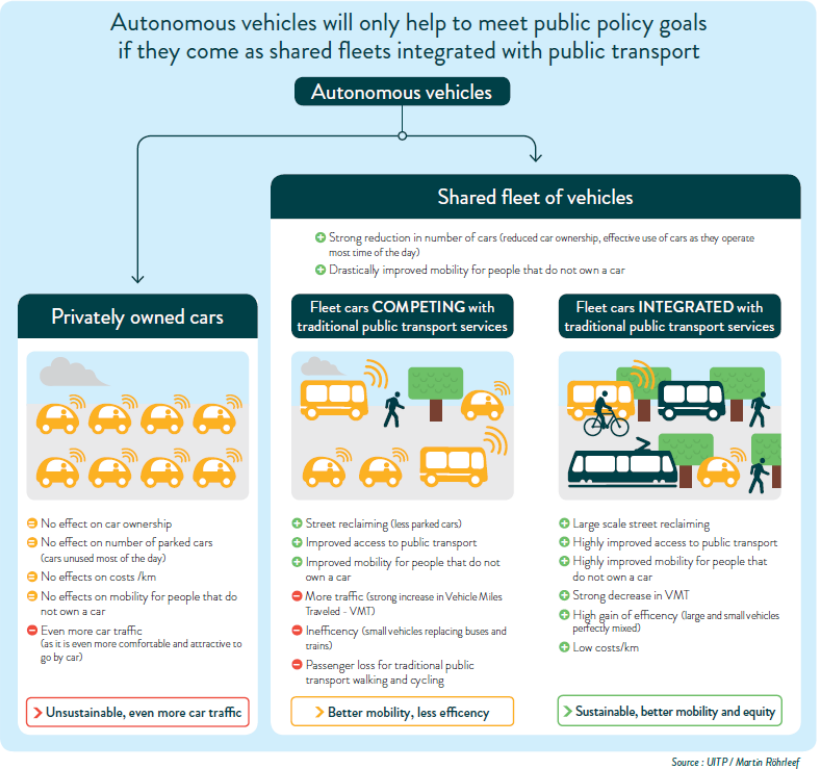



*Figura 3.17. Vehículos autónomos e mobilidade sostible (Unión Internacional de Transporte Público). Fonte: POLICY BRIEF: Autonomous vehicles: a potential game changer for urban mobility (2017)*

## 3.4. Novas solucións de mobilidade

### 3.4.1. Vehículos de mobilidade persoal

Nos últimos anos, cobraron forza outras alternativas para resolver a mobilidade, nalgúns casos xa existentes pero que recibiron un novo impulso coa electrificación.

Por unha banda, existen os que se viñeron a chamar Vehículos de Mobilidade Persoal (VMP). Os vehículos que deben incluírse nesta categoría non estiveron claramente definidos ata a modificación do Regulamento xeral de vehículos (RXV) de novembro de 2020, que os define como:

> "Vehículo dunha ou máis rodas dotado dunha única praza e propulsado exclusivamente por motores eléctricos que poden proporcionar ao vehículo unha velocidade máxima por deseño comprendida entre 6 e 25 km/h. Só poden estar equipados cun asento ou sela se están dotados de sistema de autoequilibrado. Exclúense desta definición os vehículos sen sistema de autoequilibrado e con sela, os vehículos concibidos para competición, os vehículos para persoas con mobilidade reducida e os vehículos cunha tensión de traballo maior a 100 VCC ou 240 VAC, así como aqueles incluídos dentro do ámbito do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de xaneiro de 2013."

Estes sistemas non son unha solución xeral, pero poden resolver as necesidades de mobilidade dun sector da poboación. Aínda que existen diferentes sistemas como o monociclo eléctrico, o *hoveboard* ou o *segway*, o que tivo máis éxito é o patinete

eléctrico. Con todo, a súa inserción no ámbito urbano é un tema controvertido, que está en fase de regulación. Dado o seu carácter oficial de vehículo, de acordo co Regulamento xeral de circulación non poden circular por beirarrúas e demais zonas peonís, nin por túneles urbanos, travesías, vías interurbanas e autoestradas e autovías. A regulación no resto de ámbitos queda baixo a responsabilidade da administración local. Por exemplo, no caso de Galicia, existen normativas específicas en diferentes cidades, como pode ser a xa derogada na Coruña (2020[25]) ou a de Vigo (2022[26]); ou ben os VMP son regulados en ordenanzas máis xerais de mobilidade, circulación ou tráfico, como en Pontevedra (2020[27]), Santiago de Compostela (2024[28]) ou en núcleos máis pequenos como Burela (2023[29]). Na Coruña, a regulación pasou a formar parte da Ordenanza de Mobilidade Sostible do Concello da Coruña (2025[30]). Lugo posuía unha ordenanza de 2012 pero non adaptada ás novas definicións.

Os VMP (así como as bicicletas, especialmente pregables) poden complementar aos sistemas de transporte público en desprazamentos intermodais, coa vantaxe, no caso dos VMP, do pequeno tamaño que permite o seu transporte dentro dos autobuses ou trens. Con todo, debido aos problemas de incendios e explosións das baterías deste tipo de artefactos, moitas empresas operadoras de transporte público teñen optado por prohibir o acceso dos VMP aos seus vehículos. É o caso de Renfe operadora a nivel nacional, que dende decembro de 2023 non permite o acceso de patinetes eléctricos nos seus trens de viaxeiros, baseándose en criterios de saúde pública e seguridade dos viaxeiros[31]. Esta prohibición ten xerado problemas a persoas que utilizaban o tren e se desprazaban ata o dende a estación neste tipo de vehículos.

Outro dos sistemas que está a experimentar un gran incremento de utilización na actualidade é a bicicleta de pedais con pedaleo asistido, que queda definida no RXV como “Bicicletas equipadas cun motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior ou igual a 250 W, cuxa potencia diminúa progresivamente e que finalmente se interrompa antes de que a velocidade do vehículo alcance os 25 km/h ou se o ciclista deixa de pedalear”. No caso de Renfe, si se permite o transporte de bicicletas eléctricas.

[25] https://bop.dicoruna.es/bopportal/publicado/2020/06/12/2020_0000003523.pdf
[26] https://hoxe.vigo.org/pdf/Ordenanzas/ordenanza_mobilidade_persoal.pdf [acceso decembro 2025]
[27] https://www.pontevedra.gal/arquivos/Ordenanza-reguladora-de-la-Movilidad-Amable-CAST.pdf [acceso decembro 2025]
[28] https://bop.dicoruna.es/bopportal/descargarPdf.do?page=1&fecha=20241004&numRegistro=2024/0000006857.pdf
[29] https://www.deputacionlugo.gal/sites/deputacionlugo.org/files/2024-04/20-04-2024%20spa.pdf [acceso decembro 2025]
[30] https://bop.dacoruna.gal/bopportal/publicado/2025/09/29/2025_0000006247.pdf
[31] https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/comunicacion/renfe-al-dia/sala-de-prensa/renfe-prohibe-acceso-patinetes-electricos-todos-trenes-viajeros [acceso decembro 2025]

### 3.4.2. Sistemas de vehículo compartido

Vinculado aos modos sinalados, pero tamén ao automóbil convencional, están a experimentar un gran auxe os sistemas de vehículo compartido, xa sexa públicos ou privados. Esta é unha tendencia que se espera que poida verse incrementada no futuro.

No caso do automóbil, adóitase distinguir dúas modalidades para compartir vehículo. O denominado coche compartido (en inglés *carpooling*) corresponde a que a persoa propietaria do vehículo organízase con outras persoas para compartir os traxectos, tanto para viaxes ocasionais como para os traxectos habituais, compartindo os gastos. Existen diferentes iniciativas e plataformas para facilitar este proceso. Outra modalidade é o que se denomina coche multiusuario (*carsharing*), como unha modalidade de alugueiro de vehículo por tempo reducido, no que habitualmente pode tomarse e deixarse o vehículo en calquera punto da zona de servizo do sistema na cidade. Estas solucións, en comparación co vehículo privado, favorecen a sostibilidade da mobilidade. O coche compartido reduce o número de vehículos circulando, podendo asociarse a aparcamentos disuasorios en determinados casos. Na medida en que substitúa ao vehículo privado, o coche multiusuario é favorable para o uso do espazo urbano ao reducir o número de vehículos estacionados e de vehículos circulando. Por outro lado, é frecuente que as frotas estean compostas de vehículos eléctricos ou con baixas emisións. Con todo, este balance positivo xa non é claro se substitúen desprazamentos en transporte público ou en modos brandos.

No ámbito de Galicia, a empresa galega Mobify, nacida en Ourense en 2023, ofrece servizos de Carsharing en diversas cidades galegas, como Ourense, Santiago de Compostela ou A Coruña, ademais de no polígono de San Cibrao, e con plans de expansión a outras cidades. Existen tamén solucións de motosharing con vehículos eléctricos, como Motiños, que presta servicio en Vigo e na Coruña (aínda que nesta cidade parece que deixou de prestar servizo desde mediados de 2025, segundo noticias de prensa). Existiron outras experiencias como Moter na Coruña ou Breogán Mobility no Salnés na temporada estival. Aínda que en Galicia esta modalidade está a ter dificultades para consolidarse, non se pode descartar unha maior implantación nos próximos anos.

Dentro dos sistemas de vehículo compartido, aqueles baseados en bicicletas de uso público son, probablemente, os máis estendidos. Estes sistemas son claramente beneficiosos para a sostibilidade da mobilidade e están a ser implementados en moitas localidades do mundo. Nos últimos anos, a extensión da introdución de bicicletas con asistencia eléctrica ao pedaleo deu un novo impulso a esta solución. Este sistema baséase en estacións onde tomar e deixar a bicicleta repartidas pola área servida (aínda que tamén existen solucións sen estacións, podendo deixar a bicicleta en calquera zona habilitada para elo na cidade), cun sistema de identificación dos usuarios rexistrados. É preciso complementalo cun servizo de recolocación de bicicletas que permita compensar os desequilibrios da demanda ao longo do día. Como toda a mobilidade ciclista, vese moi beneficiado pola existencia de infraestruturas adecuadas para este modo.

No caso de Galicia, estes sistemas tiveron un auxe a finais da primeira década deste século, cando se puxeron en marcha en numerosos municipios, parte deles co apoio do programa Bicidadáns do Inega, pero cunha traxectoria moi desigual.

O sistema máis exitoso nas cidades galegas é o sistema de bicicleta pública da Coruña, Bicicoruña, inaugurado en 2009 e cun forte impulso desde a renovación de 2022, coa introdución das bicicletas con asistencia ao pedaleo e o progresivo incremento das estacións. En outubro de 2025 chegouse a 66 estacións operativas, fronte a 23 cando se renovou o servizo en 2022. Na primeira época, superada a fase de introdución do servizo, o número de usos anuais oscilou entre 141.239 en 2011 e 213.254 en 2017, sen unha tendencia clara. Trala renovación de 2022 o crecemento foi moi elevado, chegando a 1.337.882 usos en 2024. O número de usuarios, que se movía entre 1.900 e 3.309 no período 2009-2020, subiu a 7.589 en 2022, 13.669 en 2023, 13.999 en 2024 e chegando aos 15.122 usuarios en 2025.

En Ferrol implantouse en 2007 o sistema Ferrol en bicicleta, que posteriormente evolucionou a Biciferrolterra, compartido entre Ferrol e Narón, contando na actualidade, segundo a súa páxina web, con 9 estacións en Ferrol e outras 9 en Narón. En Vilagarcía de Arousa funciona o servizo Vaibike, implantado en 2009 e que, tras etapas de funcionamento e paralización, reimplantouse en 2023. Existe un sistema en Arteixo, biciArteixo, implantado en decembro de 2023 e que está en expansión, con bicicletas mecánicas e tamén con asistencia ao pedaleo. Neste caso, o sistema non é compatible co da Coruña, o que se revelou como un problema, polo que se está a traballar na implementación de estacións de ambos sistemas no entorno de Meicende para permitir o intercambio. No Barco de Valdeorras implantouse en 2010 o servizo BiciBarco, que parece seguir en funcionamento aínda que con poucos usuarios. No caso de Vigo non existe propiamente un sistema de alugueiro público con estacións nas rúas análogo ao doutras cidades, pero si existe un servizo proporcionado pola empresa Welgood, no que as bicicletas eléctricas deben recollerse e entregarse en sete aparcamentos públicos que xestiona esa empresa. A pesar desta xestión privada, a web municipal, xunto coa información sobre as infraestruturas ciclistas, facilita datos en tempo real das bicicletas dispoñibles en cada estación e das bancadas libres.

Existiron outras experiencias en Galicia de sistemas de bicicleta pública, pero con menor éxito e continuidade. Poden citarse experiencias pasadas que non tiveron suficiente éxito para manterse en Ourense (Roda Limpo entre 2007 e 2020), Pontevedra (PillaBici entre 2009 e 2011), Lugo (Rebicíclate entre 2007 e 2011), Santiago de Compostela (Combici, que implantado en 2008 pasou a só verán en 2011 e desapareceu posteriormente), Culleredo (Culleredo en bicicleta entre 2009 e 2019), A Rúa (RúaBici, entre 2010 e 2013), un sistema supramunicipal en Porto do Son, Noia e Lousame (Vía Verde, 2011 a 2013), Redondela (2009 a 2012), ou Lalín (Bicidadáns, 2010 a 2015). As datas indicadas corresponden en moitas ocasións a noticias de prensa, polo que poden non ser exactas. Existe un proxecto de implantación xa adxudicado en Ourense e están anunciados en Nigrán, Baiona e Gondomar. É unha idea que outras localidades están a considerar.

### 3.4.3. Plataformas VTC

Outra das tendencias crecentes son as plataformas que permiten que se alugue un vehículo con condutor para un desprazamento puntual, que popularizaron empresas como Uber ou Cabify, ás que posteriormente se uniu Bolt. A implantación inicial destes servizos supuxo un conflito co sector do taxi que foi preciso regular. En España realizouse por RD 13/2018 do 28 de setembro, propoñendo unha regulación estatal para o transporte interurbano e que fosen os concellos e as comunidades autónomas os que regulasen o transporte urbano e metropolitano. A efectos legais, inscríbense nunha figura xa existente, pero de reducido uso previo, que era o arrendamento de vehículos de turismo con condutor (VTC). A administración autonómica confire, por delegación estatal, as autorizacións de licenzas VTC para a realización de traxectos interurbanos, pero non permiten realizar traxectos intramunicipales. A regulación dos traxectos intramunicipales queda en mans das entidades locais.

No real decreto-lei 5/2023 modificouse a regulación estatal do taxi e os VTC[32]. Recoñécese expresamente o taxi como un servizo de interese público sobre o que as administracións competentes deberán garantir que se presta un servizo de calidade para tódolos usuarios, non discriminatorio e con cobertura de prestación suficiente en todo o territorio.

O conflito segue activo, sendo un sector ao que será preciso seguir prestando atención nos próximos anos. En todo caso, trátase dunha cuestión regulatoria do mercado e os dereitos e deberes de cada sector. Desde o punto de vista da sostibilidade da mobilidade, a diferenza pode radicar na composición do parque de vehículos de cada actor e da eficiencia dos sistemas. No caso das licenzas de VTC, os criterios ambientais están recollidos na regulación, entre outros. É previsible que nos próximos anos todo o parque se electrifíque.

Na Figura 3.18 pódese apreciar a evolución das licenzas de VTC en Galicia, cunha fase inicial de implantación e un gran crecemento ao longo de 2025.

[32] https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2023-15135&p=20240627&tn=1#ti-11

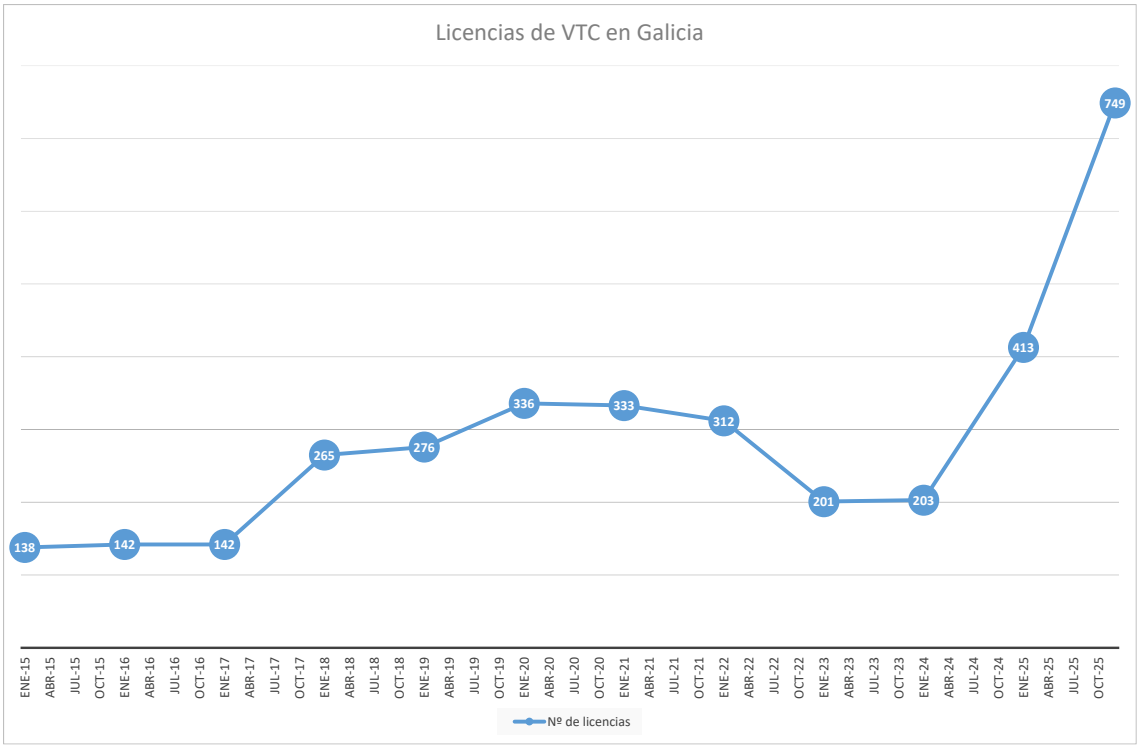



*Figura 3.18. Licencias de VTC en Galicia.*
*(Fonte: La Voz de Galicia, que cita como fonte o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

## 3.5. Sistemas intelixentes de transporte

Unha das revolucións esenciais das últimas décadas é a das tecnoloxías da información e as comunicacións, xunto coa dispoñibilidade de grandes volumes de datos que estes sistemas permiten recoller e almacenar. As ferramentas informáticas, entre as que a intelixencia artificial está a recibir unha gran atención, deben permitir analizar e xestionar este caudal de información para a mellora da mobilidade.

Neste contexto, desde hai xa algún tempo fálase dos sistemas intelixentes de transporte. Na definición que achega a Directiva 2010/40/UE do Parlamento Europeo e do Consello do 7 de xullo de 2010, pola que se establece o marco para a implantación dos sistemas de transporte intelixentes no sector do transporte por estrada e para as interfaces con outros modos de transporte:

> Os sistemas de transporte intelixentes (STI) son aplicacións avanzadas que, sen incluír a intelixencia como tal, proporcionan servizos innovadores en relación cos diferentes modos de transporte e a xestión do tráfico e permiten aos distintos usuarios estar mellor informados e facer un uso máis seguro, máis coordinado e «máis intelixente» das redes de transporte.
>
> Os STI integran as telecomunicacións, a electrónica e as tecnoloxías da información coa enxeñería de transporte con vistas a planear, deseñar, manexar, manter e xestionar os sistemas de transporte. A aplicación das tecnoloxías da información e as comunicacións ao sector do transporte por estrada e as súas interfaces con outros modos de transporte contribuirá de forma decisiva a

> mellorar o impacto ambiental, a eficiencia, en particular a eficiencia enerxética, a seguridade e a protección do transporte por estrada, incluído o transporte de mercadorías perigosas, a seguridade pública e a mobilidade de viaxeiros e mercadorías, garantindo ao mesmo tempo o funcionamento do mercado interior e uns niveis máis altos de competitividade e emprego. Con todo, as aplicacións de STI deben entenderse sen prexuízo de materias relativas á seguridade nacional ou necesarias para a defensa.

No contexto urbano, o termo de cidades intelixentes ou *smart cities* foi amplamente empregado para referirse ao uso destas tecnoloxías para a xestión das áreas urbanas e metropolitanas. O Plan Nacional de Cidades Intelixentes (Ministerio de Industria, Enerxía e Turismo, 2015), propón a definición do Grupo Técnico de Normalización 178 de AENOR (AEN/CTN 178/SC2/GT1 N 003):

> Cidade intelixente (Smart City) é a visión holística dunha cidade que aplica as TIC para a mellora da calidade de vida e a accesibilidade dos seus habitantes e asegura un desenvolvemento sostible económico, social e ambiental en mellora permanente. Unha cidade intelixente permite aos cidadáns interactuar con ela de forma multidisciplinaria e adáptase en tempo real ás súas necesidades, de forma eficiente en calidade e custos, ofrecendo datos abertos, solucións e servizos orientados aos cidadáns como persoas, para resolver os efectos do crecemento das cidades, en ámbitos públicos e privados, a través da integración innovadora de infraestruturas con sistemas de xestión intelixente.

Numerosas cidades, algunhas en Galicia, abordaron o reto das *smart cities*. A Rede Española de Cidades Intelixentes constituíuse en 2012. Neses anos diversas cidades galegas sumáronse a ese concepto, con iniciativas como Coruña Smart City, a plataforma Vigo Smart City, SMARTiAGO en Santiago de Compostela, Lugo Smart City, etc.

A revolución real deste século é a dispoñibilidade de enormes cantidades de datos acerca da mobilidade. Explotalos é un reto complexo pero que xera grandes expectativas. A dispoñibilidade de datos masivos xeolocalizados de operacións de transporte público, características do tráfico, datos de mobilidade mediante posicionamento de telefonía móbil, meteoroloxía e un longo etcétera permiten apuntar a novos instrumentos para analizar, modelizar e prognosticar a mobilidade, mesmo en tempo real.

As tecnoloxías que se están a empregar neste contexto inclúen diferentes tipos de sensores (lazos, cámaras, bluetooth...), plataformas e centros de control, xemelgos dixitais, ferramentas de ciencia de datos e intelixencia artificial, etc. O desenvolvemento neste ámbito é rápido e prometedor, e pode integrarse nas *apps* cidadás e no concepto de mobilidade como servizo que se presenta no apartado seguinte.

## 3.6. Mobilidade como servizo (MaaS)

Xa se mencionou o cambio social que xera unha menor propensión a dispoñer dun automóbil propio. En consonancia con este feito, así como coa dixitalización dos servizos de mobilidade e transporte e a recolección continua de datos que se mencionaba no

apartado anterior, propúxose nos últimos anos o concepto de mobilidade como servizo (*Mobility as a service*, MaaS polas súas siglas en inglés).

A UITP, no seu "Informe de políticas: Preparados para MaaS? Mobilidade máis sinxela para os cidadáns e mellores datos para as cidades", definiu este concepto como:

> A Mobilidade como Servizo (MaaS) é a integración e o acceso a distintos servizos de transporte (transporte público; uso compartido de coches; uso temporal de coches, bicicletas, *scooters*; taxis; alugueiro de coches, *ride-hailing*, etc.) nunha única oferta dixital de mobilidade, na que a mobilidade activa e un sistema de transporte público eficiente constitúen a base. Este servizo a medida suxire as solucións máis adecuadas, baseándose nas necesidades de desprazamento do usuario. MaaS está dispoñible en calquera momento e ofrece as funcións de planificación, reserva e pago, así como información da viaxe en tempo real, para facilitar a mobilidade e evitar ter que dispoñer dun coche en propiedade.

O que se busca, en esencia, é unha plataforma única na que se poida organizar, xestionar e pagar unha determinada viaxe desde unha orixe a un destino cun servizo a medida que pon á persoa usuaria no centro. As necesidades de mobilidade poden satisfacerse mediante unha oferta ampla e multimodal que permita optar por unha mobilidade atractiva, cómoda, eficiente, e, desexablemente, sostible, mellorando a integración entre modos tratando de alcanzar a mobilidade sen fisuras (*Seamless Mobility* en inglés). O sistema permite tamén a recompilación automática de datos de demanda que pode proporcionar unha información valiosa para a mellora da calidade global dos servizos.

A UITP establece tamén, no seu informe de políticas, os roles de cada un dos axentes que participan no MaaS, que se amosan na Figura 3.19.




*Figura 3.19. Roles dos actores en MaaS (Unión Internacional de Transporte Público).*
*Fonte: POLICY BRIEF: PREPARADOS PARA MAAS? MOBILIDADE MÁIS SINXELA PARA OS CIDADÁNS E MELLORES DATOS PARA AS CIDADES (2019)*

## 3.7. Outras tendencias

Existen algunhas outras tendencias na mobilidade e no transporte que non se abordaron. Este documento non considera toda a situación da mobilidade das

mercadorías, incluíndo a distribución urbana de mercadorías, que é unha problemática en gran crecemento co incremento do comercio electrónico que interactúa intensamente coa estudada da mobilidade de persoas.

Ademais da mobilidade eléctrica, están a desenvolverse tamén combustibles alternativos, están a explorarse posibilidades de infraestruturas viarias con capacidade para recargar vehículos ou iluminar marcas viarias. Existe un amplo campo na transmisión de información ás persoas que viaxan e na sinalización variable. Outro aspecto que se está a desenvolver é a condución ecolóxica.

# 4. A mobilidade interurbana, escala comarcal e autonómica

## 4.1. Situación actual, problemática e perspectivas

Seguindo a Caridad (2012), na súa tese doutoral acerca do proceso histórico do desenvolvemento comarcal de Galicia, a organización territorial foise configurando, en tamaños progresivos, a través de aldea, parroquia, municipio, comarca ou partido xudicial e provincia. A partir da última década do século XX levouse a cabo un proxecto de definición da comarcalización de Galicia, co fito da Lei 7/1996, do 10 de xullo, de desenvolvemento comarcal. Como indica o mesmo autor, a estrutura socioeconómica e territorial de Galicia modifícase a partir dos anos sesenta do século XX, pasando dun modelo isótropo coas entidades territoriais mencionadas cara a un modelo anisótropo no que se superpoñen dous sistemas territoriais diferentes. Por unha banda, o sistema territorial antigo liderado por unhas vilas intermedias que actuaban como cabeceiras comarcais dun territorio rural, e por outro un sistema urbano descontinuo estruturado ao redor das cidades do eixo atlántico complementado cun eixo interior máis débil con Lugo e Ourense como cidades principais, ao que se incorporan algunhas outras interiores (sistema urbano da Mariña, Vilalba, Sarria-Monforte e O Barco de Vadeorras). O sistema de comunicacións é clave na configuración e conexión destes sistemas territoriais. O plan de comarcalización dá resposta a esta realidade.

Posteriormente, as directrices de ordenación do territorio (DOT) de Galicia, na súa primeira versión aprobada en 2011 (Decreto 19/2011, do 10 de febreiro), establecen a clasificación do sistema de asentamentos en Galicia como:

a. O sistema de grandes cidades, constituído polas grandes Rexións urbanas, a de Vigo e Pontevedra e a da Coruña e Ferrol, así como polas Áreas urbanas da Coruña, Vigo, Santiago de Compostela, Ourense, Lugo, Pontevedra e Ferrol.
b. O Sistema urbano intermedio, constituído por un conxunto de vilas e pequenas cidades que exercen a función de cabeceiras de carácter supracomarcal e proporcionan unha base urbana sólida aos seus respectivos ámbitos de influencia para que a totalidade do territorio dispoña dunha adecuada cobertura de servizos. Nalgúns destes ámbitos funcionais figuran pobos con influencia supramunicipal que exercen de subcabeceiras para a prestación de servizos de forma complementaria ás cabeceiras. O decreto subliña como estas cabeceiras e subcabeceiras constitúen referencias territoriais imprescindibles para previr o despoboamento e a agudización dos desequilibrios territoriais en amplas zonas do interior.
c. Os nodos para o equilibrio do territorio, que son núcleos con influencia supramunicipal que actúan como centros de prestación de servizos e de dinamización dos espazos rurais.
d. Os núcleos principais dos restantes municipios e das parroquias rurais.

No capítulo seguinte abordarase o primeiro dos apartados sinalados, establecendo a zonificación de áreas urbanas e metropolitanas empregada no presente informe, que comprenden, por orde de tamaño da cidade principal, Vigo, A Coruña, Ourense, Santiago de Compostela, Lugo, Pontevedra e Ferrol. É evidente que existen ámbitos urbanos fóra das áreas definidas, nos núcleos principais do sistema urbano intermedio e outros

municipios, polo que neste capítulo vaise denominar ás áreas definidas no capítulo 5, asociadas ao sistema de grandes cidades, como as áreas metropolitanas.

Neste capítulo analízase a conexión dos outros tres niveles, tanto internamente como entre eles e co sistema de áreas metropolitanas. A mobilidade a estas escalas é esencial para resolver as necesidades da poboación asentada nestes ámbitos.

A memoria das DOT sinala, con carácter xeral, a necesidade de mellorar a accesibilidade, a mobilidade e as comunicacións no territorio. Entre os aspectos para mellorar sinala as infraestruturas viarias, a mellora dos sistemas de transporte colectivo, a potenciación do ferrocarril e a creación de puntos de intercambio modal. Faise fincapé na necesidade de satisfacer as demandas de mobilidade con modos alternativos ao automóbil.

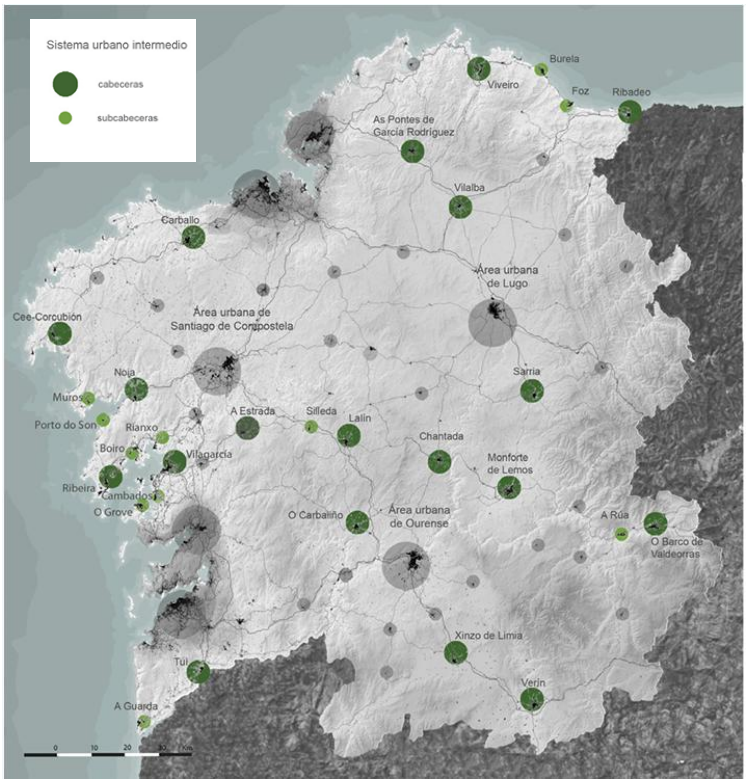



*Figura 4.1. O sistema urbano intermedio. (Fonte: Directrices de ordenación do territorio de Galicia)*

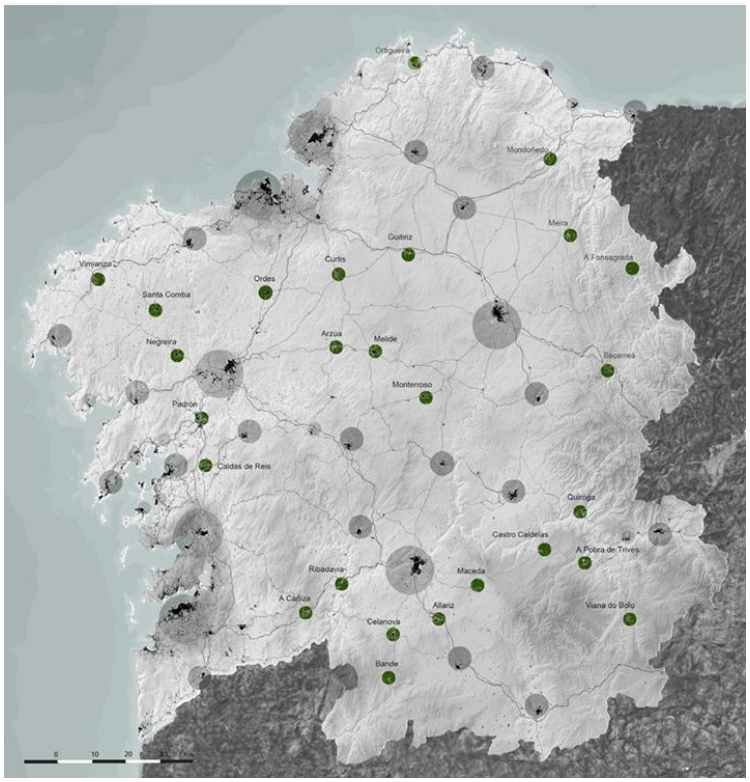



*Figura 4.2. Nodos para o equilibrio do territorio. (Fonte: Directrices de ordenación do territorio de Galicia)*

Nos ámbitos fóra das zonas urbanas máis puxantes, os problemas de envellecemento da poboación e de declive demográfico son moi relevantes, como se mostrará no seguinte apartado.

O transporte privado é o modo dominante nas relacións nos ámbitos rurais, onde a dispersión dificulta a viabilidade de ofertar solucións de transporte público. Os problemas de envellecemento xa mencionados dificultan o acceso ao vehículo privado dunha parte moi importante dos habitantes destas zonas, que necesitan acudir aos centros de servizos para atención sanitaria, xestións, compras, etc. A mobilidade coas cabeceiras comarcais e os nodos de servizos si adoita ter unha oferta, aínda que moitas veces limitada, de transporte público mediante autobús. O carácter estruturalmente deficitario destes servizos deu lugar a diferentes solucións, como se indicou no capítulo 2. A rede actual de transporte público en autobús xestionada pola Xunta de Galicia abarca 6.517 rutas e 26.784 paradas, segundo os datos GTFS publicados o 23/11/2024.

As solucións ferroviarias permiten a conexión en certas partes do territorio, mediante a rede de alta velocidade, a rede convencional e a rede de vía estreita. A demanda é moi elevada nalgunhas relacións, especialmente no Eixo Atlántico e na rede de alta velocidade, mentres que outras se consideran liñas de débil tráfico.

## 4.2. Características socioeconómicas

Na Figura 4.3 preséntase a poboación total por parroquias e núcleos principais[33] en 2023. Pódese apreciar que as zonas con maior poboación son, de forma xeral, as máis próximas á costa e ao Eixo Atlántico (Ferrol-A Coruña-Santiago de Compostela-Pontevedra- Vigo-Portugal), reducíndose o número de habitantes nas zonas interiores. Por outra banda, destacan en poboación as principais cidades e as súas áreas metropolitanas, que serán analizadas polo miúdo no próximo capítulo. Fóra das áreas metropolitanas, as parroquias ou núcleos principais con poboación por riba de 10.000 habitantes son Santa Baia en Vilagarcía de Arousa, con 19.801 habitantes en 2023, Monforte de Lemos, con 15.949, Santa Uxía de Ribeira con 14.602, San Miguel de Ponteareas con 12.491, Santa María das Dores en Lalín, con 11.748, San Cibrao en O Carballiño, con 11.369, San Amaro en O Barco de Valdeorras, con 11.049. Hai 1.522 parroquias, dun total de 3.785 parroquias e núcleos, por baixo de 100 habitantes, a maioría delas situadas nas provincias de Lugo (819 de 1271) e Ourense (469 de 916), estando soamente 130 (de 934) na provincia da Coruña e 104 (de 664) na de Pontevedra.

Na Figura 4.4 móstrase a evolución da poboación por parroquia entre 2018 e 2023, tanto en valor absoluto como en porcentaxe. No caso da variación porcentual, apréciase tamén unha franxa de crecemento concentrada en torno ao Eixo Atlántico, así como zonas de crecemento na contorna das principais cidades. Tamén se poden apreciar certas porcentaxes elevadas nalgunhas parroquias de Ourense e Lugo, aínda que normalmente o valor de crecemento das mesmas en número de habitantes non é tan acusado, dado que a poboación de partida era pequena. Hai un total de 2.662 parroquias que perden poboación, 668 na provincia da Coruña, 955 na de Lugo, 610 na de Ourense e 429 na de Pontevedra. Por outra banda, hai 85 parroquias que perden máis do 25% da poboación, das cales soamente 4 están nas provincias da Coruña e Pontevedra (2 en cada unha), 43 na de Lugo e 38 na de Ourense. Adicionalmente, hai 46 parroquias que gañan máis do 25% da poboación, das cales 5 están na provincia da Coruña (con crecemento entre 6 e 2.031 habitantes totais), 14 na de Lugo (entre 3 e 30 habitantes totais), 26 na de Ourense (entre 3 e 57 habitantes totais), e 1 na de Pontevedra (26.7%, 32 habitantes totais).

[33] Co fin de que a poboación total de Galicia estea representada de acordo co nomenclátor do INE, consideráronse tanto as parroquias (como entidades colectivas) como outras entidades cuxa poboación non está vinculada expresamente a unha desas entidades colectivas, categoría na que está a poboación dos núcleos principais das cidades e grandes municipios. A análise realizouse entre 2018 e 2023, existindo algúns casos singulares de fusións, aparicións ou desaparicións de entidades que non se detallan. En conxunto, considéranse 3.771 entidades colectivas correspondentes a parroquias (o INE considera esa cifra ata 2021 e 3.772 desde 2022) e, tendo en conta outros tipos de entidades non incluídas nas parroquias, o total de 3.785 parroquias e núcleos principais reflectidos. Por economía da linguaxe, en xeral reflíctese todo este conxunto de entidades como parroquias.

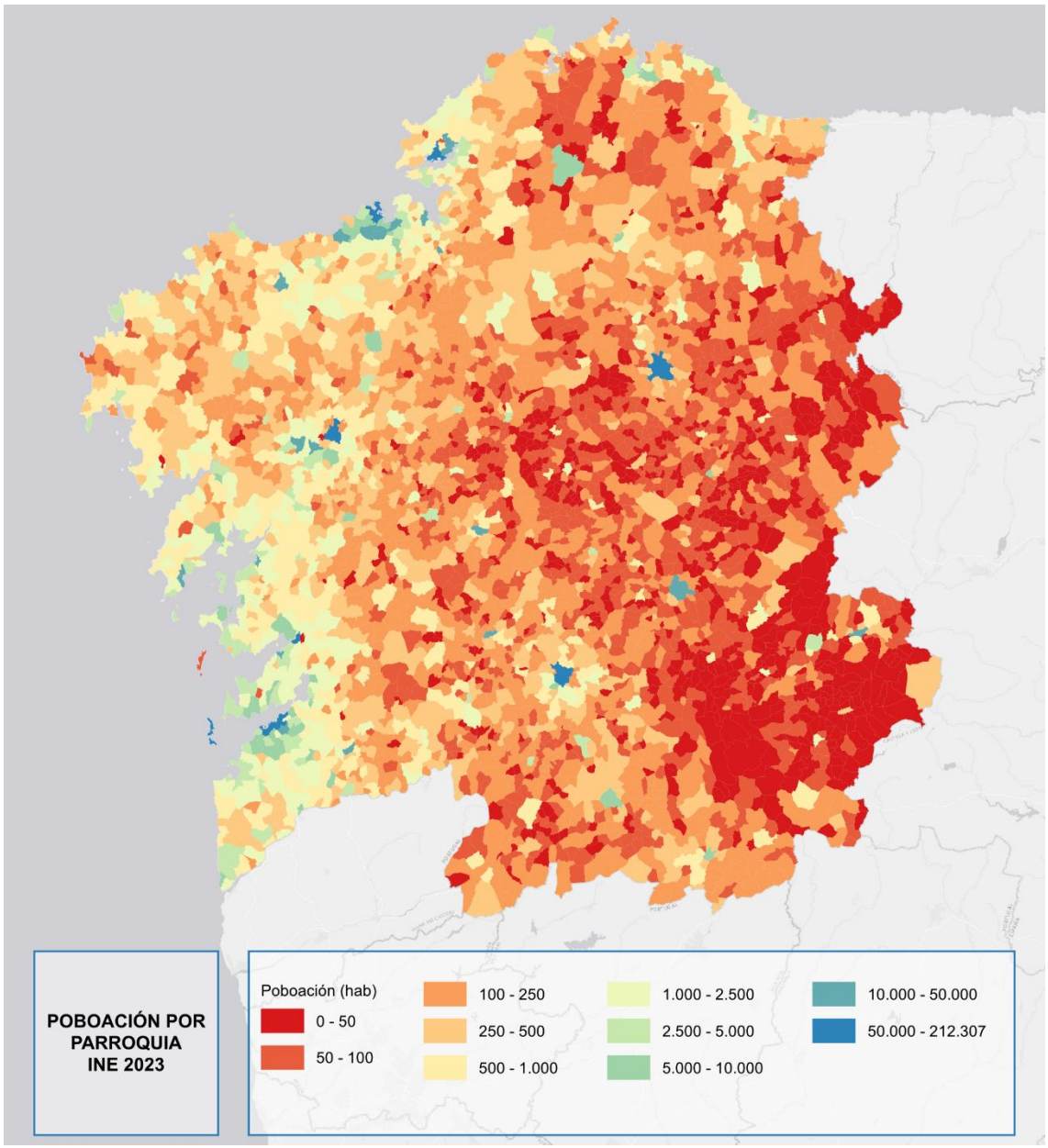



*Figura 4.3. Poboación por parroquia en 2023 en Galicia. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

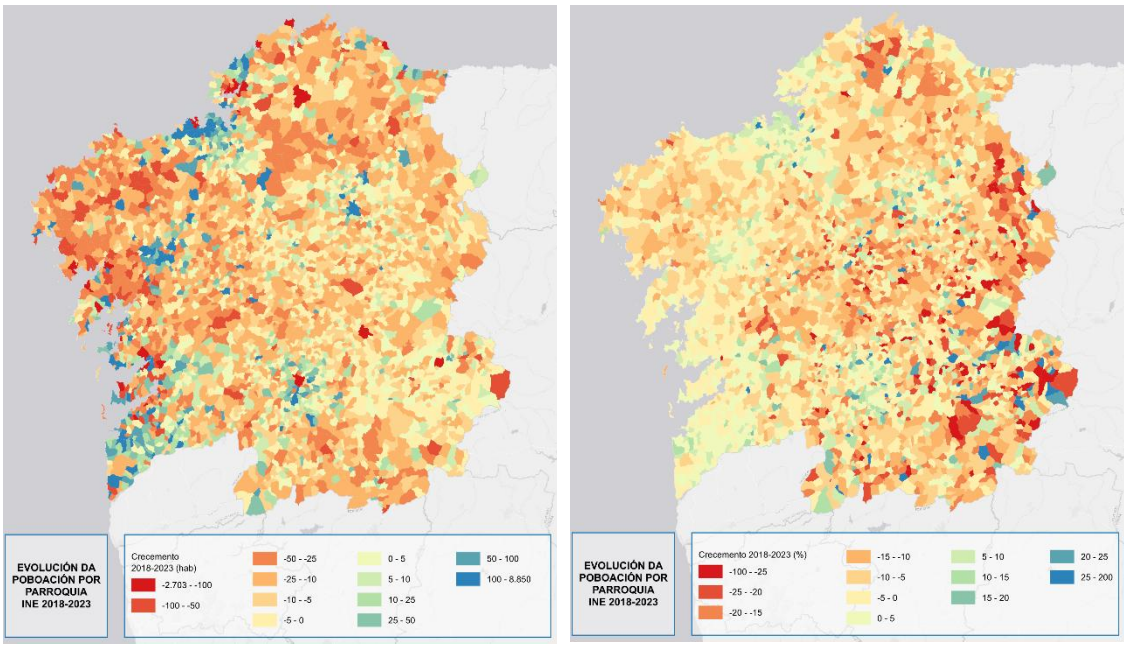



*Figura 4.4. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe en Galicia. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Pola súa banda, a Figura 4.5 amosa a densidade de poboación por sección censual. Apréciase de novo a franxa de valores máis altos no Eixo Atlántico, aínda que con zonas menos densas nos municipios de Carral, Ordes, Cerceda Trazo e Tordoia. Tamén se poden observar valores máis altos na contorna das Rías Baixas e das cidades principais. Fóra das áreas metropolitanas, que se analizarán polo miúdo no seguinte capítulo, os 20 valores de densidade máis altos danse en: 7 seccións de Vilagarcía de Arousa (13, 1, 10, 2, 9, 5 e 12 do distrito 1), con valores entre 35.396 e 12.878 hab/km$^2$; 2 seccións de Boiro (2 e 3 do distrito 1), con valores de 19.475 e 12.321 hab/km$^2$; 2 seccións do Carballiño (6 e 7 do distrito 1), con valores de 17.788 e 11.862 hab/km$^2$; a sección 3 do distrito 1 de Ribeira (17.288 hab/km$^2$); a sección 1 do distrito 1 da Guarda (17.178 hab/km$^2$); a sección 8 do distrito 1 de Lalín (16.864 hab/km$^2$); 2 seccións en Viveiro (1 e 2 do distrito 1), con valores de 15.585 e 11.986 hab/km$^2$; a sección 2 do distrito 1 de Ponteareas (14.849 hab/km$^2$); a sección 6 do distrito 1 de Burela (12.930 hab/km$^2$); e 2 seccións en Noia (2 e 3 do distrito 2), con 12.404 hab/km$^2$.

No que se refire aos valores máis baixos, pódese apreciar que se concentran na franxa máis interior do territorio galego (fronteira con Asturias e Castilla-León), así como en certas zonas intermedias da provincia de Ourense e dos bordes entre as provincias da Coruña e Lugo. Hai un total de 55 seccións por baixo de 10 hab/km$^2$, das que: 3 están na provincia da Coruña, 2 no municipio das Pontes de García Rodríguez e 1 en Monfero; 32 na provincia de Lugo nos municipios de Abadín, Baleira, 2 en Becerreá, 2 en Cervantes, 2 na Fonsagrada, Folgoso do Courel, Friol, 2 en Guitiriz, O Incio, Monforte de Lemos, Muras, Navia de Suarna, Negueira de Muñiz, As Nogais, Ourol, Paradela, Pedrafita do Cebreiro, 2 na Pobra de Brollón, A Pontenova, Quiroga, Ribeira de Piquín, Samos, O Saviñao, O Sober, Taboada e Vilalba; 20 na provincia de Ourense nos municipios de Baltar, O Bolo, Calvos de Randín, 2 en Carballeda de Valdeorras, Castrelo do Val, Chandrexa de Queixa, A Gudiña, O Irixo, Laza, Maceda, Manzaneda, A Mezquita, Montederramo, Parada de Sil, A Pobra de Trives, San Xoán de Río, A Veiga, Viana do Bolo

e Vilariño de Conso; e ningunha na provincia de Pontevedra, onde a densidade máis baixa dáse na sección 1 do distrito 3 do municipio de Rodeiro (11.10 hab/km$^2$).

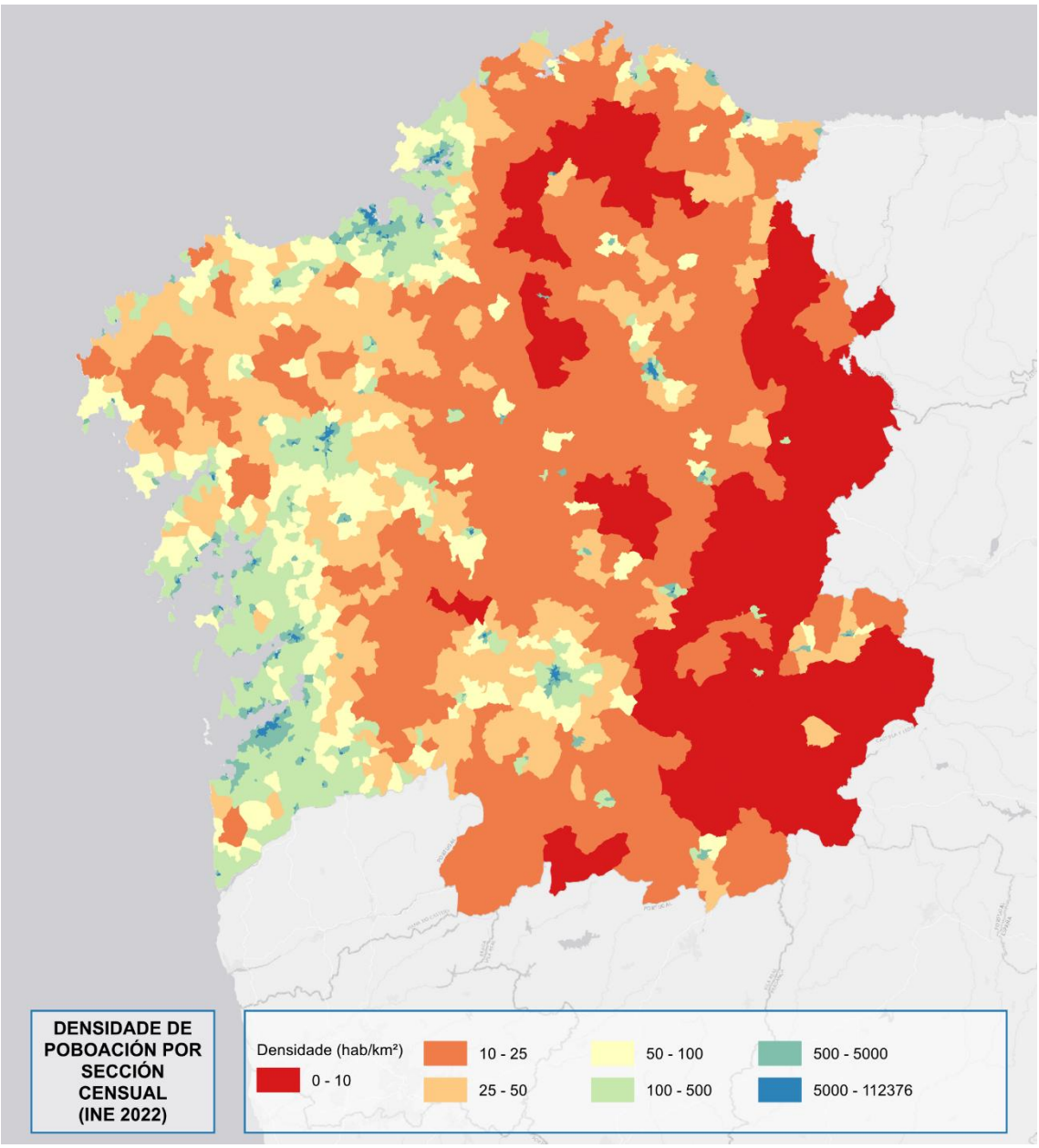



*Figura 4.5. Densidade de poboación por sección censual en 2022 en Galicia.*
*(Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Pola súa banda a Figura 4.6 amosa a densidade de poboación por parroquia, onde se poden apreciar os mesmos patróns pero con diferente agregación territorial.

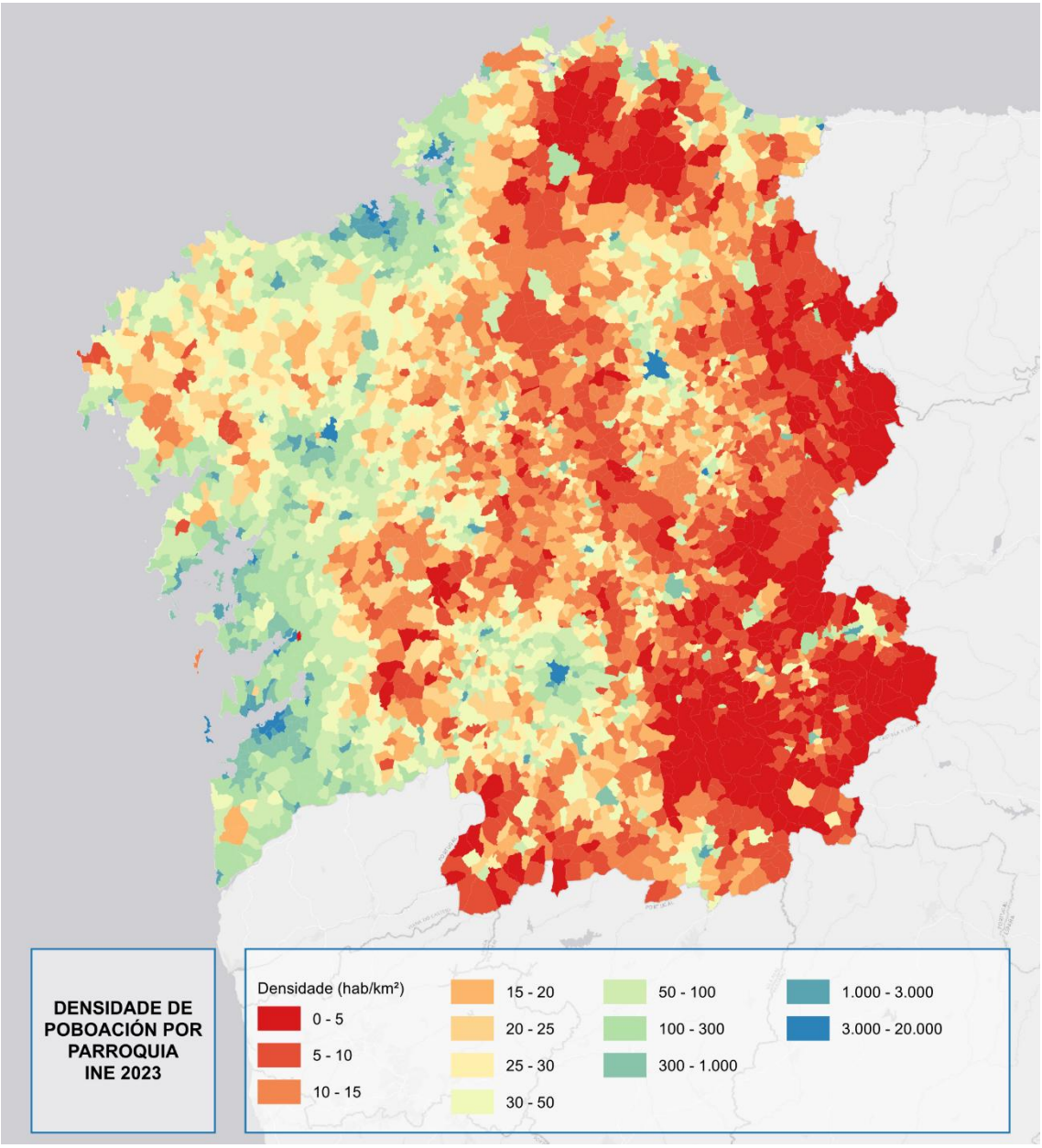



*Figura 4.6. Densidade de poboación por parroquia en 2023 en Galicia.*
*(Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

As dúas figuras anteriores poñen de manifesto con claridade unha circunstancia que vai condicionar en gran medida a mobilidade e a súa resolución mediante transporte público, que é a existencia de territorios moi diferenciados en canto á súa densidade de poboación. A parte oeste da comunidade (salvo algunha zona interior próxima á Costa da Morte), así como a Mariña Lucense e algunhas zonas arredor de Ourense e, en menor medida, Lugo, presentan densidades de poboación maiores. Pola contra, gran parte do leste da comunidade presenta densidades baixas, que van ser extremadamente baixas en zonas importantes das provincias de Lugo e Ourense, por baixo dos 5 habitantes por km$^2$. Esta baixa densidade vai levar consigo que moitas necesidades administrativas, sanitarias, educativas, etc. teñan que ser prestadas desde un núcleo situado a distancias superiores ás adecuadas para a mobilidade branda, pero, ao tempo, vai dificultar a prestación dun servizo de transporte público atractivo. É o terreo onde o transporte á

demanda pode supoñer unha alternativa de equilibrio para manter unha oferta mínima de mobilidade. A futuro, os vehículos autónomos poden supoñer un grande avance para este tipo de zonas, facilitando a prestación dun servizo de transporte á demanda con menores costes. Con todo, parte dos servizos nestas zonas poden necesitar de certo acompañamento, xa que trátase de territorios con poboación moi envellecida, como se verá a continuación.

Ámbalas circunstancias veñen acrecentadas pola dispersión da poboación característica do poboamento galego, que provoca que a poboación non se concentre en núcleos de certa entidade, como adoita ocorrer noutros territorios, senón que se estenda por todo o territorio en vivendas illadas ou núcleos pequenos. Con datos do INE de 2024, Galicia reúne o 49% das entidades singulares de poboación de toda España, e o 51% dos diseminados. Resumindo, esta conxunción de territorios de baixa poboación e alta dispersión dos asentamentos complica tanto a oferta de servizos de todo tipo en distancias que se podan percorrer a pé como a solución da mobilidade en transporte público.

A Figura 4.7 e a Figura 4.8 presentan a renda media por persoa e por fogar para 2022 en Galicia por sección censual. Fóra das áreas metropolitanas, que se analizarán en detalle no seguinte capítulo, non hai ningún valor de renda media por persoa por riba de 20.000 euros. Os valores por riba de 15.000 euros/persoa danse en: 8 seccións das Pontes de García Rodríguez (sección 1, 6, 3, 7, 5, 8, 4 e 2 do distrito 1), con valores entre 19.365 e 15.442; a sección 1 do distrito 1 de Sanxenxo, con 17.182; as seccións 1 e 2 do distrito 1 de Cervo, con 16.899 e 16.430; a sección 9 do distrito 1 de Boiro, con 16.571; a sección 2 do distrito 1 de Burela, con 15.962; a sección 4 do distrito 4 de Ribeira, con 15.199; a sección 1 do distrito 1 de Viveiro, con 15.151; e a sección 6 do distrito 1 de Foz, con 15.019. No que se refire aos valores máis baixos, tamén fóra das áreas metropolitanas, por baixo de 10.000 euros por persoa hai 9 sección censuais das que 3 se atopan na provincia de Pontevedra: sección 1 do distrito 3 do municipio da Lama, con 7.870 euros/persoa, sección 2 do distrito 3 de Cambados, con 9.949, e sección 1 do distrito 1 de Meis, con 9.982; 4 na provincia de Ourense: sección 1 do distrito 2 de Borborás, con 8.138, sección 1 do distrito 1 de Avión, con 8.317, sección 4 do distrito 1 de Verín, con 9.654, e sección 1 do distrito 1 de Maside, con 9.704; 1 na provincia da Coruña (sección 8 do distrito 1 de Ribeira), con 8.524; e finalmente 1 na provincia de Lugo (sección 1 do distrito 3 de Chantada), con 8.933.

O diferente tamaño dos fogares, que se analiza posteriormente na Figura 4.12 e na Figura 4.13, explica as notables diferenzas entre ámbalas figuras. A parte máis ao oeste da comunidade presenta tamaños de fogar maiores, o que provoca que, a pesar que en parte dela as rendas por fogar sexan máis elevadas que noutras zonas, as rendas por persoa sexan máis reducidas.

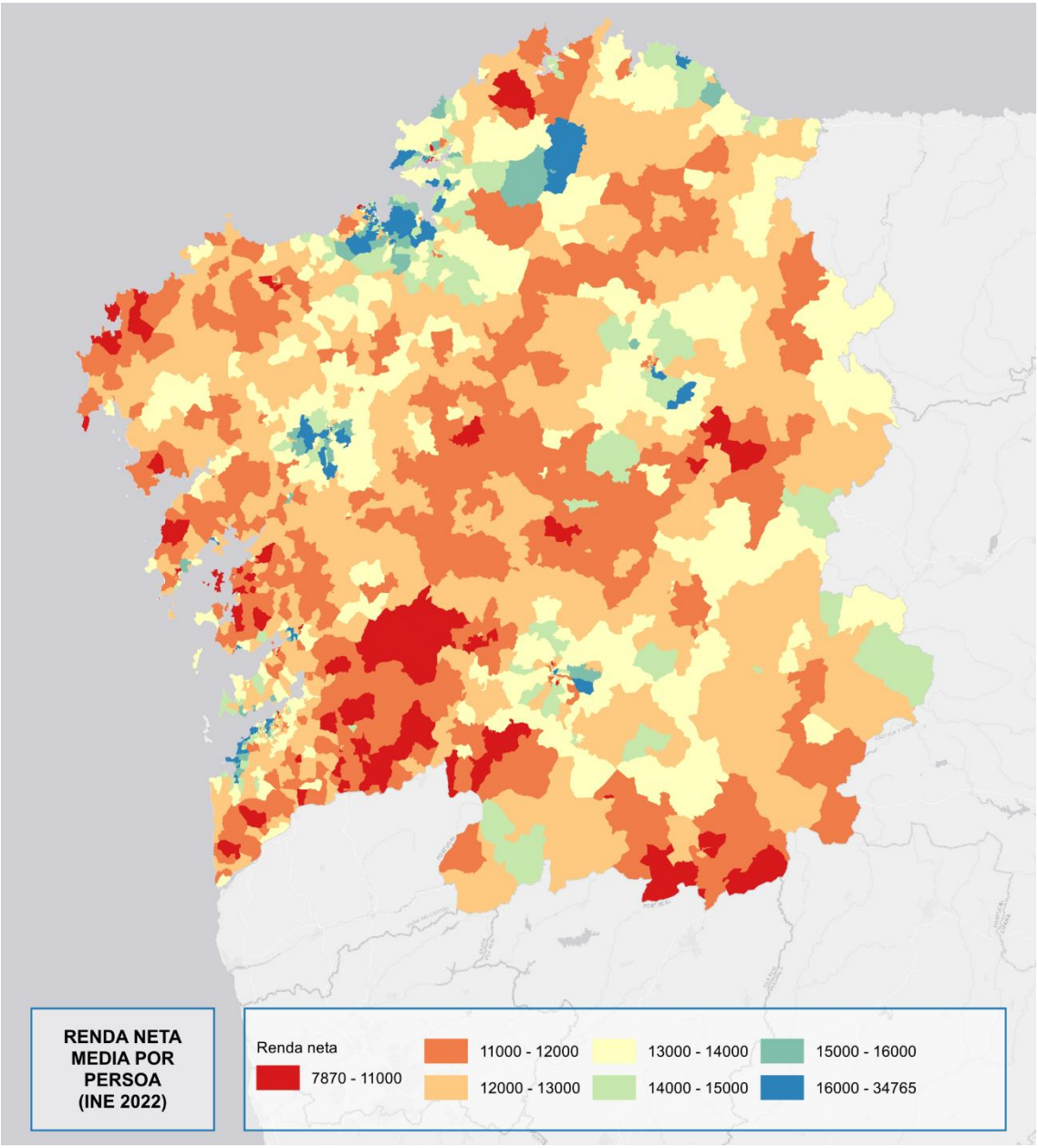



*Figura 4.7. Renda neta media por persoa en 2022 en Galicia.*
*(Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

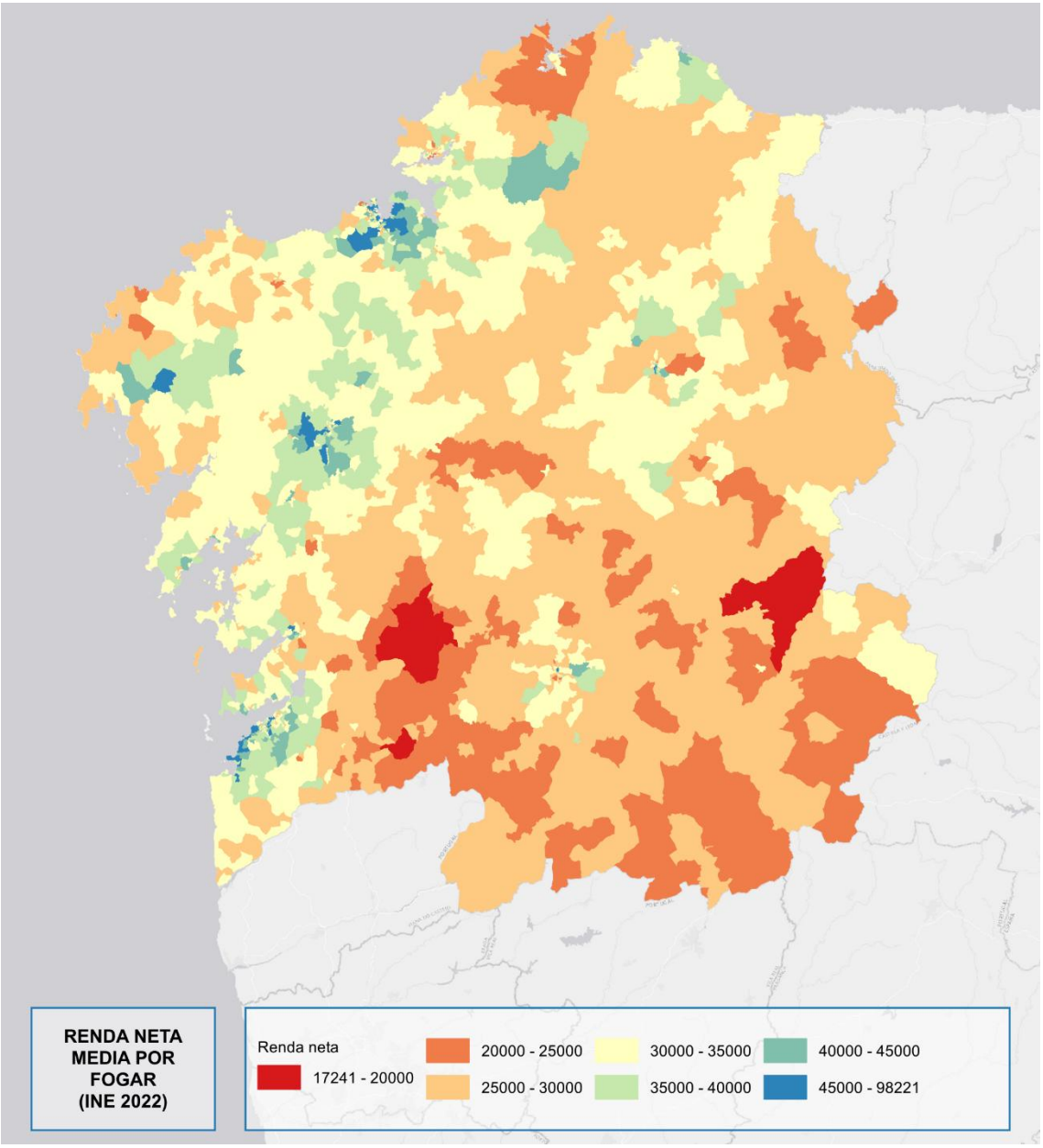



*Figura 4.8. Renda neta media por fogar en 2022 en Galicia.*
*(Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

A Figura 4.9 e a Figura 4.10 presentan a idade media da poboación por sección censual en Galicia, e a porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por riba de 65 anos. Como patrón xeral, as zonas con idades medias máis baixas abarcan os territorios nos que a densidade de poboación é máis alta (compárese coa Figura 4.5). Como é lóxico, as zonas con idade media máis baixa coinciden con zonas con maior porcentaxe de poboación menor de 18 anos e menor porcentaxe maior de 65. En total en Galicia hai soamente 50 sección censuais con idade media menor de 40 anos, das que 30 están na provincia da Coruña, 2 na de Ourense, e 18 na de Pontevedra. Delas, só 4 están fóra das áreas metropolitanas: sección 10 do distrito 1 de Ribeira, con 37,8 anos; sección 9 do distrito 1 de Ponteareas, con 38,3; sección 7 do distrito 1 da Estrada, con 39,2; e sección 12 do distrito 1 de Vilagarcía de Arousa, con 39,7 anos. Por outra banda, hai 15 seccións con idade media por riba dos 60 anos: 9 na provincia de Ourense, nos municipios de Calvos

de Randín, Lobeira, Vilardevós, Monterrei, Vilar de Barrio, O Irixo, Gomesende, O Bolo e Sarreaus; e 6 na provincia de Lugo, nos municipios da Fonsagrada (2 seccións), A Pobra do Brollón, Navia de Suarna, Cervantes e Becerreá.

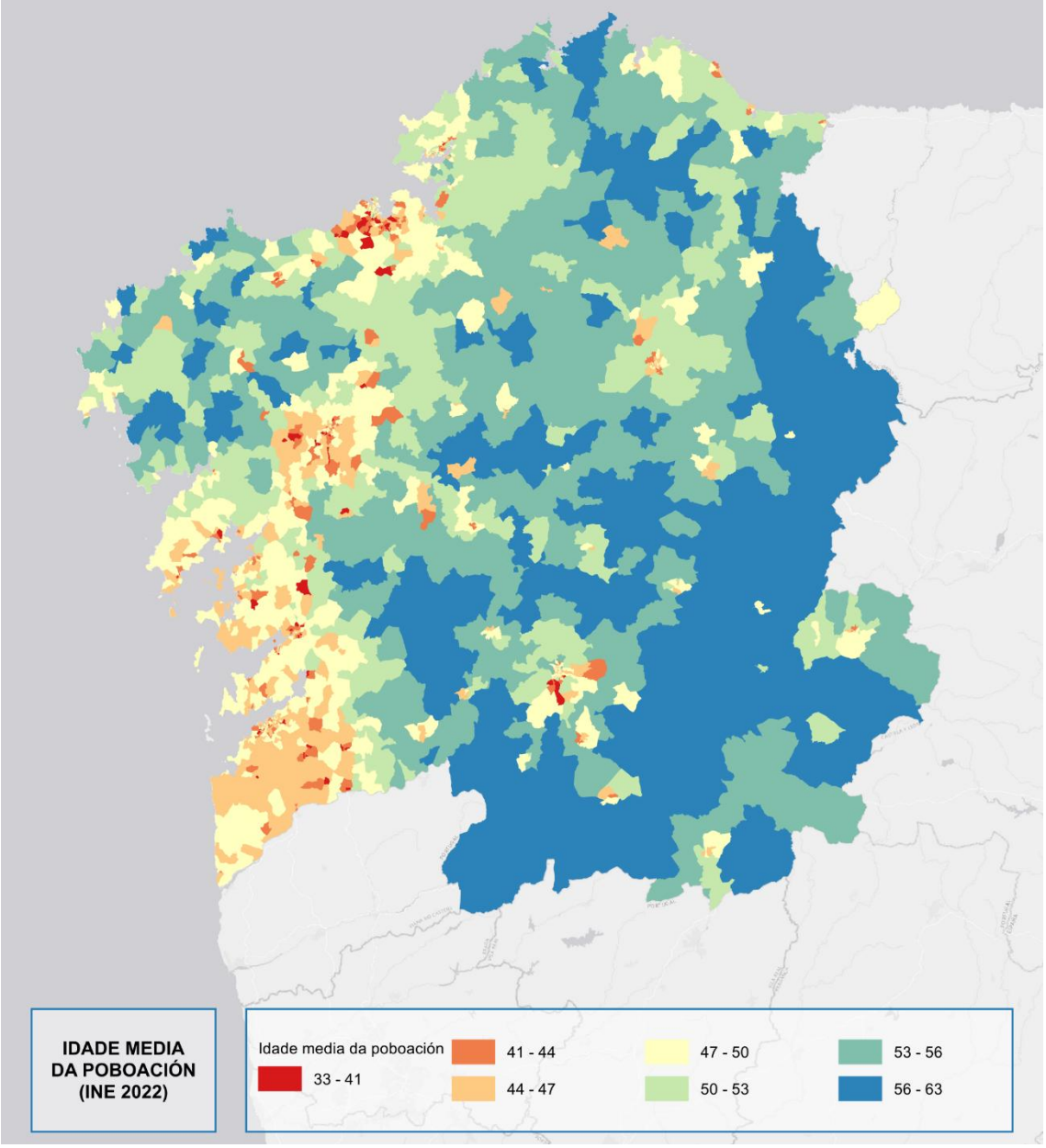



*Figura 4.9. Idade media da poboación por sección censual en 2022 en Galicia.*
*(Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

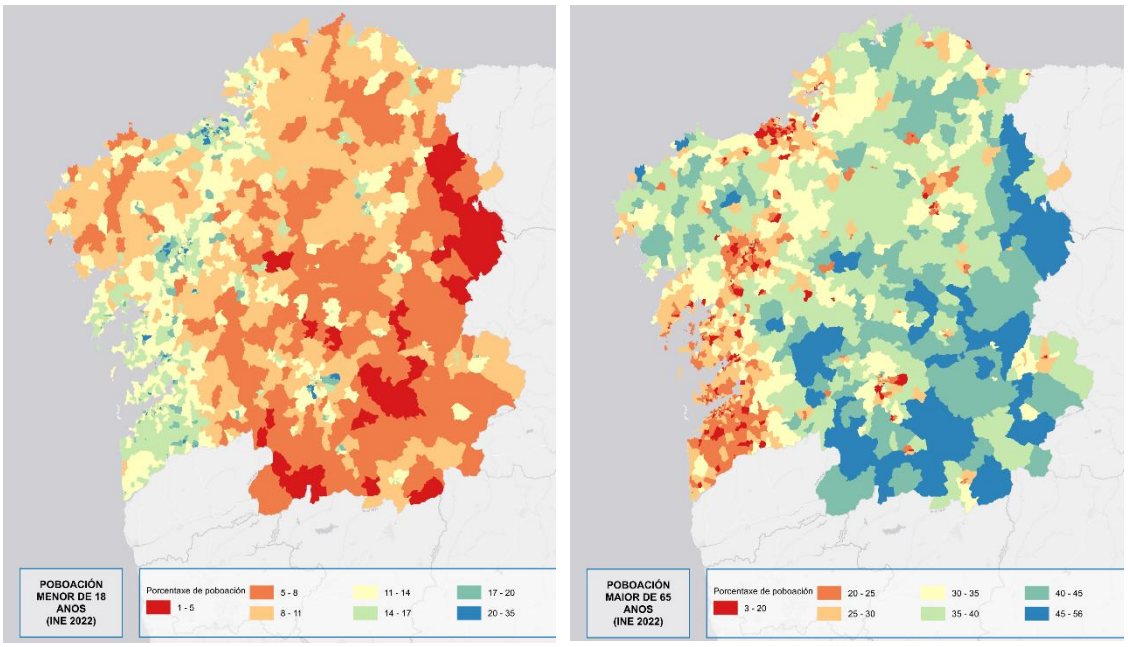



*Figura 4.10. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 en Galicia. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Se se comparan estas figuras coas de densidade, pode constatarse que, en Galicia, existe relación entre a densidade de poboación dun territorio e o envellecemento poboacional, que é un aspecto determinante tanto para as necesidades específicas de mobilidade como para os medios de transporte cos que se pode resolver. Na Figura 4.11 superpóñense as pirámides de poboación das zonas densamente poboada (ZDP) e as das zonas pouco poboadas (ZPP), apreciándose que o problema xeneralizado do envellecemento poboacional galego increméntase nas zonas menos densas. Así, as persoas menores de 30 anos supoñen o 24% nas ZDP fronte ao 19% nas ZPP, mentres que as persoas con 65 ou máis anos son o 25% nas ZDP e o 33% nas ZPP. Faise notar que existe outra categoría de zona intermedia (ZIP).

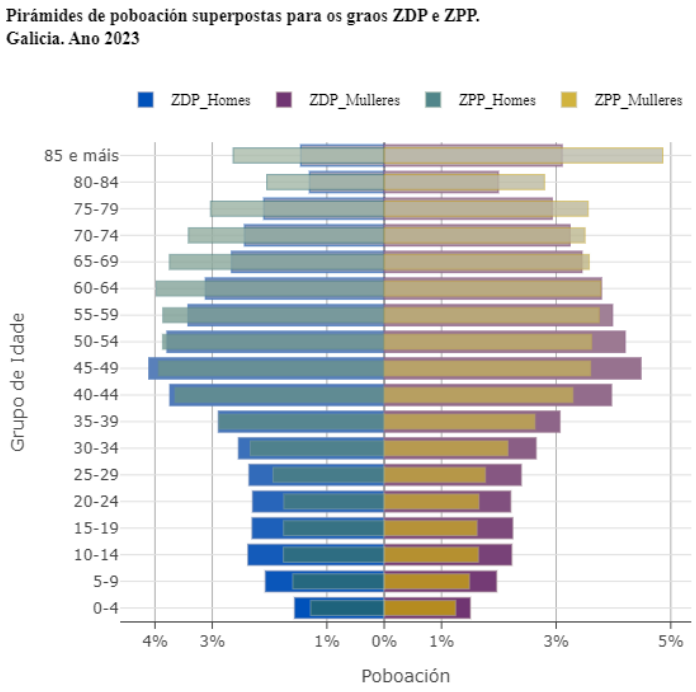



*Figura 4.11. Pirámides de poboación superpostas segundo grao de urbanización. (Fonte: IGE: Elaboración a partir de INE. Censos de Poboación)*

No que se refire ao tamaño dos fogares, a Figura 4.12 presenta o tamaño medio dos fogares galegos, e a Figura 4.13 a porcentaxe de vivendas unipersoais. En Galicia hai 30 seccións censuais con tamaño medio do fogar por riba de 3 persoas, todas elas nas provincias da Coruña e Pontevedra, situadas nos municipios de Dumbría (2 seccións), Vigo (17), A Coruña, Ordes, Caldas de Reis, Meis, Valga, Meaño, Ribeira (2 seccións), Mos Redondela, Oleiros e Nigrán. Pola súa banda, hai 50 seccións con tamaño menor de 2, 2 delas na provincia da Coruña, 6 na de Lugo, 29 na de Ourense, e 13 na de Pontevedra.

Xa se mencionou a afección desta distribución de tamaños de fogar no cambio de rendas por persoa a rendas por fogar. Con carácter xeral, pódese apreciar que as diferentes características socioeconómicas estudadas están relacionadas, con coincidencias, aínda que non universais, das zonas menos densas coas de rendas por fogar menores, poboación máis envellecida e fogares máis pequenos. De novo este aspecto é moi importante de cara á resolución das necesidades de mobilidade destas zonas, xa que as persoas con menores rendas e de maior idade teñen máis dificultade para posuír un automóbil, o que fai crucial a prestación de servizos de transporte público nestas zonas, pero coas dificultades xa salientadas de baixa demanda.

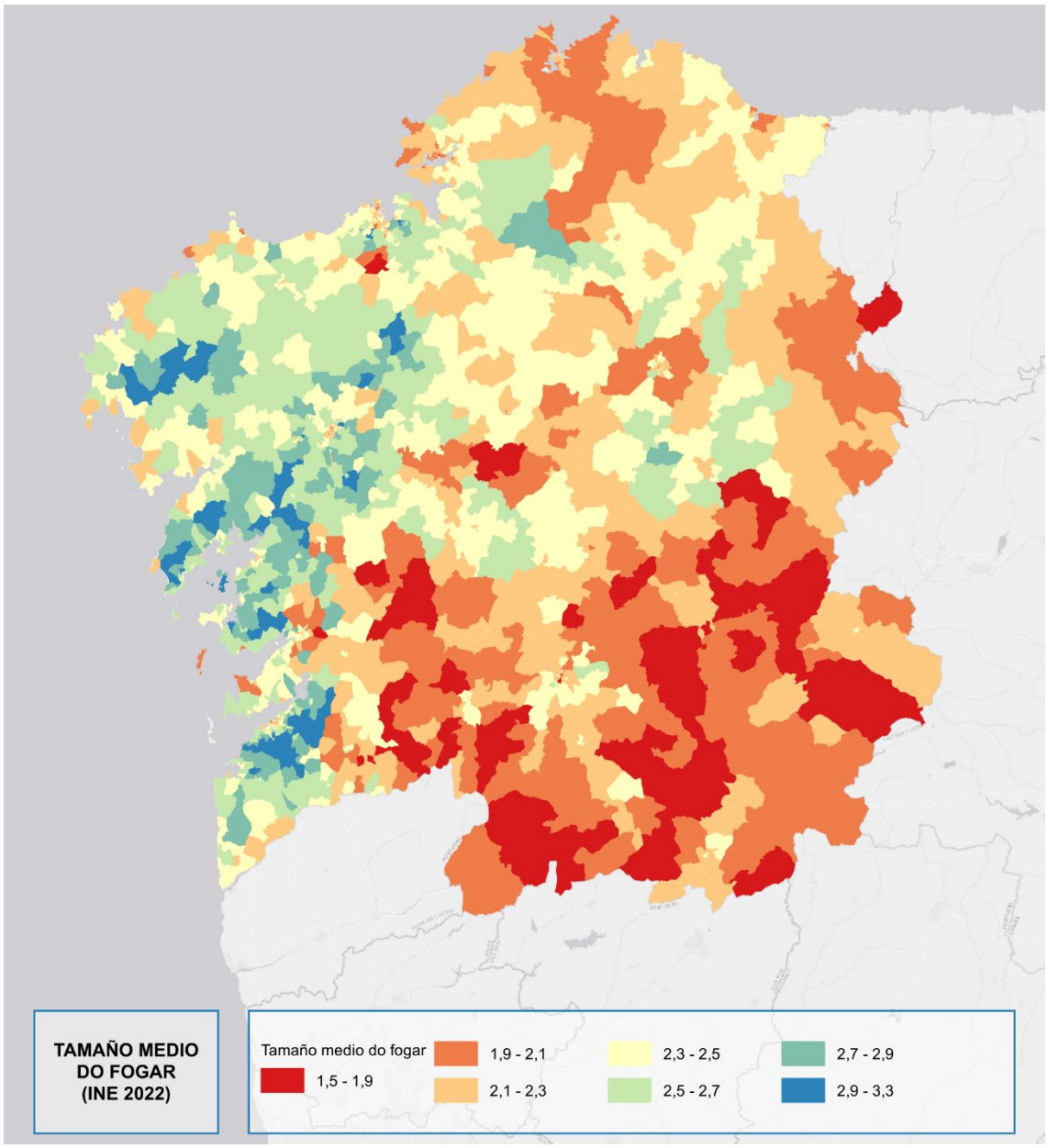



*Figura 4.12. Tamaño medio do fogar en Galicia. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

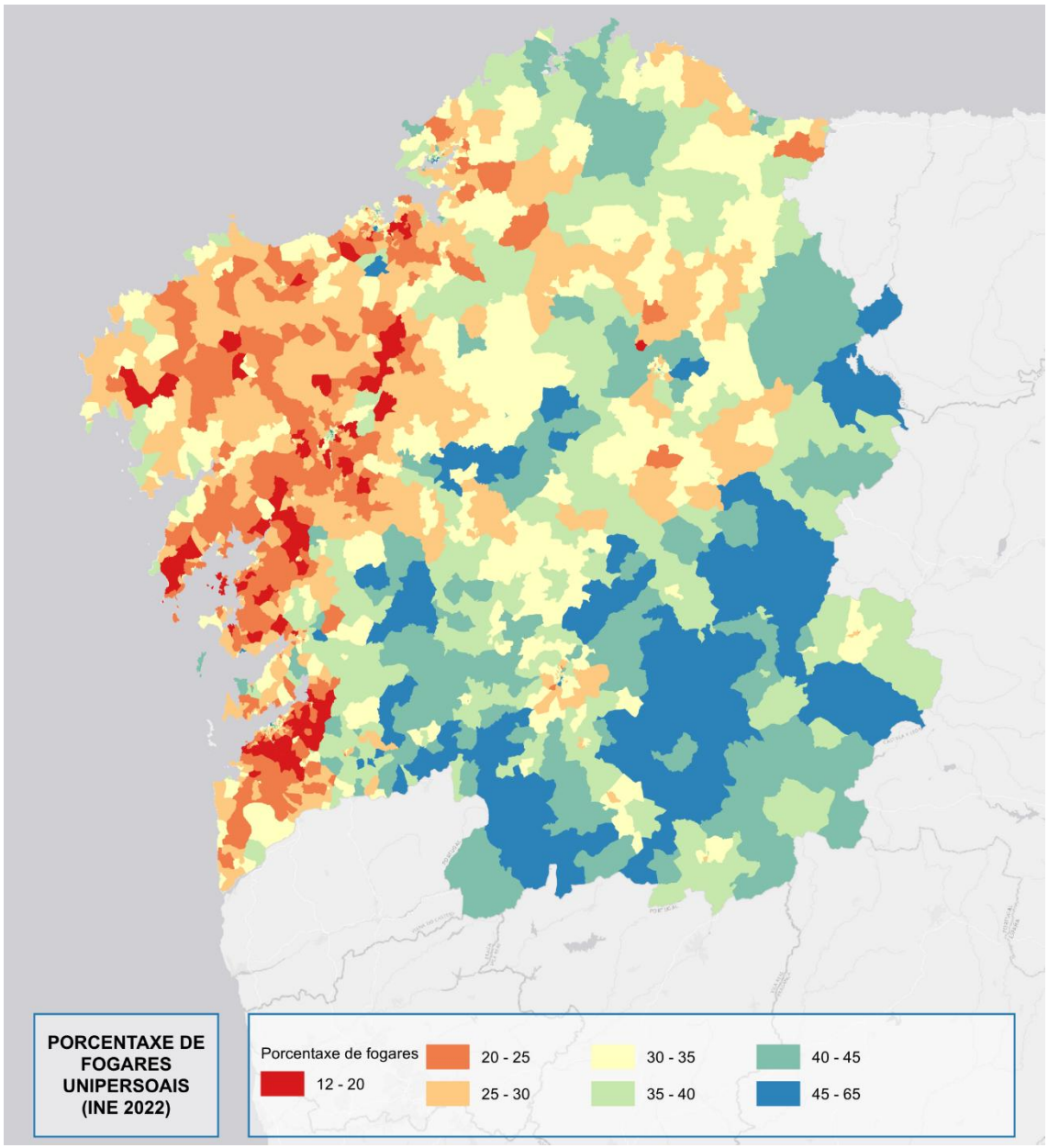



*Figura 4.13. Porcentaxe de fogares unipersoais en Galicia. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Finalmente, a Figura 4.14 e a Figura 4.15 presentan o índice de motorización por termo municipal (dado que non se dispón de datos cunha maior desagregación espacial), así como o seu crecemento entre 2018 e 2023. Pódese apreciar que, en xeral, os valores máis baixos de índice de motorización danse nas áreas metropolitanas, que se analizarán polo miúdo no seguinte capítulo. Dentro dos valores máis baixos, hai 18 concellos por debaixo de 550 turismos por cada mil habitantes (os 7 subliñados non pertencen ás áreas metropolitanas): Cerdedo-Cotobade (380,52), A Coruña (451,87), Fisterra (478,18), Ribeira (495,78), Vigo (509,60), Cangas (514,79), Ourense (523,66), Pontevedra (524,00), Vilagarcía de Arousa (524,34), Ames (528,08), Mondariz-Balneario (536,27), Santiago de Compostela (536,46), Baiona (538,57), A Illa de Arousa (539,79), Oímbra (542,77), Lugo (543,62), Culleredo (547,40) e Corcubión (547,66). No outro extremo, por riba de 800 turismos por cada mil habitantes, hai 36 concellos (todos eles

fóra das áreas metropolitanas, salvo os 6 non subliñados): Portomarín (1.064,68), A Pastoriza (1.062,63), Palas de Rei (1.031,68), Avión (964,08), Castro Caldelas (891,98), Vilar de Barrio (871,77), Guntín (869,07), Xunqueira de Espadanedo (866,47), San Cristovo de Cea (863,21), Carballedo (859,13), A Teixeira (850,88), Castrelo de Miño (849,66), Padrenda (847,58), Taboadela (846,00), San Amaro (838,89), O Corgo (829,21), San Cibrao das Viñas (825,73), Pontedeva (824,79), Rodeiro (823,89), Abadín (822,97), Alfoz (821,64), Beade (815,93), As Somozas (815,54), Coles (812,34), Esgos (811,65), Montederramo (811,05), Cortegada (810,08), Tordoia (809,34), Dumbría (805,32), Santiso (805,16), Barreiros (803,31), Rairiz de Veiga (803,28), Riotorto (801,67), Taboada (801,28), Cospeito (801,27) e Sandiás (800,71).

Analizando a variación do índice de motorización entre 2018 e 2023, apréciase que o devandito índice soamente reduciuse en 19 (dos 313) concellos galegos: Cerdedo-Cotobade (descenso de 171,16 turismos por cada mil habitantes), Mondariz-Balneario (89,94), Chandrexa de Queixa (86,61), Vilaboa (62,00), Nogueira de Ramuín (60,46), Punxín, (31,39), Covelo (26,54), A Lama (22,88), Fornelos de Montes (20,54), Tui (18,94), Gondomar (18,38), Cartelle (14,93), O Porriño (12,51), Mondariz (11,95), A Coruña (9,46), Montederramo (3,36), Vila de Cruces (0,77), Silleda (0,30) e Vigo (0,11). Por outra banda, os concellos con maior crecemento, por riba de 100 turismos por cada mil habitantes, son: Santiso (100,19), Riós (102,03), Pedrafita do Cebreiro (108,75), Abadín (109,62), Rodeiro (112,45), As Nogais (112,53), Alfoz (115,32), Padrenda (118,76), Cervantes (126,65), Pontedeva (129,84), Baltar (130,17), A Pastoriza (189,27), Palas de Rei (209,77) e Portomarín (254,33).

Con carácter xeral, pódese apreciar unha menor motorización e un menor crecemento desta nos ámbitos máis poboados. Neste dato poden influír diversos factores. Por unha banda, unha maior accesibilidade ás actividades que reduce a necesidade de desprazamentos motorizados, por outra, unha mellor oferta de transporte público que reduza a dependencia do vehículo privado. Pero, adicionalmente, as dinámicas demográficas tamén poden xogar un papel, xa que a existencia de fogares máis grandes pode supoñer unha menor motorización relativa, mentres que a perda de poboación nalgúns concellos podería subir a taxa de automóbiles por cada mil habitantes. Por expor dous exemplos opostos dentro dos concellos mencionados, nas Nogais o número de automóbiles creceu un 1% no período (6 automóbiles), mentres que a poboación descendeu un 14% (156 persoas), levando a ese incremento de 112,53 vehículos por cada mil habitantes. No outro extremo, en Gondomar houbo 296 vehículos máis (un 8%), pero ao tempo gañou 807 habitantes (un 6%) o que levou a esa baixada de 18,38 vehículos por cada mil habitantes.

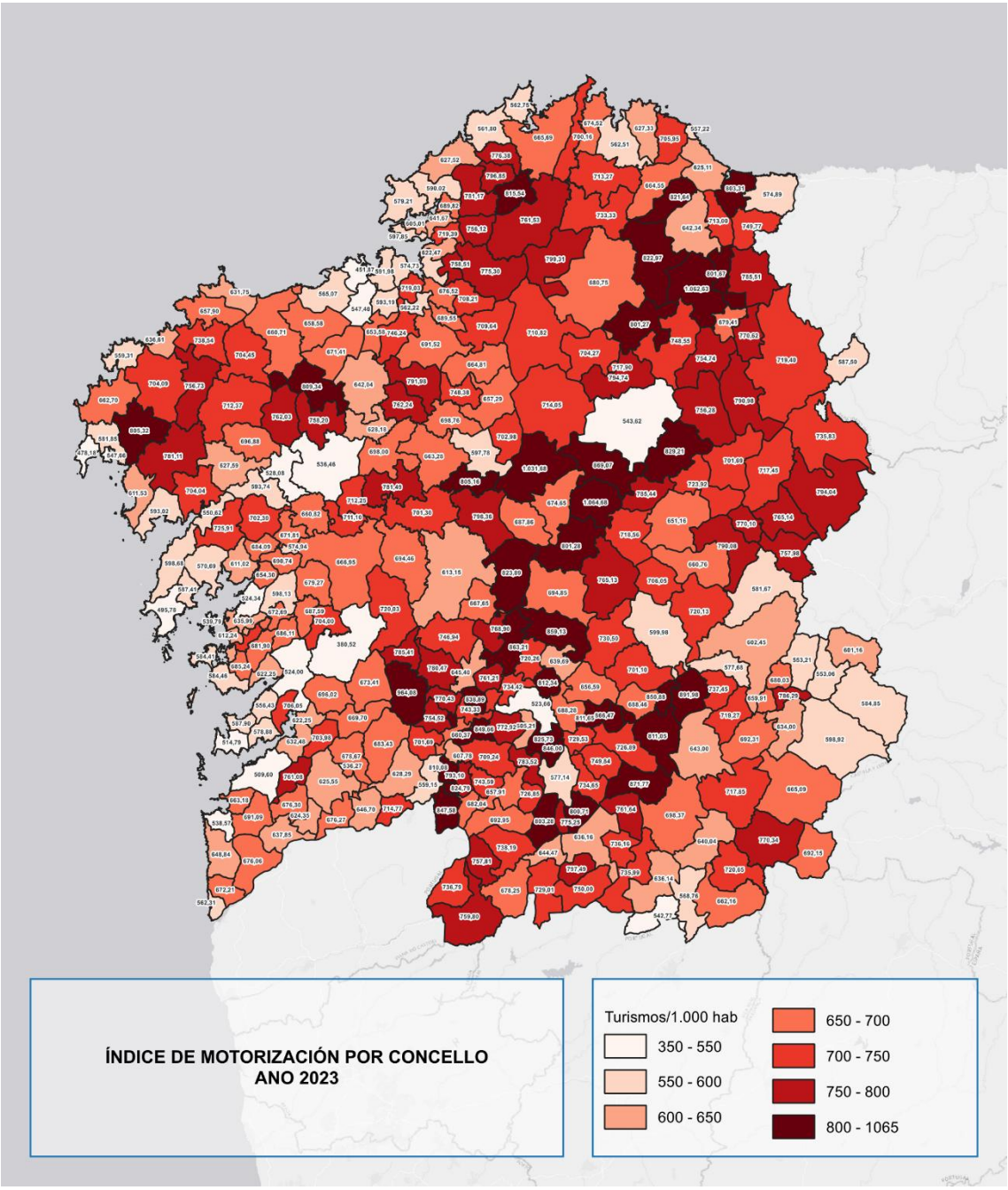



*Figura 4.14. índice de motorización por concello en 2023 en Galicia.*
*(Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística e Instituto Galego de Estatística)*

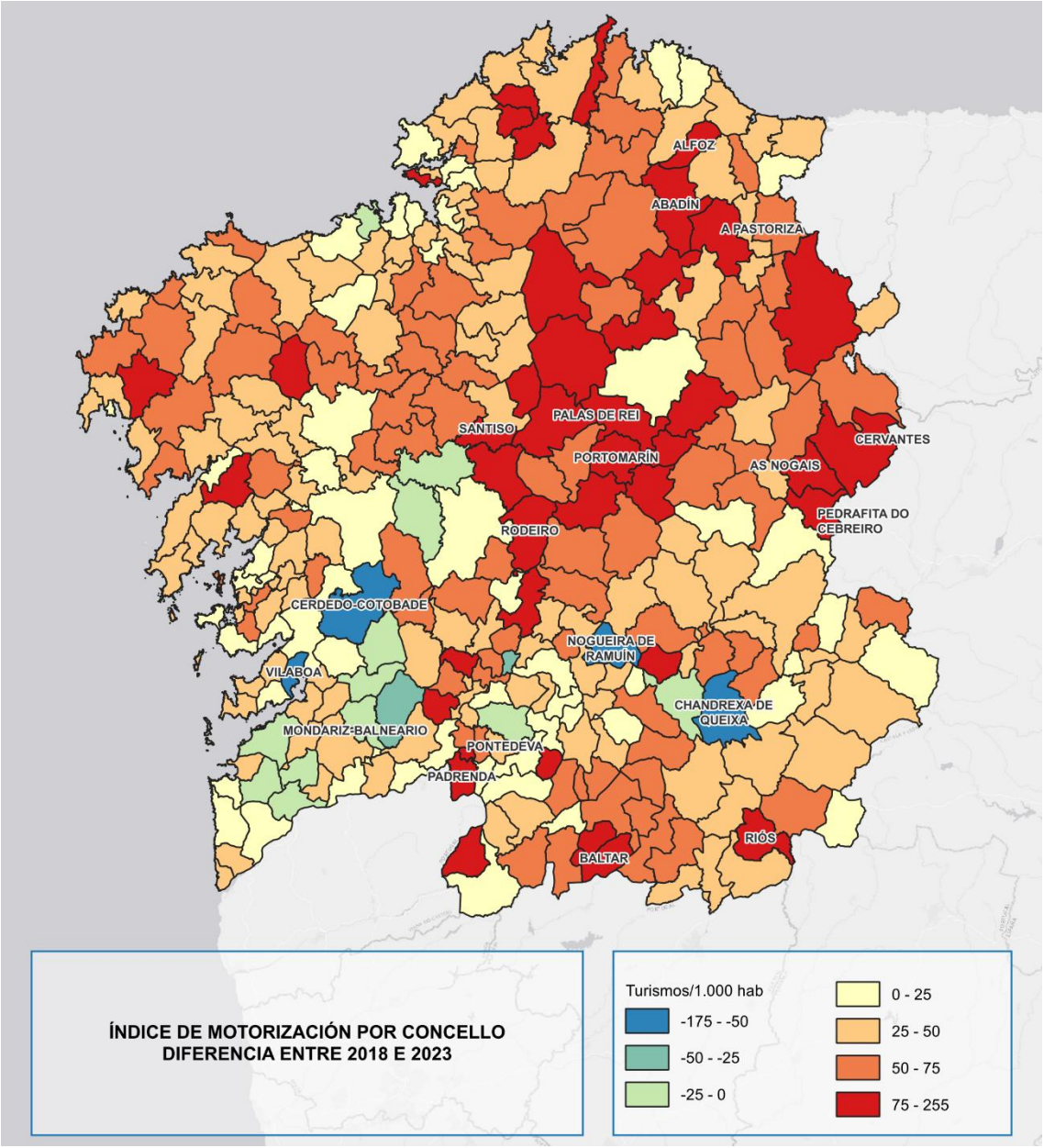



*Figura 4.15. Variación do índice de motorización por concello 2018-2023 en Galicia.*
*(Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística e Instituto Galego de Estatística)*

## 4.3. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral en Galicia obtense a partir dos datos de "Open Data Mobilidade" do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, coas consideracións que se realizaron no apartado 1.2, debéndose ter especialmente en conta os problemas de adecuación cos modos brandos, probablemente infrarrepresentados por non se consideraren os desprazamentos de menos de 500 m, e tendo en conta que as viaxes maiores ca ese limiar, pero con distancias non moi longas, poden non estaren recollidas con precisión.

Os resultados agregados para toda Galicia preséntanse na Táboa 4.1, distinguindo entre viaxes internas e totais (incluíndo as viaxes con orixe ou destino fóra de Galicia). Pódese ver que as viaxes anuais atópanse na franxa dos 2.800-3.050 millóns, dando lugar a ao redor de 2,9-3,10 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m), dependendo do ano e de se se consideran as viaxes internas ou totais, cunha tendencia crecente nos tres anos presentados. En 2023, as viaxes totais subiron un 0,89% respecto a 2022, mentres que en 2024 subiron un 4,76%. Tamén pode apreciarse que a mobilidade externa, que se analiza no capítulo 6, supón da orde do 1,5 % dos desprazamentos.

| | **Viaxes internas distancia >500 m (MITMS)** | **Viaxes totais distancia >500 m (MITMS)** | **Poboación (INE)** | **Viaxes internas a Galicia/hab ·día** | **Viaxes totais/hab· día** |
|---|---|---|---|---|---|
| **2022** | 2.844.590.394 | 2.887.057.435 | 2.690.464 | 2,90 | 2,94 |
| **2023** | 2.866.856.484 | 2.912.812.027 | 2.696.177 | 2,91 | 2,96 |
| **2024** | 3.006.569.644 | 3.051.477.137 | 2.703.353 | 3,05 | 3,09 |

*Táboa 4.1. Mobilidade xeral interna e total en Galicia. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible; Instituto Nacional de Estatística)*

Por outra banda, a Táboa 4.2 presenta a análise por provincias. A provincia con maior poboación e maior número de desprazamentos anuais é A Coruña, con arredor de 1.100-1.200 millóns de viaxes internas anuais, e unhas viaxes totais algo por riba de 1.200 millóns. Síguelle Pontevedra, con ao redor de 1.000-1.100 millóns de viaxes internas e 1.100-1.200 millóns de viaxes totais ao ano. En viaxes por habitante e día Pontevedra está lixeiramente por riba da Coruña, con valores arredor de 3,0 para as viaxes internas, e arredor de 3,2-3,4 para as totais, fronte aos valores de 2,8-2,9 e 3,0-3,1 da Coruña. Nun chanzo moi inferior atópanse Lugo e Ourense, cunha poboación bastante inferior, e con arredor de 280-305 millóns de viaxes internas anuais no caso de Lugo e 295-310 no de Ourense, estando as totais na orde de 325-350 e 325-340 respectivamente. As viaxes por habitante e día tamén son menores nestas dúas provincias respecto a Pontevedra e A Coruña: Lugo ten os valores máis baixos, con 2,4-2,6 para o caso das viaxes internas e 2,7-2,9 para as totais, mentres que Ourense, con 2,7-2,8 e 3,0-3,1 case alcanza os valores da Coruña.

En canto ao peso das viaxes externas en cada provincia, as diferenzas son notables e mantidas no período estudado. En valores medios dos tres anos con datos, A Coruña ten o valor máis baixo cun 7,3%, seguida por Pontevedra cun 7,9%, Ourense cun 9,6% e Lugo é a que presenta máis relación co exterior da súa provincia cun 12,5% das viaxes de máis de 500 m.

Se se analizan as taxas de crecemento das viaxes totais, pódese observar que entre 2022 e 2023 os crecementos oscilan entre o 0,7% da Coruña e Ourense e o 1,4% de Lugo, con Pontevedra nun 1,1%. Entre 2023 e 2024 as viaxes creceron un 3,6% en Ourense, un 4,6% na Coruña, un 4,8% en Pontevedra e un 5,9% en Lugo.

| | Viaxes internas distancia >500 m (MITMS) | Viaxes totais distancia >500 m (MITMS) | Poboación (INE) | Viaxes internas á provincia/ hab·día | Viaxes totais/hab·día |
|---|---|---|---|---|---|
| **A Coruña** | | | | | |
| **2022** | 1.132.287.053 | 1.221.071.099 | 1.119.180 | 2,77 | 2,99 |
| **2023** | 1.138.370.757 | 1.229.160.734 | 1.123.426 | 2,78 | 3,00 |
| **2024** | 1.192.532.223 | 1.285.647.485 | 1.128.320 | 2,90 | 3,12 |
| **Lugo** | | | | | |
| **2022** | 284.534.920 | 325.192.179 | 323.989 | 2,41 | 2,75 |
| **2023** | 288.860.816 | 329.871.572 | 323.956 | 2,44 | 2,79 |
| **2024** | 305.186.102 | 349.211.478 | 324.842 | 2,57 | 2,95 |
| **Ourense** | | | | | |
| **2022** | 296.380.307 | 327.386.199 | 304.280 | 2,67 | 2,95 |
| **2023** | 297.416.303 | 329.558.210 | 304.550 | 2,68 | 2,96 |
| **2024** | 308.616.541 | 341.357.580 | 304.592 | 2,78 | 3,07 |
| **Pontevedra** | | | | | |
| **2022** | 1.028.019.647 | 1.116.776.425 | 943.015 | 2,99 | 3,24 |
| **2023** | 1.037.154.933 | 1.129.275.185 | 944.245 | 3,01 | 3,28 |
| **2024** | 1.092.349.075 | 1.183.146.298 | 945.599 | 3,16 | 3,43 |

*Táboa 4.2. Mobilidade xeral interna e total por provincia. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible; Instituto Nacional de Estatística)*

A Figura 4.16 presenta a evolución mensual nestes tres anos da mobilidade xeral por provincia e total de Galicia, co dato de viaxes internas e viaxes totais para cada caso. Neste gráfico apréciase a tendencia crecente da mobilidade xeral, así como as diferenzas entre o nivel de viaxes para Lugo e Ourense con respecto a Pontevedra e A Coruña.

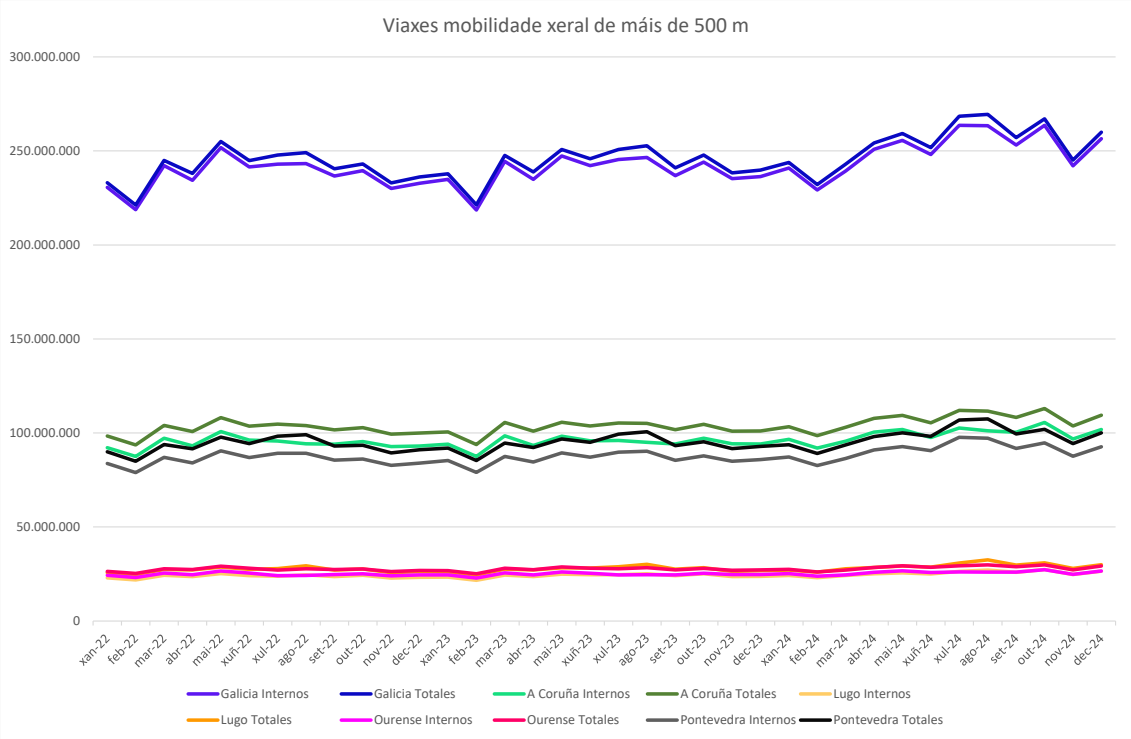



*Figura 4.16. Mobilidade xeral en viaxes mensuais de distancia maior de 500 m en Galicia e provincias. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Ao obxecto de poder apreciar os patróns anuais do número de viaxes en cada provincia, preséntase a Figura 4.17. No caso da Coruña, tanto as viaxes internas como as totais son relativamente planas nos anos 2022 e 2023, apreciándose certa subida nos meses de xullo, agosto e outubro no ano 2024. Polo que se refire a Pontevedra, nas viaxes totais apréciase a subida de xullo e agosto nos tres anos, sendo os meses con menos viaxes febreiro e novembro, mentres que as viaxes internas son máis planas en 2022 e 2023, e suben en xullo, agosto e outubro en 2024. Na provincia de Lugo tanto as viaxes internas como as totais son máis baixas nos primeiros meses do ano, subindo de maio a outubro, e baixando de novo en novembro e decembro. No ano 2024 a subida é máis acusada para xullo, agosto e outubro, así como decembro. Finalmente, na provincia de Ourense as viaxes internas e totais son bastante planas, non apreciándose a subida en verán, e si un valor máis alto en maio, outubro e decembro, menos destacado en 2024.

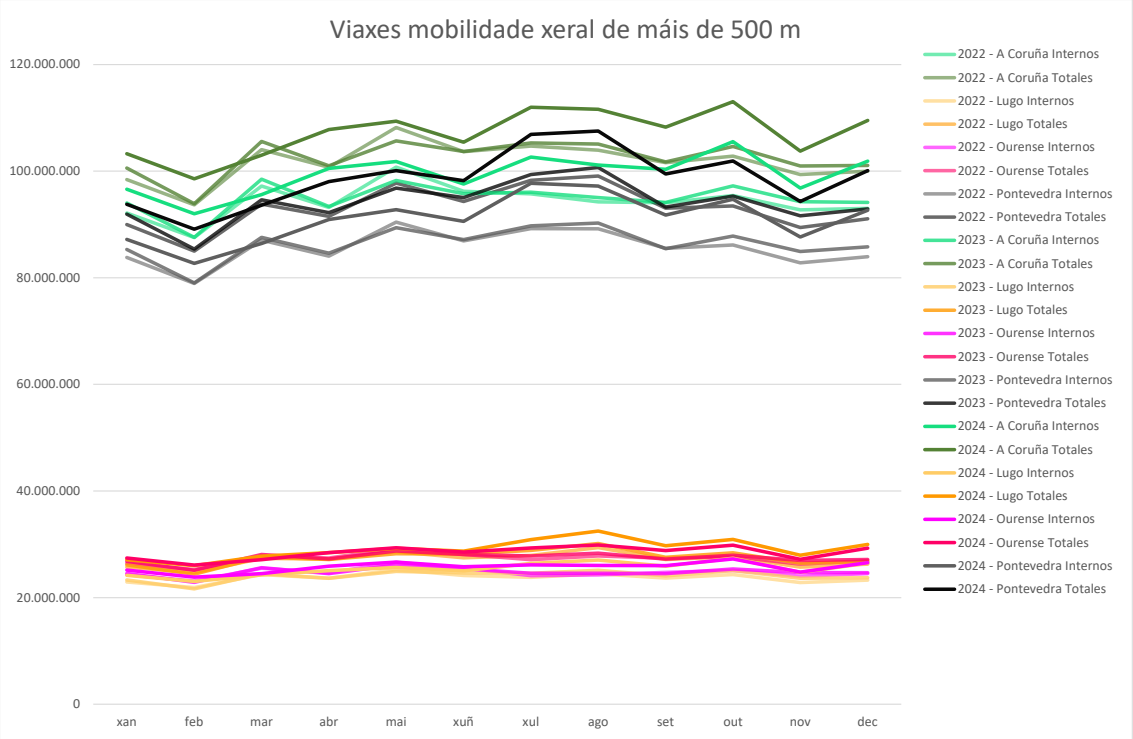



*Figura 4.17. Mobilidade xeral en viaxes mensuais de distancia maior de 500 m por provincias. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Na Figura 4.18 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios[34] de Galicia (contando ambos sentidos), para valores por riba de 25.000 viaxes (para maior claridade), no período de setembro de 2023 a agosto de 2024. A visión xeral da figura confirma as análises realizadas desde o punto de vista socioeconómico. Móstrase claramente a maior intensidade de relacións na zona máis poboada, en torno ao Eixo Atlántico, estendéndose tamén polas comarcas das Rías Baixas, así como a contorna de Ourense; con fluxos algo menores na contorna de Lugo, ou relacións comarcais como en Bergantiños, Deza, Baixo Miño, Terra de Lemos e Chantada, Valdeorras, Verín ou Fisterra, sen ánimo de ser exhaustivos, xa que en sucesivos chanzos de fluxo van aparecendo outras relacións comarcais así como A Mariña lucense.

Os valores máis altos danse en fluxos entre municipios pertencentes á mesma área metropolitana, que se analizarán no capítulo seguinte. En calquera caso, os valores máximos neste caso, por riba de 7,7 millóns de viaxes anuais, danse nas seguintes conexións: Ferrol-Narón, 31.765.173 viaxes; A Coruña-Oleiros, 29.961.145; A Coruña-Culleredo, 23.696.105; Arteixo-A Coruña, 20.345.786; Mos-Vigo, 20.331.964; Ames-Santiago de Compostela, 16.969.595; Santiago de Compostela-Teo, 14.629.537; Pontevedra-Poio, 14.544.007; Redondela-Vigo, 14.067.550; Barbadás-Ourense, 13.312.680; Cambre-Culleredo, 12.247.998; Cangas-Vigo, 12.154.091; Marín-Pontevedra, 11.886.918; Moaña-Vigo, 11.852.134; Culleredo-Oleiros, 10.981.713; Ourense-O Pereiro de Aguiar (agregación de municipios), 10.937.438; Ourense-San Cibrao das Viñas (agregación de municipios), 10.729.547; Baiona-Nigrán, 10.365.817;

[34] Como xa se sinalou no capítulo 1, na zonificación dos datos do MITMS existen municipios que están agrupados, polo que cando se fale destes datos, as referencias a municipios deben entenderse a municipios ou agrupacións de municipios.

Nigrán-Vigo, 10.151.877; Mos-O Porriño, 9.795.917; Cambre-A Coruña, 9.417.065; Fene-Ferrol, 8.226.493; e O Porriño-Vigo, 7.764.001.

Considerando unicamente as conexións nas que polo menos un dos extremos non pertence a unha área metropolitana, os valores máis altos, por riba de 3 millóns de viaxes anuais, son os seguintes: Gondomar-Nigrán, 7.698.475 viaxes; Vilagarcía de Arousa-Vilanova de Arousa, 6.646.274; Gondomar-Vigo, 6.602.707; Boiro-Rianxo, 6.388.596; A Guarda-O Rosal, 5.926.994; Carballo-Coristanco, 5.466.883; A Pobra do Caramiñal-Ribeira, 4.833.752; Meaño-Sanxenxo, 4.737.414; Lalín-Silleda, 4.674.202; Bueu-Cangas, 4.497.389; Tomiño-Tui, 4.492.126; Monforte de Lemos-Pantón (agregación de municipios), 4.435.273; Boiro-A Pobra do Caramiñal, 4.329.316; Noia-Porto do Son, 4.324.430; Baiona-Gondomar, 4.250.180; Ponteareas-Salvaterra de Miño, 4.188.984; Caldas de Reis-Vilagarcía de Arousa, 4.139.045; Betanzos-Paderne (agregación de municipios), 4.098.811; O Porriño-Tui, 4.068.538; O Grove-Sanxenxo, 3.911.283; Marín-Sanxenxo, 3.872.817; Vilanova de Arousa-A Illa de Arousa, 3.822.140; O Barco de Valdeorras-Carballeda de Valdeorras (agregación de municipios), 3.670.418; Verín-Vilardevós (agregación de municipios), 3.452.306; Lalín-Rodeiro (agregación de municipios), 3.321.612; Cambados-Vilanova de Arousa, 3.313.635; Cee (agregación de municipios)-Fisterra, 3.294.780; Muros-Porto do Son, 3.237.275; Ponteareas-Vigo, 3.216.311; Cambados-O Grove, 3.184.117; Boborás (agregación de municipios)-O Carballiño, 3.178.443; Pazos de Borbén-Ponteareas, 3.145.255; e Noia-Outes, 3.125.035. Pódese ver que dentro deste chanzo aparecen xa relacións das cabeceiras comarcais cos municipios dependentes delas.

Os valores de fluxo (por riba de 25.000 viaxes anuais) das conexións entre os municipios das principais cidades, incluíndo tamén Vilagarcía de Arousa por ser o único entre os dez primeiros en poboación que non se atopa englobado en ningunha das áreas metropolitanas, son os que se presenta na Táboa 4.3. Destaca a relación entre Pontevedra e Vigo, unha das grandes rexións urbanas definidas ao principio do capítulo, e a relación entre A Coruña e Ferrol é a terceira, superada por A Coruña-Santiago.

| Relación | Viaxes de máis de 500 m setembro 2023-agosto 2024 |
|---|---|
| Pontevedra-Vigo | 4.398.103 |
| A Coruña-Santiago de Compostela | 3.012.656 |
| A Coruña-Ferrol | 1.867.093 |
| Pontevedra-Vilagarcía de Arousa | 1.495.785 |
| Santiago de Compostela-Vigo | 1.321.405 |
| Ourense-Vigo | 1.123.003 |
| A Coruña-Lugo | 1.063.920 |
| Santiago de Compostela-Pontevedra | 930.773 |
| Santiago de Compostela-Vilagarcía de Arousa | 871.830 |
| A Coruña-Vigo | 811.384 |
| Vigo-Vilagarcía de Arousa | 646.342 |
| Santiago de Compostela-Ourense | 580.328 |
| Santiago de Compostela-Lugo | 479.832 |
| A Coruña-Ourense | 415.011 |
| A Coruña-Pontevedra | 384.663 |
| Ferrol-Santiago de Compostela | 276.845 |
| A Coruña-Vilagarcía de Arousa | 227.141 |
| Lugo-Ourense | 204.550 |
| Ourense-Pontevedra | 203.089 |
| Ferrol-Lugo | 157.720 |
| Lugo-Vigo | 154.047 |
| Ferrol-Vigo | 85.330 |
| Lugo-Pontevedra | 65.612 |
| Ourense-Vilagarcía de Arousa | 50.895 |
| Ferrol-Pontevedra | 43.354 |
| Ferrol-Ourense | 27.625 |
| Lugo-Vilagarcía de Arousa | 26.368 |

*Táboa 4.3. Fluxos por riba de 25.000 viaxes de máis de 500 m entre os municipios das principais cidades galegas (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

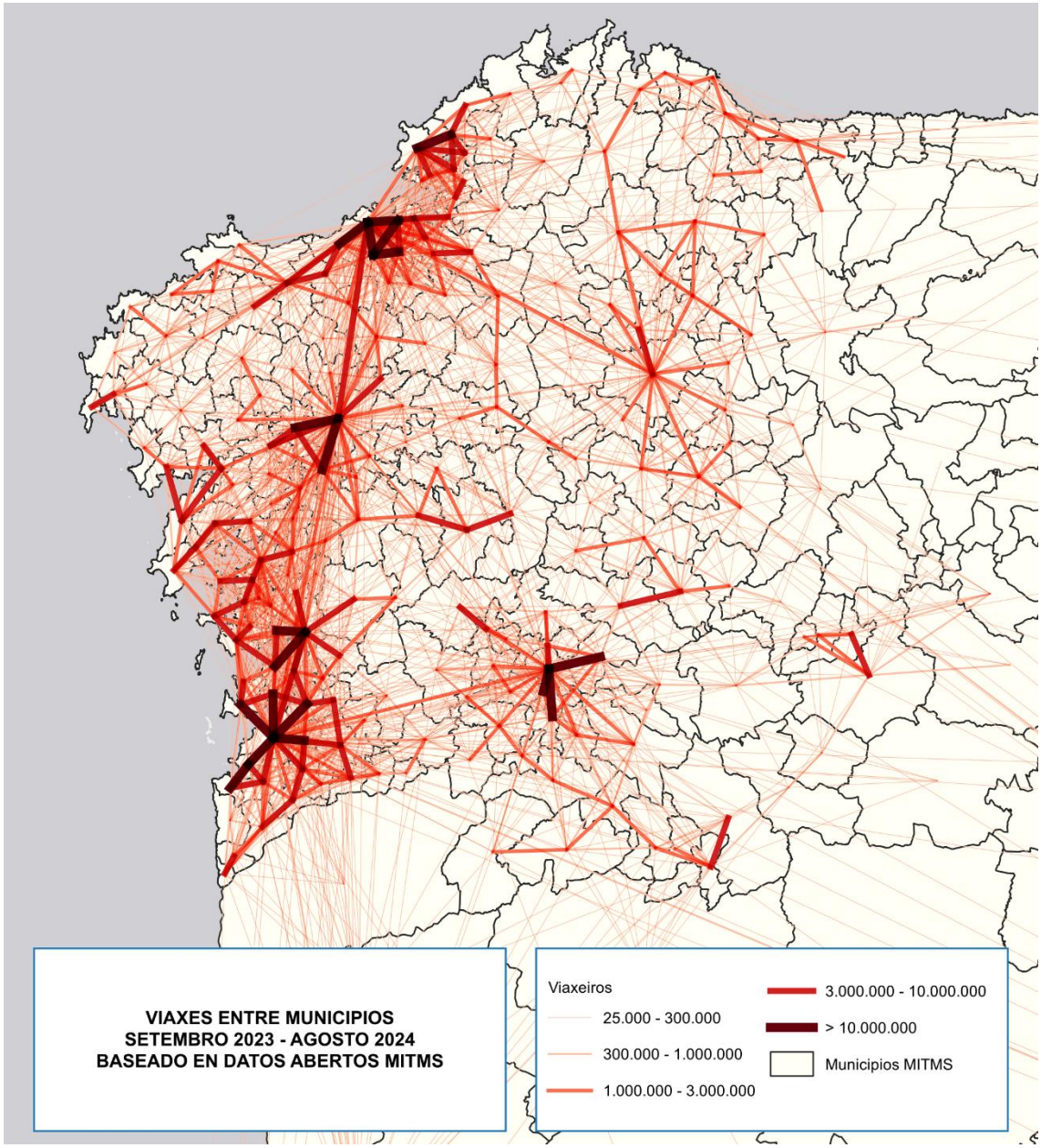



*Figura 4.18. Fluxos por riba de 25.000 viaxes de máis de 500 m entre municipios de Galicia (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa banda, na Figura 4.19 móstrase a mesma información para o período 09/2022-08/2023.

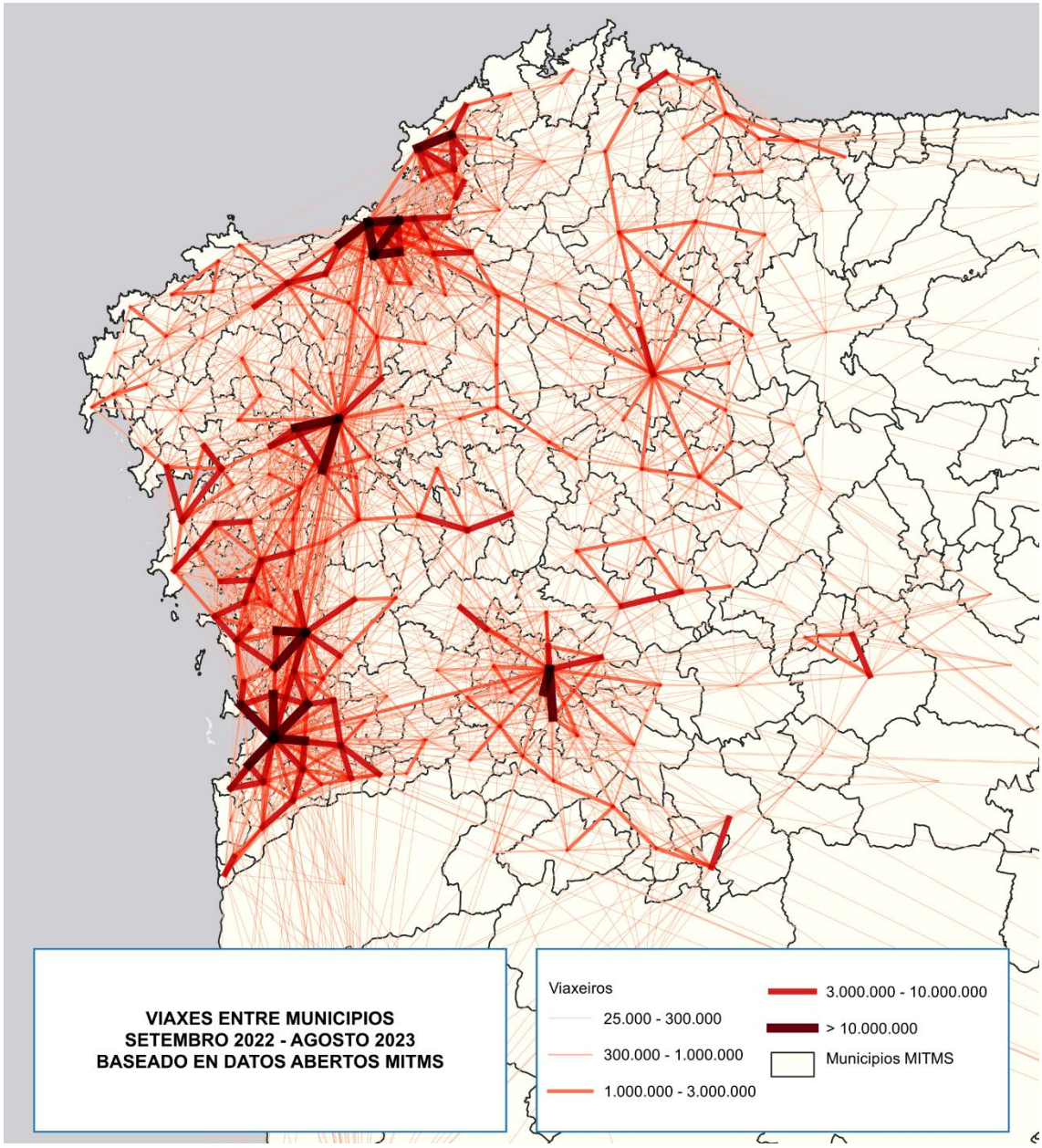



*Figura 4.19. Fluxos por riba de 25.000 viaxes de máis de 500 m entre municipios de Galicia (09/2022-08/2023). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

## 4.4. Transporte público interurbano por autobús

### 4.4.1. Oferta de transporte público interurbano por autobús

A información sobre a oferta de transporte interurbano por autobús obtense a partir dos datos GTFS publicados pola Xunta de Galicia no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible. Estes datos actualízanse aproximadamente con periodicidade semanal, e consideráronse os datos correspondentes á semana do 2 ao 8 de outubro de 2023. Os datos de rutas e paradas inclúen o transporte á demanda, pero nese caso o número de expedicións realmente prestadas non está reflectido nos datos do GTFS.

Na Figura 4.20 preséntanse as rutas de transporte interurbano por autobús da Xunta de Galicia para a devandita semana, independentemente da frecuencia das liñas. Pódese ver a densa cobertura territorial desta rede, que a data da redacción deste informe da servizo a case 27.000 paradas, con máis de 6.500 rutas. En calquera caso, pódese apreciar que existen zonas do territorio galego non cubertas, pero na Figura 4.21, na que se superpoñen as rutas coa densidade de poboación por parroquia, pódese ver que se trata, en xeral, de parroquias cunha densidade moi baixa. En calquera caso, debe sinalarse que, como xa se indicou, algunhas partes das rutas están servidas mediante transporte á demanda, de maneira que o servizo non é prestado nas mesmas se non se cursan solicitudes previamente.

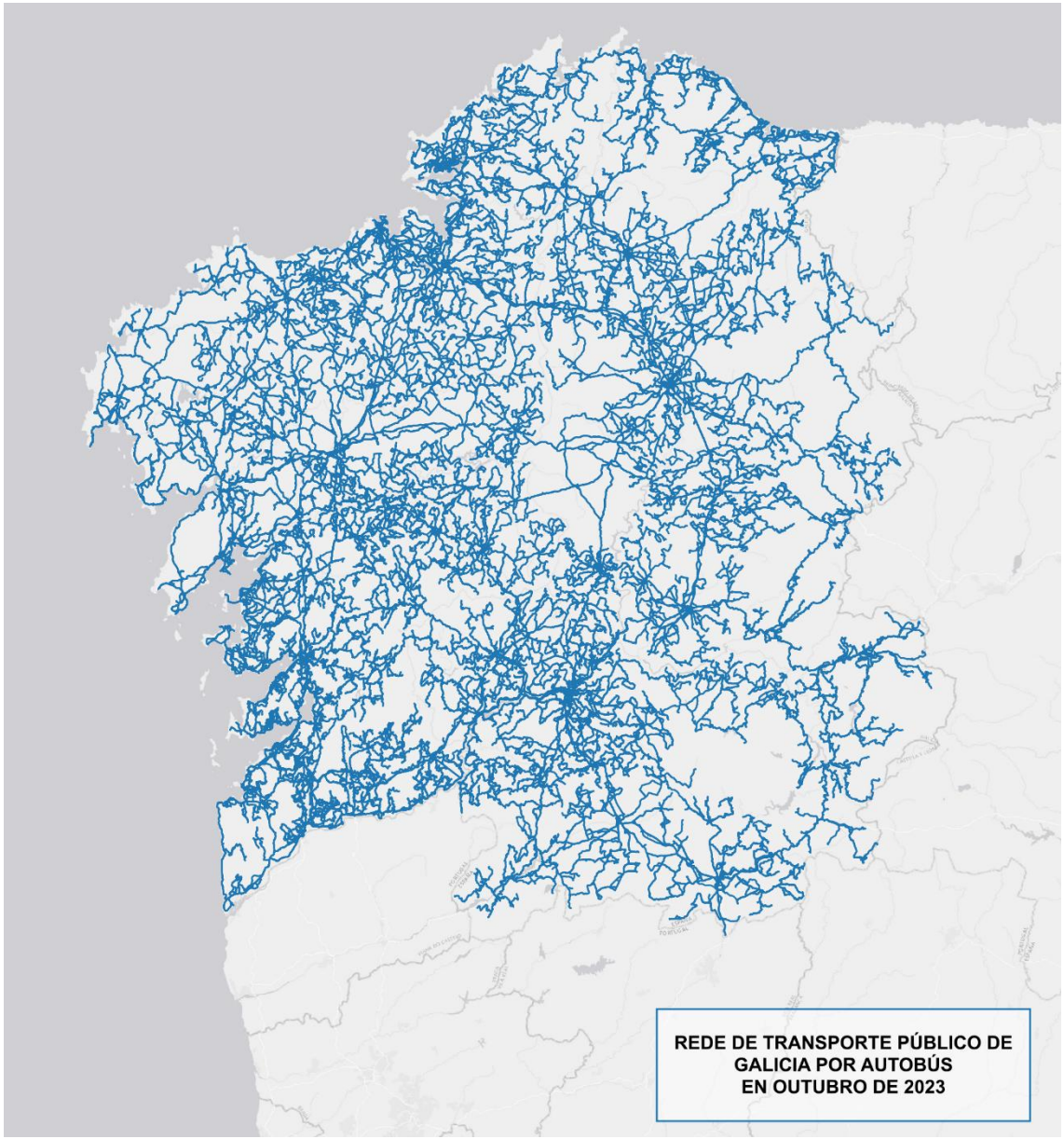



*Figura 4.20. Mapa de rutas de transporte público interurbano en autobús da Xunta de Galicia.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

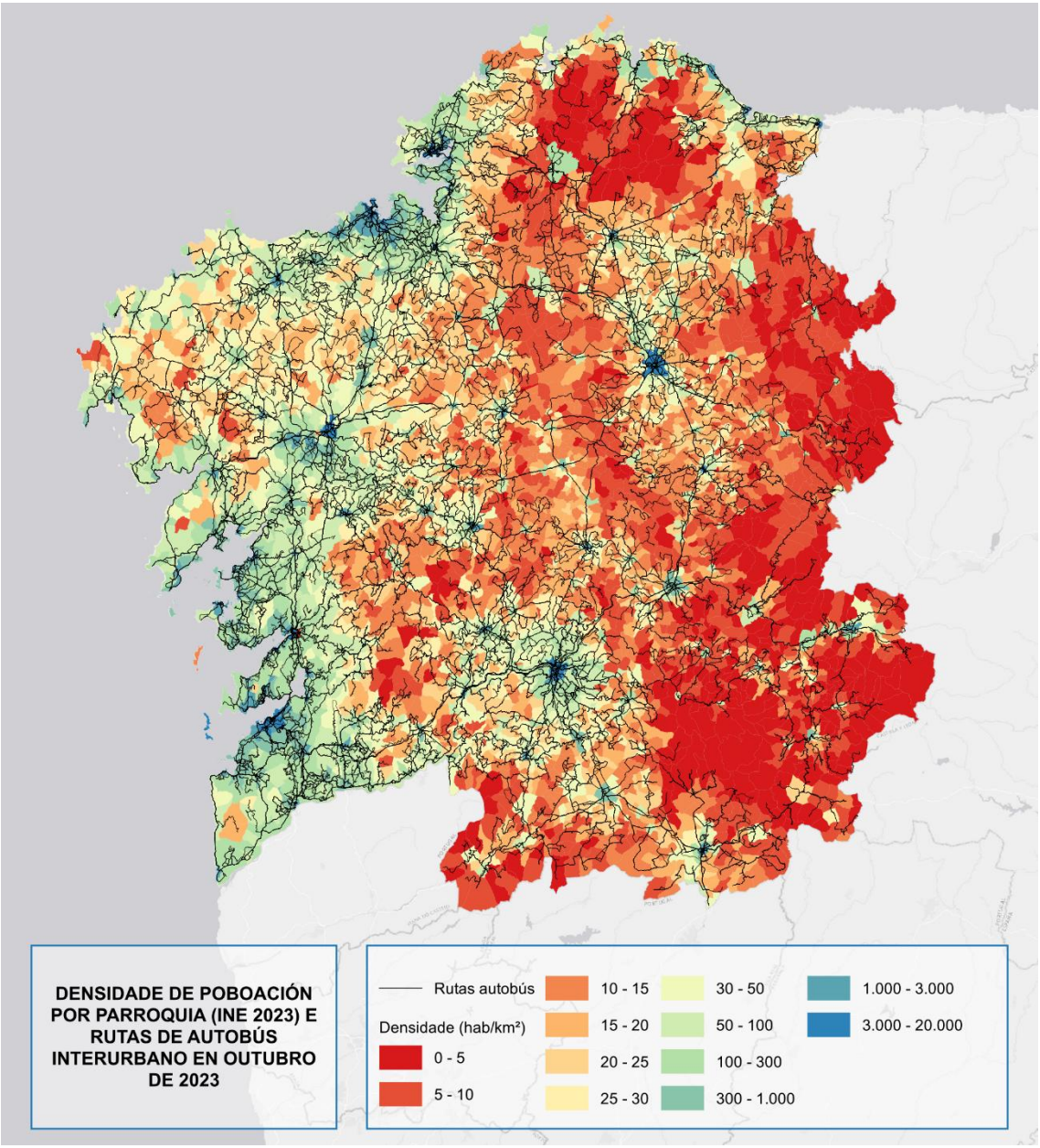



*Figura 4.21. Mapa de rutas de transporte público interurbano en autobús da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 4.22 preséntase o número de expedicións nese período para cada parroquia. Para determinar o número de expedicións semanais por parroquia súmanse as expedicións de cada unha das paradas integradas na devandita parroquia, sempre que pertenzan a liñas distintas. Desta forma se, por exemplo, nunha parroquia hai dúas paradas co mesmo número de expedicións da mesma liña, o número de expedicións que se computan á devandita parroquia é o dunha soa parada, sen sumar ambas, xa que os devanditos servizos coinciden e non supoñen unha maior oferta para a parroquia en estudo. No caso de que as dúas paradas sexan de liñas distintas, si se sumarían as expedicións de ambas.

Pódese ver que o rango de valores vai desde 0 ata máis de 5.536 expedicións por parroquia, é dicir, case 800 expedicións diarias. Os valores nulos corresponden a parroquias que non dispoñen de parada de transporte interurbano por autobús no seu territorio, aínda que poden estar servidas por paradas nas parroquias adxacentes. Os valores máis altos danse nas áreas metropolitanas, que se analizarán no seguinte capítulo. Fóra desas áreas, os valores por riba de 500 danse nas seguintes parroquias ou núcleos principais:

| Concello | Parroquia | Expedicións semanais |
|---|---|---|
| Ribeira | Ribeira (Santa Uxía) | 1.776 |
| Vilagarcía de Arousa | Vilagarcía (Santa Baia) | 1.677 |
| A Pobra do Caramiñal | A Pobra do Caramiñal | 881 |
| Ribeira | Aguiño (Nosa Señora do Carme) | 837 |
| Ribeira | Palmeira (San Pedro) | 831 |
| Vilagarcía de Arousa | O Carril (Santiago) | 828 |
| A Pobra do Caramiñal | O Caramiñal (Santa María a Antiga) | 793 |
| Vilagarcía de Arousa | Sobradelo (San Salvador) | 776 |
| Lalín | Lalín (Santa María das Dores) | 765 |
| A Pobra do Caramiñal | O Xobre ou O Maño (Santa María) | 763 |
| Boiro | Boiro (Santa Baia) | 720 |
| Ponteareas | Ponteareas (San Miguel) | 689 |
| Vilagarcía de Arousa | Sobrán (San Martiño) | 643 |
| Noia | Noia (San Martiño) | 587 |
| Vilagarcía de Arousa | Arealonga (Santa Baia) | 582 |
| Viveiro | Viveiro (Santa María e Santiago) | 557 |
| Monforte de Lemos | Monforte de Lemos | 524 |
| O Carballiño | O Carballiño (San Cibrao) | 511 |
| Boiro | Lampón (Santiago) | 501 |

*Táboa 4.4. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano en autobús da Xunta de Galicia fóra das áreas metropolitanas e áreas urbanas funcionais. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

No outro extremo, hai un total de 442 parroquias con 0 expedicións, 80 delas pertencentes ás áreas metropolitanas. Na provincia da Coruña están 57 (das cales 13 nas áreas metropolitanas), 293 (con 59 nas áreas) na provincia de Lugo, 81 (con 3 nas áreas) na de Ourense, e 11 (5 nas áreas) na de Pontevedra. Das parroquias sen expedicións, 369 (83%) teñen menos de 100 habitantes e soamente 9 (2%) teñen máis de 500 habitantes, pero 5 delas son parroquias de cidades con transporte público urbano, polo que unicamente 4 parroquias situadas en Noia, Outes, Porto do Son e Pazos de Borbén carecen de transporte interurbano superando o devandito limiar de 500 habitantes. Adicionalmente hai 39 parroquias con entre 2 e 9 expedicións semanais, 7 na provincia da Coruña (con 2 nas áreas), 19 en Lugo, 11 en Ourense, e 2 en Pontevedra. Entre 10 e 50 expedicións semanais hai 1.768 parroquias, 301 en A Coruña (124 nas áreas), 644 en Lugo (161), 579 en Ourense (65), e 244 en Pontevedra (88).

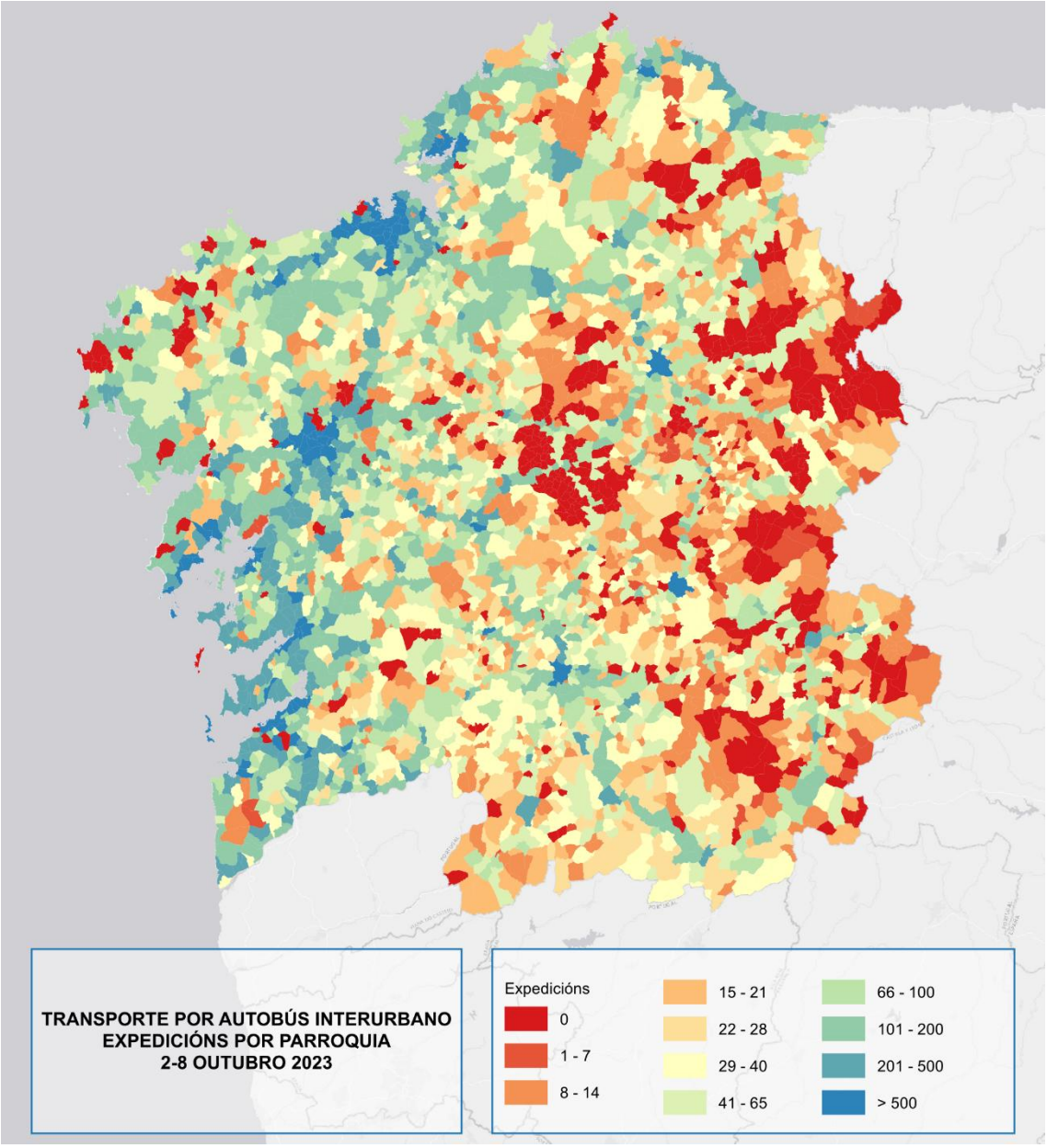



*Figura 4.22. Expedicións semanais por parroquia do servizo de transporte público interurbano en autobús da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Na Figura 4.23 móstrase a mesma información por concellos. Neste caso os valores están entre 2 e 5.674 expedición semanais. Os valores máis altos, por riba de 1.000 danse nos seguintes concellos:

| Concello | Expedicións semanais | Poboación (2023) |
|---|---|---|
| A Coruña | 5.674 | 247.376 |
| Santiago de Compostela | 4.546 | 98.687 |
| Ferrol | 3.897 | 63.890 |
| Pontevedra | 3.401 | 82.535 |
| Oleiros | 3.195 | 37.809 |
| Vigo | 3.091 | 293.652 |
| Cambre | 2.885 | 24.739 |
| Culleredo | 2.840 | 30.864 |
| Ames | 2.562 | 32.482 |
| Narón | 2.323 | 39.051 |
| Ourense | 2.283 | 104.250 |
| Ribeira | 1.893 | 27.030 |
| Vilagarcía de Arousa | 1.752 | 37.689 |
| Teo | 1.643 | 19.034 |
| Lugo | 1.369 | 98.214 |
| O Porriño | 1.356 | 20.562 |
| Mos | 1.256 | 15.076 |
| Sada | 1.241 | 16.874 |
| Arteixo | 1.162 | 33.516 |
| Marín | 1.132 | 24.197 |
| Betanzos | 1.068 | 13.082 |
| Carballo | 1.025 | 31.416 |
| Brión | 1.004 | 8.145 |

*Táboa 4.5. Concellos con máis de 2.000 expedicións na semana do 2 ao 8 de outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na táboa anterior, chama a atención que algúns concellos da área metropolitana da Coruña (Oleiros, Cambre e Culleredo), Santiago de Compostela (Ames) ou Ferrol (Narón) superen en expedicións interurbanas a cidades como Lugo, Ourense e, no caso de Oleiros, a Vigo. Isto mostra a importancia das relacións metropolitanas, que se estudarán no seguinte capítulo. Debe sinalarse tamén que, para o caso de Ferrol e Pontevedra, os servizos urbanos tamén son prestados pola Xunta de Galicia, polo que están incluídos nestes valores. Entre os concellos con máis de 2.000 expedicións unicamente Ribeira e Vilagarcía de Arousa non están nas áreas metropolitanas definidas no capítulo 5.

Os valores por baixo de 50 expedicións semanais danse nos seguintes municipios, con poboacións máximas duns 1.000 habitantes. Debe terse en conta que estas expedicións poden ser á demanda e representan a semana indicada.

| Concello | Expedicións semanais | Poboación (2023) |
|---|---|---|
| Negueira de Muñiz | 2 | 240 |
| Folgoso do Courel | 6 | 1.004 |
| Ribeira de Piquín | 10 | 497 |
| Navia de Suarna | 34 | 988 |
| A Arnoia | 36 | 1.002 |
| Calvos de Randín | 36 | 679 |
| Baltar | 38 | 884 |
| Pontedeva | 41 | 468 |
| Vilariño de Conso | 41 | 521 |
| Quintela de Leirado | 42 | 607 |
| As Nogais | 44 | 958 |
| Beade | 44 | 364 |
| Parada de Sil | 47 | 520 |

*Táboa 4.6. Concellos con menos de 50 expedicións na semana do 2 ao 8 de outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

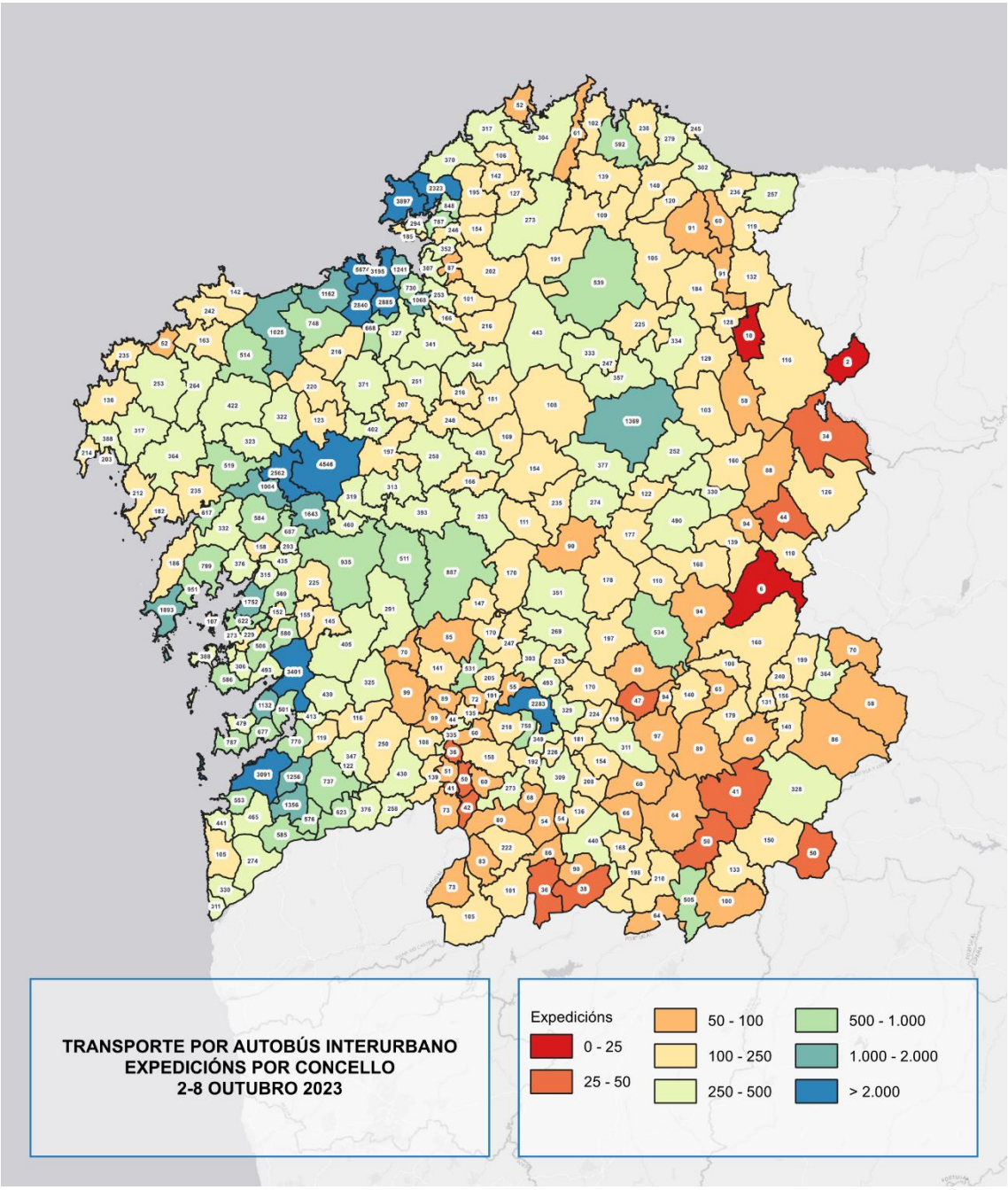



*Figura 4.23. Expedicións semanais por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Finalmente, de cara a ter unha imaxe máis desagregada aínda da oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia, na Figura 4.24, Figura 4.25 e Figura 4.26 preséntanse as expedicións semanais, en raios de 250, 500 e 1.000 m respectivamente, dende o centro das entidades singulares de poboación de Galicia. Apréciase, especialmente na última, que as entidades dos corredores de conexión entre as principais poboacións son as mellor servidas: Ferrol- A Coruña-Santiago de Compostela-Vigo, A Coruña-Lugo-Ourense-Vigo, Santiago de Compostela-Ourense. Tamén destacan corredores por algunhas das rías, na fronteira con Portugal máis próxima a Vigo, e na Cornixa Cantábrica.

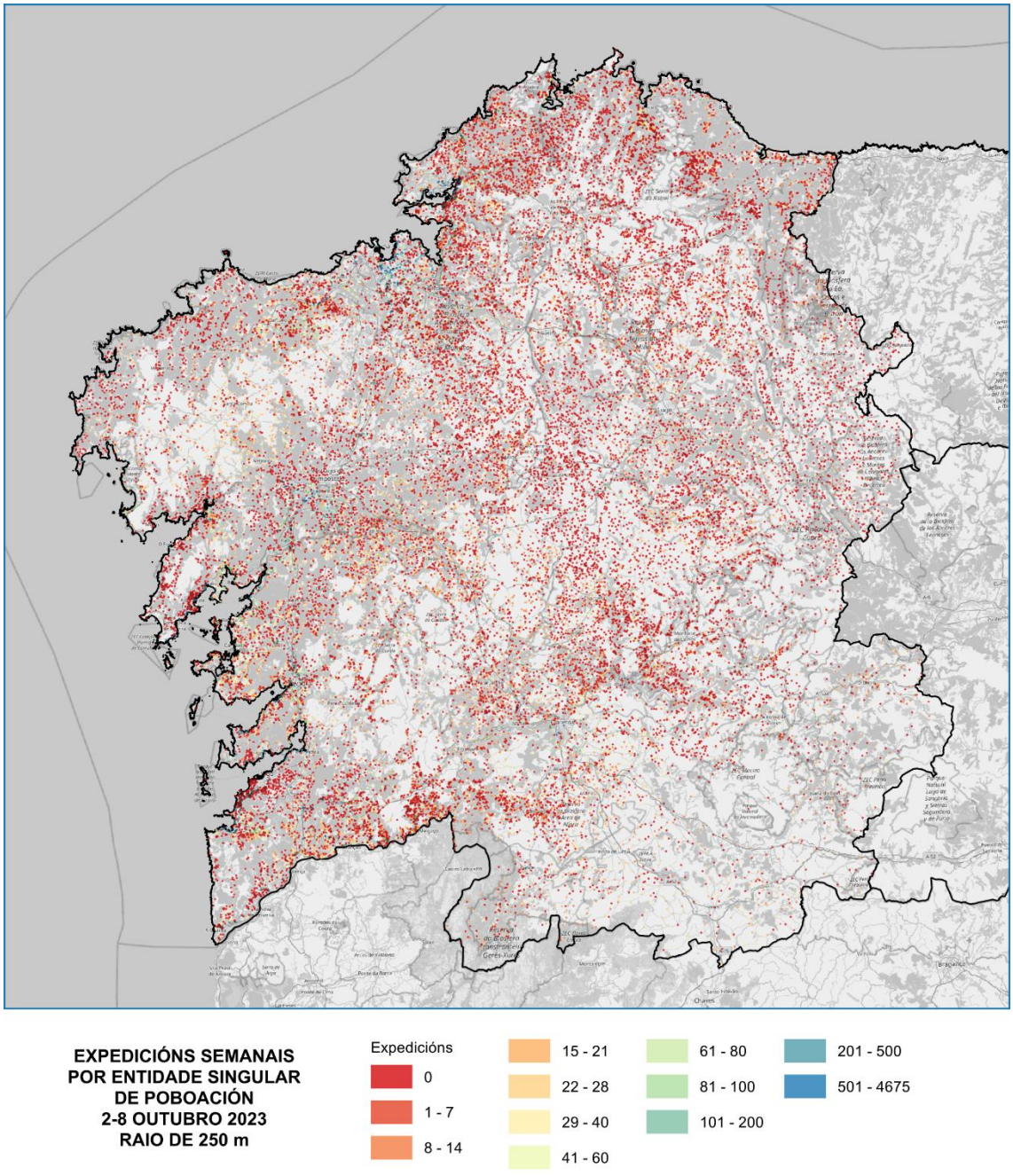



*Figura 4.24. Expedicións semanais nun raio de 250 m dende as entidades singulares de poboación do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

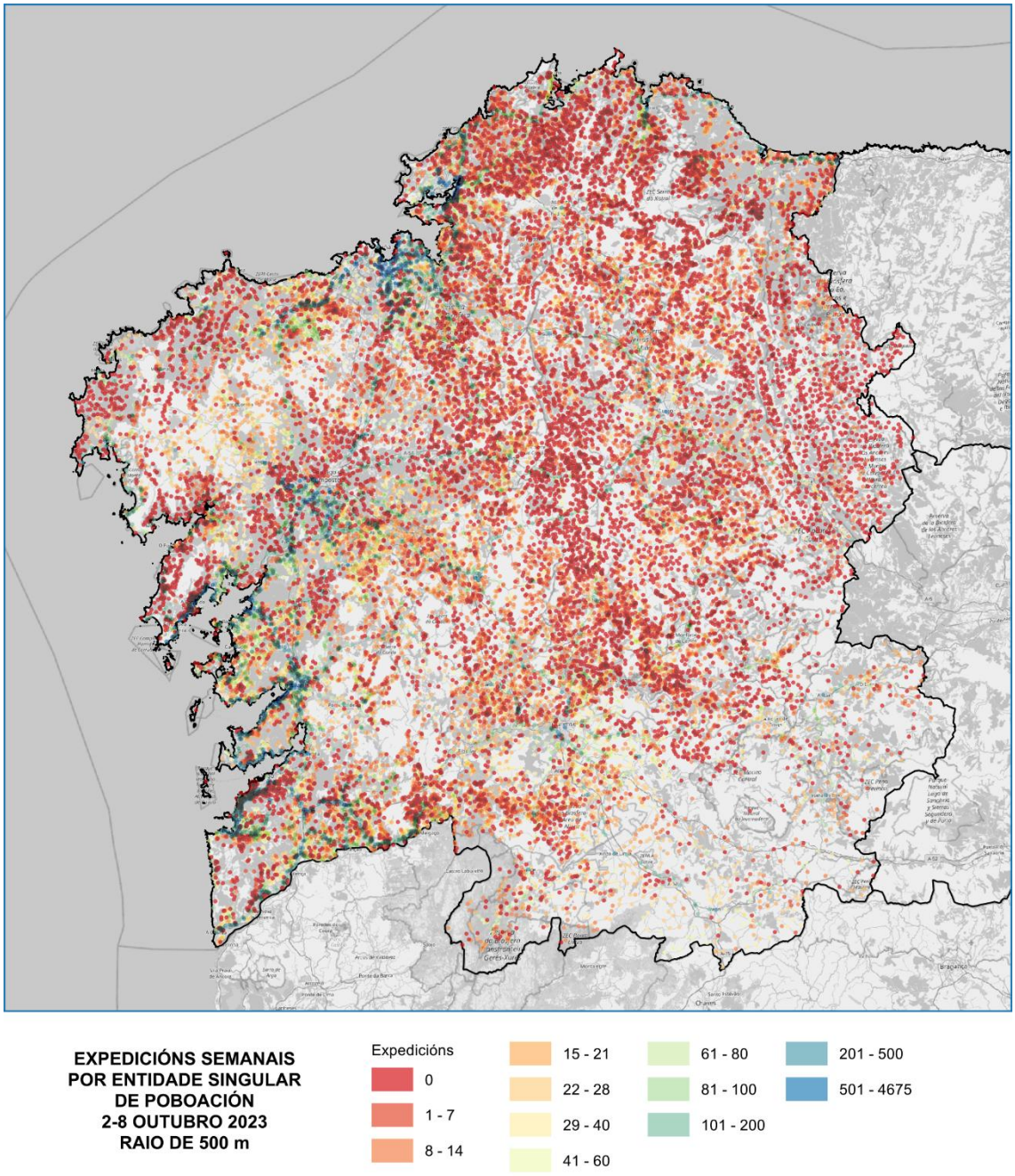



*Figura 4.25. Expedicións semanais nun raio de 500 m dende as entidades singulares de poboación do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

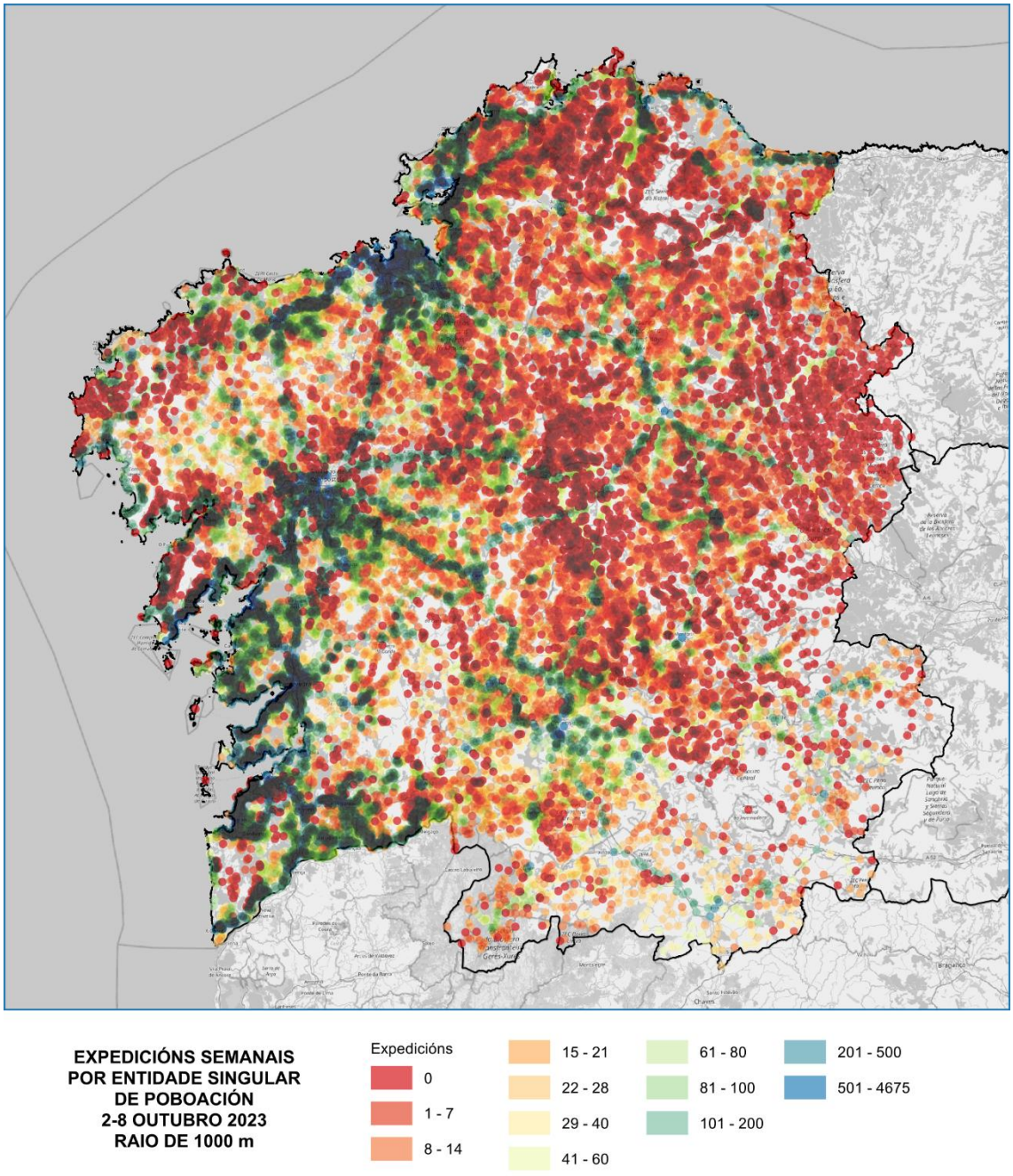



*Figura 4.26. Expedicións semanais nun raio de 1.000 m dende as entidades singulares de poboación do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

A Táboa 4.7 mostra a análise detallada dos datos obtidos, tendo en conta que a non existencia de expedicións coincide coa non existencia de paradas. Das 30.454 entidades singulares existentes, 18.292 non teñen servizo de transporte interurbano da Xunta de Galicia nun raio de 250 dende o núcleo central, baixando este número a 11.266 para o raio de 500 m, e a 4.913 para un raio de 1.000 m. A poboación total das entidades sen servizo para este último raio é de 84.150 persoas, o que, en principio, supón que un 3,1% da poboación galega que vive en entidades de poboación non ten unha parada de transporte público interurbano a menos dun quilómetro desde o centro da devandita entidade. En todo caso é unha afirmación que debe ser matizada, xa que o centro de

cada entidade de poboación non reflicte con precisión o lugar de residencia de tódalas persoas. A poboación media das entidades sen parada nun raio de 1.000 m é de 17,13 habitantes. Pola outra banda, o 90,20% da poboación ten unha parada a menos de 500 m do centro da súa entidade.

| | < 250 m | < 500 m | < 1.000 m |
|---|---|---|---|
| Poboación con algunha parada | 1.695.209 | 2.430.827 | 2.612.027 |
| Poboación sen parada | 1.000.968 | 265.350 | 84.150 |
| % poboación con algunha | 62,90% | 90,20% | 96,90% |
| % poboación sen parada | 37,10% | 9,80% | 3,10% |
| Entidades con algunha parada | 12.162 | 19.188 | 25.541 |
| Entidades sen parada | 18.292 | 11.266 | 4.913 |
| % entidades con algunha | 39,90% | 63,00% | 83,90% |
| % entidades sen parada | 60,10% | 37,00% | 16,10% |
| Poboación media das entidades con algunha parada | 139,39 | 126,68 | 102,27 |
| Poboación media das entidades sen parada | 54,72 | 23,55 | 17,13 |

*Táboa 4.7. Análise das expedicións ás entidades singulares de poboación do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Por outra banda, a Figura 4.27 presenta o número de expedicións por cada mil habitantes por parroquia. Hai 38 parroquias por riba de 2.000 expedicións semanais por cada mil habitantes, das que 31 están fóra das áreas metropolitanas, sendo estas últimas as que se presentan a continuación:

| Concello | Parroquia | Expedicións semanais por cada mil habitantes |
|---|---|---|
| As Pontes de García Rodríguez | Seoane (San Xoán) | 9.250,00 |
| Chandrexa de Queixa | Cadeliña (San Pedro) | 4.285,71 |
| Quiroga | Augas Mestas (Santiago) | 4.000,00 |
| Sarria | O Camiño (San Mamede) | 4.000,00 |
| Portomarín | San Mamede do Río (San Mamede) | 3.925,93 |
| Viana do Bolo | Covelo (San Lourenzo) | 3.750,00 |
| Portomarín | Nespereira (San Cibrao) | 3.484,85 |
| Paradela | Loio (San Xoán) | 3.400,00 |
| Viana do Bolo | Pradocabalos (Santa María) | 3.310,34 |
| Monterroso | Salgueiros (Santa María) | 3.045,45 |
| O Bolo | San Martiño (San Martiño) | 3.000,00 |
| Monforte de Lemos | Valverde (San Pedro) | 2.956,52 |
| Sober | Liñarán (San Martiño) | 2.727,27 |
| O Bolo | Tuxe (San Pedro) | 2.709,68 |
| Vilamartín de Valdeorras | San Miguel do Outeiro (Santo Antonio) | 2.600,00 |
| Paradela | Suar (San Lourenzo) | 2.588,24 |
| Sarria | A Chanca (San Mamede) | 2.516,13 |
| Punxín | Barbantes (Santiago) | 2.513,89 |
| Antas de Ulla | San Martiño de Amarante (San Martiño) | 2.463,41 |
| Ribas de Sil | Nogueira (Nosa Señora das Neves) | 2.444,44 |
| Palas de Rei | O Carballal (San Sebastián) | 2.439,02 |
| Mondoñedo | San Vicente de Trigás (San Vicente) | 2.391,30 |
| Quiroga | Bendilló (Santa María) | 2.357,14 |
| Ribas de Sil | Rairos (Santa Lucía) | 2.275,86 |
| Sarria | San Fiz de Vilapedre (San Fiz) | 2.228,57 |
| Chandrexa de Queixa | Parafita (San Bartolomeu) | 2.222,22 |
| A Teixeira | Boazo (Santa María) | 2.153,85 |
| Viana do Bolo | San Mamede (Santiago) | 2.142,86 |
| Palas de Rei | Orosa (Santo André) | 2.127,66 |
| Dozón | As Maceiras (San Remixio) | 2.111,11 |
| Palas de Rei | San Xiao do Camiño (San Xiao) | 2.083,33 |

*Táboa 4.8. Parroquias con máis de 2.000 expedicións por cada 1.000 habitantes na semana do 2 ao 8 de outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia fóra das áreas metropolitanas e áreas urbanas funcionais. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

No outro extremo, ademais das parroquias con 0 expedicións semanais xa indicadas en parágrafos anteriores, que loxicamente teñen tamén 0 expedicións por cada mil habitantes, hai 123 parroquias por debaixo de 50 expedicións, das cales 50 están nas

áreas metropolitanas: 41 na provincia da Coruña (18 nas devanditas áreas), 20 (con 3) na de Lugo, 9 (con 3) na de Ourense, e 53 (con 26) na de Pontevedra.

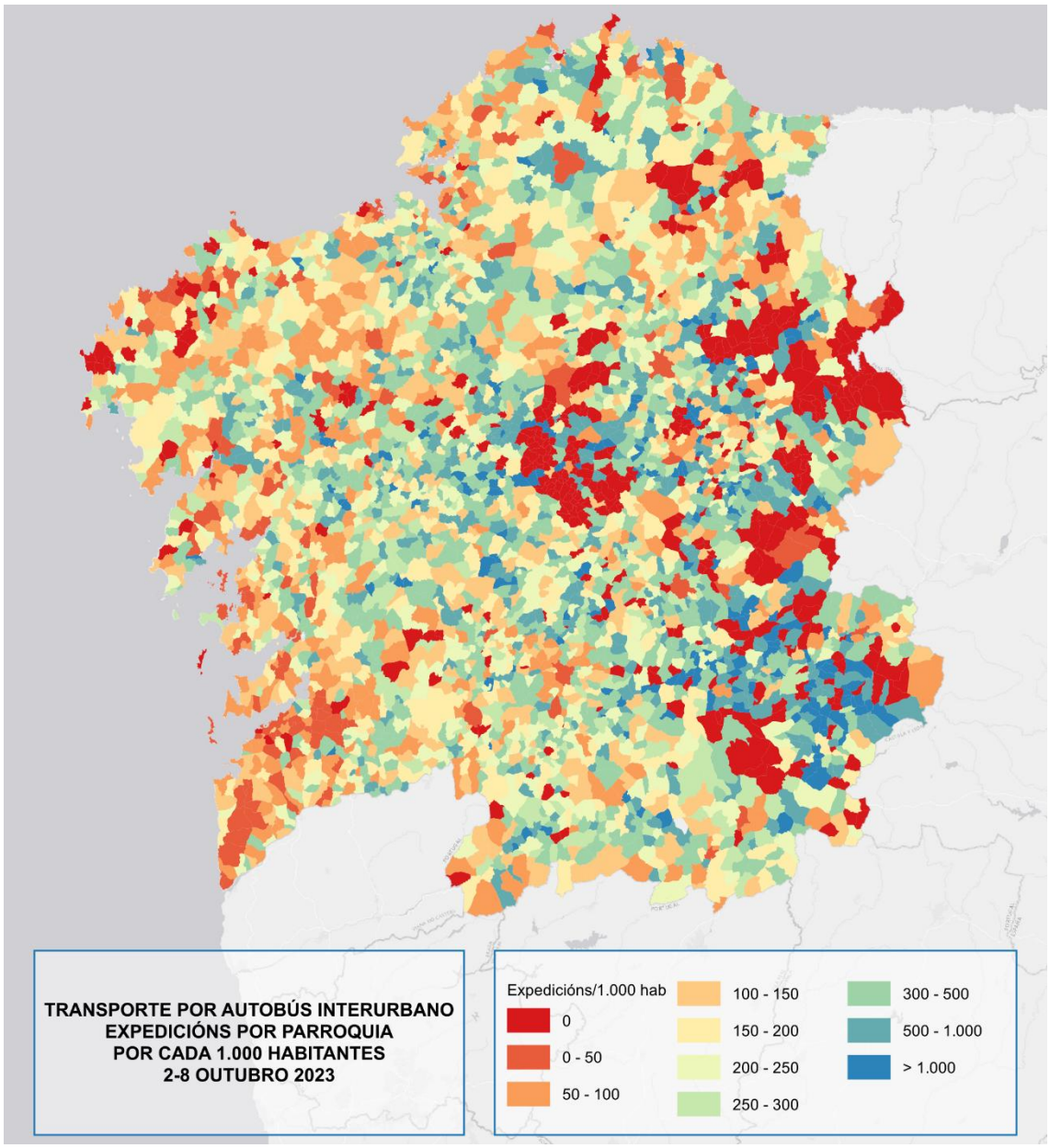



*Figura 4.27. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 4.28 móstrase a mesma información por concellos. Neste caso os valores están entre 5,98 e 295,05 expedición semanais por cada mil habitantes. Os valores máis altos, por riba de 150, danse nos seguintes concellos:

| Concello | Expedicións semanais por cada mil habitantes | Poboación (2023) |
|---|---|---|
| Larouco | 295,05 | 444 |
| A Teixeira | 274,85 | 342 |
| Punxín | 254,33 | 751 |
| Esgos | 203,82 | 1.099 |
| Portomarín | 203,72 | 1.345 |
| Muras | 181,67 | 600 |
| Chandrexa de Queixa | 180,53 | 493 |
| Petín | 178,29 | 875 |
| Vilasantar | 175,32 | 1.232 |
| O Bolo | 173,70 | 806 |
| Mondariz-Balneario | 173,54 | 703 |
| Neda | 172,71 | 4.910 |
| Rábade | 164,34 | 1.503 |
| Vilamarín | 162,38 | 1.866 |
| Xunqueira de Espadanedo | 159,65 | 689 |
| Barro | 158,86 | 3.651 |
| Toques | 157,36 | 1.074 |
| Coles | 155,23 | 3.176 |
| Xunqueira de Ambía | 152,05 | 1.368 |
| Taboadela | 151,98 | 1.487 |
| Triacastela | 151,13 | 622 |

*Táboa 4.9. Concellos con máis de 150 expedicións por cada 1.000 habitantes na semana do 2 ao 8 de outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Os valores por baixo de 30 expedicións semanais por cada mil habitantes danse nos seguintes municipios:

| Concello | Expedicións semanais por cada mil habitantes | Poboación (2023) |
|---|---|---|
| Folgoso do Courel | 5,98 | 1004 |
| Negueira de Muñiz | 8,33 | 240 |
| Vigo | 10,53 | 293.652 |
| Cariño | 13,80 | 3769 |
| Lugo | 13,94 | 98.214 |
| Laxe | 17,69 | 2.939 |
| Tomiño | 19,80 | 13.836 |
| Cambados | 19,95 | 13.681 |
| Ribeira de Piquín | 20,12 | 497 |
| Porto do Son | 20,38 | 9.125 |
| Ourense | 21,90 | 104.250 |
| A Illa de Arousa | 21,94 | 4.876 |
| Muros | 22,06 | 8.251 |
| A Coruña | 22,94 | 247.376 |
| Amoeiro | 23,00 | 2.391 |
| Burela | 25,91 | 9.454 |
| Ribadeo | 26,15 | 9.828 |
| Mondoñedo | 26,46 | 3.439 |
| Redondela | 26,61 | 28.937 |
| Malpica de Bergantiños | 27,09 | 5.241 |
| O Barco de Valdeorras | 27,42 | 13.277 |
| As Pontes de García Rodríguez | 27,67 | 9.867 |
| Lourenzá | 28,37 | 2.115 |
| Poio | 28,50 | 17.297 |
| Ordes | 29,28 | 12.669 |
| Monforte de Lemos | 29,29 | 18.234 |
| Cangas | 29,36 | 26.807 |
| Foz | 29,72 | 10.163 |
| Friol | 29,87 | 3.616 |

*Táboa 4.10. Concellos con menos de 30 expedicións por cada 1.000 habitantes na semana do 2 ao 8 de outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Como se pode ver nestas táboas, os valores altos de expedicións por cada mil habitantes correspóndense, en moitos casos, con concellos de baixa poboación. Pola contra, hai concellos moi poboados nos que as expedicións por cada mil habitantes son reducidas, o que non quere dicir necesariamente que o servizo non sexa bo. Por poñer dous exemplos extremos dos concellos con maior e menor poboación das táboas, para o caso de Vigo, que é o terceiro concello con menos expedicións por cada mil habitantes pero, como se verá no seguinte apartado, o segundo con maior demanda, a media de expedicións diarias é de 441,6; mentres que no caso da Teixeira hai unha media de 13,4 expedicións diarias (menos dun autobús á hora para todo o concello), a pesar de ser o segundo concello de Galicia con máis expedicións por cada mil habitantes.

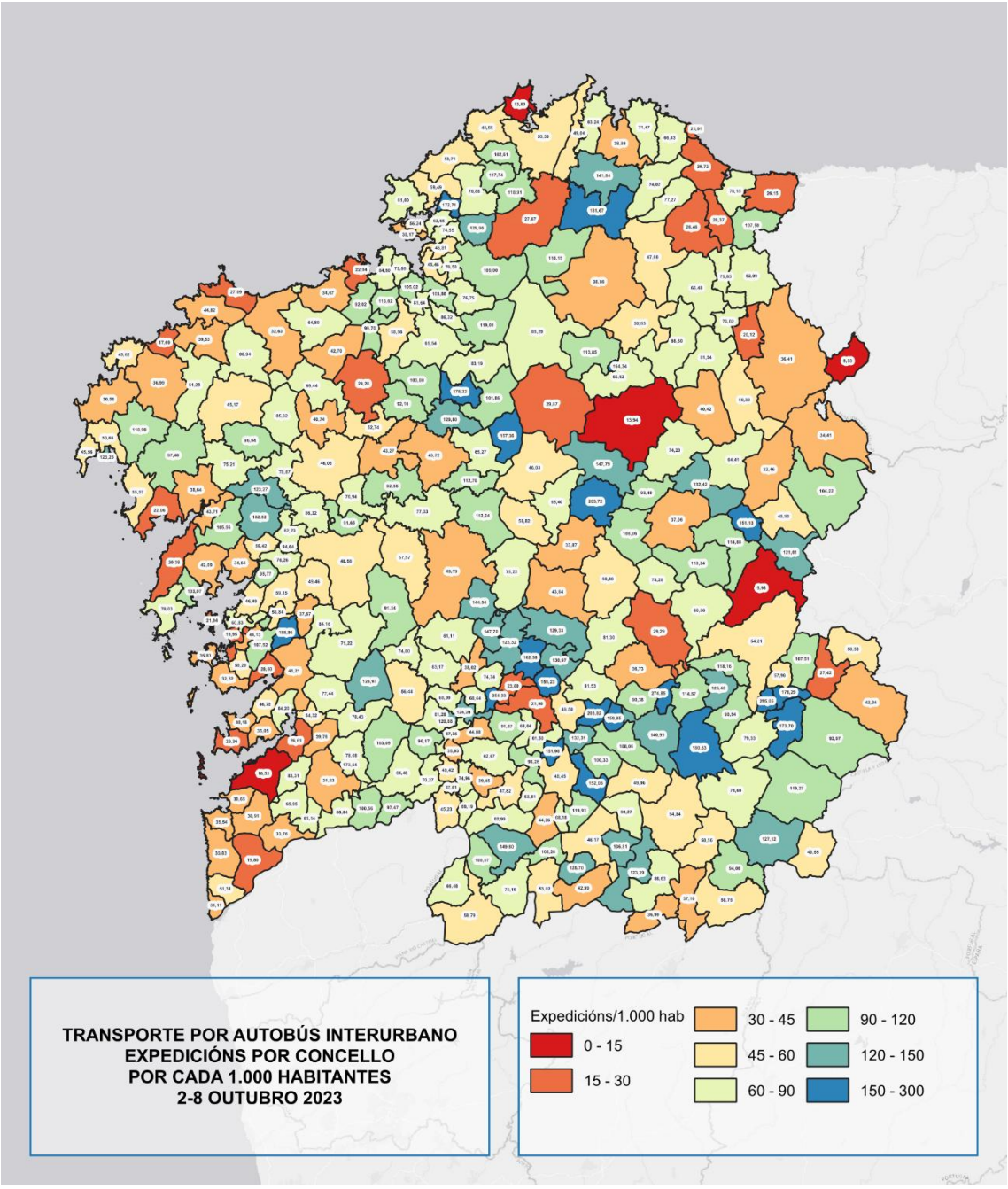



*Figura 4.28. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

### 4.4.2. Demanda de transporte público interurbano por autobús e transporte de ría

Trala análise da oferta pásase a analizar a demanda, a partir dos datos facilitados pola Dirección Xeral de Mobilidade, que inclúen o concello de localización de cada parada pero non a súa localización xeográfica concreta.

A Figura 4.29 e a Figura 4.30 mostran a demanda dos servizos de transporte interurbano por autobús en cada concello (incluíndo o transporte de ría no caso da Ría de Vigo), para

os períodos 09/2023-08/2024 e 09/2022-08/2023 respectivamente (o texto para cada concello está expresado en miles de viaxes). Os valores por riba de 250.000 subidas anuais (para 2023-2024) danse nos municipios que se amosan a continuación. Pódese apreciar que tódolos valores por riba de 500.000 danse en concellos pertencentes ás áreas metropolitanas. Nos casos de Pontevedra e Ferrol os datos inclúen o transporte urbano, que é prestado por servizos titularidade da Xunta de Galicia. Para os valores entre 250.000 e 500.000, sublíñanse na táboa os casos que non se integran nestes territorios. Dos 32 concellos por riba de 250.000 subidas anuais, 14 atópanse na provincia da Coruña, 1 na de Lugo, 3 na de Ourense e 14 na de Pontevedra. En xeral, hai unha correspondencia entre maior poboación e maior demanda, de modo que entre estes 32 concellos con maior número de subidas atópanse os 24 de maior poboación e só hai tres que non se atopan entre os 32 máis poboados, que son Betanzos, O Carballiño e Barbadás.

| Concello | Demanda (09/2023-08/2024) |
|---|---|
| A Coruña | 3.555.620 |
| Vigo | 2.218.496 |
| Ferrol | 2.056.194 |
| Santiago de Compostela | 1.896.612 |
| Pontevedra | 1.877.172 |
| Culleredo | 1.031.896 |
| Oleiros | 993.235 |
| Cangas | 858.223 |
| Narón | 851.692 |
| Ames | 775.391 |
| Ourense | 766.486 |
| Arteixo | 733.848 |
| Moaña | 591.924 |
| Cambre | 591.384 |
| Marín | 564.403 |
| Lugo | 492.625 |
| Vilagarcía de Arousa | 461.252 |
| Ribeira | 448.375 |
| Sada | 400.441 |
| Carballo | 397.258 |
| Sanxenxo | 383.666 |
| Betanzos | 341.267 |
| Lalín | 326.335 |
| Ponteareas | 318.723 |
| A Estrada | 317.373 |
| O Carballiño | 298.959 |
| Boiro | 295.667 |
| Redondela | 291.925 |
| Nigrán | 286.708 |
| O Porriño | 278.322 |
| Tui | 272.652 |
| Barbadás | 258.519 |

*Táboa 4.11. Concellos con demanda do transporte público interurbano da Xunta de Galicia por riba de 250.000 subidas anuais. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

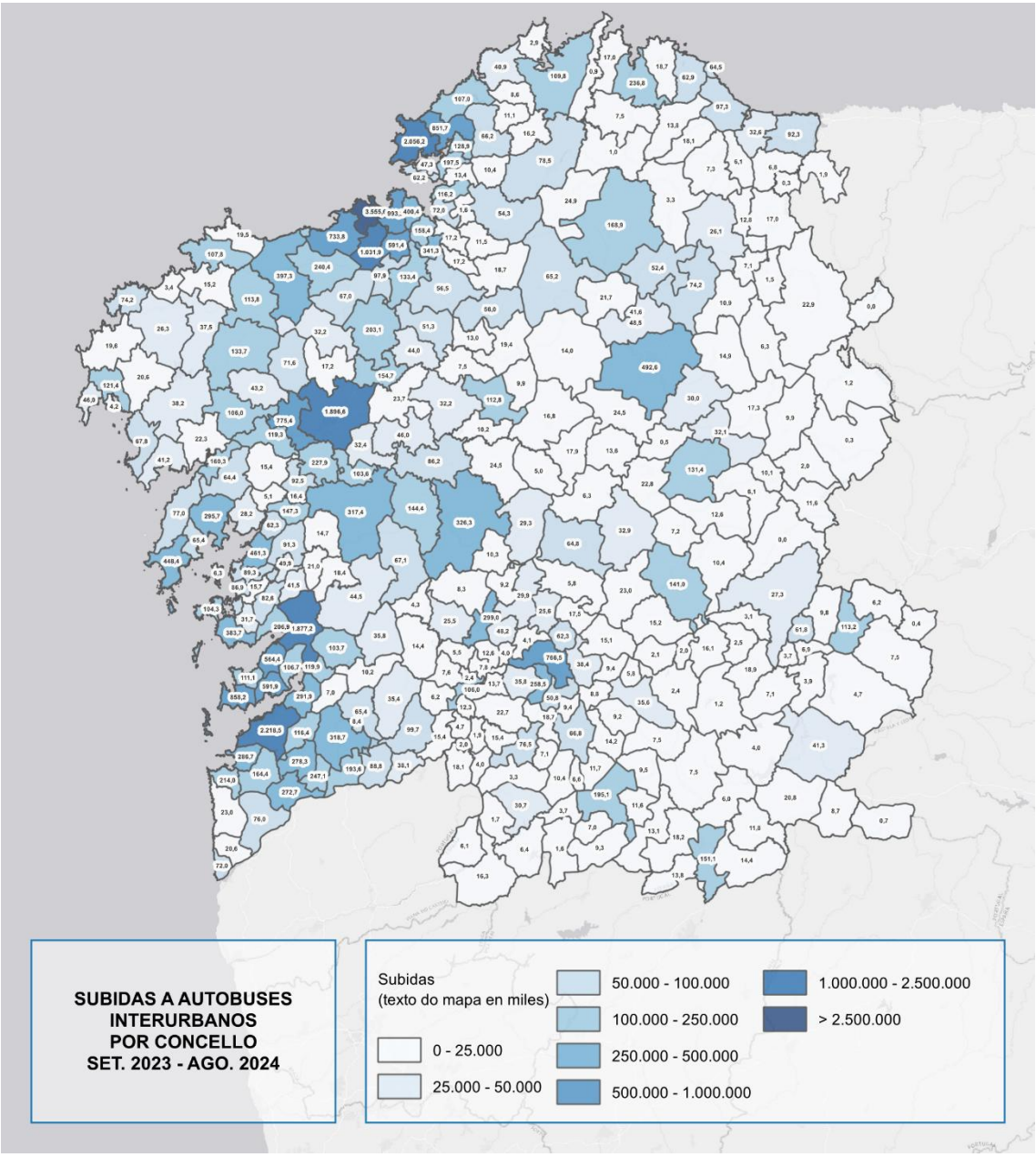



*Figura 4.29. Demanda por concello dos servizos de autobús interurbano e transporte de ría en Galicia 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: as illas colóranse de acordo coa súa pertenza administrativa, aínda que nelas non existan servizos de autobús*

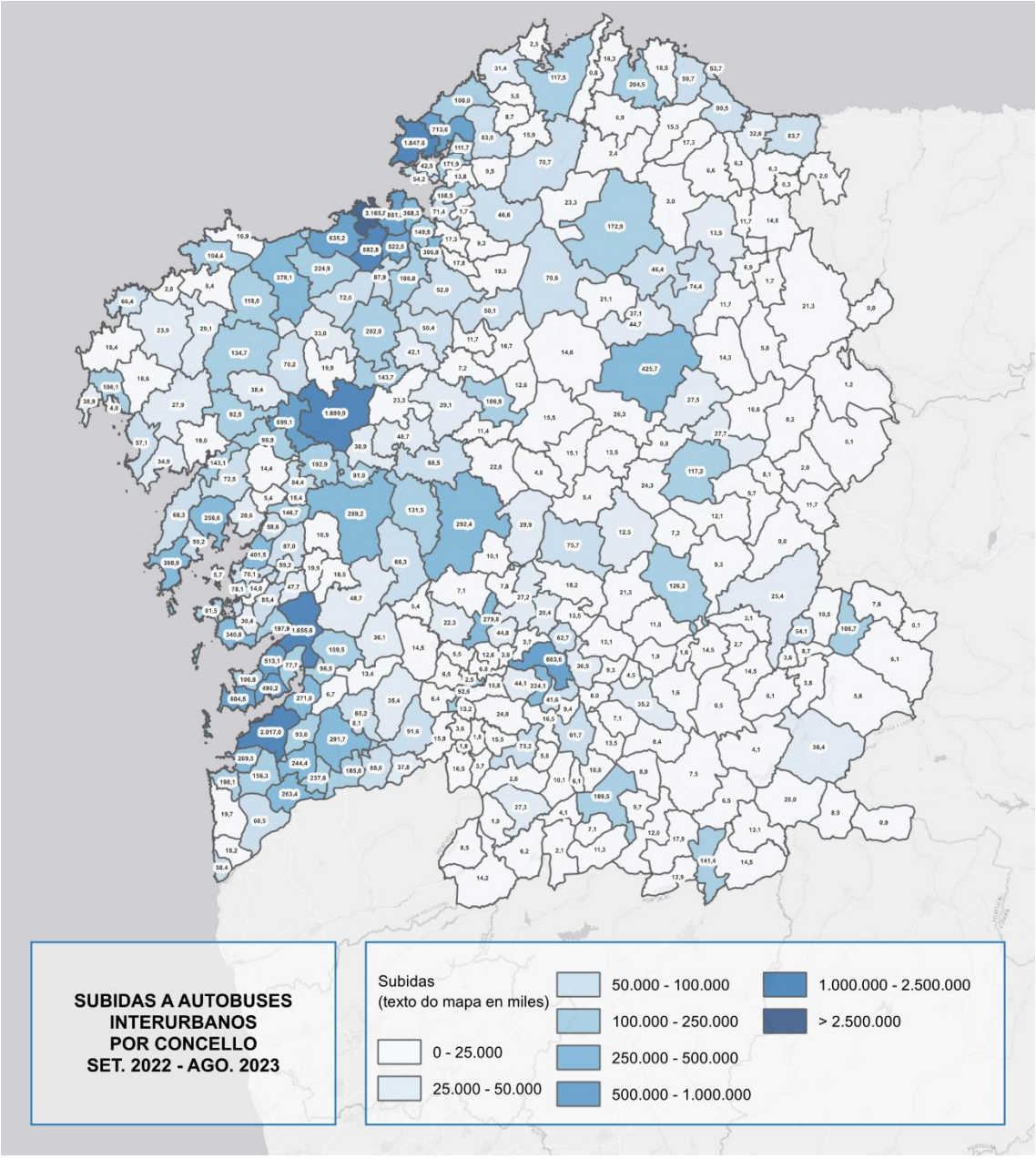



*Figura 4.30. Demanda por concello dos servizos de autobús interurbano e transporte de ría en Galicia 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: as illas colóranse de acordo coa súa pertenza administrativa, aínda que nelas non existan servizos de autobús*

Adicionalmente, a Figura 4.31 presenta as subidas mensuais por concello para os 16 concellos con maior demanda no período 09/2022-08/2024, que inclúe as das principais cidades e Vilagarcía de Arousa. Pódese ver que a estacionalidade non é a mesma en tódolos casos: hai concellos como Vigo, Cangas ou Oleiros con aumentos claros das subidas nos meses de xullo e agosto, mentres que outros (como Santiago de Compostela, Narón, Ames, Ourense, Moaña ou Lugo) perden unha parte importante da demanda neses mesmos meses, e finalmente outros (como Arteixo, Cambre, Marín ou Vilagarcía de Arousa) cuxa demanda mantense máis estable. A demanda no período estival pode estar afectada tanto pola poboación estacional e os desprazamentos turísticos que incrementan os fluxos nalgúns concellos, como polo descenso de

mobilidade obrigada por traballo e estudos nos períodos vacacionais. Tamén se pode apreciar que o valor máis alto dáse no concello da Coruña, estando nun segundo chanzo Vigo, Ferrol, Santiago de Compostela e Pontevedra (tendo en conta que Ferrol e Pontevedra inclúen servizos de transporte urbano).

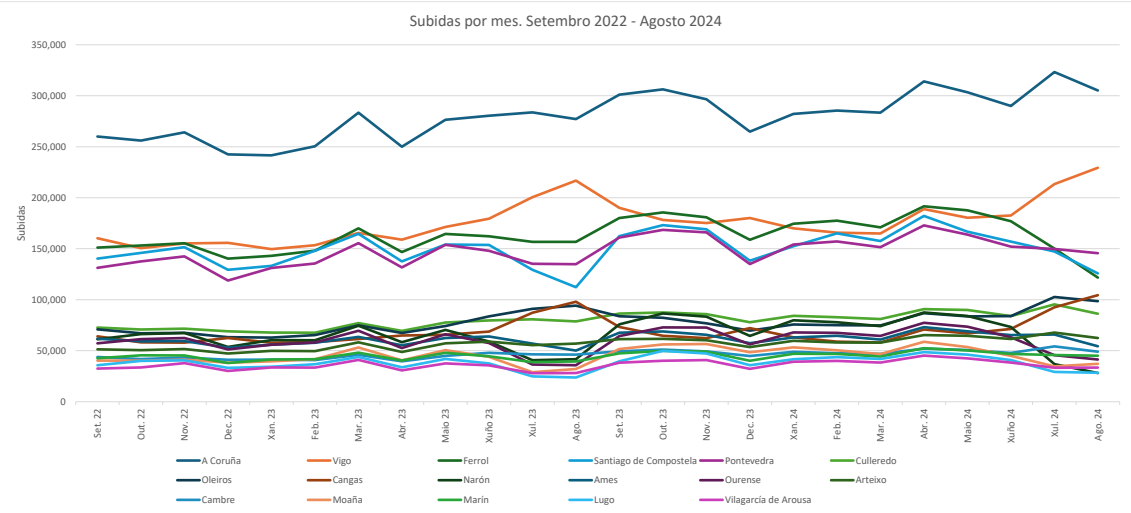



*Figura 4.31. Subidas mensuais ao transporte interurbano por autobús (e transporte de ría) da Xunta de Galicia de 09/2022 a 08/2024 para os 16 concellos de maior demanda.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

A mesma información, pero para as 10 comarcas con maior demanda, preséntase na Figura 4.32, observándose de novo a diferencia de patróns estacionais entre comarcas. Na Figura 4.33 preséntase a demanda por provincia. Neste último caso obsérvase que a maior demanda dáse na provincia da Coruña, seguida da de Pontevedra, e nun chanzo bastante inferior, polas de Ourense e Lugo. Tamén pode apreciarse que a demanda por provincia baixa nos meses de xullo e agosto en tódolos casos. De forma xeneralizada, obsérvase tamén a caída de demanda noutros períodos con vacacións e festivos, como é o mes de decembro e o mes no que se celebra a Semana Santa (abril en 2023 e marzo en 2024).

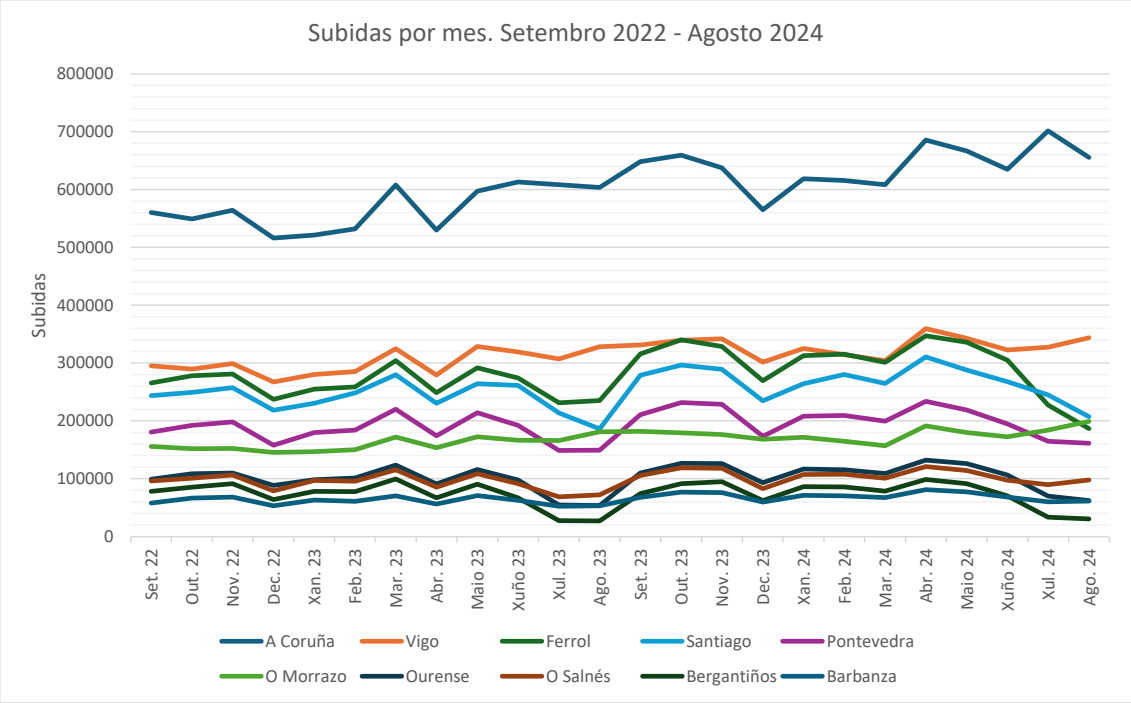



*Figura 4.32. Subidas mensuais ao transporte interurbano por autobús (e transporte de ría) da Xunta de Galicia de 09/2022 a 08/2024 para as 10 comarcas de maior demanda.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

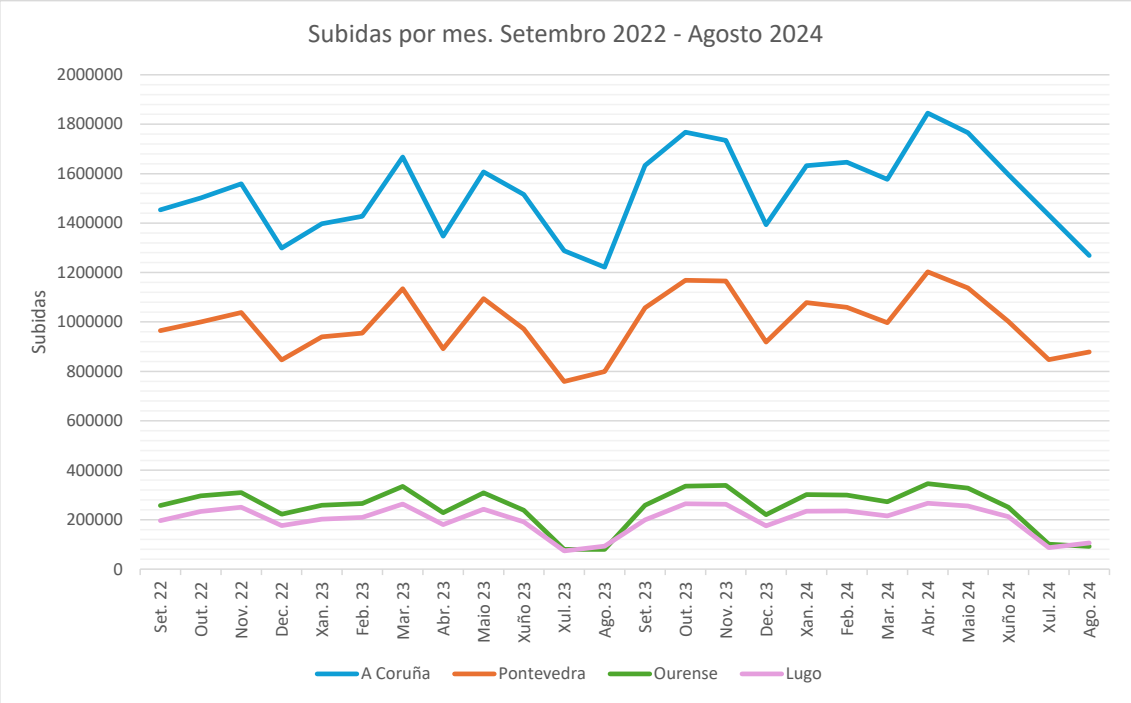



*Figura 4.33. Subidas mensuais ao transporte interurbano por autobús (e transporte de ría) da Xunta de Galicia de 09/2022 a 08/2024 por provincia. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Pola súa banda, a Figura 4.34 e a Figura 4.35 presentan a demanda por expedición en cada un dos concellos para os mesmos períodos. Débese ter en conta que, así como a demanda corresponde a un ano completo, as expedicións corresponden á semana sinalada. O cálculo de demanda por expedición realizouse dividindo a demanda anual

entre 52 semanas para obter unha demanda semanal media, e dividindo esta á súa vez entre as expedicións da semana do 2 ao 8 de outubro de 2023, polo que é un dato aproximado. Debe terse tamén en conta que non se dispón de datos precisos dos servizos á demanda realmente realizados, polo que os datos dos concellos de baixa demanda deben tomarse con precaución.

Os valores por riba de 7 para o período 09/2023-08/2024 danse en 29 municipios, dos que 12 están na provincia da Coruña, 1 na de Lugo, 2 na de Ourense, e 14 na de Pontevedra. Os devanditos valores preséntanse a continuación, subliñando os que non pertencen a unha área metropolitana. No caso de Cangas, Moaña e Vigo a demanda inclúe o transporte de ría, pero o número de expedicións non o inclúe, polo que o dato mostrado é superior á realidade. Corrixindo este feito, os valores para estes concellos serían algo máis reducidos que os presentados nas figuras: para Vigo, 12,5 (09/2023-08/2024) e 11,4 (09/2022-08/2023) subidas/expedición; para Cangas, 16,7 e 15,7, respectivamente; e para Moaña, 14,3 e 11,9.

| Concello | Subidas/expedición (09/2023-08/2024) |
|---|---|
| Cangas | 21,0* |
| Moaña | 16,8* |
| Vigo | 13,8* |
| Sanxenxo | 12,6 |
| Arteixo | 12,1 |
| A Coruña | 12,1 |
| O Carballiño | 10,8 |
| Pontevedra | 10,6 |
| Ordes | 10,5 |
| Ferrol | 10,1 |
| Nigrán | 10,0 |
| Marín | 9,6 |
| Baiona | 9,3 |
| Tui | 9,0 |
| Ponteceso | 8,6 |
| Xinzo de Limia | 8,5 |
| Ponteareas | 8,3 |
| Salceda de Caselas | 8,2 |
| Poio | 8,1 |
| Santiago de Compostela | 8,0 |
| Porto do Son | 8,0 |
| Abegondo | 7,8 |
| Viveiro | 7,7 |
| Carballo | 7,5 |
| Oroso | 7,4 |
| Redondela | 7,3 |
| Boiro | 7,1 |
| Lalín | 7,1 |
| Narón | 7,1 |

*Táboa 4.12. Concellos con subidas estimadas por expedición do transporte público interurbano da Xunta de Galicia por riba de 7. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: *o dato de expedicións non inclúe o transporte de ría (os valores corrixidos están no texto anterior á táboa*

No extremo oposto, hai 114 concellos con demandas por baixo de 2 subidas por expedición, dos que 25 están na provincia da Coruña, 28 na de Lugo, 48 na de Ourense, e 13 na de Pontevedra. Non se detallan estes casos debido a que non se conseguiron datos precisos da oferta realmente executada nos servizos á demanda, que atenden ás necesidades das zonas de baixa poboación.

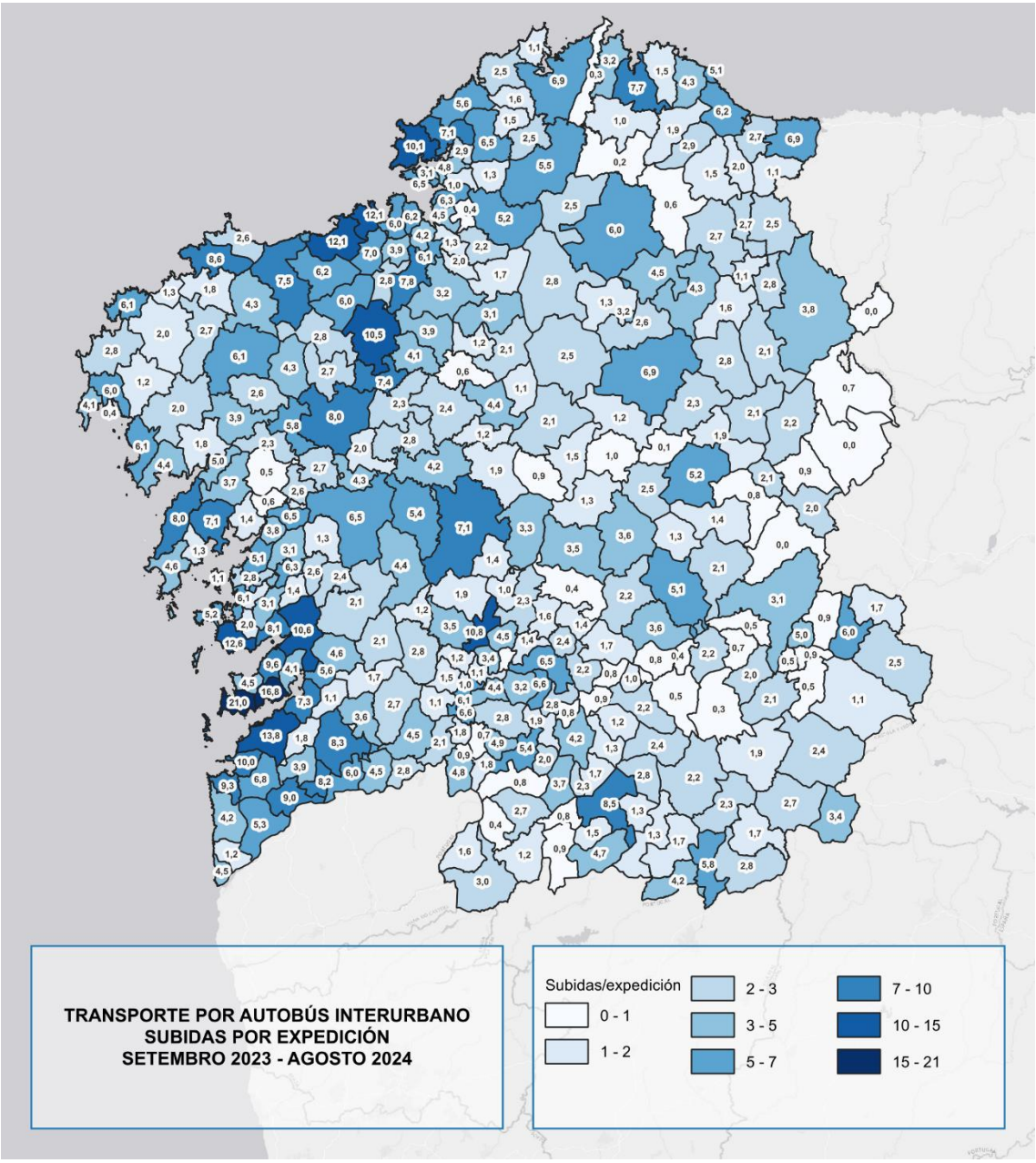



*Figura 4.34. Demanda estimada por concello e expedición do sistema de transporte interurbano da Xunta de Galicia 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Notas: no caso de transporte á demanda non se coñecen as expedicións realmente efectuadas. O dato de expedicións non inclúe o transporte de ría*

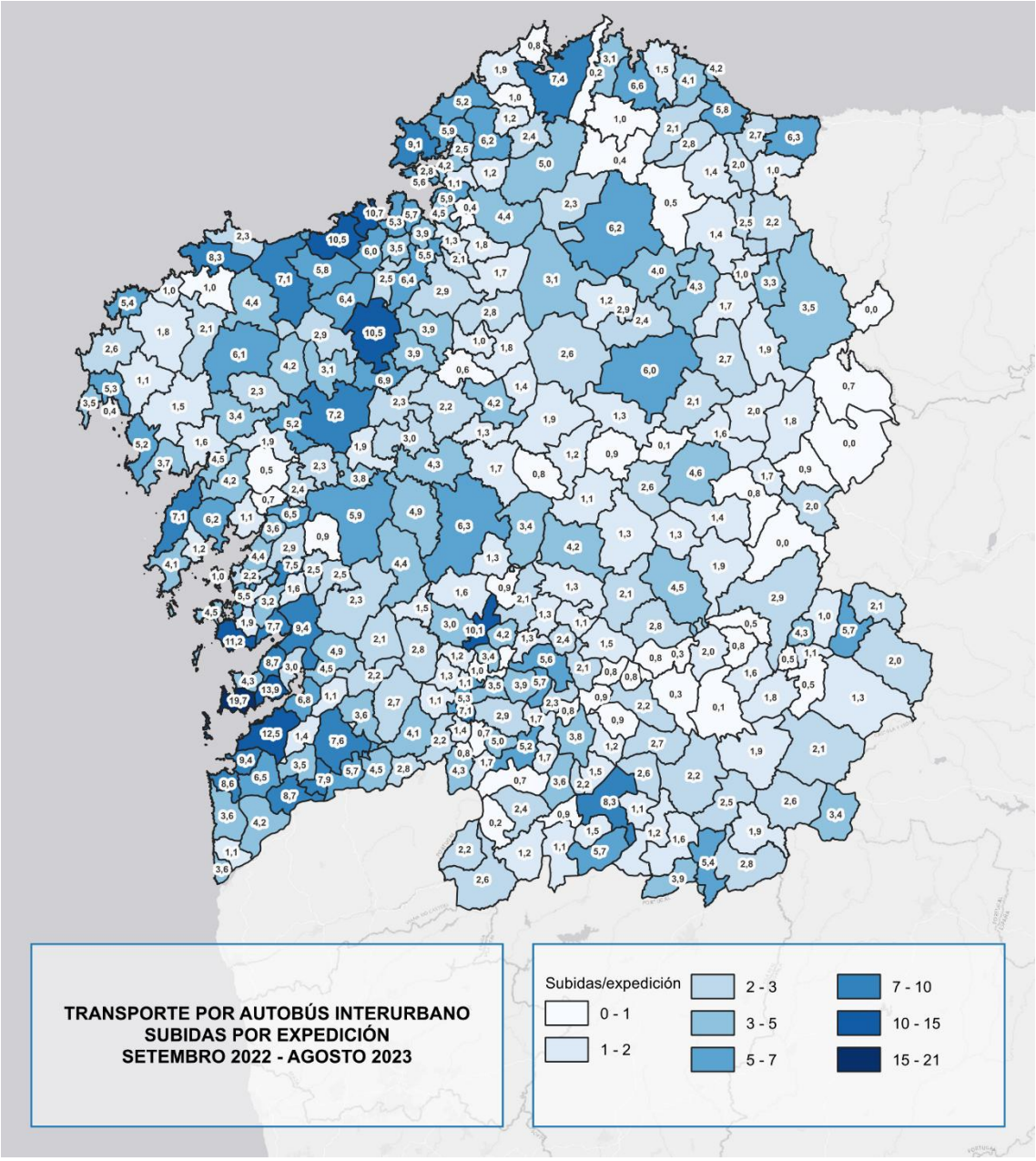



*Figura 4.35. Demanda estimada por concello e expedición do sistema de transporte interurbano da Xunta de Galicia 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia.)*
*Notas: no caso de transporte á demanda non se coñecen as expedicións realmente efectuadas. O dato de expedicións non inclúe o transporte de ría*

Adicionalmente, a Figura 4.36 e a Figura 4.37 presentan os fluxos orixe-destino (en ambos sentidos) en transporte público interurbano por autobús e transporte de ría entre os distintos municipios de Galicia para ámbolos períodos. Os valores por riba de 200.000 viaxes anuais para 09/2023-08/2024 danse nas conexións que se presentan na Táboa 4.13 (sublíñanse as orixes e destinos non pertencentes ás áreas metropolitanas). Non están incluídos as viaxes internas realizadas en transporte público urbano municipal, que están estudados no capítulo 5. Das cidades cabeceira de área metropolitana, en Ferrol e Pontevedra o servizo de transporte urbano está prestado por servizos titularidade da Xunta de Galicia e si se inclúe nesta táboa e na seguinte.

As primeiras posicións fóra das áreas metropolitanas son a 19 e 20, correspondentes ás viaxes internas nos municipios de Vilagarcía de Arousa e Ribeira, e as 28 e 29, correspondentes ás viaxes internas de O Carballiño e Lalín. Polo tanto, pode apreciarse que o autobús interurbano, ademais de realizar a conexión entre diferentes concellos, realiza tamén unha importante función de transporte urbano ou interno ao municipio, non só nos municipios de Pontevedra e Ferrol xa mencionados, senón tamén noutros municipios importantes de Galicia.

| **Relación** | **Fluxo (09/2023-08/2024)** |
|---|---|
| A Coruña-Culleredo | 1.616.165 |
| A Coruña-Oleiros | 1.367.405 |
| Ames-Santiago de Compostela | 1.355.631 |
| Cangas-Vigo | 1.169.166 |
| Ferrol-Ferrol | 1.128.753 |
| Arteixo-A Coruña | 893.880 |
| Pontevedra-Pontevedra | 804.585 |
| Marín-Pontevedra | 764.294 |
| Cambre-A Coruña | 755.108 |
| Ferrol-Narón | 556.518 |
| Moaña-Vigo | 486.830 |
| Barbadás-Ourense | 452.144 |
| A Coruña-Ferrol | 447.308 |
| Ferrol-Neda | 419.449 |
| Pontevedra-Vigo | 416.106 |
| A Coruña-Sada | 389.943 |
| Nigrán-Vigo | 388.757 |
| Redondela-Vigo | 383.861 |
| Vilagarcía de Arousa - Vilagarcía de Arousa | 362.510 |
| Ribeira-Ribeira | 320.462 |
| Santiago de Compostela-Teo | 302.755 |
| Narón-Narón | 301.248 |
| O Porriño-Vigo | 280.306 |
| Moaña-Moaña | 272.900 |
| Betanzos-A Coruña | 259.294 |
| A Estrada-A Estrada | 258.838 |
| Carballo-A Coruña | 258.785 |
| O Carballiño-O Carballiño | 254.779 |
| Lalín-Lalín | 238.332 |
| Ponteareas-Vigo | 232.567 |
| Sanxenxo-Sanxenxo | 228.480 |
| Oleiros-Oleiros | 226.919 |
| Boiro-Boiro | 222.064 |
| Brión-Santiago de Compostela | 215.940 |

| | |
|---|---|
| Baiona-Vigo | 210.340 |
| Arteixo-Arteixo | 209.756 |
| Salceda de Caselas-Salceda de Caselas | 203.193 |

*Táboa 4.13. Fluxos por riba de 200.000 entre concellos no transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Para o mesmo período, os valores de fluxo das conexións entre os municipios que integran as principais cidades, incluíndo tamén Vilagarcía de Arousa por ser o único entre os dez primeiros en poboación que non se atopa englobado en ningunha das áreas metropolitanas, son os que se presentan na Táboa 4.14. Inclúense os fluxos internos nos devanditos municipios. Débese recordar de novo que as cidades de Vigo, A Coruña, Ourense, Santiago de Compostela, Lugo e Arteixo teñen un servizo de transporte público urbano non incluído nos datos que se están presentado, polo que os fluxos internos deses servizos non se están a considerar. En Ferrol, Pontevedra e Vilagarcía de Arousa, tódolos servizos son prestados polo transporte titularidade da Xunta de Galicia. Por outra banda, o ferrocarril capta unha parte das viaxes en transporte público nestas relacións, especialmente nos tramos con mellor servizo, como se analizará no apartado 4.5.2. Entre as relacións interurbanas en autobús destacan A Coruña-Ferrol e Pontevedra-Vigo, por encima das 400.000 viaxes, plasmando esas dúas grandes rexións urbanas das que se falaba ao comezo do capítulo ao nomear as Directrices de ordenación do territorio de Galicia. No chanzo entre 170.000 e 90.000 viaxes aparecen outras relacións como as de Santiago de Compostela coa Coruña (que era a segunda maior dende o punto de vista da mobilidade xeral), Vigo, Pontevedra, Lugo e Ferrol, A Coruña con Lugo, e Ourense con Vigo. A relación entre Pontevedra e Vilagarcía de Arousa ten un fluxo próximo a 55.000 viaxes, e o resto de relacións interurbanas entre as cidades están por baixo das 20.000 viaxes en autobús interurbano.

| Relación | Fluxo (09/2023-08/2024) |
|---|---|
| Ferrol-Ferrol | 1.128.753 |
| Pontevedra-Pontevedra | 804.585 |
| A Coruña-Ferrol | 447.308 |
| Pontevedra-Vigo | 416.106 |
| Vilagarcía de Arousa-Vilagarcía de Arousa | 362.510 |
| A Coruña-Santiago de Compostela | 165.987 |
| A Coruña-A Coruña | 163.003* |
| Lugo-Lugo | 145.179* |
| A Coruña-Lugo | 140.921 |
| Ourense-Vigo | 122.122 |
| Ourense-Ourense | 118.303* |
| Santiago de Compostela-Vigo | 109.979 |
| Santiago de Compostela-Pontevedra | 97.898 |
| Santiago de Compostela-Lugo | 92.864 |
| Ferrol-Santiago de Compostela | 92.529 |
| Santiago de Compostela-Santiago de Compostela | 63.289* |
| Pontevedra-Vilagarcía de Arousa | 54.658 |
| Vigo-Vigo | 33.905* |
| A Coruña-Vigo | 18.741 |
| Ourense-Pontevedra | 18.599 |
| Ferrol-Vigo | 18.268 |
| Lugo-Ourense | 18.209 |
| Lugo-Vigo | 14.898 |
| Santiago de Compostela-Ourense | 14.263 |
| Ferrol-Pontevedra | 13.704 |
| A Coruña-Pontevedra | 12.177 |
| Lugo-Pontevedra | 11.946 |
| Ferrol-Lugo | 5.180 |
| Santiago de Compostela-Vilagarcía de Arousa | 4.204 |
| A Coruña-Ourense | 2.679 |

*Táboa 4.14. Fluxos entre os concellos das principais cidades galegas no transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: * cidade con servizo de transporte público urbano de titularidade municipal*

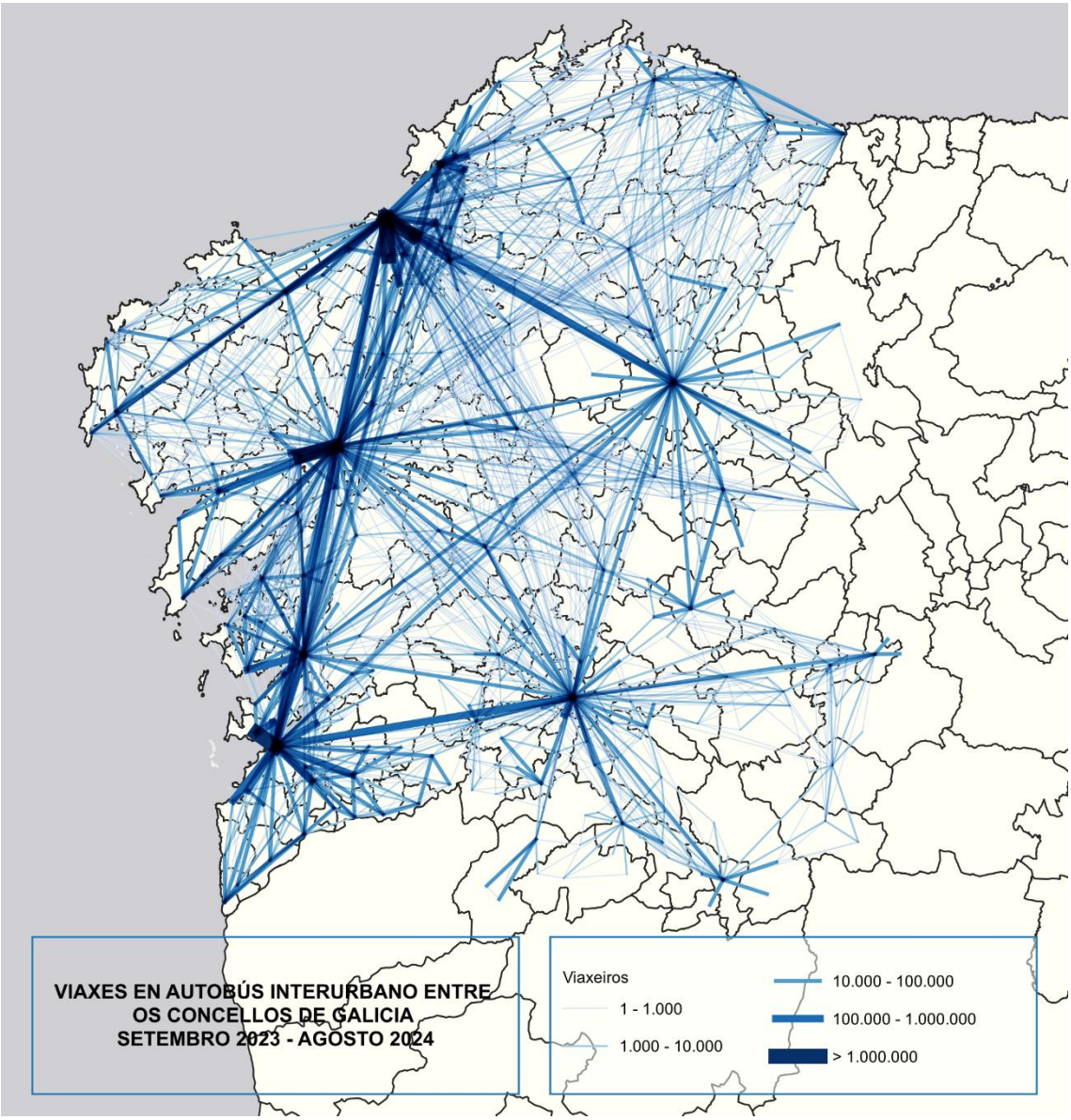



*Figura 4.36. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús en Galicia 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

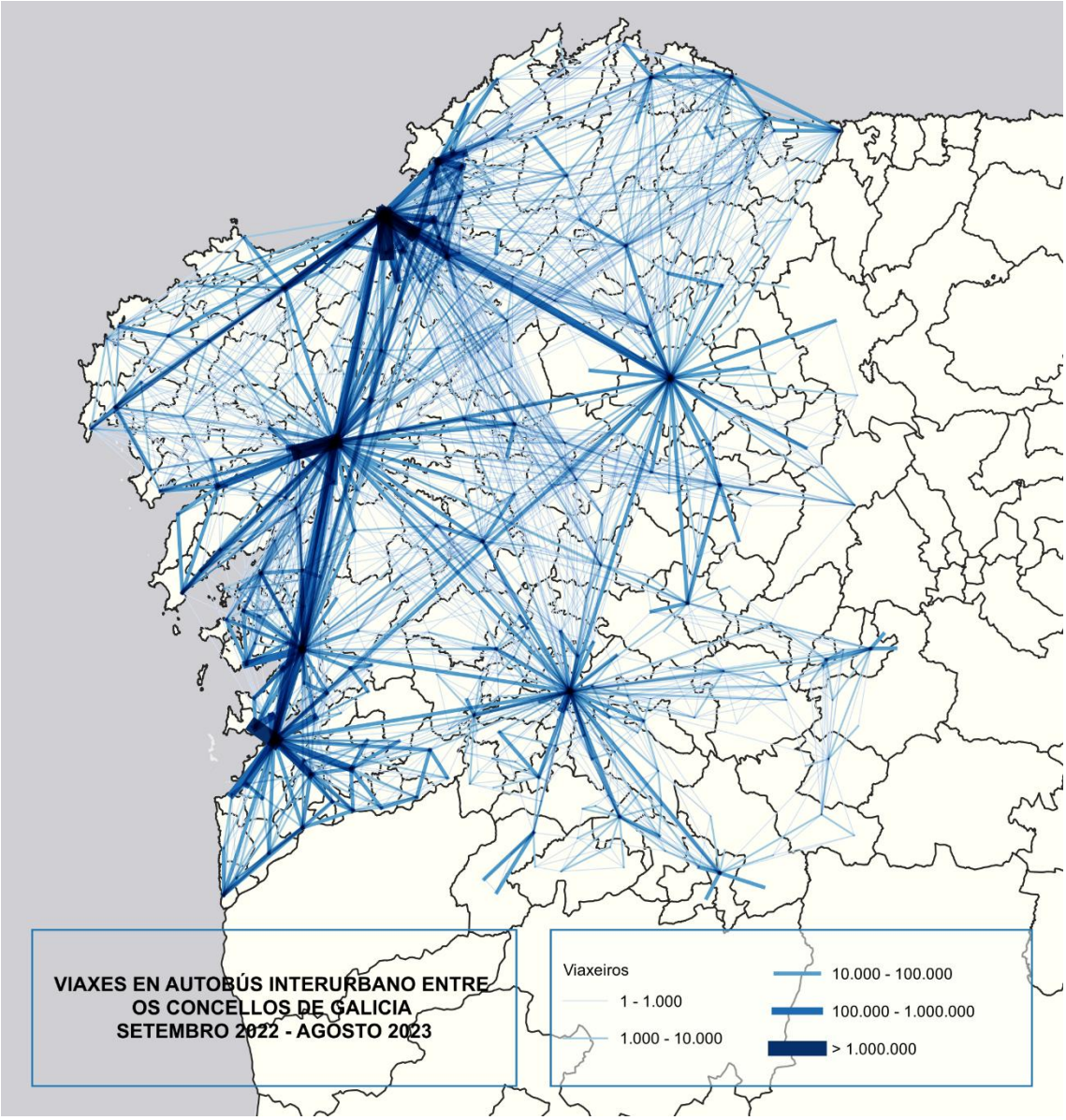



*Figura 4.37. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús en Galicia 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Pola súa banda, a Figura 4.38 e a Figura 4.39 presentan os fluxos orixe-destino (en ambos sentidos) en transporte público interurbano por autobús entre as distintas comarcas de Galicia para ámbolos períodos. É destacable que os valores máis altos de fluxos entre comarcas son da mesma orde de magnitude que os fluxos máximos entre municipios mostrados previamente. Os valores por riba de 100.000 viaxes anuais para 09/2023-08/2024 danse nas conexións que se presentan a continuación.

| Relación | Fluxo (09/2023-08/2024) |
|---|---|
| O Morrazo-Vigo | 1.675.520 |
| O Morrazo-Pontevedra | 903.400 |
| A Coruña-Ferrol | 543.170 |
| Betanzos-A Coruña | 511.243 |
| Pontevedra-Vigo | 495.616 |
| Bergantiños-A Coruña | 426.915 |
| Pontevedra-O Salnés | 405.374 |
| O Condado-Vigo | 372.075 |
| O Baixo Miño-Vigo | 276.442 |
| Ordes-Santiago | 219.361 |
| A Coruña-Santiago | 185.252 |
| Barbanza-Santiago | 179.024 |
| A Coruña-Lugo | 143.797 |
| Noia-Santiago | 143.567 |
| Santiago-O Sar | 129.988 |
| Santiago-Deza | 125.799 |
| Ourense-Vigo | 123.336 |
| Ferrol-Santiago | 114.778 |
| Santiago-Vigo | 110.402 |
| A Barcala-Santiago | 106.873 |
| Lugo-Sarria | 105.211 |
| Santiago-Pontevedra | 101.436 |

*Táboa 4.15. Fluxos entre comarcas no transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

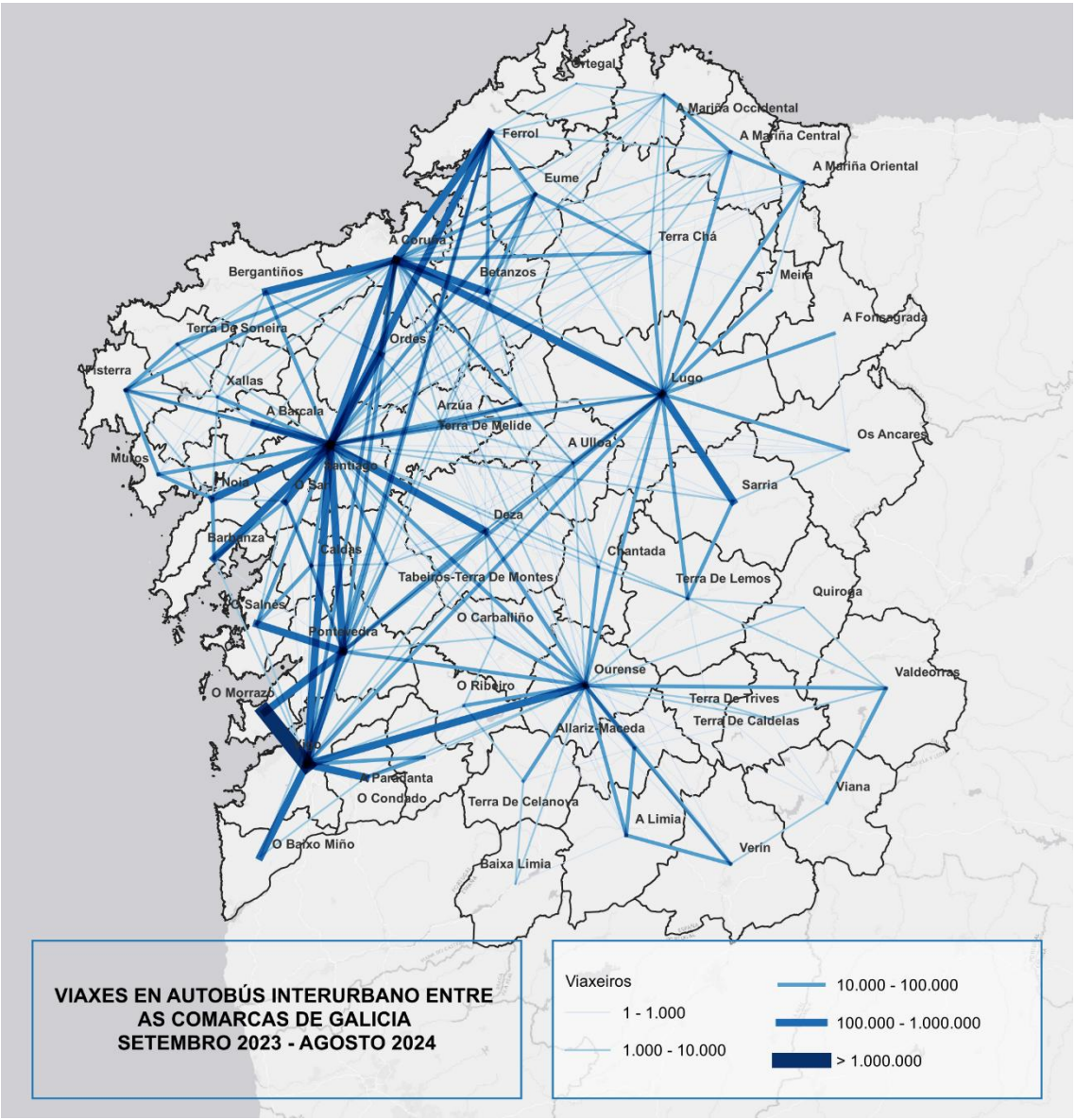



*Figura 4.38. Fluxos orixe-destino entre comarcas en transporte interurbano por autobús en Galicia 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

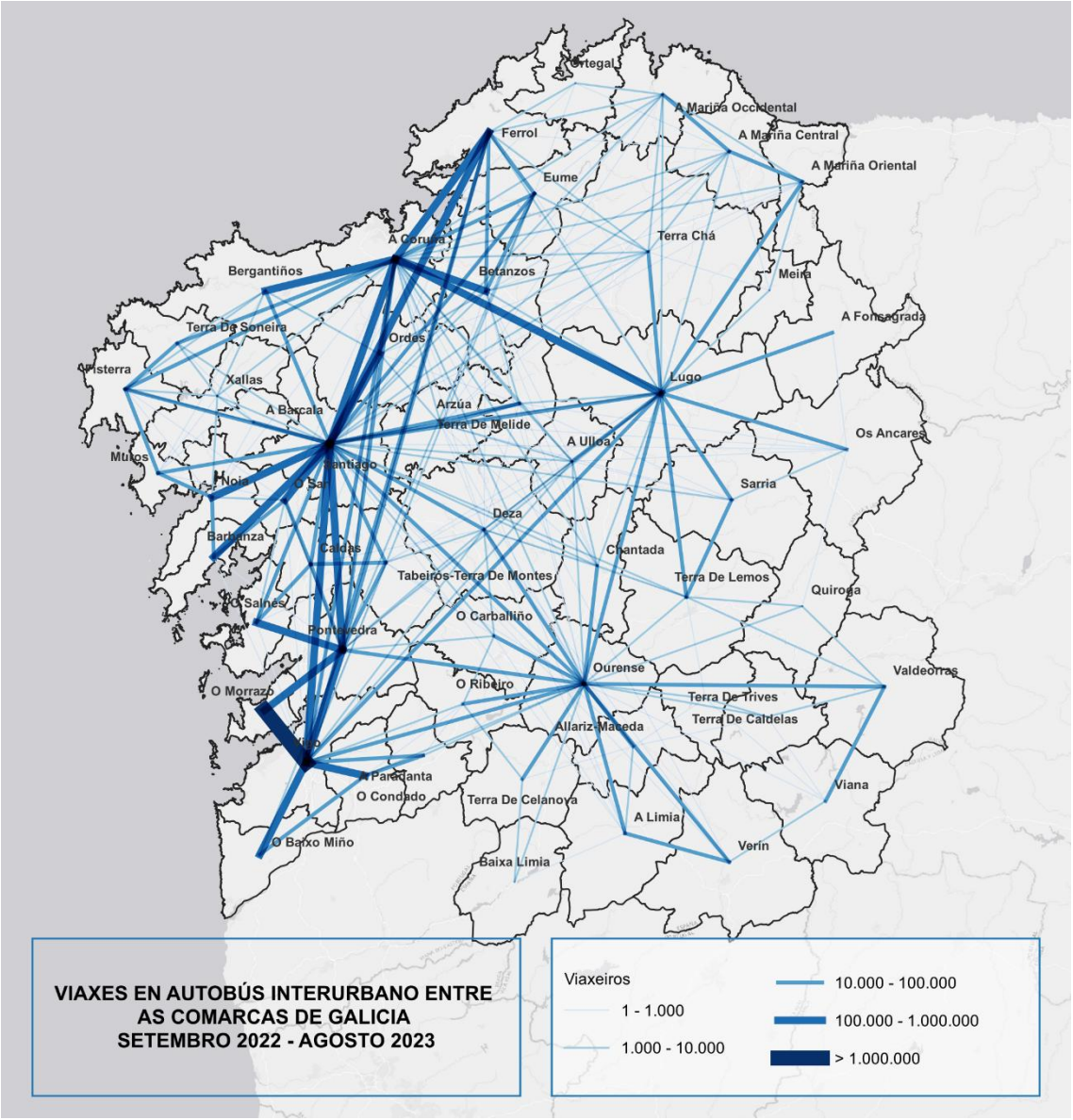



*Figura 4.39. Fluxos orixe-destino entre comarcas en transporte interurbano por autobús en Galicia 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Cabe salientar a distribución territorial das viaxes en transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia, en números globais. No período 09/2023-08/2024 fixéronse 37.460.514 viaxes, dos que 13.455.112 (35,92%) foron intramunicipais (mesmo municipio de orixe e destino da viaxe) , reforzando a idea da importancia destes servizos para o transporte interno dos municipios. Un total de 23.519.963 (62,79%) tiveron lugar nas áreas metropolitanas (como se verá no seguinte capítulo): 4.546.135 (12,14%) na de Vigo, 8.397.093 (22,42%) na da Coruña, 1.009.063 na de Ourense (2,69%), 3.625.881 (9,68%) na de Santiago de Compostela, 427.435 (1,14%) na de Lugo, 2.266.470 (6,05%) na de Pontevedra, e 3.247.886 (8,67%) na de Ferrol, de novo nestes dous últimos casos incluíndo o transporte urbano. Pola súa banda as viaxes entre as cidades principais (incluíndo Vilagarcía de Arousa) ascenden a 1.893.240 (5,05%), sen considerar as viaxes intramunicipais deses concellos. As viaxes entre comarcas (sen considerar as intracomarcales) foron 9.888.597 (26,4%). Finalmente, as viaxes

interprovinciais ascenden a un total de 1.230.319 (3,28%), coa distribución que se amosa a continuación. De novo cabe salientar que parte das relacións están servidas tamén mediante conexións ferroviarias.

| Relación | Fluxo (09/2023-08/2024) |
|---|---|
| A Coruña-Lugo | 358.612 |
| A Coruña-Ourense | 26.373 |
| A Coruña-Pontevedra | 572.341 |
| Lugo-Ourense | 50.976 |
| Lugo-Pontevedra | 35.797 |
| Ourense-Pontevedra | 186.220 |

*Táboa 4.16. Fluxos entre provincias no transporte público interurbano da Xunta de Galicia. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Finalmente, na Figura 4.40 e na Figura 4.41 móstrase a porcentaxe que representa o transporte público interurbano por autobús respecto ás viaxes totais de máis de 500 m en cada par orixe-destino de municipios. Como se indicou anteriormente, no caso das relacións intramunicipais ou entre concellos contiguos as viaxes en modos motorizados están sobrerrepresentados. Non se mostran os valores nos que non se producen viaxes en transporte público, aínda que poden ser importantes no caso de relacións cun valor alto de viaxes en mobilidade xeral para detectar casos que non teñen un servizo adecuado. Os valores máis altos de porcentaxe de transporte público, por riba do 10%, danse nas 50 relacións que se amosan a continuación. Sublíñanse as relacións entre municipios diferentes entre si que pertencen á mesma área metropolitana (2). Pode verse que 20 destas relacións son intramunicipais (orixe e destino iguais). Destácanse ademais as principais cidades en cursiva. Pode verse que 29 das 50 relacións implican a algunha desas principais cidades como orixe, destino, ou ambos. Destaca que gran parte das relacións máis importantes prodúcense coa comarca de Ferrol e, nese mesmo eixo, Pontedeume. Estes municipios están involucrados nas 6 primeiras relacións intermunicipais por participación do transporte en autobús e en 9 das 10 primeiras. Isto pode estar relacionado coas carencias na relación por ferrocarril con esta zona, que pola contra está a captar un número elevado de viaxes no resto do Eixo Atlántico e a conexión Santiago-Ourense. Na mesma liña, as seguintes conexións entre cidades principais pola participación do autobús interurbano involucran a Lugo, con servizos ferroviarios de inferior calidade aos de outras cidades.

| Relación | % transporte público interurbano respecto a mobilidade xeral de máis de 500 m (09/2023-08/2024) |
|---|---|
| Fene-*Santiago de Compostela* | 41,96 |
| *Ferrol-Santiago de Compostela* | 33,42 |
| *Ferrol-Pontevedra* | 31,61 |
| Valga-Valga | 28,14 |
| Fene-*Pontevedra* | 24,32 |
| *A Coruña-Ferrol* | 23,96 |
| Pontedeume-*Pontevedra* | 23,50 |
| Vedra-Vedra | 23,03 |
| Moaña-Forcarei (agregación de municipios) | 22,63 |
| *A Coruña*-Fene | 22,63 |
| Val do Dubra-Val do Dubra | 21,87 |
| *Ferrol-Vigo* | 21,41 |
| Pontedeume-*Santiago de Compostela* | 21,35 |
| *Santiago de Compostela-Lugo* | 19,35 |
| Catoira-Catoira | 18,92 |
| Trazo-Trazo | 18,42 |
| *Lugo-Pontevedra* | 18,21 |
| Portas-Portas | 17,29 |
| Oroso-Oroso | 16,63 |
| Pontedeume-*Vigo* | 16,36 |
| Abegondo-Abegondo | 16,27 |
| Tordoia-Tordoia | 14,98 |
| As Neves-As Neves | 14,71 |
| Láncara-Láncara | 14,19 |
| Guntín-Guntín | 14,09 |
| *A Coruña*-Taboada | 13,90 |
| Betanzos-*A Coruña* | 13,69 |
| Coristanco-Coristanco | 13,43 |
| Salvaterra de Miño-Salvaterra de Miño | 13,37 |
| *A Coruña-Lugo* | 13,25 |
| Maside-Maside | 13,19 |
| Fene-*Vigo* | 12,87 |
| Lousame-Lousame | 12,82 |
| *Santiago de Compostela*-Burela | 12,42 |
| O Carballiño-*Pontevedra* | 12,40 |
| *Ferrol*-Neda | 12,32 |
| Vilaboa-Vilaboa | 11,53 |
| Monfero (agregación de municipios)-Monfero (agregación de municipios) | 11,40 |

| | |
|---|---|
| Culleredo-*Pontevedra* | 11,33 |
| Mesía (agregación de municipios)-Mesía (agregación de municipios) | 11,25 |
| *A Coruña*-Cee (agregación de municipios) | 11,24 |
| Monterroso-*Pontevedra* | 11,13 |
| *A Coruña*-Monterroso | 11,11 |
| *Ourense-Vigo* | 10,87 |
| Noia-*Santiago de Compostela* | 10,83 |
| Muxía-*Santiago de Compostela* | 10,67 |
| O Barco de Valdeorras-*Ourense* | 10,61 |
| *Santiago de Compostela-Pontevedra* | 10,52 |
| *A Coruña*-Chantada | 10,22 |
| Salceda de Caselas-Salceda de Caselas | 10,14 |

*Táboa 4.17. Relacións con porcentaxe por riba de 10% de transporte público interurbano respecto a mobilidade xeral de máis de 500 m entre municipios de Galicia. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

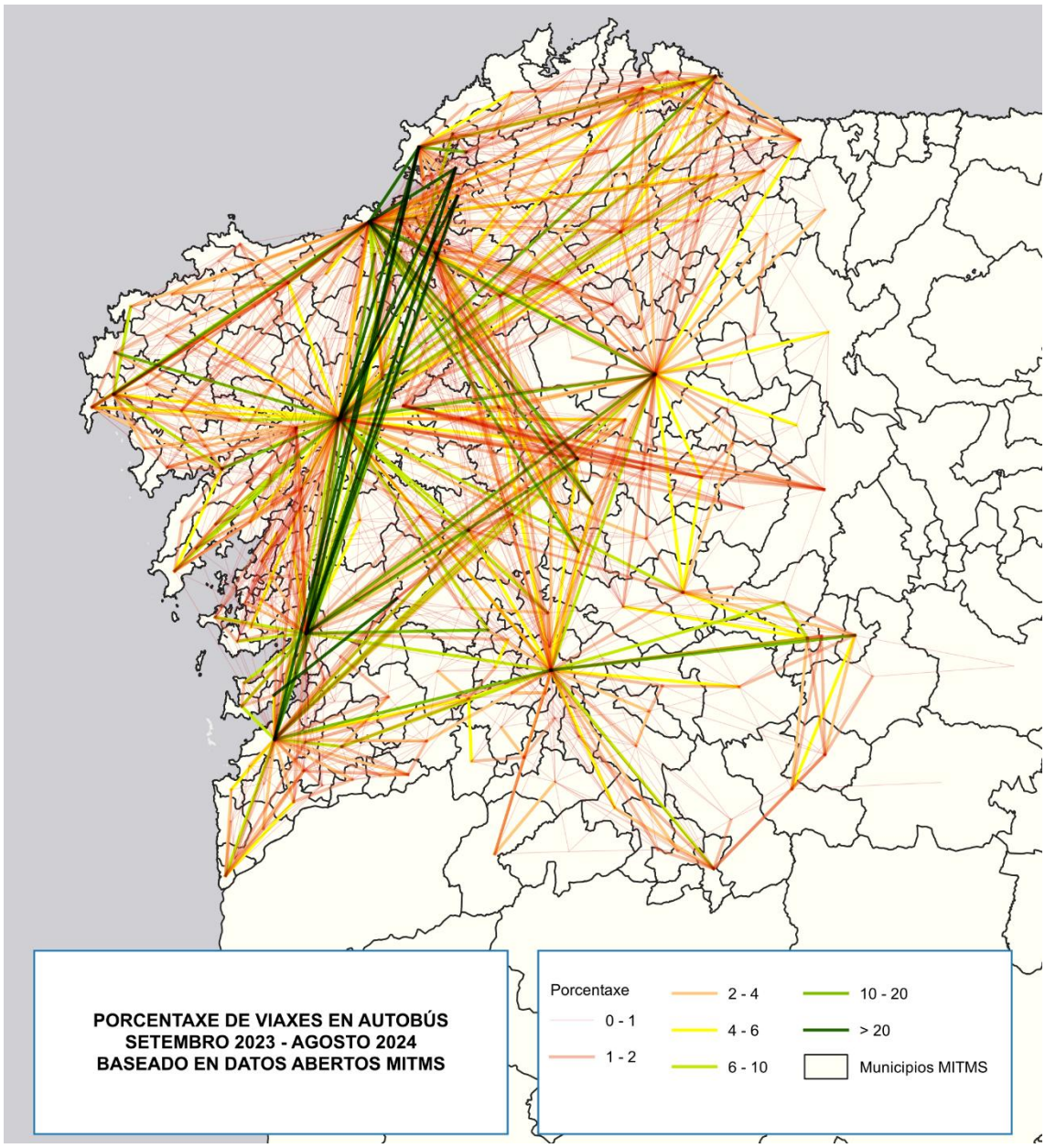



*Figura 4.40. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m en Galicia 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia e Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

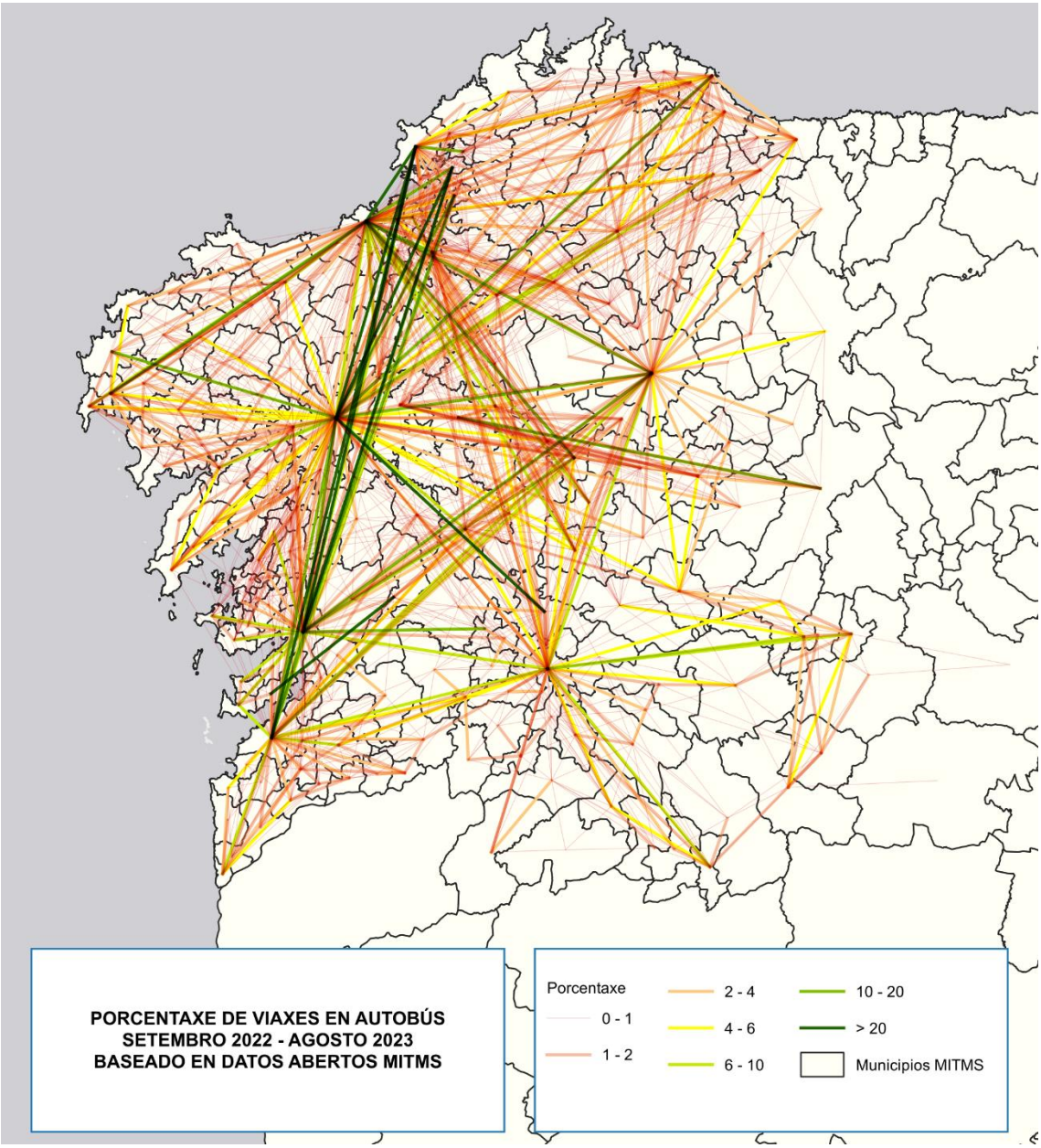



*Figura 4.41. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m en Galicia 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia e Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

## 4.5. Transporte ferroviario dentro de Galicia

### 4.5.1. Oferta de transporte ferroviario dentro de Galicia

A información sobre a oferta de transporte ferroviario dentro de Galicia obtense a partir dos datos GTFS publicados por Renfe no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, tanto para media, larga distancia e alta velocidade, como para Cercanías[35] e rexional en ancho métrico.

[35] Aínda que o termo "cercanías" non existe como tal en lingua galega, a empresa operadora Renfe distingue servizos de Cercanías e servizos de Proximidade, polo que se preferiu manter a referencia ao

Estes datos actualízanse diariamente, e consideráronse os datos correspondentes á semana do 2 ao 8 de outubro de 2023.

Na Figura 4.42 preséntase a rede ferroviaria galega, extraída do mapa da rede ferroviaria española de ADIF de febreiro de 2025.




*Figura 4.42. Mapa da rede ferroviaria galega. (Fonte: Mapa da rede ferroviaria española de ADIF, febreiro 2025).*

Na Figura 4.43 e na Figura 4.44 preséntanse as expedicións semanais por estación, tanto para os servizos de alta velocidade, media e longa distancia, como para os servizos na

termo Cercanías, escribindo o termo en castelán en maiúsculas cando se refire ao nome do servizo existente.

rede de ancho métrico de Cercanías e rexionais. Como se pode ver, os valores máis altos na primeira figura danse nas estacións de Santiago de Compostela (501 expedicións semanais), A Coruña (489), Ourense (422), Vilagarcía de Arousa (291), Pontevedra (287), Vigo Urzáiz (186), Padrón (171), Redondela (170) e Vigo Guixar (156). Os valores máis baixos (7 expedicións semanais) concéntrase nun tramo entre Guillarei e Ourense (estacións de Caldelas, Salvaterra de Miño, As Neves, Sela, Arbo, Pousa-Crecente, Frieira, Filgueira e Ribadavia), noutro tramo entre Ourense e Monforte de Lemos (estacións de Barra de Miño, Os Peares, San Pedro do Sil, San Estevo do Sil, Areas e Canabal), e noutro entre Monforte de Lemos e Ponferrada (estacións de Montefurado, Vilamartín de Valdeorras, Sobradelo, Quereño e Covas). Pódese apreciar tamén que a oferta en Lugo e Ferrol para estes servizos está claramente por baixo da das restantes cidades.

Pola súa banda, na Figura 4.44 os valores máis altos son de 201 expedicións semanais, e danse nas estacións do tramo Ferrol-Xuvia, baixando a 171 no tramo Ferrerías-San Sadurniño, e a partir de alí a 101 ata Ortigueira. Finalmente, o tramo Espasante-Ribadeo está servido por 51 expedicións semanais.

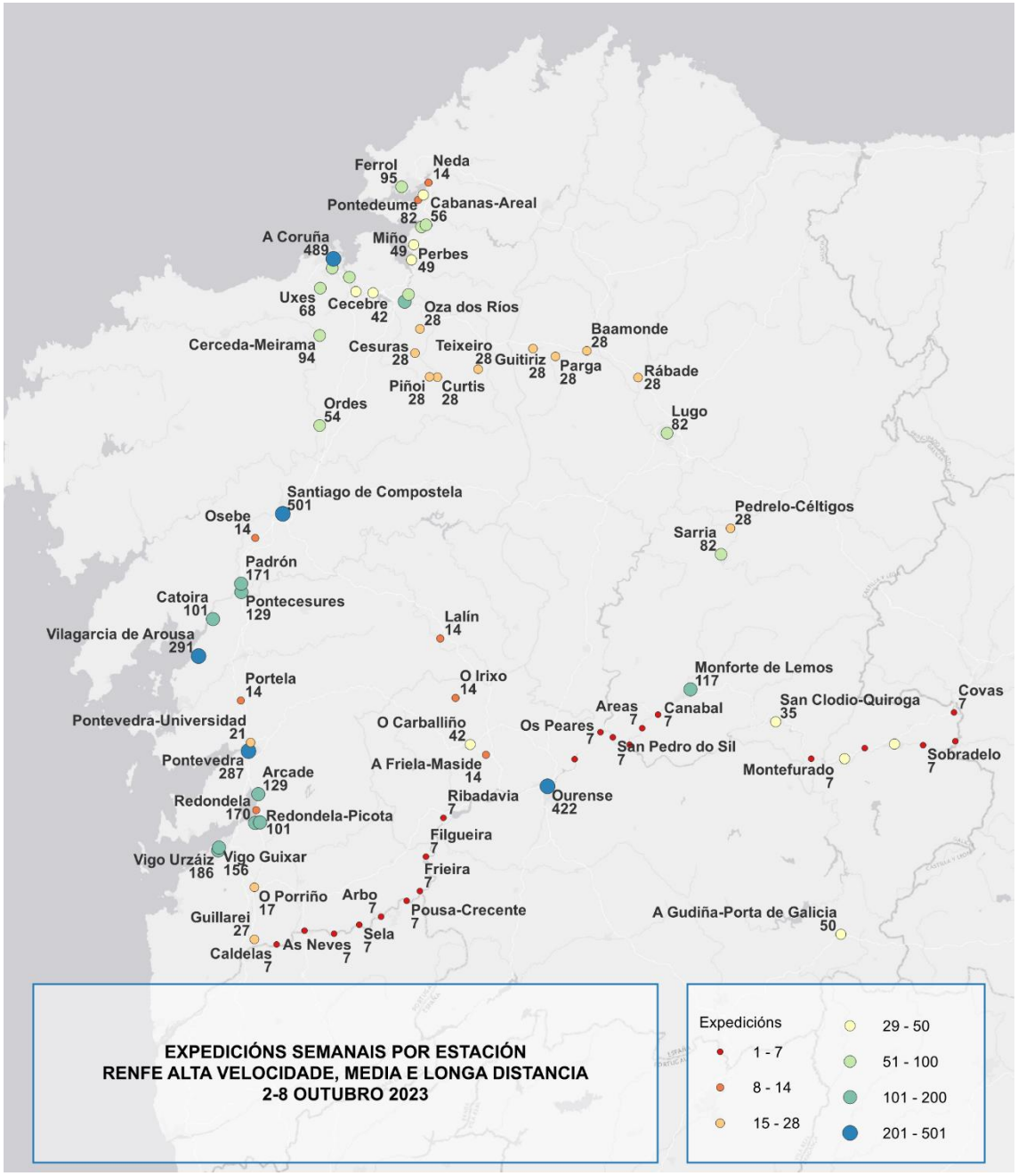



*Figura 4.43. Expedicións semanais por estación na rede ferroviaria galega de alta velocidade, media e longa distancia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*

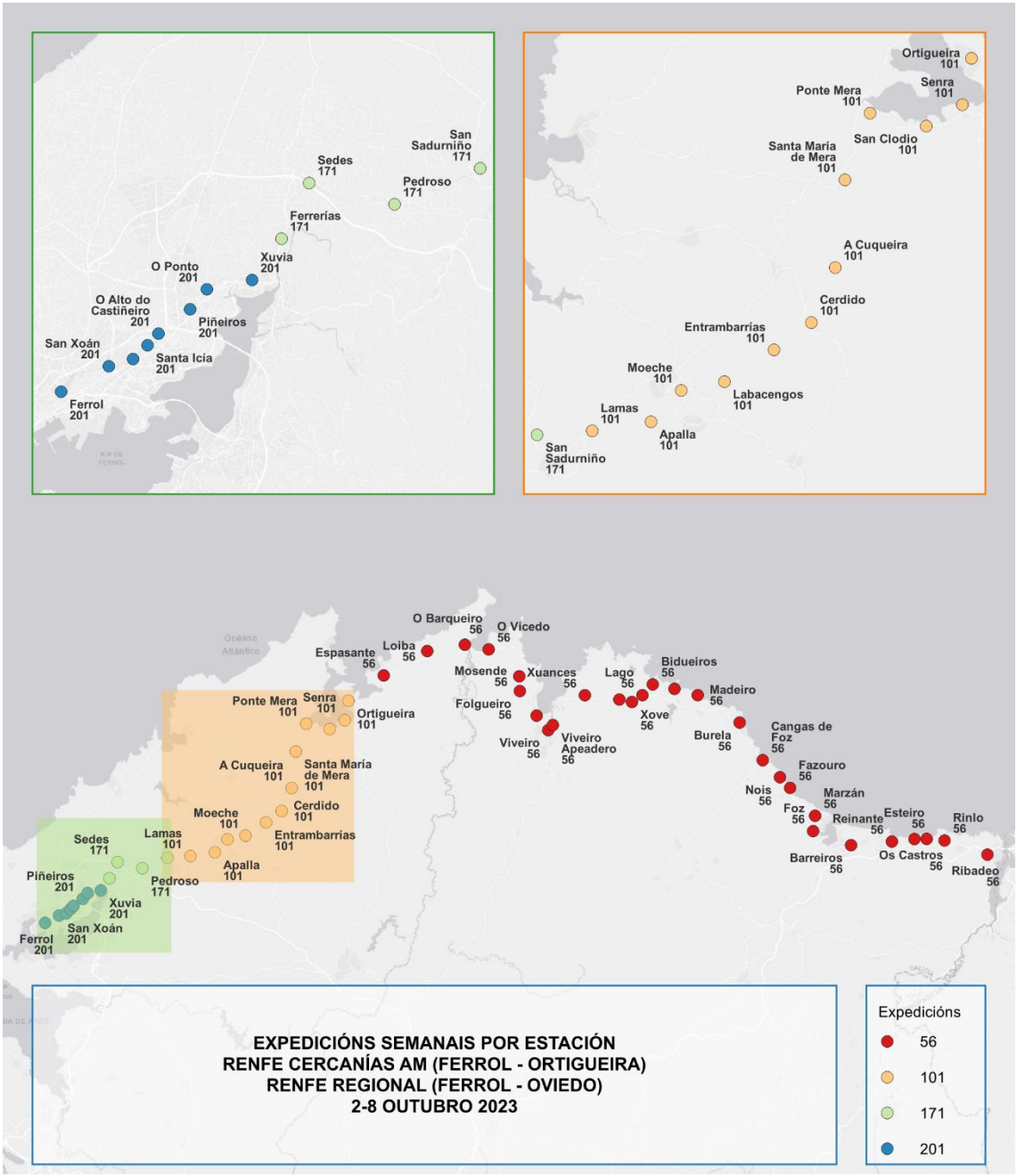



*Figura 4.44. Expedicións semanais por estación na rede ferroviaria galega de ancho métrico Cercanías e rexional. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*

Pola súa parte, a Figura 4.45 presenta as expedicións semanais por concello por cada mil habitantes. Pódese apreciar que, en xeral, os valores están por debaixo dos de expedicións semanais de autobús por concello, dado que, en xeral, nun concello hai máis paradas de transporte interurbano que estacións de ferrocarril, con servizo tamén a un maior número de liñas.

Neste caso, os valores máis altos, por riba de 10 expedicións por cada mil habitantes, danse en certos concellos da Cornixa Cantábrica: Moeche (141,79), Cerdido (97,77), San Sadurniño (62,16), Mañón (45,02), O Vicedo (34,72), Barreiros (18,54), Ortigueira (18,44), Xove (16,82), Cervo (13,33); no concello da estación Porta de Galicia (A Gudiña,

42,37); nalgúns concellos do Eixo Atlántico: Pontecesures (41,67), Catoira (30,71), Padrón (20,47), Cerceda (18,58), Soutomaior (16,97); e en Ribas de Sil (38,29), Rábade (18,63), Cabanas (16,97), Pontedeume (10,90) e O Irixo (10,06). No extremo oposto, os valores máis baixos, por baixo de 2 expedicións por cada mil habitantes, danse nos seguintes municipios: A Coruña (1,98), As Neves (1,87), Cambre (1,70), Tui (1,56), Ribadavia (1,41), Vigo(1,16), Lugo (0,83), O Porriño (0,83), Teo (0,74), Lalín (0,69) e Salvaterra de Miño (0,68).

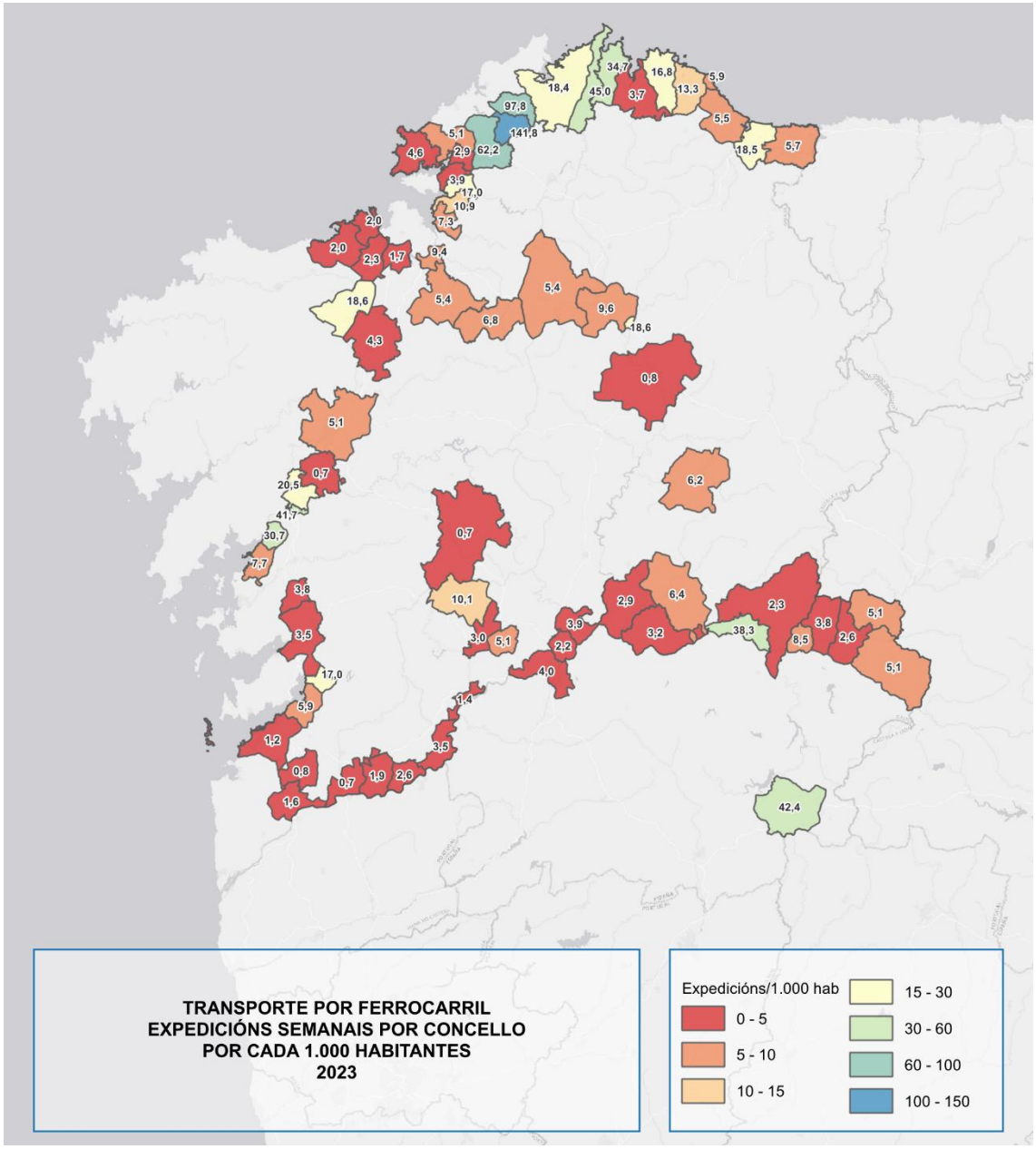



*Figura 4.45. Expedicións semanais por concello por cada 1.000 habitantes na rede ferroviaria galega.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística).*
*Nota: as illas colóranse de acordo coa súa pertenza administrativa, aínda que nelas non existan servizos ferroviarios*

### 4.5.2. Demanda de transporte ferroviario dentro de Galicia

Os datos de demanda ferroviaria dos que se dispón refírense aos servicios prestados baixo Obrigación de Servizo Público (OSP), e foron postos a disposición pola Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia, que á súa vez os recibe de Renfe. Non inclúen, polo tanto, a demanda dos servizos de longa distancia e alta velocidade. Os datos aportados corresponden á demanda anual por estación no período 2017-2024, non dispoñendo de desagregación por meses ou días.

A Figura 4.46 presenta a demanda dos devanditos servizos OSP por expedición na rede ferroviaria galega. Ao igual que no caso do autobús interurbano, se estima a demanda da semana media de 2023 e se divide polas expedicións da semana analizada. Os valores máis altos, por riba de 30 subidas por expedición, danse nalgunhas das principais cidades galegas: Santiago de Compostela (81,68 subidas/expedición), Vigo (69,15), A Coruña (67,17), Pontevedra (54,61), Ourense (46,94) e Vilagarcía de Arousa (36,92). Estes valores son superiores aos que se obtiñan nos servizos de transporte interurbano por autobús. O seguinte valor é o de Monforte de Lemos, sensiblemente inferior (11,85), pero por riba do transporte interurbano por autobús para este municipio (5,08). Entre 7 e 5 atópanse: Lugo (6,99, fronte a 6,92 do autobús interurbano), A Gudiña (6,58, fronte a 2,67), O Barco de Valdeorras (6,32, fronte a 5,98), Catoira (6,11, fronte a 3,80), Redondela (5,19, fronte a 7,29) e Ribadavia (4,12, fronte a 6,09). Pola outra banda, hai 10 municipios nos que non se produciu ningunha subida por expedición: O Irixo, Maside, A Peroxa, Barro, Sober, Pantón, Neda, Quiroga, Coles, Teo.

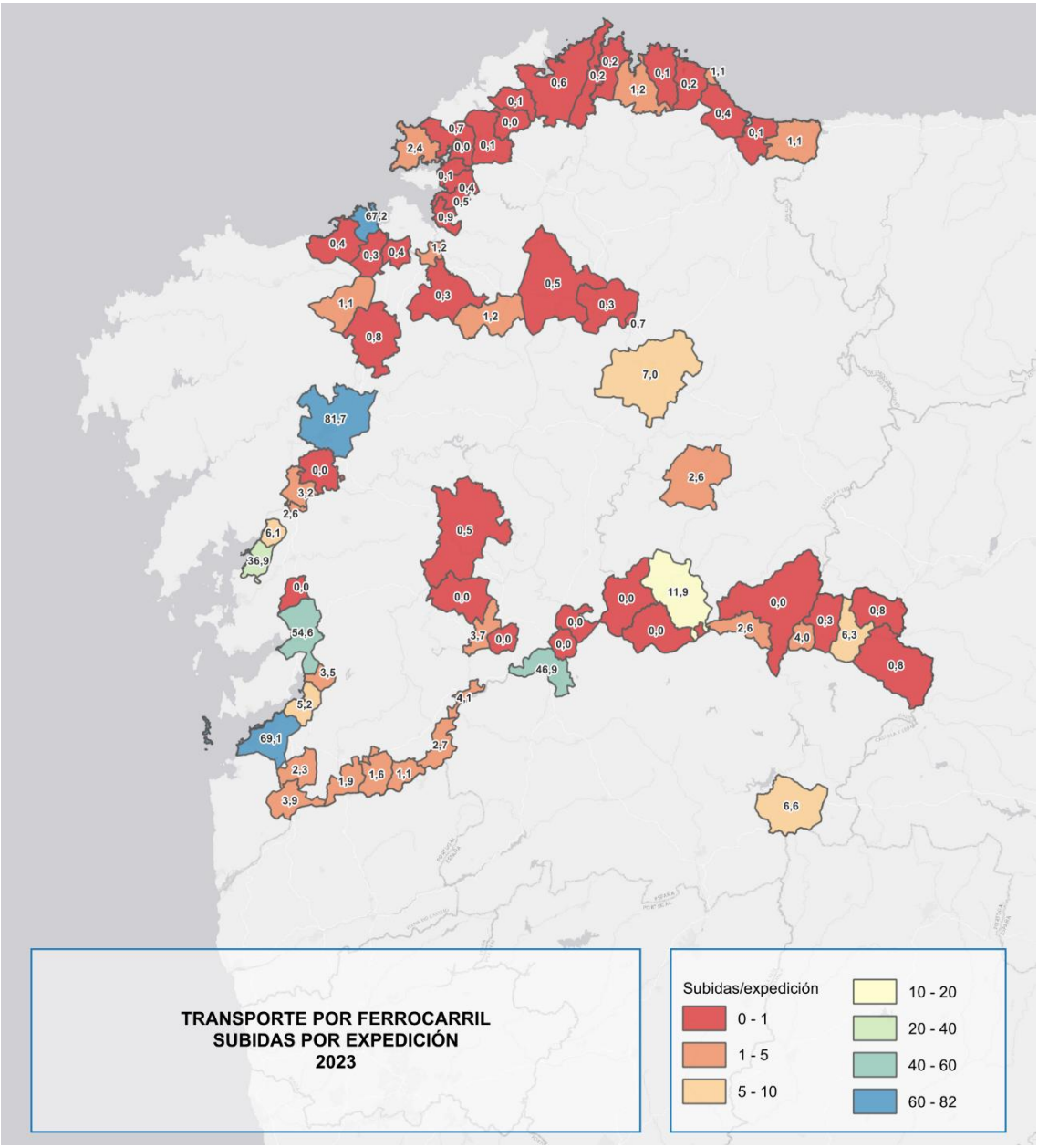



*Figura 4.46. Demanda estimada por expedición e por concello nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: as illas colóranse de acordo coa súa pertenza administrativa, aínda que nelas non existan servizos ferroviarios*

Por outra banda, a Figura 4.47 presenta a evolución da demanda destes servizos nos 6 concellos con maior demanda da rede, todos eles por riba dos 500.000 subidas no ano 2024, e moi por riba do seguinte, Redondela, con menos de 50.000 nese mesmo ano. Como pode verse, Santiago de Compostela é o concello con maior demanda da comunidade, seguido por A Coruña, Vigo, Ourense, Pontevedra e Vilagarcía de Arousa. Pode apreciarse unha lixeira tendencia de subida dende 2017 a 2019, unha caída moi importante no ano 2020 debido á pandemia de COVID-19, e unha recuperación e aumento moi importante posterior, potenciado polas axudas ao transporte postas en marcha a raíz da guerra de Ucraína para compensar o aumento dos costes enerxéticos

e a inflación. Entre 2023 e 2024 prodúcese unha pequena baixada nalgúns casos,. Este descenso é máis pronunciado no caso da cidade de Ourense.

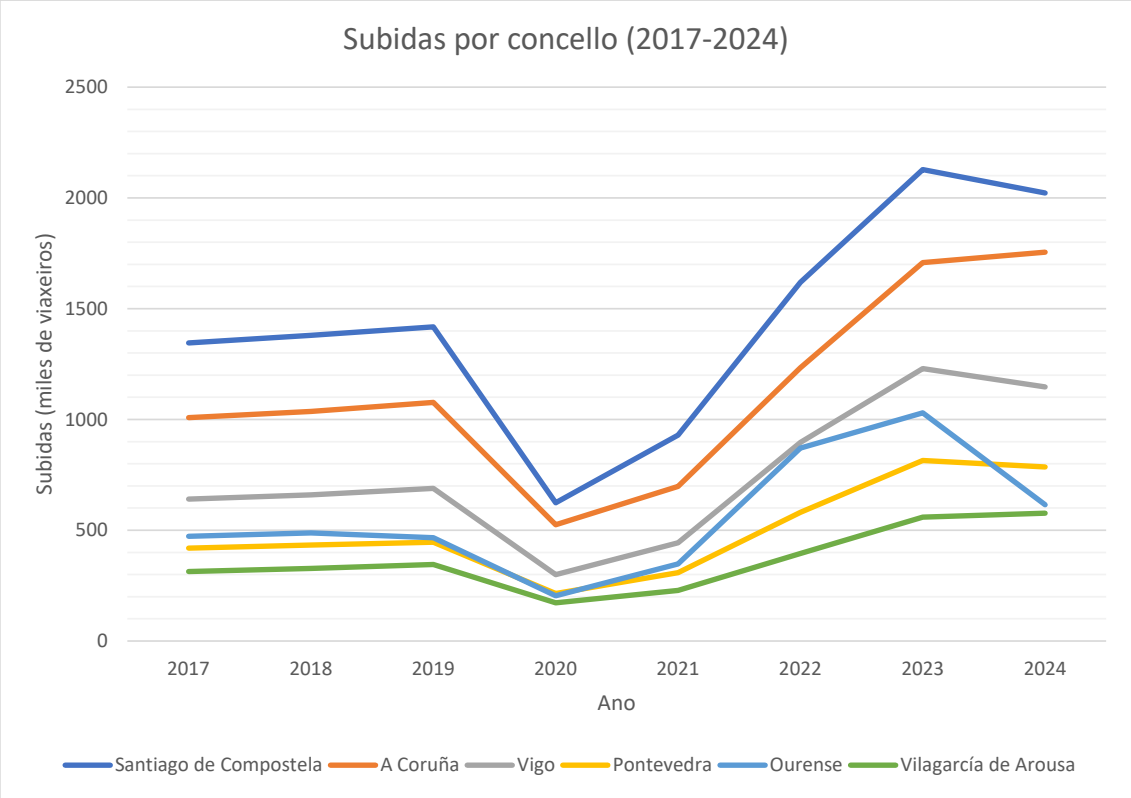



*Figura 4.47. Subidas por concello (para os 6 de maior demanda) nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

A Figura 4.48 presenta a variación porcentual das subidas neses 6 concellos de maior demanda, entre 2019 e 2024. O crecemento da demanda está por riba do 60% para A Coruña (62,97%), Vigo (66,68%), Pontevedra (76,30%) e Vilagarcía de Arousa (66,87%), mentres que no caso de Santiago de Compostela é do 42,57%, e no de Ourense do 32,12% (aínda que nese caso o valor de 2024 é moi inferior ao de 2023).

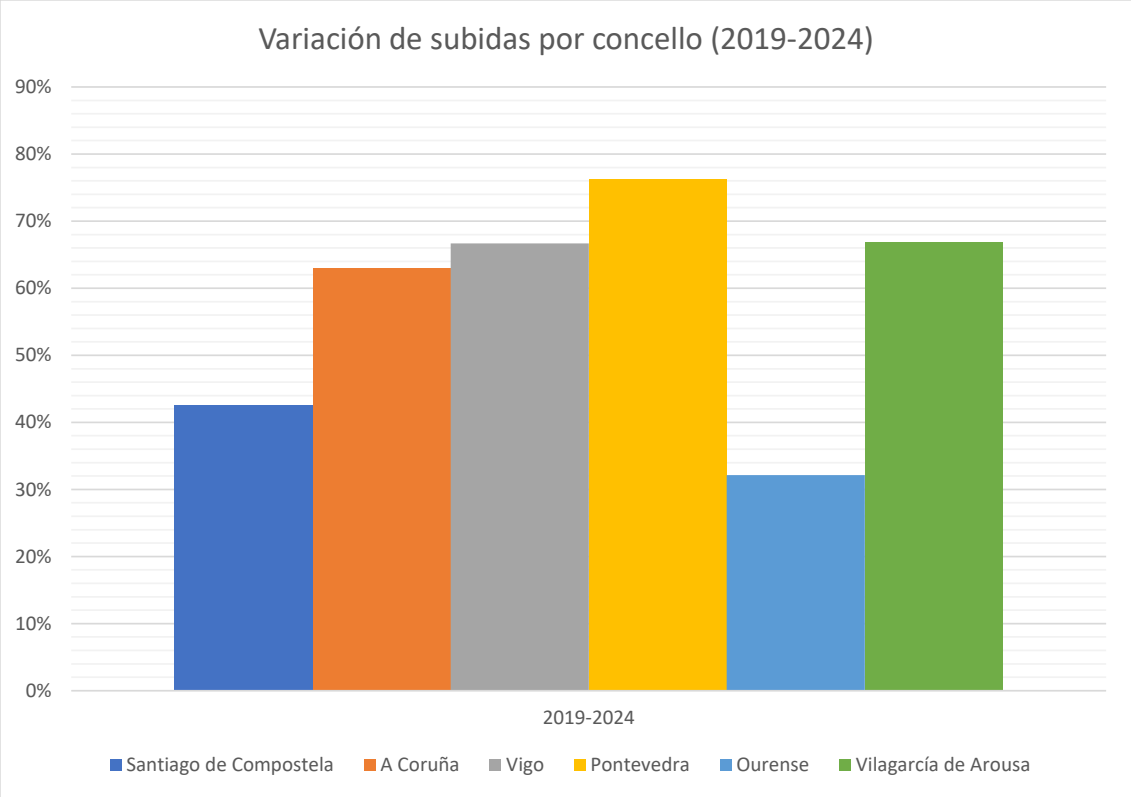



*Figura 4.48. Variación porcentual de subidas por concello (para os 6 de maior demanda) nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público de 2019 a 2024.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Adicionalmente, a Figura 4.49, Figura 4.50 e Figura 4.51 presentan os fluxos orixe-destino (en ambos sentidos) entre concellos nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público para os anos 2024, 2023 e 2022 respectivamente. Pódese apreciar a destacada importancia das relacións A Coruña-Santiago, Santiago-Vigo, A Coruña-Vigo, Pontevedra-Vigo e Ourense-Santiago, por riba das 500.000 viaxes anuais en 2024. Nun segundo chanzo, entre 100.000 e 500.000 nese ano, atópanse A Coruña-Ourense, Santiago-Vilagarcía, Pontevedra-Santiago, A Coruña-Pontevedra, Vigo-Vilagarcía, A Coruña-Vilagarcía e Pontevedra-Vilagarcía.

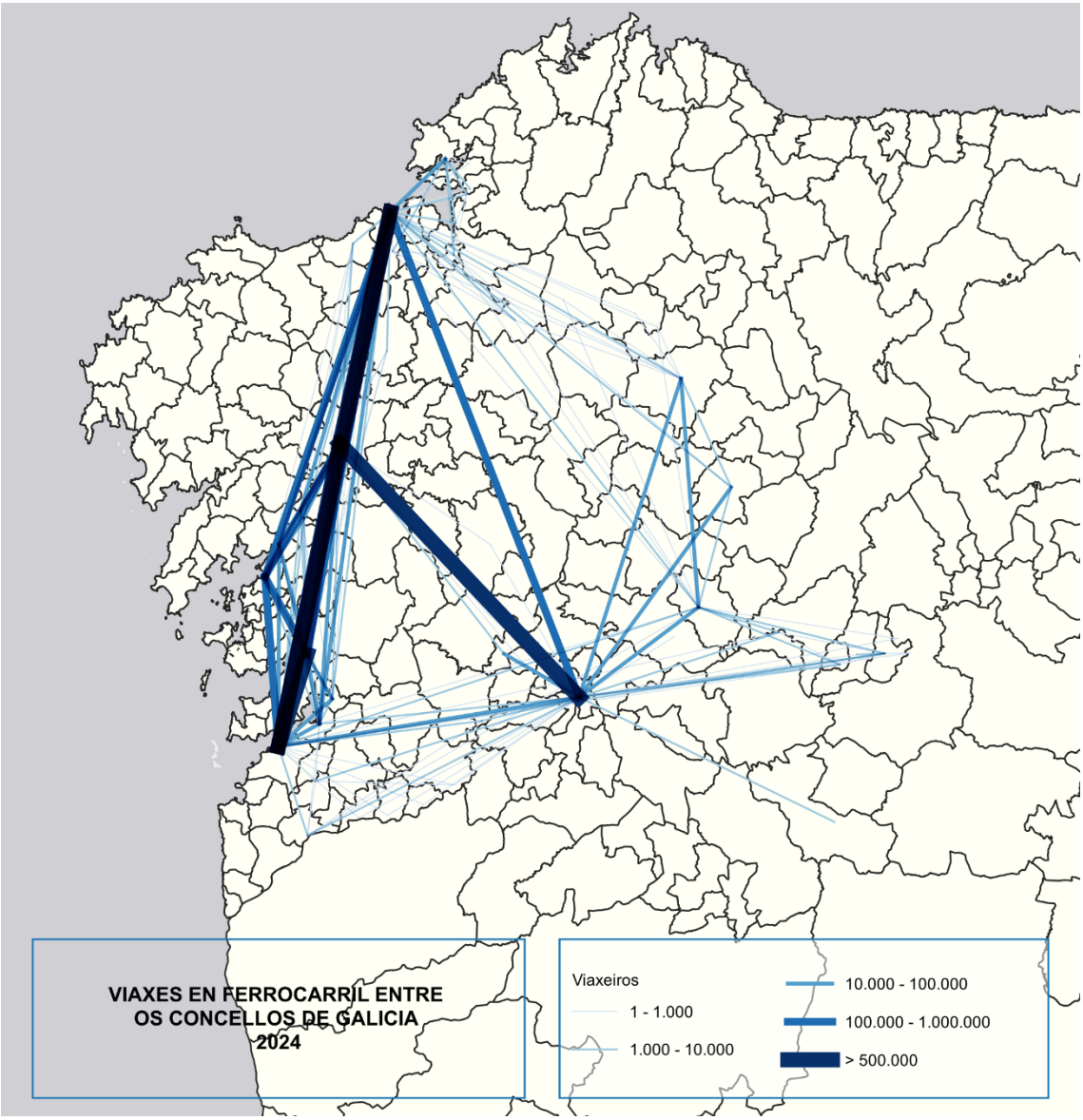



*Figura 4.49. Fluxos orixe-destino entre concellos no ano 2024 nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

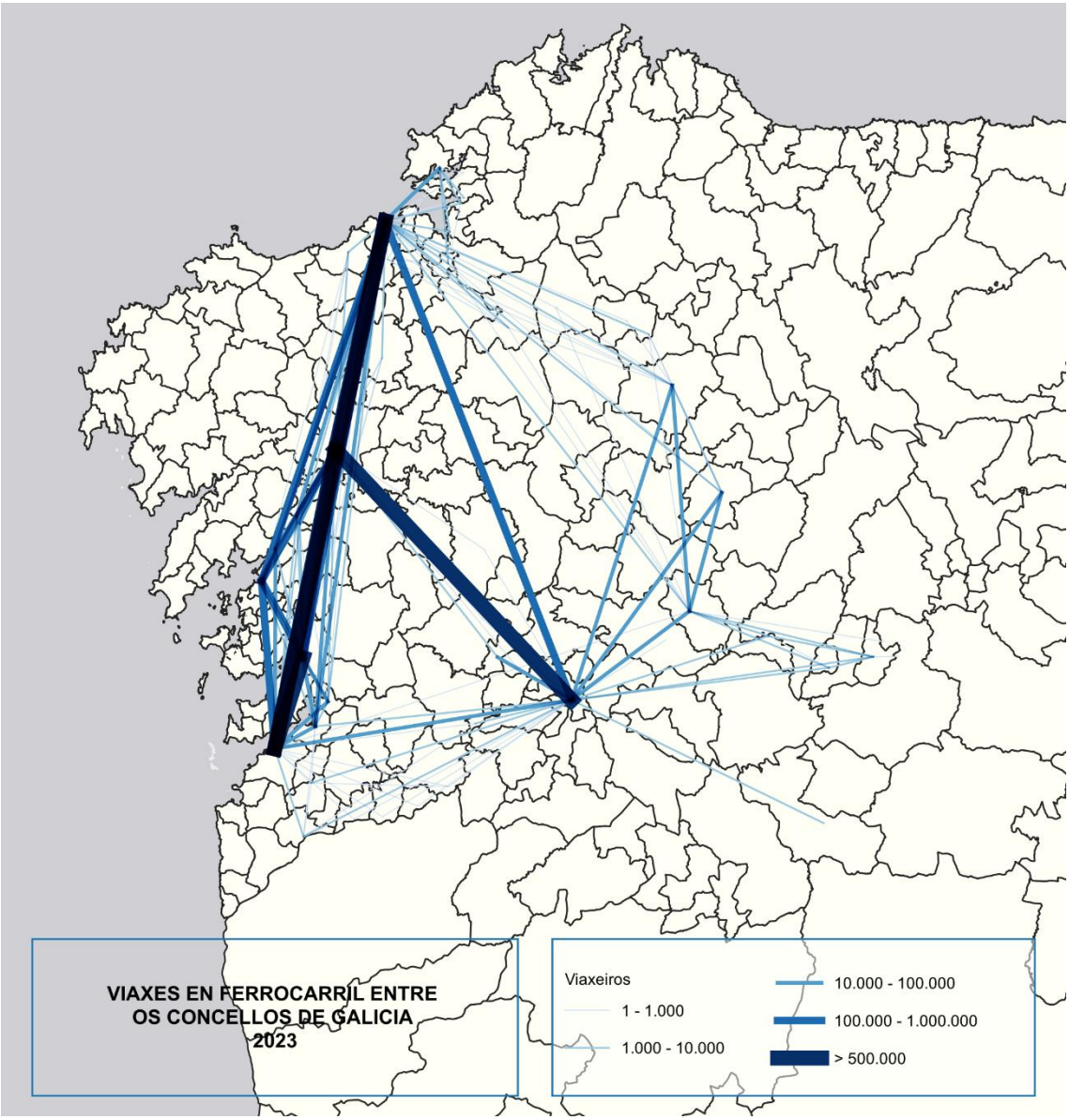



*Figura 4.50. Fluxos orixe-destino entre concellos no ano 2023 nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

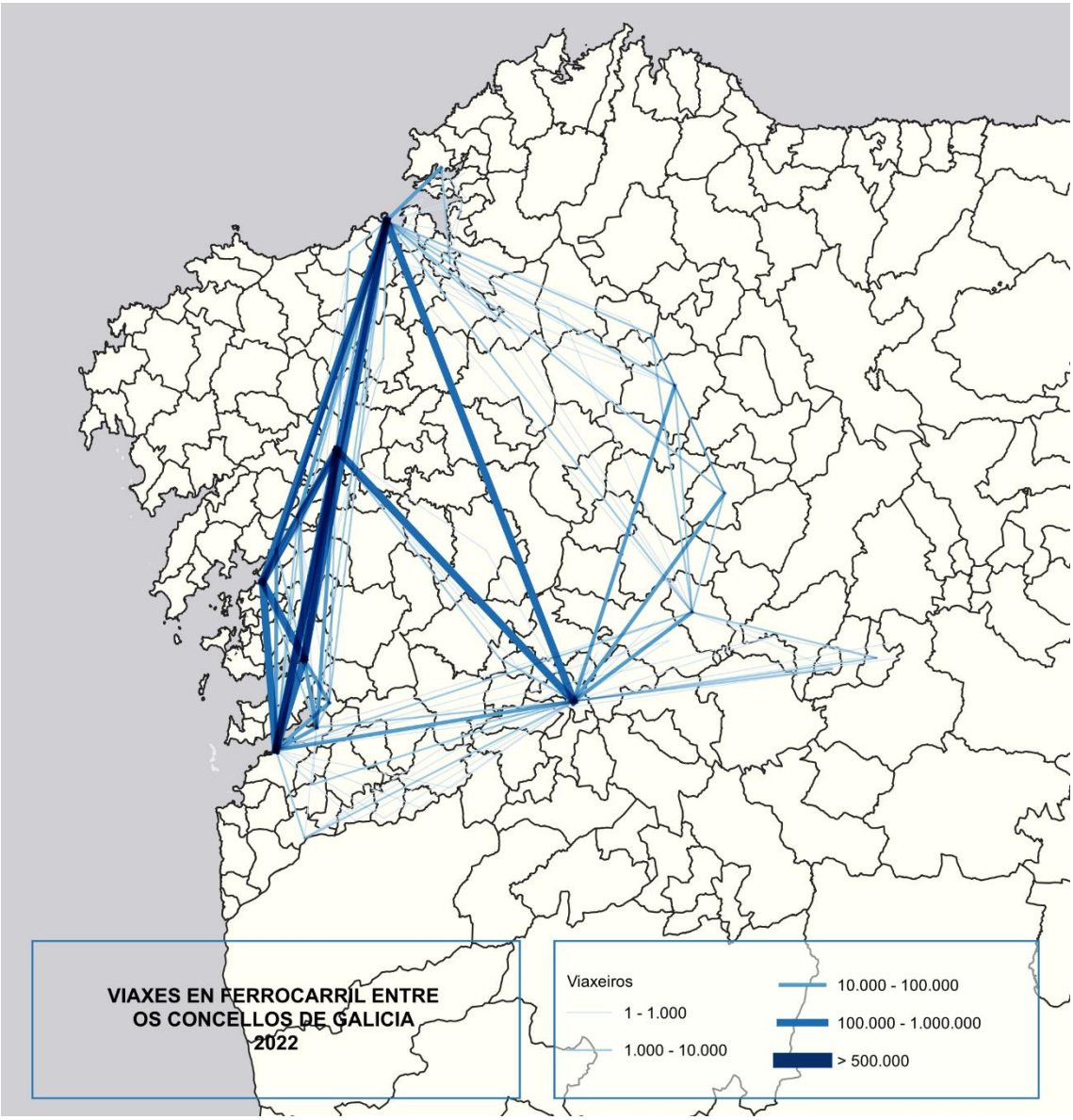



*Figura 4.51. Fluxos orixe-destino entre concellos no ano 2022 nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Pola súa banda, a Figura 4.52 presenta a variación dos fluxos, en porcentaxe, entre 2022 e 2024, para ás relacións con máis de 10 viaxes diarias en 2024 (máis de 3.660 viaxes por ser ano bisesto). Pode apreciarse que tódalas relacións crecen neste período, salvo para o caso de O Barco de Valdeorras-Ourense. Destacan, con crecemento superior ao 100% as relacións Pontevedra-Redondela, A Coruña-Vilagarcía, Monforte de Lemos-Sarria, Pontecesures-Vigo, Pontecesures-Vilagarcía, Lugo-Ourense e Monforte-Ourense.

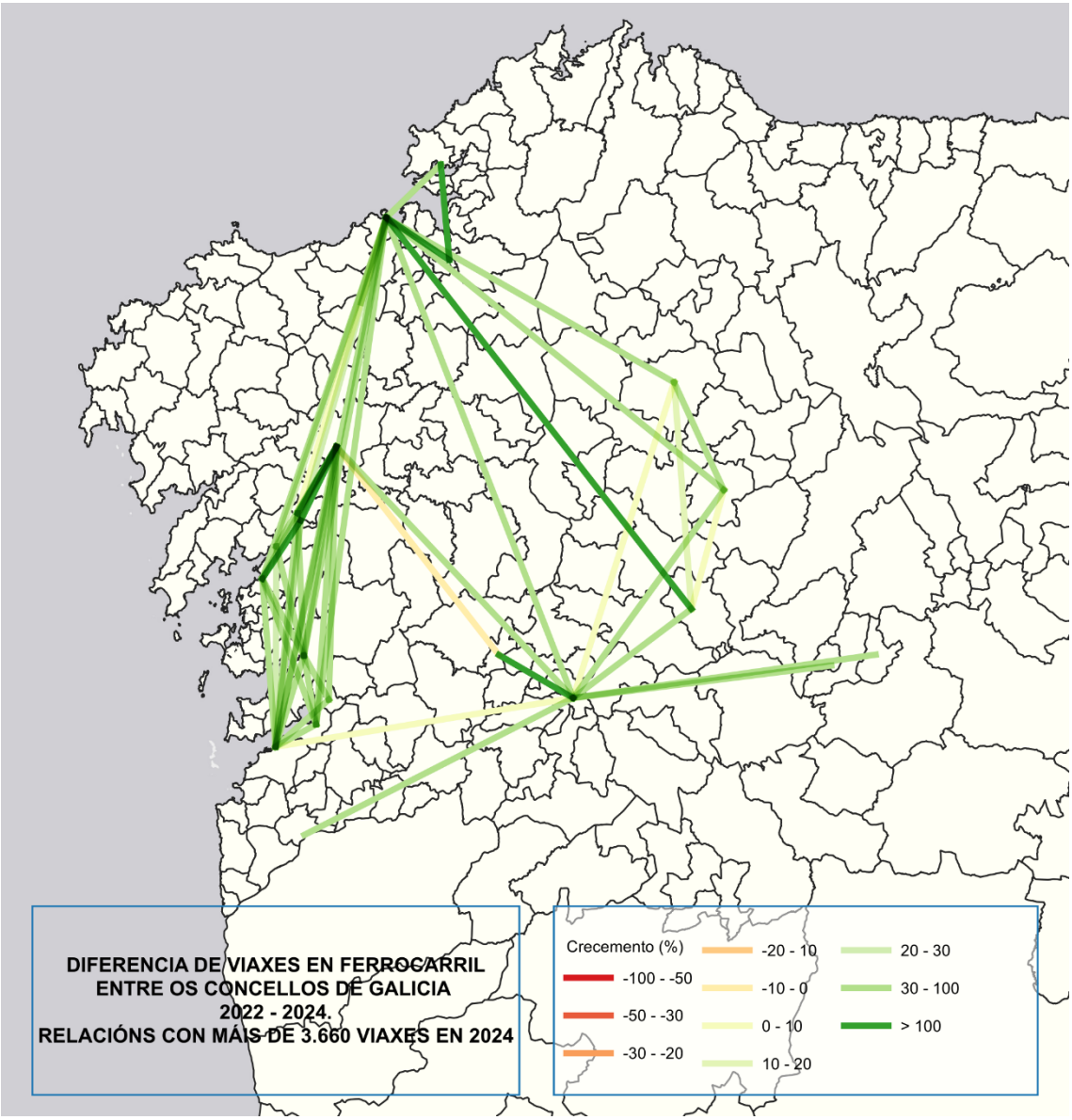



*Figura 4.52. Variación dos fluxos orixe-destino entre concellos entre 2022 e 2024 nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Pola súa banda, a Figura 4.53 e a Figura 4.54 presentan as variacións, para as mesmas relacións, entre 2022 e 2023, e 2023 e 2024, respectivamente. No caso de 2022-2023 hai 4 relacións que baixan en número de viaxes, que son de novo O Barco de Valdeorras-Ourense, ademais de Betanzos-Ferrol, Catoira-Santiago de Compostela e A Coruña-Ourense, pero todas elas suben entre 2023 e 2024 compensando en tódolos casos salvo no Barco a baixada anterior, polo que entre 2022 e 2024 o valor é positivo, como xa se indicou. As relacións por riba do 100% de crecemento entre 2022 e 2023 son Betanzos-A Coruña, Cerceda-A Coruña, A Coruña-Pontevedra, A Coruña-Vilagarcía de Arousa, Lugo-Ourense, Monforte de Lemos-Sarria, Padrón-Vigo e Pontevedra-Redondela. Destas oito, 5 decrecen no seguinte ano, e outras 3 continúan crecendo (A Coruña-Vilagarcía de Arousa, Monforte-Sarria e Pontevedra-Redondela).

Considerando tódalas relacións, o crecemento total entre 2022 e 2023 é do 40,9%, mentres que o ano seguinte é de 6,4%. Debe destacarse que no período posterior á

pandemia entraron en vigor (en setembro de 2022) axudas ao transporte ferroviario interior, enmarcadas nas medidas para paliar os efectos da guerra de Ucraína, con abonos gratuítos en media distancia, que tiveron un efecto claro neste aumento da demanda.

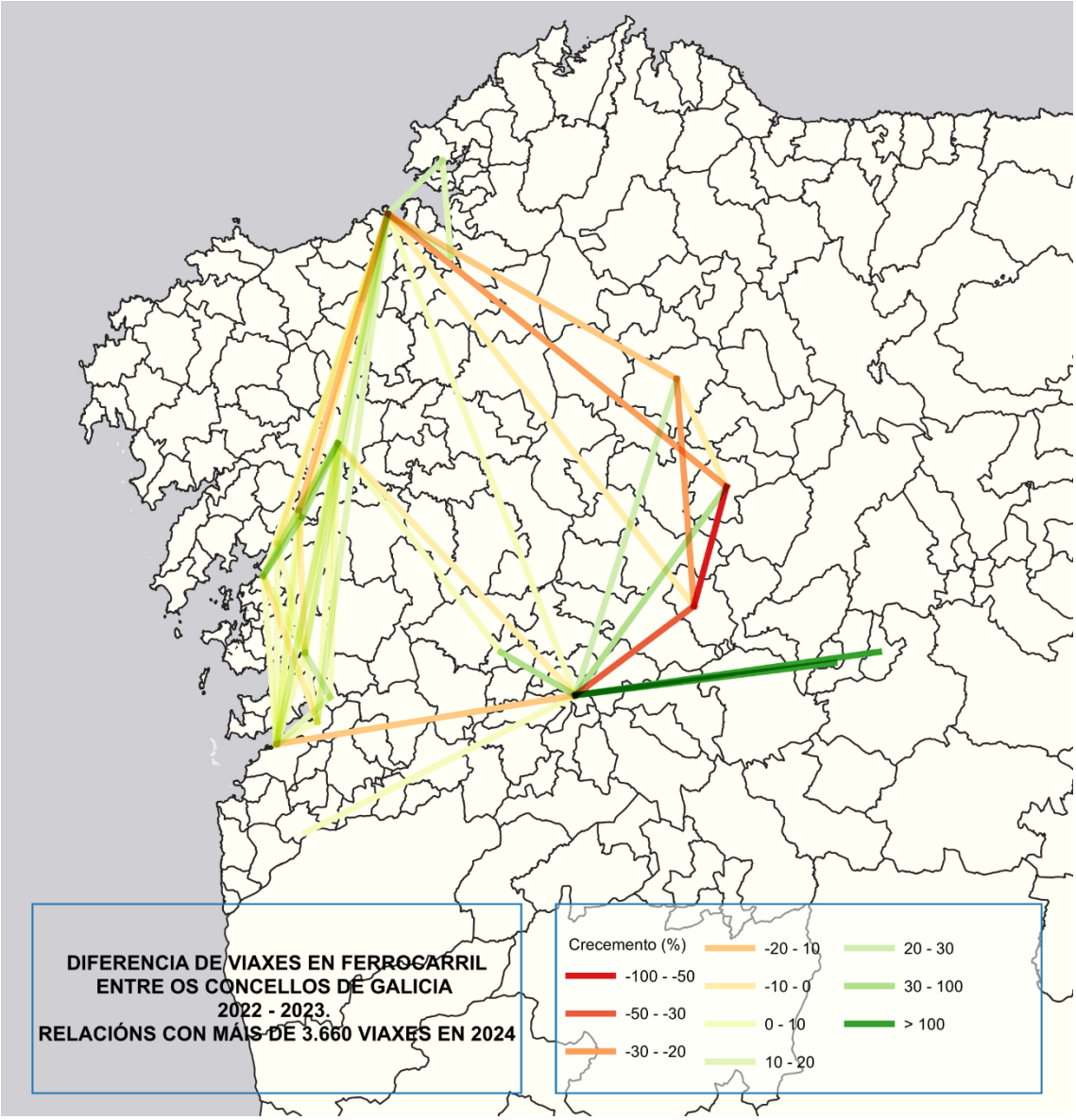



*Figura 4.53. Variación dos fluxos orixe-destino entre concellos entre 2022 e 2023 nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

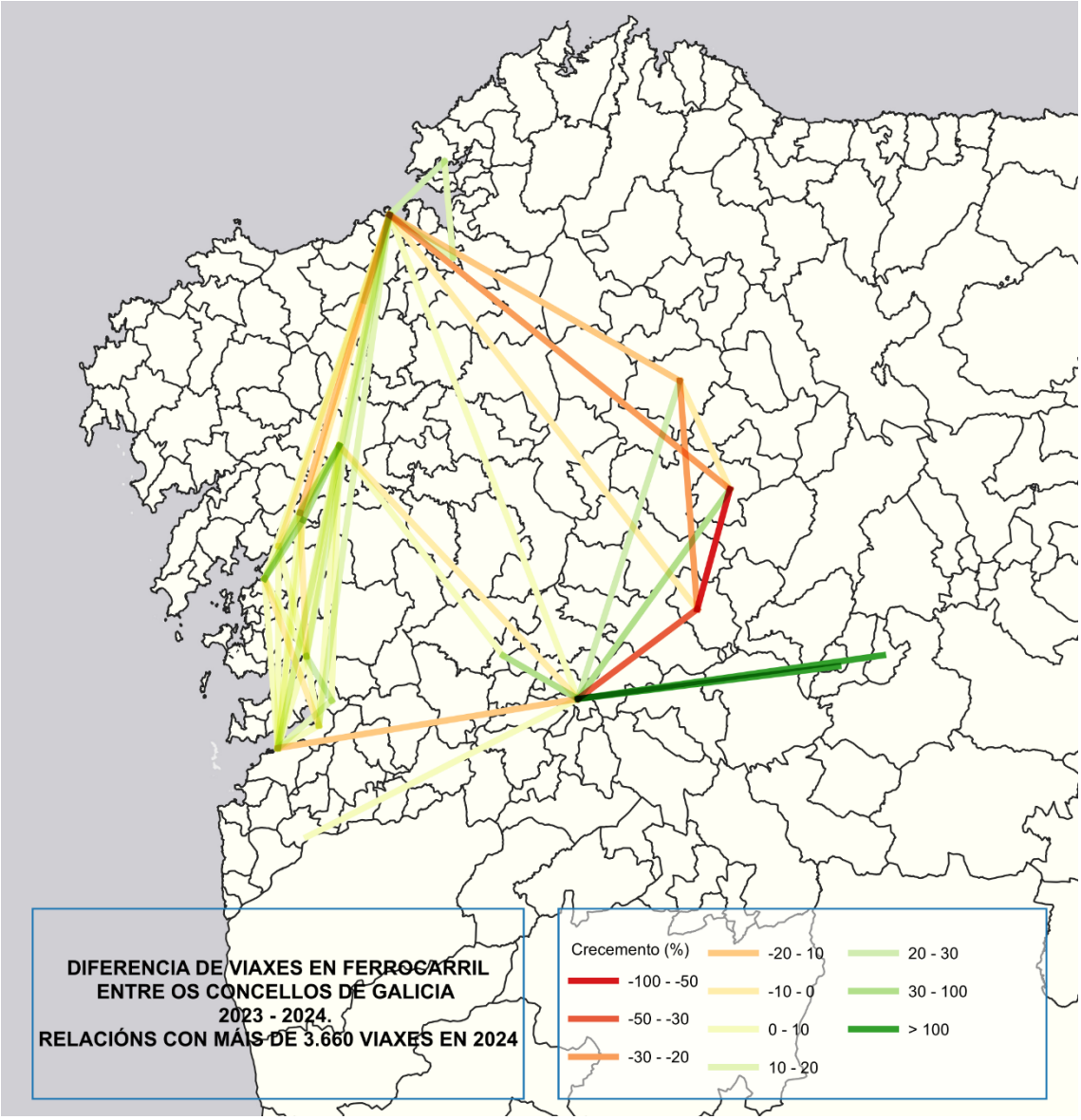



*Figura 4.54. Variación dos fluxos orixe-destino entre concellos entre 2023 e 2024 nos servizos ferroviarios galegos con Obrigación de Servizo Público. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Finalmente, a Figura 4.55 presenta a evolución dos fluxos nas 12 relacións máis importantes, por riba de 180.000 viaxes en 2024 e de 85.000 en 2017. Apréciase a existencia dunha tendencia de crecemento sostido pero moi leve na maioría das relacións ata 2019, a caída coa pandemia e a recuperación posterior, cun crecemento moi pronunciado entre 2020 e 2023, que parece terse practicamente estancado xa en 2024 en tódalas relacións salvo A Coruña-Santiago. Os abonos gratuítos en media distancia mencionados anteriormente, que tiveron un efecto claro neste aumento da demanda, provocaron certos problemas coas reservas múltiples e falta de prazas, que se corrixiron posteriormente cambiando as condicións. En calquera caso, o aumento da demanda está a supoñer un reto para os servizos no Eixo Atlántico, o que derivou na petición por parte de certos sectores sociais de aumento de frecuencias e de capacidade.

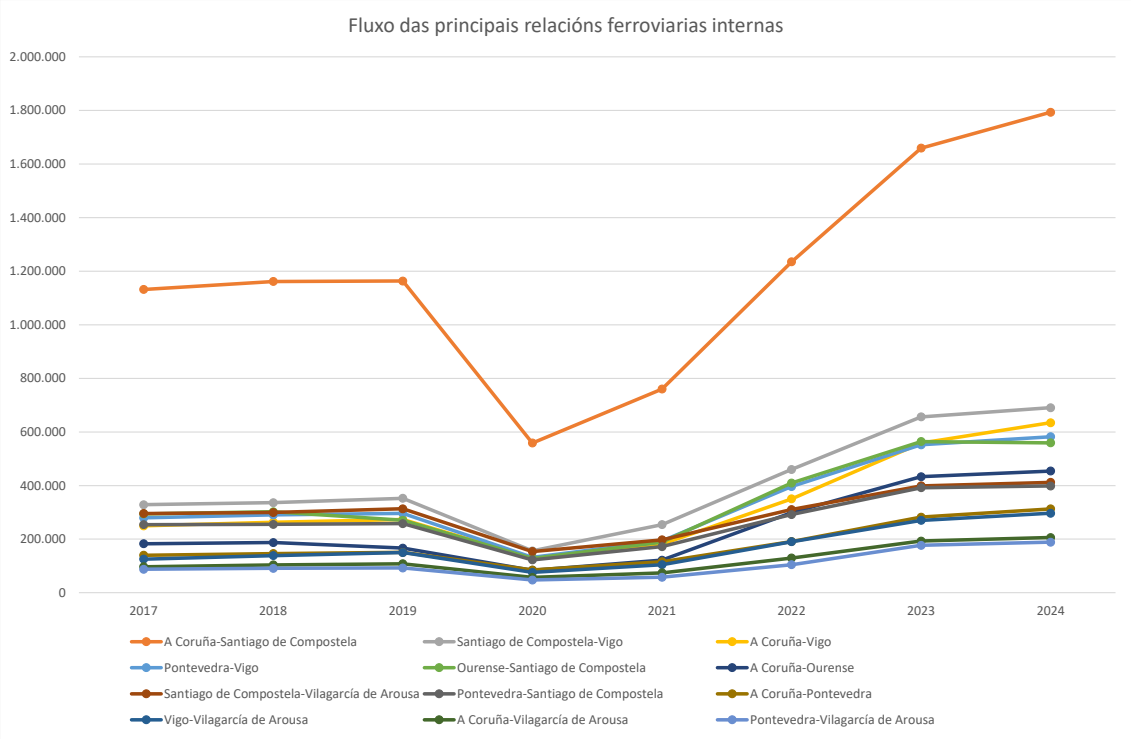



*Figura 4.55. Evolución dos fluxos das principais relacións ferroviarias internas entre 2017 e 2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

## 4.6. Participación do transporte público na repartición modal de Galicia

Como idea global da participación do transporte público no repartición modal de Galicia para os anos máis recentes, na Táboa 4.18 compárase a mobilidade xeral de viaxes de máis de 500 m interna de Galicia, cos fluxos en transporte público nese mesmo ámbito, incluíndo tanto o transporte público urbano e interurbano por autobús (e transporte de ría), como o transporte ferroviario. Haberá parte destas viaxes que non sexan susceptibles de realizarse en transporte público, ben porque a distancia non é moi longa ou ben porque non hai un servizo para conectar a orixe e destino da devandita viaxe. Para o caso do ano 2024, os datos de transporte público interurbano por autobús non son completos, faltando aproximadamente a demanda da última quincena do mes de decembro.

| | 2022 | | 2023 | | 2024 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Viaxes | % | Viaxes | % | Viaxes | % |
| **Viaxes en transporte público urbano*** | 49.331.257 | 1,73 | 57.747.203 | 2,01 | 63.073.335 | 2,10 |
| **Viaxes en transporte público interurbano en autobús**** | 30.350.298 | 1,07 | 35.159.862 | 1,23 | 36.216.029 | 1,20 |
| **Viaxes internos en ferrocarril** | 5.951.400 | 0,21 | 7.883.300 | 0,27 | 7.273.200 | 0,24 |
| **Total de viaxes en transporte público** | 85.632.955 | 3,01 | 100.790.365 | 3,52 | 106.562.564 | 3,54 |
| **Viaxes distancia > 500 m -internos en Galicia** | 2.844.590.394 | 100 | 2.866.856.484 | 100 | 3.006.569.644 | 100 |

*Táboa 4.18. Uso do transporte público interurbano e transporte de ría en Galicia. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible; Vitrasa; Compañía de Tranvías de La Coruña; Concello de Ourense; TUSSA; Concello de Lugo; Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: *considérase o transporte urbano de Vigo, A Coruña, Ourense, Santiago de Compostela e Lugo, os de Pontevedra e Ferrol están servidos polo interurbano da Xunta de Galicia, e considéranse como transporte interurbano; **o transporte público interurbano por autobús do ano 2024 non está completo*

Profundando nos movementos entre as principais cidades galegas, na Táboa 4.19 preséntanse os fluxos de mobilidade xeral. Ademais das 7 cidades principais inclúese Vilagarcía de Arousa por ser o único municipio entre os dez primeiros en poboación que non se atopa englobado en ningunha das áreas metropolitanas. Como xa se analizou na Táboa 4.3 para o período 09/2023-08/2024, os maiores fluxos corresponden a Pontevedra-Vigo, A Coruña-Santiago e A Coruña-Ferrol. Por encima do millón de viaxes en 2024 atópanse tamén Pontevedra-Vilagarcía de Arousa, Santiago-Vigo e saíndo por primeira vez do Eixo Atlántico, Ourense-Vigo e A Coruña-Lugo. Destaca o forte crecemento da mobilidade xeral en tódalas relacións entre 2022 e 2024. Os valores menores de crecemento nese período, por baixo do 10% pero sempre por encima do 5%, prodúcense entre Pontevedra e Vilagarcía (6,3%), Pontevedra-Vigo (8,5%), Ferrol-Pontevedra (8,3%, cun lixeiro descenso entre 2023 e 2024, único descenso interanual entre tódalas relacións da táboa), e Lugo-Vilagarcía (8,9%). No extremo oposto, por encima do 25%, A Coruña-Ourense crece un 47,6%, é posible que en parte asociado ao tráfico ferroviario, A Coruña-Vilagarcía un 36,0%, A Coruña-Vigo un 28,1%, Ourense-Vilagarcía un 27,0%, Santiago-Ourense un 26,7% e A Coruña-Pontevedra un 26,0%.

| RELACIÓN (ambos sentidos) | Mobilidade xeral | | |
|---|---|---|---|
| | 2022 | 2023 | 2024 |
| A Coruña-Ferrol | 1.569.981 | 1.746.086 | 1.950.387 |
| A Coruña-Lugo | 973.484 | 1.017.601 | 1.103.284 |
| A Coruña-Ourense | 289.521 | 383.595 | 427.393 |
| A Coruña-Pontevedra | 313.007 | 373.749 | 394.282 |
| A Coruña-Santiago de Compostela | 2.480.137 | 2.815.379 | 3.087.170 |
| A Coruña-Vigo | 638.454 | 789.800 | 817.799 |
| A Coruña-Vilagarcía de Arousa | 167.910 | 213.451 | 228.372 |
| Ferrol-Lugo | 142.292 | 149.023 | 158.327 |
| Ferrol-Ourense | 23.171 | 25.453 | 28.243 |
| Ferrol-Pontevedra | 41.595 | 45.297 | 45.057 |
| Ferrol-Santiago de Compostela | 255.988 | 266.675 | 287.261 |
| Ferrol-Vigo | 77.522 | 85.057 | 88.990 |
| Ferrol-Vilagarcía de Arousa | 14.781 | 15.244 | 17.448 |
| Santiago de Compostela-Lugo | 445.034 | 461.166 | 494.140 |
| Santiago de Compostela-Ourense | 483.635 | 540.146 | 612.989 |
| Santiago de Compostela-Pontevedra | 856.473 | 900.233 | 975.988 |
| Santiago de Compostela-Vigo | 1.117.196 | 1.251.573 | 1.368.674 |
| Santiago de Compostela-Vilagarcía de Arousa | 767.291 | 826.264 | 904.084 |
| Lugo-Ourense | 189.641 | 199.408 | 211.697 |
| Lugo-Pontevedra | 61.410 | 64.863 | 68.218 |
| Lugo-Vigo | 140.380 | 148.032 | 160.075 |
| Lugo-Vilagarcía de Arousa | 25.036 | 26.169 | 27.275 |
| Ourense-Pontevedra | 176.231 | 195.013 | 213.000 |
| Ourense-Vigo | 1.028.219 | 1.082.161 | 1.148.371 |
| Ourense-Vilagarcía de Arousa | 41.492 | 48.940 | 52.704 |
| Pontevedra-Vigo | 4.211.170 | 4.352.897 | 4.570.013 |
| Pontevedra-Vilagarcía de Arousa | 1.443.091 | 1.485.391 | 1.534.046 |
| Vigo-Vilagarcía de Arousa | 578.165 | 620.458 | 671.217 |

*Táboa 4.19. Fluxos de mobilidade xeral nas relacións entre as principais cidades galegas. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Na Táboa 4.20 preséntanse os fluxos en transporte público entre as mesmas cidades, tanto no transporte interurbano en autobús dependente da Xunta de Galicia como nas relacións ferroviarias con obrigas de servizo público. O feito de que algúns valores de fluxo sexan 0 non indica necesariamente que non existan viaxes en transporte público nesa relación, xa que poden realizarse viaxes con transbordo nalgún punto que non quedan reflexadas nos datos proporcionados. O balance xeral mostra un crecemento do 30,6% do autobús interurbano entre 2022 e 2023 para o total das relacións, aínda que con decrecementos nalgúns casos, mentres que entre 2023 e 2024 o total de transporte interurbano en autobús entre as principais cidades diminuíu un 2,6%. Entre as relacións con modificacións porcentuais extremas pódense citar, para o período 2022-2024, o crecemento de Lugo-Ourense (139,6%), Lugo-Vigo (91,6%) ou Lugo-Pontevedra (88,0%), aínda que se trata nos tres casos de fluxos de viaxes reducidos. Os maiores descensos prodúcense entre Santiago-Ourense (36,8%) e Santiago-Vilagarcía (25,8%), en relacións moi dominadas polo transporte ferroviario.

No caso do ferrocarril, o crecemento global neste período foi do 49,2%, cun 40,2% en 2023 fronte a 2022, para amortecerse a un 6,4% entre 2023 e 2024. Os crecementos maiores entre 2022 e 2024 producíronse nas relacións A Coruña-Ferrol (91,5%, pero cun peso moi baixo do transporte ferroviario), A Coruña-Vigo (81,2%, neste caso o ferrocarril si é claramente dominante e cuns fluxos moi elevados) e Pontevedra-Vilagarcía de

Arousa (80,2%). En ningún caso o ferrocarril diminuíu o seu uso, sendo os crecementos máis baixos os do 5,1% entre Lugo e Ourense e 8,4% entre Ourense e Vigo, en relacións con maior uso do autobús que do ferrocarril ao final do período.

Tanto as axudas ao transporte público como a competencia entre ámbolos modos influíron sen dúbida nas cifras presentadas, que en calquera caso mostran, como xa se foi analizando no capítulo, un crecemento excepcional do uso do transporte público, moi superior ao crecemento da mobilidade xeral.

A análise da repartición do transporte público entre autobús e ferrocarril mostra un escenario onde, para a maioría das relacións, un dos dous modos domina claramente ao outro. Así, desde A Coruña o autobús domina claramente as relacións con Ferrol e Lugo, cunha cota do 94,4% en ámbalas dúas en 2024, mentres que o ferrocarril supera o 90% do uso en tódalas demais relacións.

En Ferrol, como era de esperar dado o servizo ferroviario existente, é o autobús o modo dominante en tódalas relacións directas, nas que o ferrocarril só participa para o desprazamento ata A Coruña, e destaca a ausencia de viaxes directas en transporte público a Ourense e Vilagarcía.

Santiago presenta un escenario máis variado. As relacións directas con Ferrol e Lugo son exclusivamente en autobús. O ferrocarril domina as demais relacións, con porcentaxes superiores ao 10% do autobús na relación con Pontevedra (18,7%) e Vigo (13,2%), tendo no caso da Coruña un 8,2%. Nos tres casos a cota do autobús na repartición decreceu no período.

En Lugo de novo o autobús domina tódalas relacións, captando a totalidade das viaxes salvo en dous casos, un 5,6% de participación ferroviaria na relación coa Coruña e un marco de repartición na relación Lugo-Ourense, que basculou desde un 65,8% para o ferrocarril en 2022 a un 54,3% para o autobús en 2024. Non aparecen conexións directas con Vilagarcía.

Ourense ten un claro dominio do transporte ferroviario coa Coruña e Santiago, con máis do 95% de porcentaxe, a xa sinalada repartición na súa relación con Lugo, unha cota do 78,1 % para o autobús na súa relación con Vigo, en crecemento no período analizado, e un 100% do autobús na relación directa con Pontevedra. Non aparecen conexións con Ferrol e Vilagarcía.

Pontevedra só comunícase de forma directa en autobús con Ferrol, Lugo e Ourense, mentres que o ferrocarril absorbe o 96,3% das viaxes en transporte público coa Coruña. Nas restantes relacións, o transporte ferroviario absorbe cotas maiores, pero con participación importante, aínda que decrecente, do autobús, que supón en 2024 o 40,7% do Pontevedra-Vigo e o 22,1% do Pontevedra-Vilagarcía, ademais do xa mencionado 18,7% con Santiago.

No caso de Vigo, o ferrocarril domina claramente as relacións con Vilagarcía, A Coruña, en menor medida Santiago e nun marco de competencia con Pontevedra. O autobús é maioritario na relación con Ourense e xa se indicou que é o único modo nas conexións directas con Ferrol e Lugo.

Por último, aínda que se foi vendo desde o outro extremo, é singular a situación de Vilagarcía, onde en tódalas conexións directas existentes (A Coruña, Santiago, Pontevedra e Vigo) domina fortemente o ferrocarril, mentres que o autobús só absorbe unha cota relevante na conexión con Pontevedra.

Considerando a cifra global de tódalas relacións entre estas cidades, a cota do ferrocarril no reparto entre os modos de transporte público subiu desde o 75,6% en 2022 ata o 78,4% en 2024.

| RELACIÓN (ambos sentidos) | Interurbano Xunta | | | Ferrocarril OSP | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2022 | 2023 | 2024* | 2022 | 2023 | 2024 |
| A Coruña-Ferrol | 324.975 | 423.746 | 431.481 | 13.295 | 19.910 | 25.459 |
| A Coruña-Lugo | 94.007 | 123.571 | 136.541 | 4.922 | 8.951 | 8.044 |
| A Coruña-Ourense | 2.562 | 2.375 | 2.379 | 299.100 | 433.152 | 454.374 |
| A Coruña-Pontevedra | 10.188 | 14.387 | 12.065 | 191.168 | 282.191 | 313.157 |
| A Coruña-Santiago de Compostela | 170.113 | 188.125 | 159.218 | 1.235.025 | 1.659.197 | 1.793.212 |
| A Coruña-Vigo | 14.124 | 23.432 | 18.703 | 350.225 | 558.525 | 634.489 |
| A Coruña-Vilagarcía de Arousa | 0 | 0 | 0 | 129.606 | 192.768 | 206.085 |
| Ferrol-Lugo | 3.215 | 4.372 | 5.115 | 0 | 0 | 0 |
| Ferrol-Ourense | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ferrol-Pontevedra | 8.419 | 16.345 | 12.374 | 0 | 0 | 0 |
| Ferrol-Santiago de Compostela | 66.995 | 97.832 | 89.863 | 0 | 0 | 0 |
| Ferrol-Vigo | 12.127 | 20.495 | 17.798 | 0 | 0 | 0 |
| Ferrol-Vilagarcía de Arousa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Santiago de Compostela-Lugo | 55.256 | 83.241 | 90.574 | 0 | 0 | 0 |
| Santiago de Compostela-Ourense | 21.400 | 17.665 | 13.525 | 409.534 | 564.323 | 559.422 |
| Santiago de Compostela-Pontevedra | 85.455 | 103.439 | 91.818 | 291.726 | 391.952 | 398.428 |
| Santiago de Compostela-Vigo | 103.319 | 123.685 | 105.484 | 460.112 | 656.418 | 690.744 |
| Santiago de Compostela-Vilagarcía de Arousa | 5.430 | 4.987 | 4.031 | 310.597 | 398.735 | 411.944 |
| Lugo-Ourense | 7.624 | 14.577 | 18.265 | 14.639 | 11.997 | 15.392 |
| Lugo-Pontevedra | 6.172 | 10.202 | 11.606 | 0 | 0 | 0 |
| Lugo-Vigo | 7.875 | 12.228 | 15.078 | 0 | 0 | 0 |
| Lugo-Vilagarcía de Arousa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ourense-Pontevedra | 12.803 | 17.792 | 16.895 | 0 | 0 | 0 |
| Ourense-Vigo | 68.111 | 108.220 | 119.105 | 30.822 | 38.092 | 33.416 |
| Ourense-Vilagarcía de Arousa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Pontevedra-Vigo | 310.448 | 410.997 | 400.167 | 396.331 | 552.041 | 582.358 |
| Pontevedra-Vilagarcía de Arousa | 43.175 | 51.844 | 53.462 | 104.791 | 177.027 | 188.880 |
| Vigo-Vilagarcía de Arousa | 0 | 0 | 0 | 190.357 | 270.249 | 296.853 |

*Táboa 4.20. Fluxos en transporte público nas relacións entre as principais cidades galegas.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota*: o dato de interurbano Xunta de 2024 non corresponde ao ano completo*

Na Táboa 4.21 preséntanse a porcentaxe que supón o transporte público en relación coa mobilidade xeral nos fluxos entre as principais cidades galegas, de novo incluíndo Vilagarcía de Arousa. Pode apreciarse que, nalgúns casos, como na relación A Coruña-Ourense e algúns anos na de Santiago de Compostela-Ourense, a porcentaxe está por riba do 100%. Isto pode deberse a que nestas viaxes en ferrocarril se estea a considerar aos viaxeiros que continúan cara a Madrid. Pode apreciarse tamén a alta porcentaxe de utilización do transporte público nalgunhas destas relacións, en moitos casos por riba do 50%. Con todo, nas relacións con predominio do autobús, estas porcentaxes non superan o 37%, sendo os valores máis altos os de Ferrol-Pontevedra e Ferrol-Santiago en 2023. O transporte público conseguiu captar unha porcentaxe elevada destas relacións, chegando globalmente ao 40,2% en 2024 e sendo maioritario nas relacións da

Coruña e Santiago entre elas e con Pontevedra, Ourense e Vigo, así como entre A Coruña e Vilagarcía.

| RELACIÓN (ambos sentidos) | Porcentaxe de transporte público respecto a mobilidade xeral | | |
|---|---|---|---|
| | 2022 | 2023 | 2024 |
| A Coruña-Ferrol | 21,55% | 25,41% | 23,43% |
| A Coruña-Lugo | 10,16% | 13,02% | 13,10% |
| A Coruña-Ourense | 104,19% | 113,54% | 106,87% |
| A Coruña-Pontevedra | 64,33% | 79,35% | 82,48% |
| A Coruña-Santiago de Compostela | 56,66% | 65,62% | 63,24% |
| A Coruña-Vigo | 57,07% | 73,68% | 79,87% |
| A Coruña-Vilagarcía de Arousa | 77,19% | 90,31% | 90,24% |
| Ferrol-Lugo | 2,26% | 2,93% | 3,23% |
| Ferrol-Ourense | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| Ferrol-Pontevedra | 20,24% | 36,08% | 27,46% |
| Ferrol-Santiago de Compostela | 26,17% | 36,69% | 31,28% |
| Ferrol-Vigo | 15,64% | 24,10% | 20,00% |
| Ferrol-Vilagarcía de Arousa | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| Santiago de Compostela-Lugo | 12,42% | 18,05% | 18,33% |
| Santiago de Compostela-Ourense | 89,10% | 107,75% | 93,47% |
| Santiago de Compostela-Pontevedra | 44,04% | 55,03% | 50,23% |
| Santiago de Compostela-Vigo | 50,43% | 62,33% | 58,18% |
| Santiago de Compostela-Vilagarcía de Arousa | 41,19% | 48,86% | 46,01% |
| Lugo-Ourense | 11,74% | 13,33% | 15,90% |
| Lugo-Pontevedra | 10,05% | 15,73% | 17,01% |
| Lugo-Vigo | 5,61% | 8,26% | 9,42% |
| Lugo-Vilagarcía de Arousa | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| Ourense-Pontevedra | 7,26% | 9,12% | 7,93% |
| Ourense-Vigo | 9,62% | 13,52% | 13,28% |
| Ourense-Vilagarcía de Arousa | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| Pontevedra-Vigo | 16,78% | 22,12% | 21,50% |
| Pontevedra-Vilagarcía de Arousa | 10,25% | 15,41% | 15,80% |
| Vigo-Vilagarcía de Arousa | 32,92% | 43,56% | 44,23% |

*Táboa 4.21. Porcentaxe de transporte público respecto a mobilidade xeral nas relacións entre as principais cidades galegas. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

A repartición modal das táboas anteriores non ten en conta os modos brandos (mobilidade peonil, en bicicleta ou en vehículos de mobilidade persoal) debido ao tipo de datos dos que se extrae a información. Con todo, estes modos son moi importantes de cara a alcanzar una mobilidade sostible, polo que preséntase a continuación a repartición modal para 2015, considerando tamén os devanditos modos, procedente da Enquisa estrutural a fogares do Instituto Galego de Estatística. Considerando a mobilidade puramente motorizada (só transporte privado e transporte público) para o total, para tódolos motivos, a proporción de transporte público é do 10% desas viaxes motorizadas, fronte ao 90% do transporte privado. Debe sinalarse que neste caso o transporte público considera tamén os taxis, ao contrario do que sucedía na táboa anterior. Pola súa banda, os modos brandos representan cando menos un 22,54% da mobilidade total (debe terse en conta que parte de "Outro" son viaxes camiñando de menos de 10 minutos, que tamén contarían como mobilidade branda, pero outra parte corresponden a non se despraza, polo que non se sabe que proporción deles que se debe asignar aos modos brandos).

| | Só transporte privado (coche, moto... ) | | Só transporte público (autobús, taxi, tren... ) | | Só non motorizado (andando, bicicleta...) | | Outro* | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | % | Número | % | Número | % | Número | % | Número | % | Número |
| | TRABALLO | | | | | | | | | |
| Menos de 10.000 habitantes | 69.93 | 179,695 | 1.31 | 3,369 | 27.88 | 71,645 | 0.87 | 2,240 | 100 | 256,949 |
| Entre 10.000 e 20.000 habitantes | 72.85 | 115,635 | 2.43 | 3,854 | 22.17 | 35,188 | 2.55 | 4,046 | 100 | 158,722 |
| Entre 20.000 e 50.000 habitantes | 76.74 | 115,347 | 3.38 | 5,085 | 17.33 | 26,048 | 2.55 | 3,828 | 100 | 150,308 |
| Máis de 50.000 habitantes | 58.13 | 210,827 | 9.52 | 34,525 | 29.58 | 107,284 | 2.77 | 10,054 | 100 | 362,690 |
| Total | 66.92 | 621,504 | 5.04 | 46,832 | 25.86 | 240,166 | 2.17 | 20,168 | 100 | 928,670 |
| | ESTUDOS | | | | | | | | | |
| Menos de 10.000 habitantes | 27.8 | 28,247 | 45.07 | 45,792 | 23.28 | 23,647 | 0.37 | 3,906 | 100 | 101,592 |
| Entre 10.000 e 20.000 habitantes | 26.18 | 18,043 | 34.62 | 23,862 | 29.55 | 20,366 | 0.92 | 6,658 | 100 | 68,928 |
| Entre 20.000 e 50.000 habitantes | 31.14 | 22,964 | 33.17 | 24,456 | 28.44 | 20,971 | 3.58 | 5,348 | 100 | 73,738 |
| Máis de 50.000 habitantes | 22.15 | 36,763 | 23.5 | 39,009 | 50.79 | 84,300 | 2.03 | 5,902 | 100 | 165,974 |
| Total | 25.84 | 106,017 | 32.45 | 133,119 | 36.39 | 149,283 | 1.71 | 21,813 | 100 | 410,232 |
| | COMPRAS | | | | | | | | | |
| Menos de 10.000 habitantes | 71.91 | 548,810 | 4.67 | 35,651 | 12.42 | 94,818 | 10.99 | 83,910 | 100 | 763,189 |
| Entre 10.000 e 20.000 habitantes | 62.03 | 242,592 | 2.31 | 9,028 | 26.05 | 101,891 | 9.6 | 37,561 | 100 | 391,072 |
| Entre 20.000 e 50.000 habitantes | 62.15 | 228,410 | 3.72 | 13,688 | 22.6 | 83,042 | 11.53 | 42,366 | 100 | 367,506 |
| Máis de 50.000 habitantes | 32.84 | 274,646 | 6.85 | 57,307 | 39.67 | 331,788 | 20.65 | 172,680 | 100 | 836,420 |
| Total | 54.89 | 1,294,457 | 4.91 | 115,675 | 25.93 | 611,539 | 14.27 | 336,516 | 100 | 2,358,187 |
| | OCIO | | | | | | | | | |
| Menos de 10.000 habitantes | 64.24 | 490,255 | 2.78 | 21,242 | 15.98 | 121,943 | 17.0 | 129,749 | 100 | 763,189 |
| Entre 10.000 e 20.000 habitantes | 63.06 | 246,601 | 2.64 | 10,305 | 21.66 | 84,715 | 12.65 | 49,451 | 100 | 391,072 |
| Entre 20.000 e 50.000 habitantes | 60.88 | 223,728 | 3.38 | 12,412 | 23.06 | 84,762 | 12.68 | 46,604 | 100 | 367,506 |
| Máis de 50.000 habitantes | 38.54 | 322,371 | 9.95 | 83,211 | 38.78 | 324,347 | 12.73 | 106,491 | 100 | 836,420 |
| Total | 54.4 | 1,282,955 | 5.39 | 127,169 | 26.11 | 615,767 | 14.09 | 332,296 | 100 | 2,358,187 |
| | VISITA FAMILIARES E AMIGOS | | | | | | | | | |
| Menos de 10.000 habitantes | 75.14 | 573,423 | 3.85 | 29,379 | 11.77 | 89,834 | 9.24 | 70,552 | 100 | 763,189 |
| Entre 10.000 e 20.000 habitantes | 74.51 | 291,390 | 2.7 | 10,552 | 15.86 | 62,034 | 6.93 | 27,096 | 100 | 391,072 |
| Entre 20.000 e 50.000 habitantes | 77.35 | 284,258 | 4.78 | 17,558 | 11.75 | 43,180 | 6.13 | 22,510 | 100 | 367,506 |
| Máis de 50.000 habitantes | 57.11 | 477,681 | 11.88 | 99,366 | 24.01 | 200,848 | 7.0 | 58,525 | 100 | 836,420 |
| Total | 68.98 | 1,626,753 | 6.65 | 156,854 | 16.79 | 395,897 | 7.58 | 178,684 | 100 | 2,358,187 |
| | ACOMPAÑAMENTO MENORES E MAIORES | | | | | | | | | |
| Menos de 10.000 habitantes | 64.03 | 488,702 | 2.54 | 19,383 | 10.41 | 79,471 | 23.01 | 175,632 | 100 | 763,189 |
| Entre 10.000 e 20.000 habitantes | 64.88 | 253,744 | 1.09 | 4,260 | 14.27 | 55,808 | 19.76 | 77,260 | 100 | 391,072 |
| Entre 20.000 e 50.000 habitantes | 61.14 | 224,681 | 1.87 | 6,876 | 13.68 | 50,267 | 23.31 | 85,680 | 100 | 367,506 |
| Máis de 50.000 habitantes | 41.88 | 350,281 | 7.35 | 61,506 | 26.06 | 217,962 | 24.71 | 206,671 | 100 | 836,420 |
| Total | 55.87 | 1,317,409 | 3.9 | 92,025 | 17.11 | 403,509 | 23.12 | 545,244 | 100 | 2,358,187 |
| | XESTIÓNS FAMILIARES E PERSOAIS | | | | | | | | | |
| Menos de 10.000 habitantes | 76.62 | 584,792 | 5.55 | 42,345 | 11.32 | 86,356 | 6.51 | 49,695 | 100 | 763,189 |
| Entre 10.000 e 20.000 habitantes | 70.82 | 276,955 | 3.16 | 12,355 | 19.06 | 74,525 | 6.96 | 27,238 | 100 | 391,072 |
| Entre 20.000 e 50.000 habitantes | 71.05 | 261,113 | 5.95 | 21,866 | 16.43 | 60,398 | 6.57 | 24,128 | 100 | 367,506 |
| Máis de 50.000 habitantes | 37.77 | 315,942 | 14.42 | 120,630 | 38.44 | 321,514 | 9.37 | 78,335 | 100 | 836,420 |
| Total | 61.01 | 1,438,802 | 8.36 | 197,197 | 23.02 | 542,793 | 7.61 | 179,396 | 100 | 2,358,187 |
| | TÓDOLOS MOTIVOS | | | | | | | | | |
| Menos de 10.000 habitantes | 69.32 | 2,893,924 | 4.72 | 197,161 | 13.6 | 567,714 | 12.35 | 515,684 | 100 | 4,174,486 |
| Entre 10.000 e 20.000 habitantes | 66.19 | 1,444,960 | 3.4 | 74,216 | 19.9 | 434,527 | 10.5 | 229,310 | 100 | 2,183,010 |
| Entre 20.000 e 50.000 habitantes | 65.99 | 1,360,501 | 4.94 | 101,941 | 17.88 | 368,668 | 11.18 | 230,464 | 100 | 2,061,576 |
| Máis de 50.000 habitantes | 42.21 | 1,988,511 | 10.52 | 495,554 | 33.71 | 1,588,043 | 13.56 | 638,658 | 100 | 4,710,764 |
| Total | 58.55 | 7,687,896 | 6.62 | 868,872 | 22.54 | 2,958,952 | 12.29 | 1,614,116 | 100 | 13,129,836 |

*Táboa 4.22. Repartición modal en Galicia por motivos de viaxe e tamaño de poboación para 2015.*
*(Fonte dos datos: Enquisa estrutural a fogares, IGE - Instituto Galego de Estatística).*
*Nota*: o modo "Outro" inclúe "Transporte privado e transporte público", "Transporte privado e non motorizado", "Transporte público e non motorizado" e "Transporte privado, transporte público e non motorizado" para o caso de viaxes por motivo traballo, adicionalmente "Transporte privado e público" no motivo estudos, e soamente "Desprázase andando menos de 10 minutos ou non se despraza" para os resto de motivos*

## 4.7. Análise de servizo do transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia aos parque empresariais existentes

Os parques empresarias son os principais centros atractores de actividade que habitualmente non se atopan en zonas urbanas, polo que merecen unha análise específica de servizo en transporte público. Outros atractores importantes, como os hospitais ou as universidades, acostuman estar integrados en zonas urbanas ou estar atendidos con servizos de transporte público urbano ou interurbano, con liñas específicas que chegan ata eles. En concreto, segundo a listaxe do Sergas, en Galicia existen 28 hospitais xerais, considerando tanto os públicos como os privados. Deles, 21 atópanse nos municipios das cidades principais das áreas metropolitanas definidas neste informe. Os 7 restantes contan con parada de autobús interurbano próxima, tanto os que se atopan en zonas máis urbanas (Valdeorras e Virxe da Xunqueira), como os que se sitúan en periferias urbanas (Mariña ou Monforte) ou os que teñen localizacións máis afastadas do núcleo urbano (Barbanza, Verín ou Salnés). Para o caso dos centros universitarios, en xeral a conexión co seu ámbito urbano está razoablemente resolta, aínda que o acceso con transporte público desde outros municipios é un campo no que aínda existe moita marxe de mellora para favorecer a sustentabilidade dos desprazamentos do estudantado e o persoal.

Neste apartado faise unha análise do servizo do transporte público interurbano en autobús da Xunta de Galicia aos devanditos parques empresarias. Para iso, tomouse como base o visor de parques empresariais do Observatorio do solo empresarial de Galicia, dependente do Instituto Galego da Vivenda e Solo, considerando unicamente aqueles que se atopaban en funcionamento en marzo de 2025[36]. Existen un total de 160 parques empresariais, dos que 56 atópanse na provincia da Coruña, 39 na de Lugo, 21 na de Ourense, e 44 na de Pontevedra. A superficie bruta máxima é de 3.288.000 $m^2$ no Polígono Industrial de Sabón (Arteixo), e a mínima é de 8.280 $m^2$ no Polígono Industrial de Icaria (Oleiros).

A información dispoñible na fonte non inclúe a situación física do territorio ocupada polo parque empresarial, senón que proporciona unhas coordenadas do mesmo (enténdese que o punto central da ubicación), así como a súa superficie bruta e neta en metros cadrados. Para poder comparar os servizos existentes en cada centro empresarial dunha forma sistemática, trazouse unha circunferencia dun raio equivalente á superficie bruta máis 500 m, e consideráronse as paradas do sistema de transporte público interurbano da Xunta de Galicia existentes na devandita circunferencia, así como as expedicións dos servizos prestados nas mesmas. O valor adicional de 500 m no raio utilizouse, por unha banda, para ter en conta que a superficie non vai ser exactamente circular, e por outra, porque unha parada situada fóra da superficie do parque empresarial, pero próxima, pode dar servizo ao devandito parque.

A información sobre a oferta de transporte interurbano por autobús obtense a partir dos datos GTFS publicados pola Xunta de Galicia no Punto de Acceso Nacional de datos

[36] https://www.observatoriodosoloempresarial.gal/es/mapa-de-los-parques-y-areas-empresariales-en-funcionamiento [acceso novembro 2025]

de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, para a semana do 2 ao 8 de outubro de 2023, da mesma forma que se fixo no apartado 4.4.1.

Na Figura 4.56 preséntase o número de paradas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia incluídas na circunferencia do raio especificado para cada un dos parques empresarias en funcionamento da provincia da Coruña. A Figura 4.57 presenta a mesma información para o norte e centro da provincia de Lugo, mentres que a Figura 4.58 corresponde ao sur da provincia de Lugo e á provincia de Ourense, e finalmente a Figura 4.59 presenta a información para a provincia e Pontevedra.

Dos 160 parques empresariais considerados, soamente 11 están servidos por dez ou máis paradas: Polígono Industrial Ensenada da Gándara e Polígono Industrial da Gándara en Ferrol, Polígono Industrial de Sabón en Arteixo, Polígono Industrial de San Cibrao das Viñas e Parque Tecnolóxico de Galicia (PTG) en San Cibrao das Viñas, Polígono Industrial de Iñás en Oleiros, Parque de Reserva Empresarial de Trabanca-Badiña en Vilagarcía de Arousa, Polígono Industrial de Bergondo, Parque Empresarial de Alvedro en Culleredo, Parque Empresarial Río do Pozo en Narón, e Polígono Industrial da Grela-Bens na Coruña. Outros 19 parques están servidos por entre 5 e 9 paradas, 3 na provincia da Coruña, 3 na de Lugo, 2 na de Ourense e 13 na de Pontevedra. Adicionalmente, 37 están servidos por 3 ou 4 paradas, 14 na provincia da Coruña, 8 na de Lugo, 3 na de Ourense e 12 na de Pontevedra. Outros 66 parques están servidos por 1 ou 2 paradas, dos cales a distribución por provincias na mesma orde é: 23, 20, 8 e 15. Cabe destacar, ademais, que hai un total de 25 parques sen ningunha parada abarcada na circunferencia, coa seguinte distribución por provincias: 8, 8, 6 e 3, e cunha superficie bruta que vai dende 1.200.000 $m^2$ para o caso do Polígono Industrial de Curtis-Teixeiro, a 29.787 $m^2$ do Polígono Industrial O Sangal en Cerdedo-Cotobade.

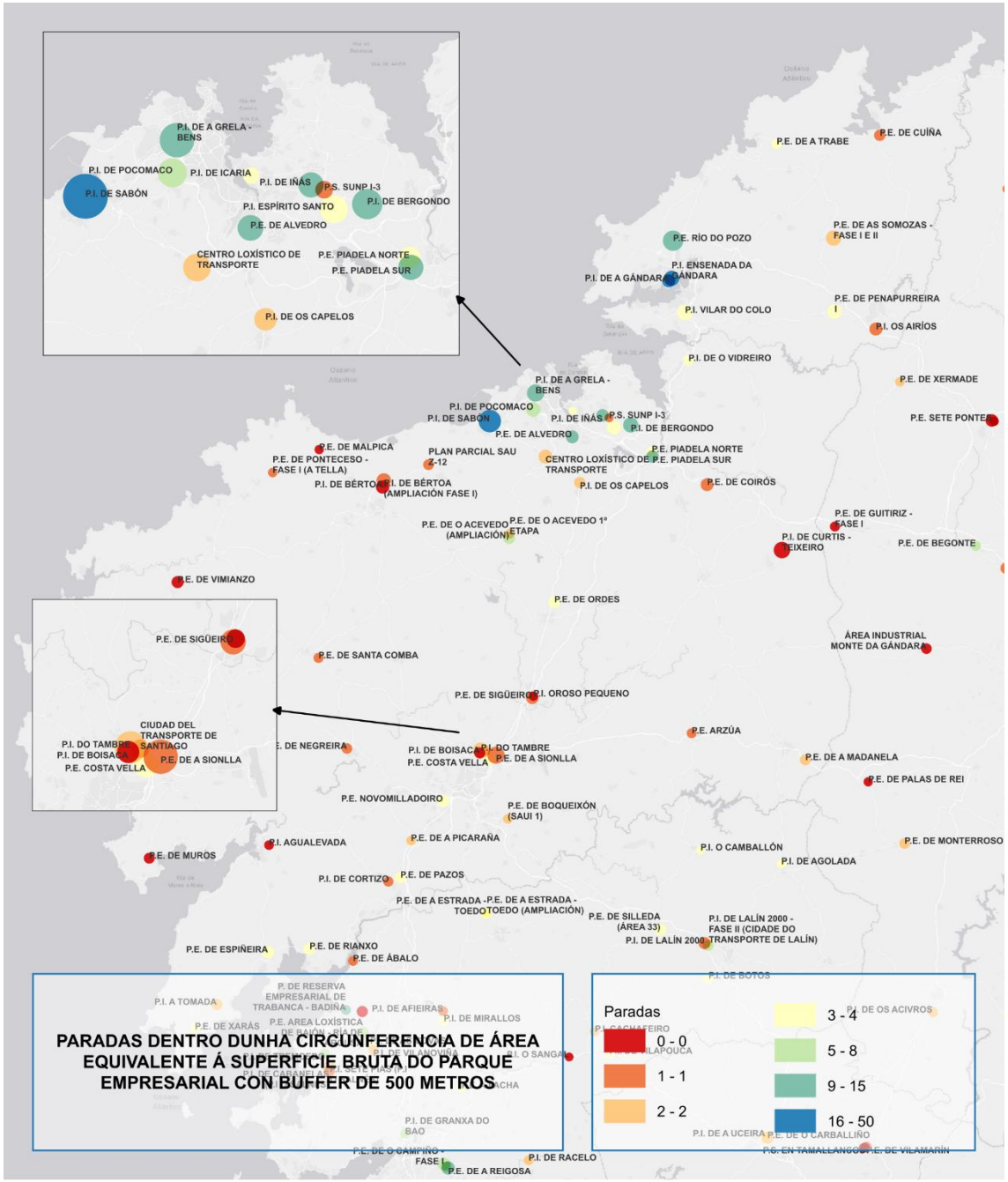



*Figura 4.56. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias da provincia da Coruña: paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Observatorio do solo empresarial de Galicia do Instituto Galego da Vivenda e Solo)*

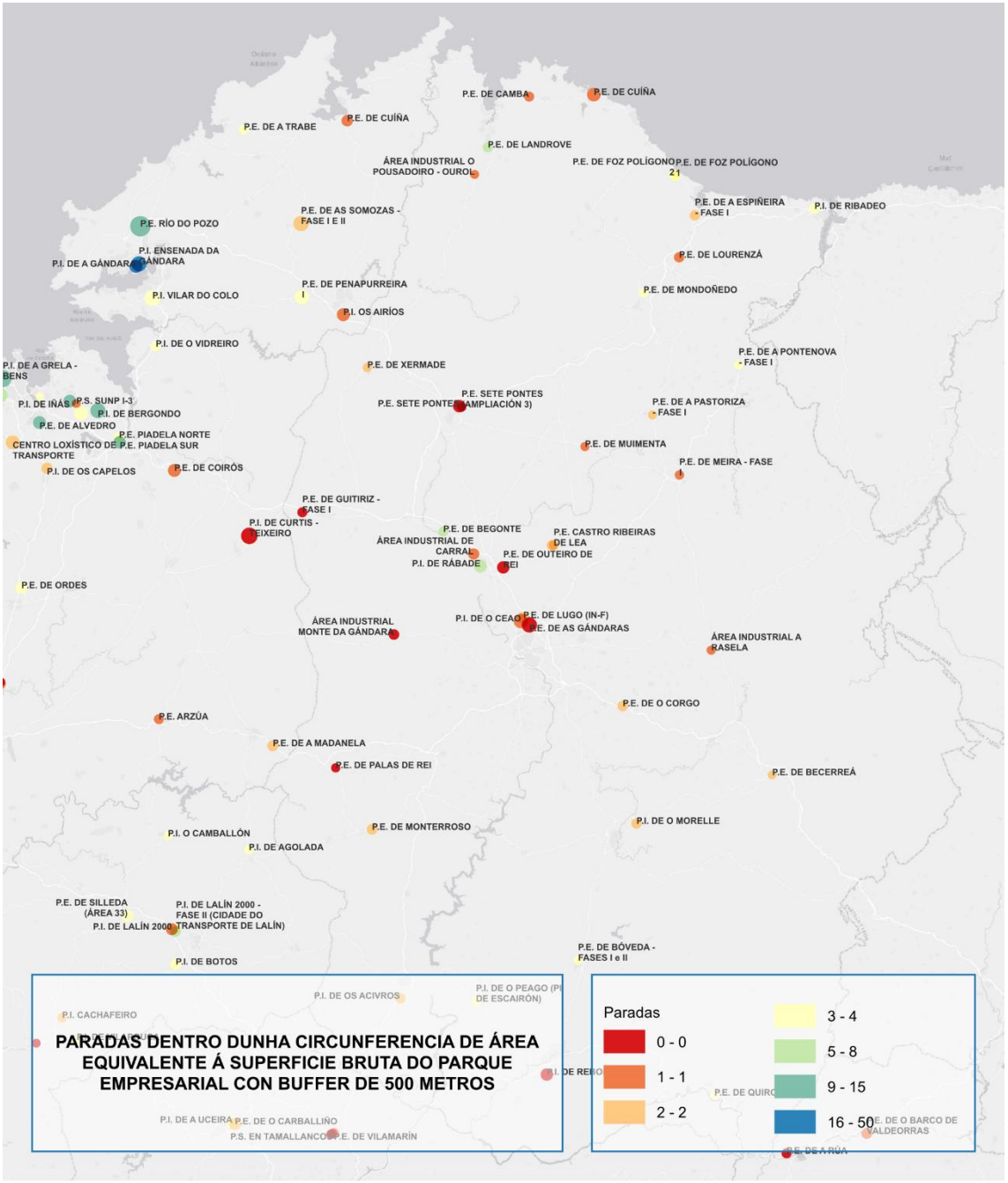



*Figura 4.57. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias do norte e centro da provincia de Lugo: paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Observatorio do solo empresarial de Galicia do Instituto Galego da Vivenda e Solo)*

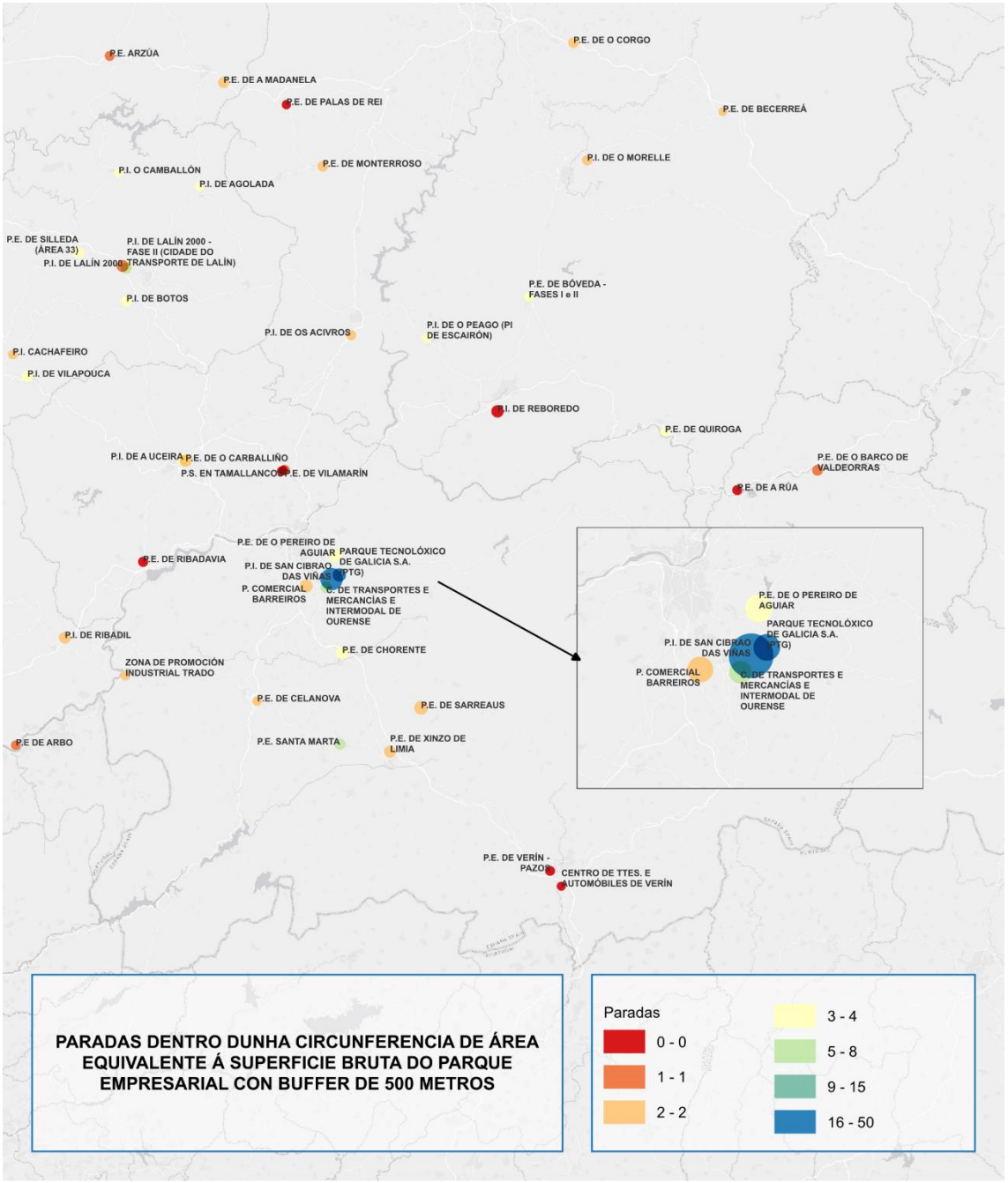



*Figura 4.58. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias do sur da provincia de Lugo e da provincia de Ourense: paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Observatorio do solo empresarial de Galicia do Instituto Galego da Vivenda e Solo)*

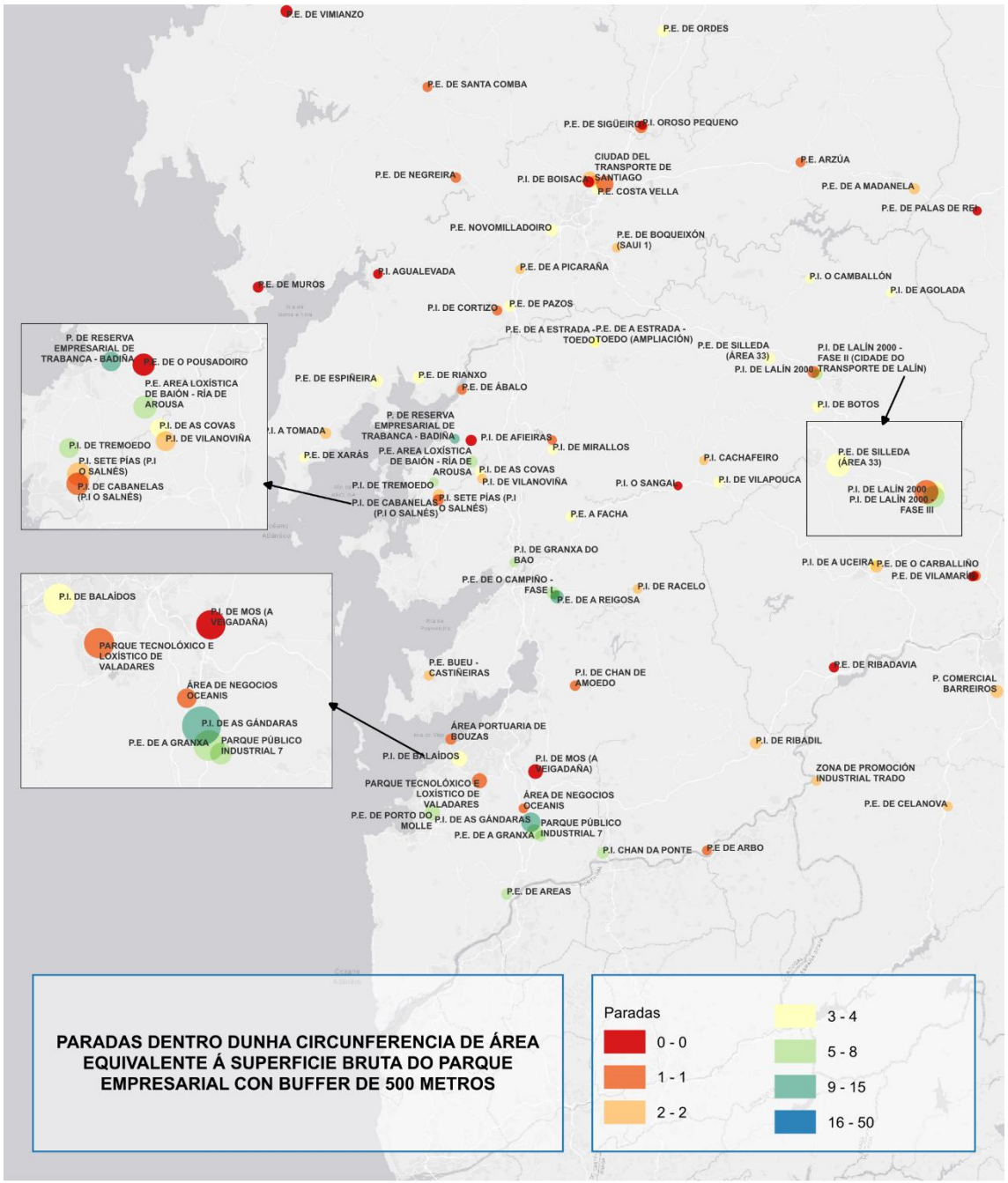



*Figura 4.59. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias da provincia de Pontevedra: paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Observatorio do solo empresarial de Galicia do Instituto Galego da Vivenda e Solo)*

Pola súa banda, na Figura 4.60 preséntase o número de expedicións semanais de transporte público interurbano da Xunta de Galicia nas paradas incluídas na circunferencia do raio especificado para cada un dos parques empresarias en funcionamento da provincia da Coruña. As Figura 4.61, Figura 4.62 e Figura 4.63 presentan a mesma información para o resto dos ámbitos territoriais. Os parques empresariais servidos por máis de 200 expedicións semanais nas paradas abarcadas pola circunferencia son 31, dos cales 19 están na provincia da Coruña, 1 na de Lugo e 11 na

de Ourense. O valor máximo é de 2.802 expedicións semanais no Polígono Industrial Ensenada da Gándara (Ferrol). Os outros dous polígonos por riba de 1.000 expedicións semanais son o Polígono Industrial da Gándara (adxacente ao anterior), e o Polígono Industrial de Sabón (Arteixo). Entre 500 e 1.000 expedicións semanais están: Polígono Industrial da Grela-Bens na Coruña (868), Polígono Industrial de Icaria (852) e Polígono Industrial de Iñás (658) en Oleiros, Polígono Industrial de Balaídos en Vigo (629), e Parque Empresarial de Alvedro en Culleredo (537). Pola súa banda, entre 101 e 200 expedicións semanais atópanse 29 parques empresariais, 10 na provincia da Coruña, 6 na de Lugo, 5 na de Ourense e 8 na de Pontevedra. Entre 29 e 100 expedicións semanais hai 40 parques e o reparto provincial é: 10, 12, 5 e 13. Entre 15 e 28 hai 21 parques con reparto: 5, 6, 4 e 6. Finalmente, por debaixo de 15 pero con servizo están os seguintes 14 parques: Plan Parcial SAU Z-12 na Laracha (13), Polígono Industrial de Lalín (12), Polígono Industrial de Afieiras en Moaña (12), Parque Empresarial de Sigüeiro en Oroso (12), Polígono Industrial de O Peago (PI de Escairón) en O Saviñao (10), Parque Empresarial de Coirós (10), Polígono Industrial Os Airíos en Pontes de García Rodríguez (10), Parque Empresarial de Vilamarín (10), Polígono Industrial do Ceao en Lugo (10), Área Industrial O Pousadoiro-Ourol (10), Parque Empresarial de Muimenta (10), Parque Empresarial de Lourenzá (5), Área de Negocios Oceanis en Fornelos de Montes (5), e Parque Empresarial de Meira Fase I (4). Os casos de 0 expedicións coinciden cos de 0 paradas xa indicados en parágrafos anteriores.

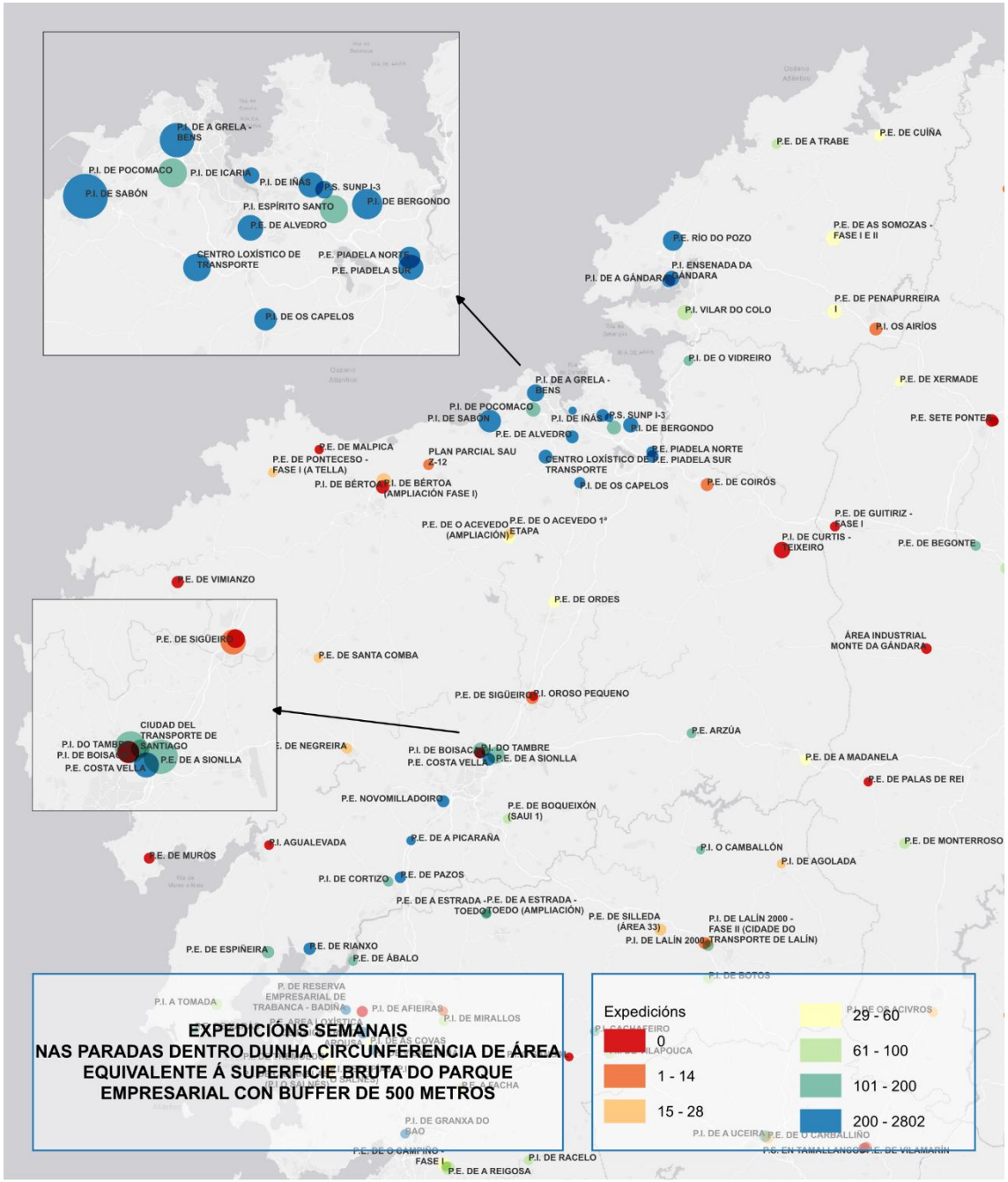



*Figura 4.60. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias da provincia da Coruña: expedicións semanais nas paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Observatorio do solo empresarial de Galicia do Instituto Galego da Vivenda e Solo)*

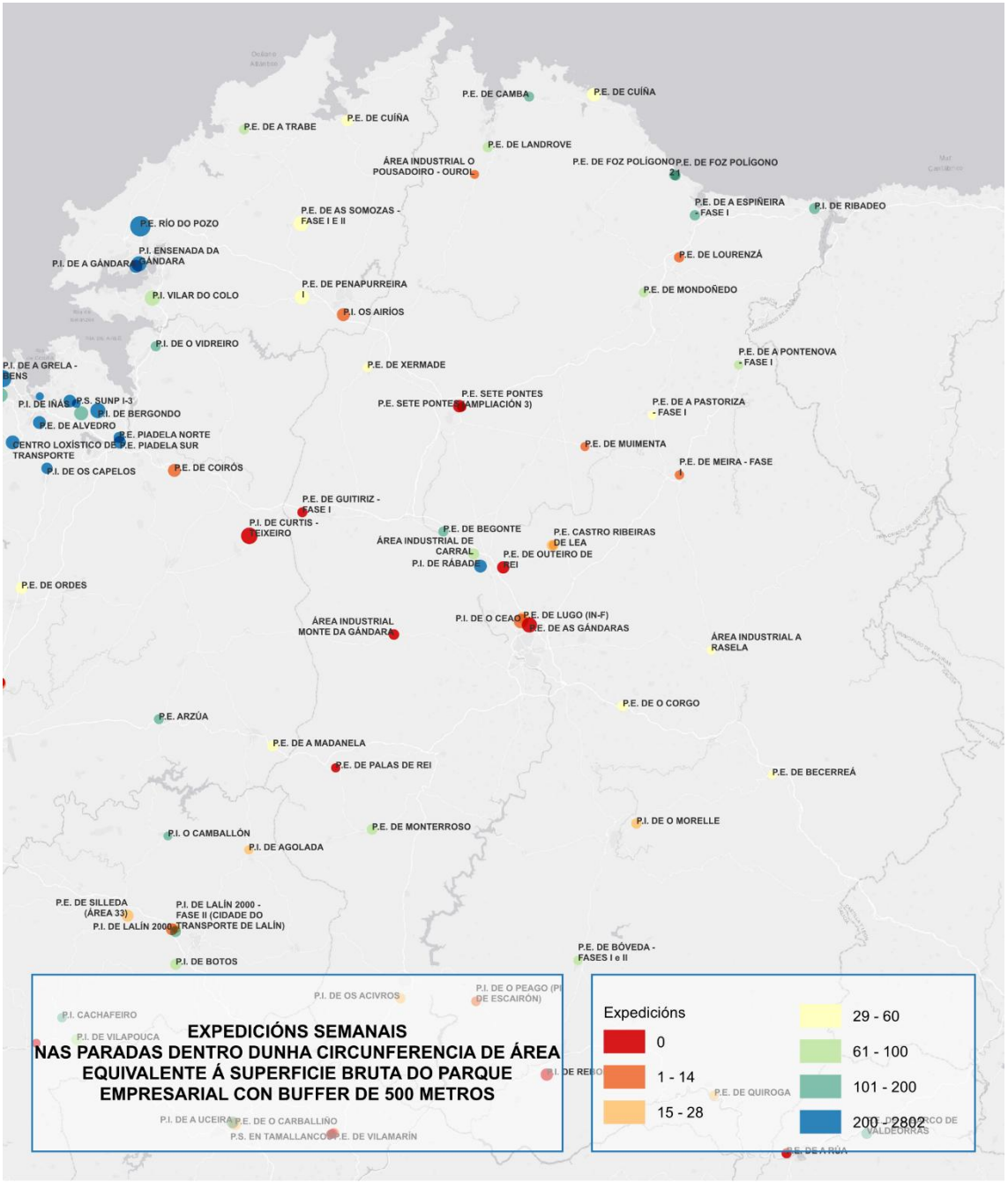



*Figura 4.61. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias do norte e centro da provincia de Lugo: expedicións semanais nas paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Observatorio do solo empresarial de Galicia do Instituto Galego da Vivenda e Solo)*

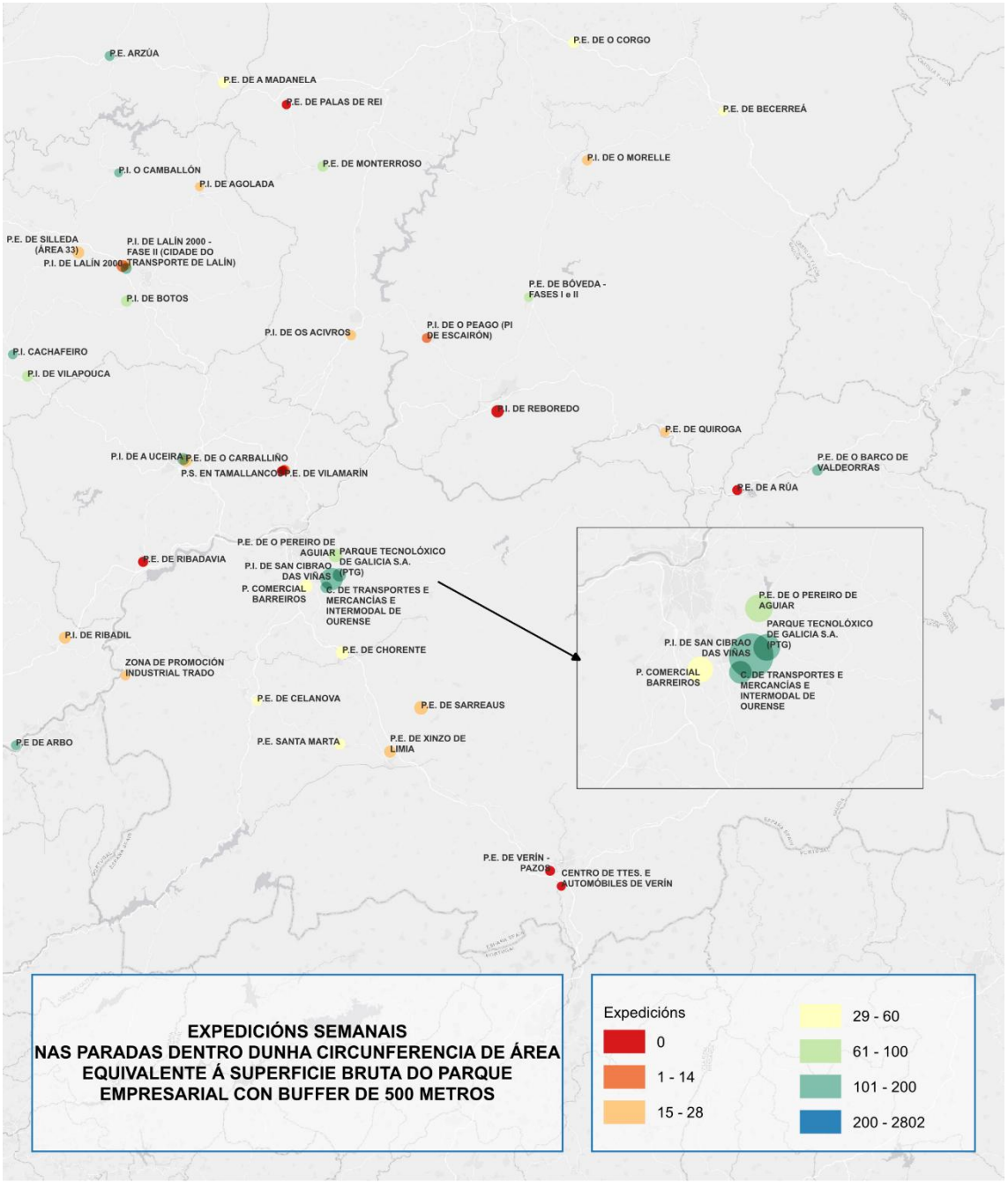



*Figura 4.62. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias do sur da provincia de Lugo e da provincia de Ourense: expedicións semanais nas paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Observatorio do solo empresarial de Galicia do Instituto Galego da Vivenda e Solo)*

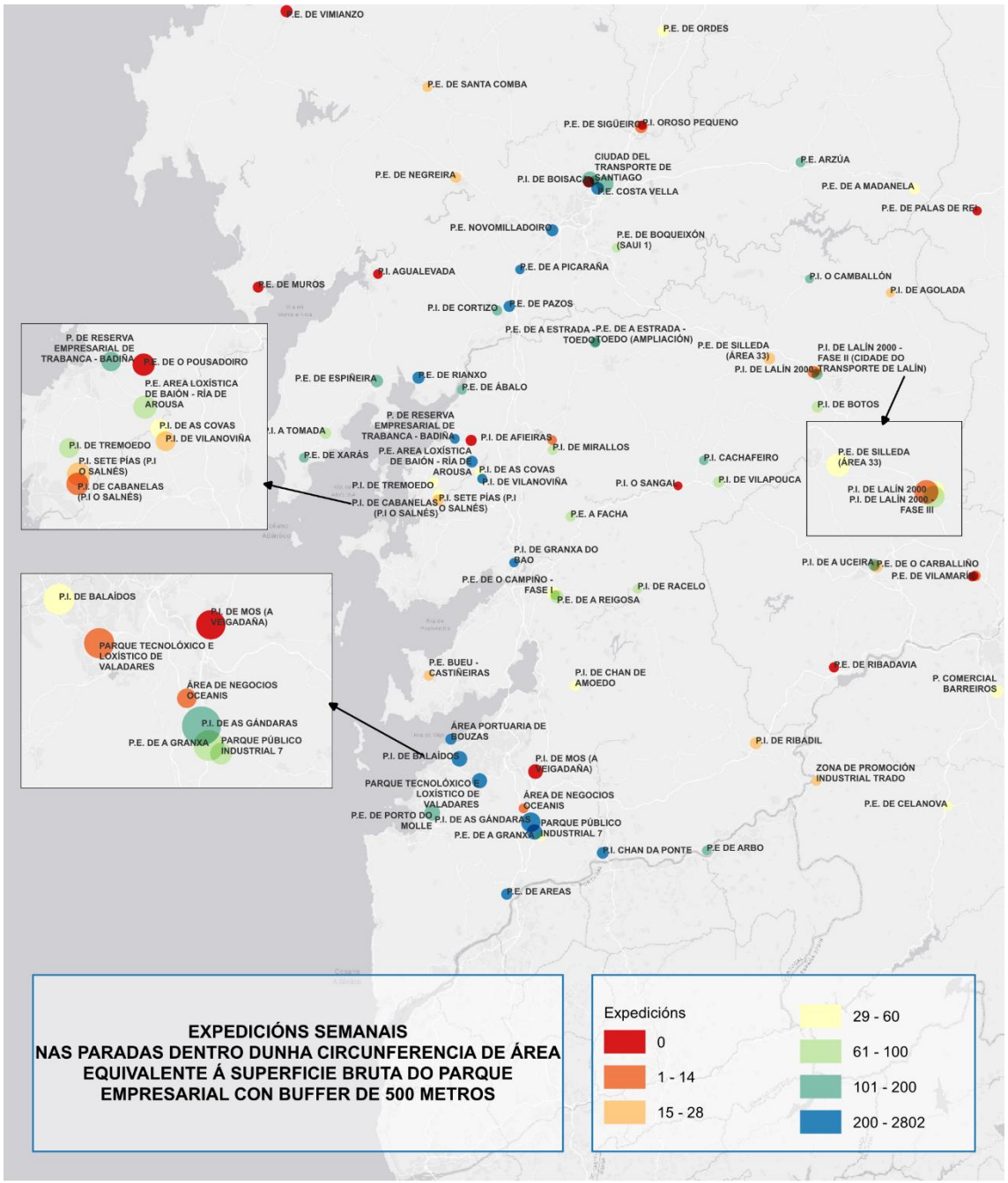



*Figura 4.63. Oferta de transporte público interurbano por autobús da Xunta de Galicia nos parques empresarias da provincia de Pontevedra: expedicións semanais nas paradas abarcadas por unha circunferencia de área equivalente á superficie bruta de cada parque empresarial con buffer de 500 m. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Observatorio do solo empresarial de Galicia do Instituto Galego da Vivenda e Solo)*

## 4.8. Análise dos servizos de transporte público aos aeroportos galegos

Outros grandes centros atractores de viaxes, aínda que normalmente non relacionados coa mobilidade cotiá (salvo para as persoas que traballan neles), son os aeroportos. Estas infraestruturas teñen unha relevancia especial para a mobilidade de longa

distancia, que se estudiará no capítulo 6. Con todo, neste capítulo analízanse as conexións en transporte público aos tres aeroportos galegos por orde alfabética.

### 4.8.1. Aeroporto da Coruña (Alvedro)-LCG

O aeroporto da Coruña, tamén coñecido como aeroporto de Alvedro, está situado no municipio de Culleredo, polo que o servizo de transporte urbano da cidade non chega ata esta infraestrutura. Os servizos de transporte público en autobús a este aeroporto son prestados pola empresa Alsa, concretamente coas liñas A4 (Hospital Abente e Lago-Aeroporto de A Coruña), D3 (Aeroporto de A Coruña-O Burgo-Aeroporto de A Coruña), e D5/D6 (Aeroporto de A Coruña-Concello de Sada por polígonos, e Concello de Sada-Aeroporto de A Coruña-UDC por polígonos). Non se localizaron conexións directas en transporte público con municipios fora da área metropolitana da Coruña, e as conexións coa área metropolitana son limitadas.

A liña A4 conecta, por tanto, A Coruña, dende o seu centro, co aeroporto, servindo tamén a zona de Alfonso Molina, A Corveira e Vilaboa. En concreto, a secuencia de paradas no sentido ida é a seguinte: Hospital Abente e Lago, Porta Real, Obelisco/Casino, Praza de Ourense, Alfonso Molina estación de autobuses (gasolineira), Alfonso Molina Carrefour, Alfonso Molina Elviña, Alfonso Molina Zapateira, Alfonso Molina Coca-Cola, Palavea/Alcampo, Portazgo, A Corveira, Vilaboa Igrexa, Vilaboa Confitería, Vilaboa Pazo, Vilaboa km 7, Vilaboa Ponte, Cruce Aeroporto, Aeroporto de A Coruña. O recorrido de volta serve ás paradas equivalentes en sentido contrario. O trazado da liña amósase na Figura 4.64. Esta liña permitiría a conexión con varias liñas adicionais do transporte público interurbano da Xunta de Galicia tanto na contorna da estación de autobuses como na contorna da Praza de Ourense e Obelisco (coa conexión a Entrexardíns).

No que se refire á frecuencia, de luns a venres hai 34 servizos de ida e 34 de volta. As idas son ás 5:00 h, 6:15 h, cada media hora de 7:15 a 21:45 h, ás 22:45 h, e ás 23:45 h. As voltas son ás 6:15 h, cada media hora de 7:15 a 22:15 h, ás 23:15 h, e ás 00:30. Pola súa banda, os sábados, domingos e festivos hai 19 servizos de ida e outros 19 de volta. As idas son ás 6:00 h, e cada hora de 6:30 a 23:30 h, mentres que as voltas son cada hora de 6:00 a 23:00 h, e un último servizo ás 00:30 h.

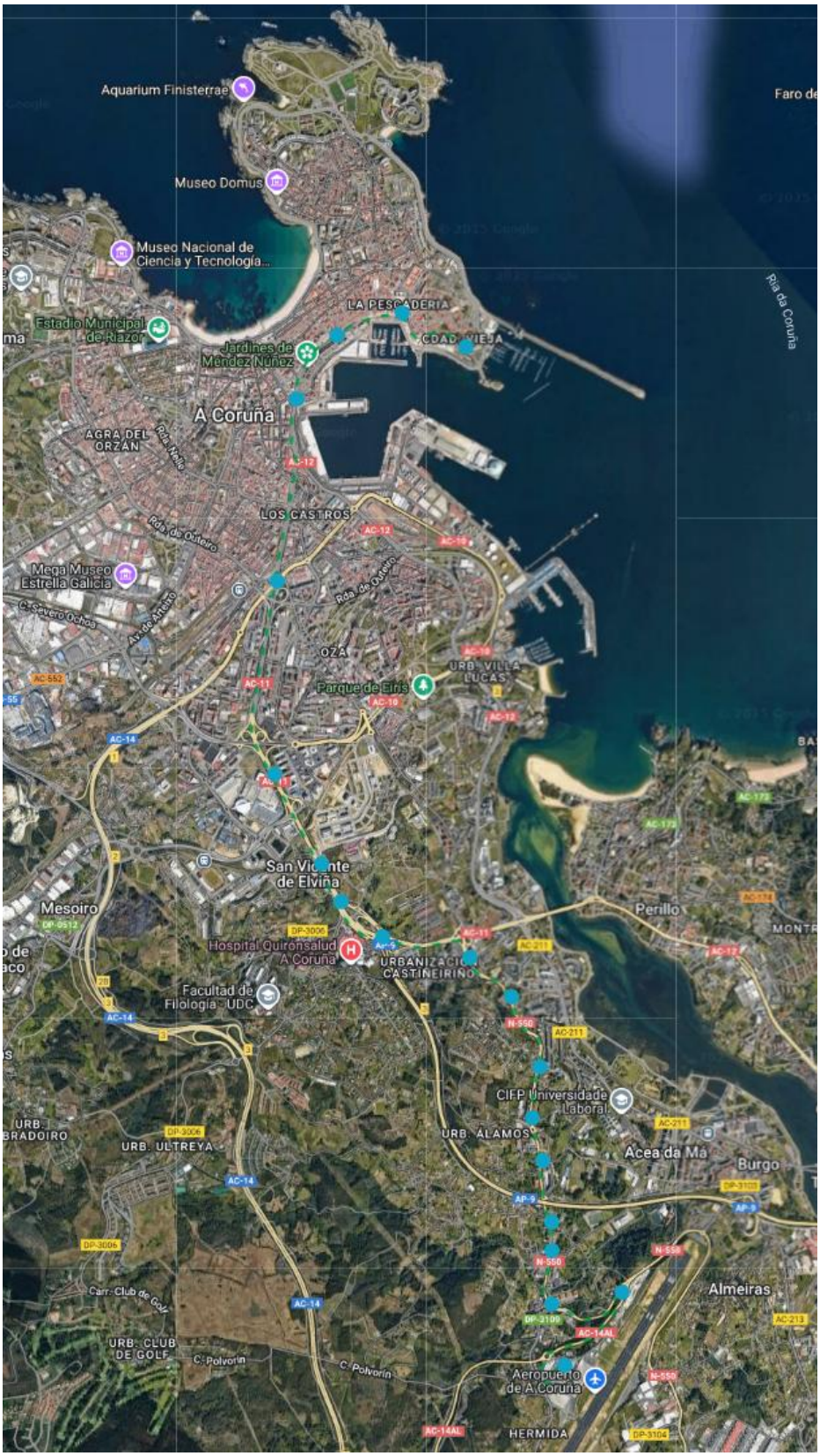



*Figura 4.64. Trazado da liña A4 de Alsa: Hospital Abente e Lago-Aeroporto de A Coruña. (Fonte: Alsa)*

Pola súa banda a liña D3 conecta o aeroporto coa Ría do Burgo de forma circular, coas seguintes paradas: Aeroporto de A Coruña, Home, Praza de Galicia, O Burgo edificio usos

múltiples, Universidade Laboral, Fonteculler A Tasca, Fonteculler, Pasaxe/Farmacia, Perillo, Perillo (rotonda Sol e Mar), Perillo (Burguer King), O Graxal, A Tapia, O Temple, O Paraguas, Rúa Muiños, Hotel Marisqueira, A Barcala, Hotel Marisqueira, Rúa Muiños, O Paraguas, Ponte de O Burgo, Praza de Galicia, Home, Aeroporto de A Coruña. O trazado la liña pode verse na Figura 4.65.

Neste caso a liña presta servizo unicamente de luns a venres, cambiando o horario entre inverno e verán. No horario de inverno (setembro a xuño) hai 9 servizos diarios saíndo do aeroporto (ás 8:10 h, 9:10 h, 12:10 h, 13:10 h, 14:10 h, 16:10 h, 17:10 h, 18:10 h e 19:10 h), e outros 9 saíndo dende A Barcala (ás 8:40 h, 9:40 h, 12:40 h, 13:40 h, 14:40 h, 16:40 h, 17:40 h, 18:40 h e 19:40 h). No horario de verán (xullo e agosto) hai soamente 6 servizos diarios saíndo dende o aeroporto (ás 8:10 h, 9:10 h, 12:10 h, 13:10 h, 17:10 h e 18:10 h ), e outros 6 saíndo dende A Barcala (ás 8:40 h, 9:40 h, 12:40 h, 13:40 h, 17:40 h e 18:40 h).

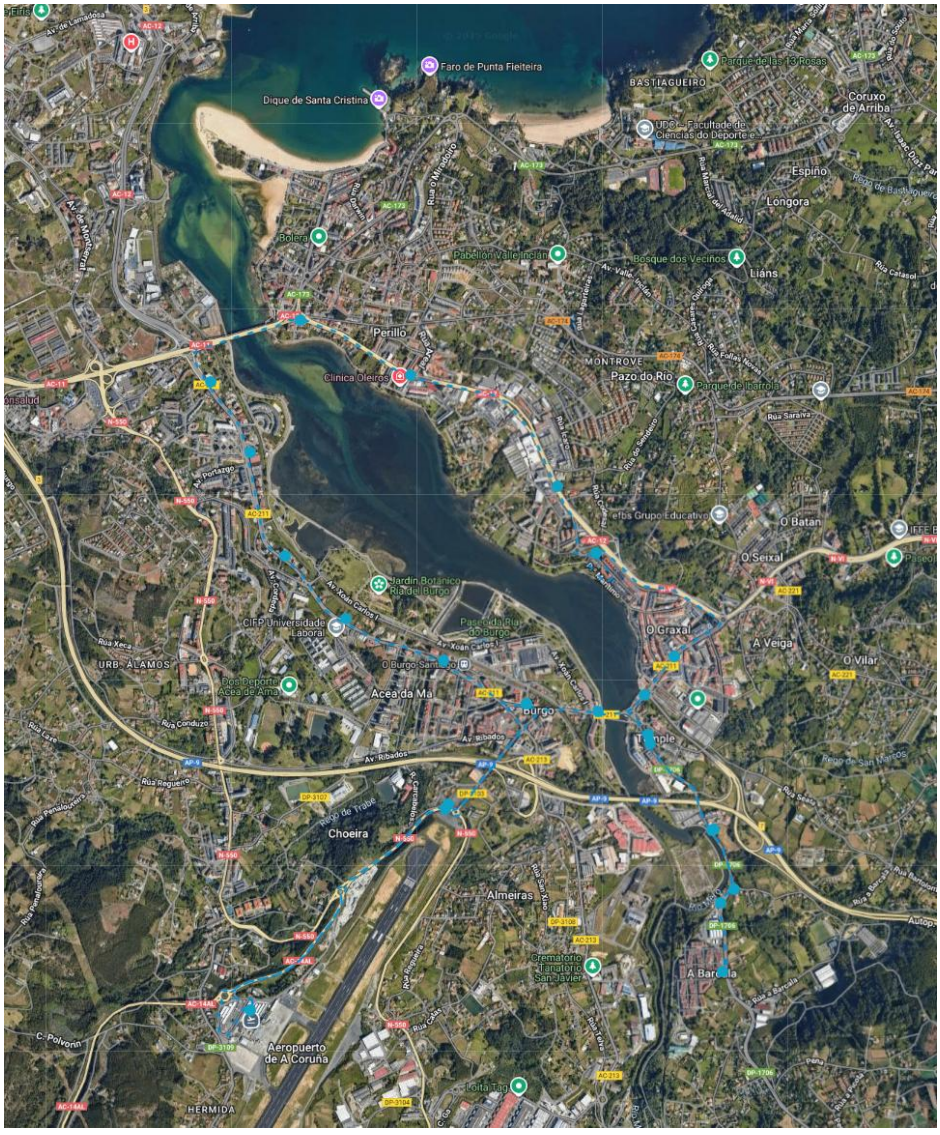



*Figura 4.65. Trazado da liña D3 de Alsa: Aeroporto de A Coruña-O Burgo-Aeroporto de A Coruña. (Fonte: Alsa)*

Finalmente as liñas D5 e D6 fan a conexión do Aeroporto da Coruña co Concello de Sada, coa diferenza de que a D6 continúa ata a UDC tras chegar ao aeroporto na tempada

lectiva da universidade. As paradas servidas pola liña D5 son as seguintes: Aeroporto de A Coruña, Home, Praza Galicia, Alvedro 2, Cruce Liñares, A Gramalleira, Outlet, Polígono de Alvedro, Polígono de Alvedro Rúa A Telva, Mesón Vasco, Cambre, Estorrentada, Armental Panadería, Pravio cruce Armental, Pravio Cruceiro, Pravio Catro Camiños, Lendoiro, Polígono Cambre, Polígono Industrial de Espíritu Santo, Polígono 2, Polígono Bergondo, Centro Saúde Bergondo, San Isidro, Reboredo 2, Reboredo 1, Tatín, Gandarío, A Lagoa, Marina Española, Sada Gasolineira, Concello de Sada. Pola súa banda a liña D6 engade a parada Sada Hotel Sada Palace tralo Concello de Sada, e as paradas Avenida Nova York Rialta, Campus Zapateira Filoloxía, Campus Zapateira Arquitectura, Intercampus Arquitectura, Intercampus Pobo, Intercampus Elviña/Economía tralo aeroporto. A Figura 4.66 presenta o trazado de ambas liñas, carecendo a liña D5 das paradas rodeadas cunha elipse azul.

Neste caso préstanse soamente 4 servizos diarios dende Sada, saíndo ás 7:05 h, 11:05 h, 15:05 e 21:05, e outros catros dende o aeroporto (ás 9:55 h, 13:55 h, 19:55 h e 21:55 h) na tempada non lectiva da universidade (liña D5). Na tempada lectiva da universidade a única diferencia é que os servizos das 7:05 e 15:05 h saíndo dende Sada chegan á universidades (liña D6), mentres que os servizos das 13:55 h e 19:55 h da liña D5 saíndo do aeroporto pasan a saír dende a UDC ás 14:05 e 20:05 h (liña D6).




*Figura 4.66. Trazado das liñas D5/D6 de Alsa: Aeroporto de A Coruña-Concello de Sada por polígonos, e Concello de Sada-Aeroporto de A Coruña-UDC por polígonos. (Fonte: Alsa)*

### 4.8.2. Aeroporto de Santiago de Compostela-Rosalía de Castro (Lavacolla)-SCQ

O aeroporto de Santiago de Compostela-Rosalía de Castro está situado na parroquia de Lavacolla do municipio de Santiago de Compostela. A conexión do devandito aeroporto co centro de Santiago está incluída, polo tanto, no servizo de transporte urbano dependente do Concello, e é prestada mediante a liña 6A que comunica o aeroporto coa estación intermodal de Santiago. A secuencia de paradas dende Santiago ao aeroporto é a seguinte (márcanse cun asterisco as paradas que son exclusivamente de subida e con dous as paradas de subida e baixada): Hórreo (Estación Intermodal)*, Hórreo (Parlamento de Galicia)*, Hórreo nº 23*, Ensinanza*, Virxe da Cerca nº 10*, San Roque (La Salle)*, Basquiños nº 28*, Pastoriza nº 22*, Anxo Casal (st. pza.) 1*, Avenida Rodríguez Viguri*, Monte dos Postes nº 47*, Rúa das Fontiñas (CEIP Monte dos Postes 2)*, Valiño nº 2*, San Lázaro (igrexa)*, San Lázaro nº 82*, San Lázaro (cruce Palacio de Congresos)*, Ponte San Lázaro*, Costa de San Marcos (hotel Santiago Apóstol)*, Costa de San Marcos 1*, Costa de San Marcos 2*, San Marcos T*, N634 CRTVG rotonda 1**, Xan Xordo 1**, Lavacolla 1**, N634 H. Garcas 1**, Mourentán Correos 1**, N634 C. Lorenzo 1**, Aeroporto**. Pola súa banda, a secuencia de paradas dende o aeroporto a Santiago é a seguinte (márcanse con dous asteriscos as paradas que son de subida e baixada, e con tres as que son exclusivamente de baixada): Aeroporto**, N634 C. Lorenzo**, Mourentán Correos**, N634 H. Garcas**, Lavacolla**, Xan Xordo**, N634 CRTVG rotonda**, San Marcos***, Avenida de San Marcos nº 18-20***, Costa de San Marcos (desvío)***, Hotel Santiago Apóstol***, Ponte de San Lázaro***, San Lázaro (Museo Pedagóxico)***, San Lázaro nº 61***, Valiño nº 17***, Rúa das Fontiñas (CEIP Monte dos Postes 1)***, Monte dos Postes nº 8***, Avenida Rodríguez de Viguri nº 16***, San Caetano (parque)***, Pastoriza nº 103A***, Santa Clara***, San Roque nº 21***, Virxe da Cerca (Praza de abastos 2)***, Fonte de San Antonio nº 3***, Praza de Galicia nº 3***, Rúa da Rosa***, Santiago León de Caracas (Est. Intermodal)***, Hórreo (Estación Intermodal)***. O trazado preséntase na Figura 4.67. Esta liña permitiría a conexión con outras liñas do transporte público interurbano da Xunta de Galicia, así como cos servizos ferroviarios, na estación intermodal.

No que se refire á frecuencia, saíndo dende a estación intermodal préstanse un total de 52 servizos diarios (tódolos días da semana), comezando ás 6:00 h e finalizando ás 22:45 h, con intervalos irregulares, dos que 17 son directos (con parada soamente na estación intermodal e no aeroporto). Saíndo dende o aeroporto hai un total de 55 servizos diarios, comezando ás 7:15 h e rematando á 1:00 h, con intervalos irregulares, dos que 18 son directos.

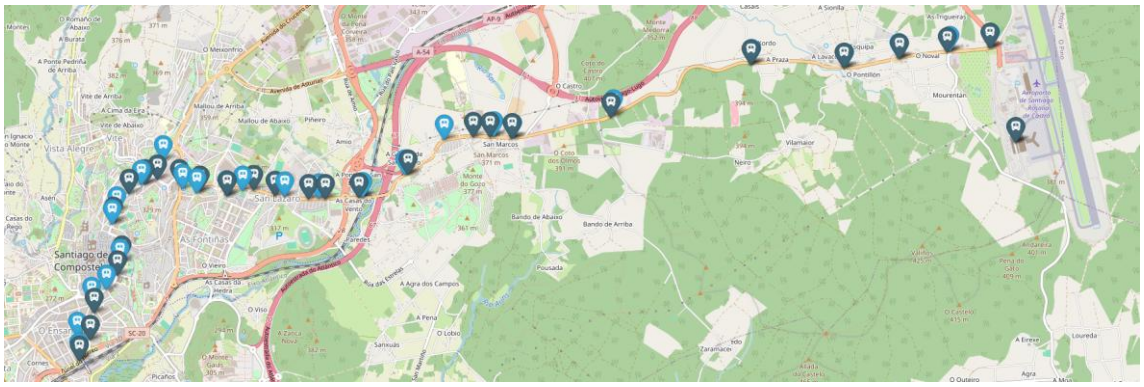


*Figura 4.67. Trazado da liña 6A de TUSSA: Aeroporto-Rúa do Hórreo (Estación Intermodal). (Fonte: TUSSA)*

Ademais da posibilidade de conexións interurbanas mediante intercambio co sistema de transporte público urbano, o aeroporto Rosalía de Castro ten tres conexións de autobús prestadas pola empresa Monbus: A Coruña, Vigo e Sobrado, aínda que con poucos servizos diarios.

Segundo a información online proporcionada por Monbus, a conexión A Coruña-Aeroporto de Lavacolla ten 4 servizos directos saíndo da estación de autobuses da Coruña de luns a venres ás seguintes horas: 5:20 h, 8:00 h –só en período escolar–, 13:05 h, 18:00h. Os sábados hai só 2 servizos (8:00 h e 12:00 h), e os domingos 3 (8:00 h, 12:00 h e 18:00 h). Pola súa banda, dende o aeroporto saen cara á Coruña 3 autobuses directos de luns a venres (9:30 h, 12:15 h e 17:00 h), mentres que sábados e domingos saen soamente 2 (12:15 h e 13:00 h).

No que se refire á conexión Vigo-Aeroporto Rosalía de Castro. Neste caso hai 3 servizos de luns a venres, as 7:35 h, 10:45 h e 19:00 h. O primeiro non é directo, senón que ten as seguintes paradas: Vigo (Estación Intermodal), Pontevedra (Estación de Autobuses), Santiago de Compostela (Estación Intermodal), San Caetano-Rodríguez de Viguri, San Lázaro-Entrada Consellería Medio Ambiente, Aeroporto de Santiago-Rosalía de Castro. Os sábados e os domingos hai soamente dous servizos directos, o primeiro ás 10:45 h e o segundo ás 19:00 h e 19:30 h respectivamente. No sentido contrario (Aeroporto de Santiago-Vigo) hai 4 servizos diarios de luns a venres (8:55 h, 12:55 h, 18:55 h e 22:05 h), o primeiro non directo coas mesmas paradas xa mencionadas en sentido inverso. Os sábados hai 3 servizos (8:55 h, 12:55 h e 22:00 h), o primeiro de novo non directo. E os domingo hai de novo 4 servizos cos mesmos horarios e características que os de luns a venres, salvo porque o último sae ás 22:00 h en lugar de ás 22:05 h.

Existen ademais liñas do transporte interurbano por autobús da Xunta de Galicia entre o aeroporto de Lavacolla e Lugo (unha liña con paradas intermedias e unha directa), Sobrado, Pedrafita e Burela, facenda paradas en numerosas localidades. Por outra banda, existe tamén unha liña que conecta o aeroporto de Lavacolla con Ferrol, con dous expedicións diarias os días laborables e unha os domingos e festivos. Debe destacarse que na páxina web de AENA non aparecen recollidos varios destes servizos.

Aínda que está mellor conectado que o de Alvedro e Peinador, as conexións de transporte público directas con outras cidades de Galicia son moi limitadas, non sendo cómodo para gran parte da cidadanía acceder a Lavacolla en transporte público.

### 4.8.3. Aeroporto de Vigo (Peinador)-VGO

O aeroporto de Peinador está localizado parcialmente no municipio de Vigo. A conexión do devandito aeroporto co centro de Vigo está incluída, polo tanto, no servizo de transporte urbano dependente do Concello e prestado por Vitrasa (pertencente a Avanza by Mobility ADO). En concreto a liña A realiza a conexión entre a universidade (CUVI), o centro e o aeroporto. A secuencia de paradas dende o CUVI ata o aeroporto é a seguinte: Enxeñeiros (CUVI), Telecomunicacións (CUVI), Humanidades (CUVI), Económicas e Empresariais (CUVI), Ciencias Xurídicas (CUVI), Química (CUVI), Bioloxía (CUVI), Estrada Clara Campoamor (cruce Rúa do Falcoído), Rúa do Falcoído (cruce Camiño das Presas), Rúa do Falcoído 13, Estrada da Venda 109, Estrada da Venda 49, Estrada da Venda 35, Estrada da Venda 5, Rúa do Seixo 38, Rúa do Seixo (Parque), Rúa do Portoloureiro 43, Rúa do Portoloureiro (fronte 28), Rúa da Costa 63, Rúa da Costa 39, Rúa da Costa 13, Subida da Costa 21, Subida da Costa 3, Baixada ao Pontillón S/N, Avenida Arquitecto Antonio Palacios (cruce Rúa Ricardo Torres), Avenida de Castrelos 33, Avenida de Castrelos 13, Avenida de Castrelos (Pavillón), Rúa da Coruña 26, Rúa da Coruña 52, Rúa do Conde de Torrecedeira 123, Rúa do Conde de Torrecedeira 105, Rúa do Conde de Torrecedeira 81, Rúa do Conde de Torrecedeira (Parque), Rúa do Conde de Torrecedeira 21, Rúa do Gaiteiro de Ricardo Portela (fronte Pavillón), Rúa da Ribeira do Berbés, Rúa de Cánovas del Castillo 18, Rúa de Cánovas del Castillo 28, Rúa da Reconquista 2, Rúa de Policarpo Sanz 26, Rúa de Policarpo Sanz 40, Rúa de Urzáiz-Príncipe, Rúa de Urzáiz 28, Rúa de Urzáiz, 60-Estación Intermodal - C.C., Praza de Fernando O Católico, Rúa da Travesía de Vigo 8, Rúa de Jenaro de la Fuente 10, Rúa de Jenaro de la Fuente 22, Rúa de Aragón (Instituto), Avenida do Aeroporto 54, Avenida do Aeroporto 92, Avenida do Aeroporto 130, Avenida do Aeroporto 184, Avenida do Aeroporto 240, Avenida do Aeroporto 298, Avenida do Aeroporto 328, Avenida do Aeroporto 350, Avenida do Aeroporto 378, Avenida do Aeroporto 446, Avenida do Aeroporto 484, Avenida do Aeroporto (fronte 463), Avenida do Aeroporto 570, Avenida do Aeroporto 614, Avenida do Aeroporto 656, Avenida do Aeroporto 686, Avenida do Aeroporto (Colexio), Camiño do Pino Manso 6, Avenida de Peinador 100, Aeroporto de Peinador. O recorrido de volta serve ás paradas equivalentes en sentido contrario. O trazado preséntase na Figura 4.68. Esta liña permitiría a conexión con outras liñas do transporte público interurbano da Xunta de Galicia, así como cos servizos ferroviarios, na estación intermodal.

No que se refire á frecuencia, no sentido aeroporto-universidade, nos días laborables, préstanse 31 servizos dende as 5:56 h ata as 23:06 h, con intervalos irregulares (algúns servizos non realizan o percorrido completo). No sentido universidade-aeroporto, tamén nos días laborables préstanse 31 servizos chegando ao aeroporto dende as 5:54 h ata as 23:04 h, con intervalos irregulares (algúns non parten da universidade senón que fan un recorrido parcial). Os sábados préstanse 30 servizos saíndo do aeroporto e outros 30 chegando ao mesmo, comezando arredor das 6:00 h e rematando a unha hora similar á dos laborables. Finalmente os domingos e festivos redúcense os servizos a 21 en cada sentido, comezando arredor das 9:00 h e rematando a unha hora similar aos anteriores.

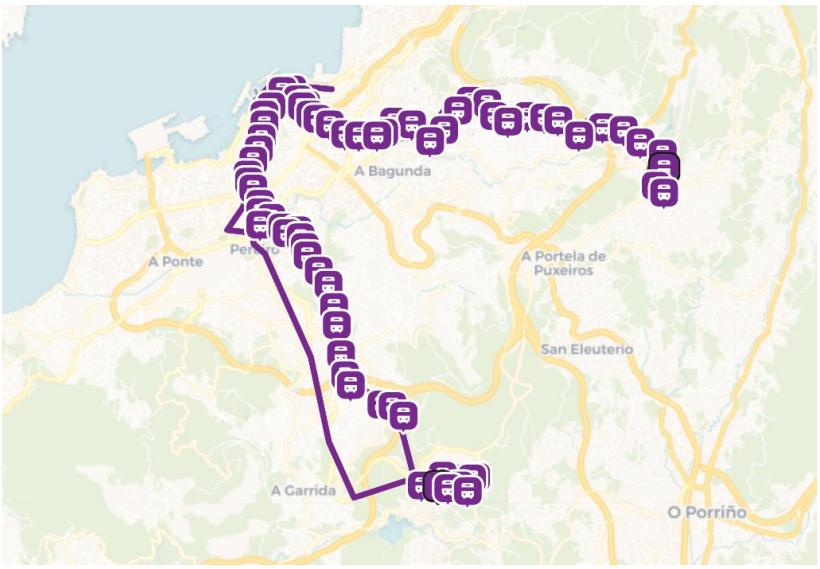



*Figura 4.68. Trazado da liña A de Vitrasa: Universidade-Aeroporto de Peinador. (Fonte: Vitrasa)*

Existen ademais conexións de transporte interurbano regular da Xunta de Galicia con O Grove (2 expedicións diarias, 4 en período lectivo da Universidade de Vigo), e unha conexión a Redondela (con 2 expedicións diarias os días laborables, con paradas á demanda segundo expedición). De novo, estes servizos non aparecen recollidos na páxina web de AENA.

Non se localizaron conexións en transporte público con outros municipios, constatando a escaseza do servizo de transporte público aos aeroportos galegos.

## 4.9. Conclusións

Os movementos a escala comarcal son precisos para que as persoas que viven fóra das áreas máis urbanas resolvan parte das súas necesidades. Neste capítulo analizáronse os fluxos que supoñen estes desprazamentos, así como as conexións a escala autonómica, cunhas características claramente diferenciadas. Globalmente, constatouse a baixa participación do transporte público na mobilidade total de máis de 500 m de Galicia, cunha porcentaxe de uso nos últimos anos de entre o 3,01% e o 3,54%.

A mobilidade comarcal está moi condicionada pola estrutura de asentamentos, caracterizada pola súa elevada dispersión e o gran número de núcleos, con grandes diferenzas entre as distintas zonas de Galicia. O acceso a actividades e oportunidades, así como a oferta de transporte público, son moi distintos nas zonas de baixa densidade, en moitos casos cunha poboación de maior idade, menor tamaño de fogar e menores rendas por fogar, que nas zonas máis densas e dinámicas. En todo caso, o vehículo privado é dominante no ámbito rural. Os datos da Enquisa estrutural a fogares do IGE de 2015 corroboran como o uso do transporte público era inferior ao 5% nas poboacións de menos de 50.000 habitantes, superando o 10% nas que teñen un número maior de residentes. Os datos presentados de motorización apuntan igualmente a unha maior dependencia do vehículo privado fóra das áreas urbanas e metropolitanas.

O transporte á demanda e o uso compartido co transporte escolar no transporte de uso xeral, implantados nos últimos anos, están a ser unha solución para proporcionar un certo servizo nesta Galicia menos poboada, na que non é viable un transporte público colectivo con frecuencias elevadas, aínda contando con axudas asociadas ás obrigas de servizo público en contratos que poden chegar a estar moi afastados do equilibrio económico. No futuro, é posible que os vehículos autónomos poidan tamén facilitar a mobilidade nestas zonas, aínda que será preciso resolver as barreiras técnicas que poidan supoñer as condicións da rede viaria de menor xerarquía, así como os problemas derivados do envellecemento da poboación.

A análise da mobilidade xeral de distancia maior de 500 m en Galicia mostra que as viaxes por habitante e día están arredor de 3, cunha tendencia crecente, oposta aos obxectivos de reducir a mobilidade xa enunciados no capítulo 2. As provincias da Coruña e Pontevedra presentan un número de viaxes moito maior que Lugo e Ourense, cunha menor porcentaxe de viaxes externas ao seu territorio. O crecemento xeral do número de viaxes está a ser moi notable, con incrementos entre o 3,6% da provincia de Ourense e o 5,9% da provincia de Lugo entre 2023 e 2024.

Os fluxos entre concellos máis importantes danse entre municipios pertencentes ás áreas metropolitanas, con varias relacións entre os 20 e os 31 millóns de viaxes anuais. Os valores máis altos nas relacións con polo menos un extremo fóra das áreas metropolitanas quedan por baixo dos 8 millóns anuais. No chanzo entre 3 e 8 millóns de viaxes aparecen algunhas relacións de cabeceiras comarcais con municipios que dependen delas.

A rede de transporte público interurbano dependente da Xunta de Galicia presenta unha gran capilaridade, cubrindo a gran maioría do territorio de Galicia salvo algunhas zonas, case todas de moi baixa densidade. O 83,90% das entidades singulares de poboación de Galicia, nas que reside o 96,90% da poboación, posúen unha parada deste servizo nun radio de 1.000 m desde o centro da entidade. A análise da demanda mostra que, ademais das conexións entre diferentes concellos, esta rede realiza tamén unha importante función nas viaxes internas aos municipios, ata o punto que o 35,92% das viaxes no período de setembro do 2023 a agosto de 2024 foron intramunicipais.

Con todo, o número de expedicións semanais por parroquia presenta unha gran variabilidade, desde parroquias con miles de expedicións ata parroquias sen ningunha expedición na semana tipo analizada. A Figura 4.22 e a Figura 4.23, xa comentadas, poñen de manifesto estas diferenzas de servizo, indubidablemente relacionadas coa densidade de poboación e o nivel de actividade dos diferentes territorios. No extremo dos municipios con máis expedicións atópanse as cidades e os principais concellos das áreas metropolitanas, onde, a pesar de contar cunha oferta moito maior, están a atoparse cunha problemática de saturación dos servizos nalgunhas relacións, ante a gran subida da demanda apoiada polas medidas tarifarias adoptadas. Pola contra, os concellos con menos de 50 expedicións por semana posúen poboacións máximas duns 1.000 habitantes. De novo ponse de manifesto o contraste entre dúas Galicias, evidentemente con moitas situacións intermedias entre elas. A ambas hai que atendelas e tratar de que satisfagan as súas necesidades de mobilidade da forma máis eficiente e sostible posible. O gran gasto que supón o servizo das zonas con menor densidade, máis

deficitario, non debería facer que se descoidase o servizo nas zonas máis poboadas das áreas metropolitanas, nas que un servizo frecuente e de calidade, que non deixe a viaxeiros nas paradas por saturación (e polo tanto sexa fiable), é a única maneira de reducir o predominio do vehículo privado no reparto modal, o que é absolutamente imprescindible para acadar unha mobilidade sostible nestes ámbitos, e unhas cidades más humanizadas e vivibles.

A demanda dos servizos de autobús e do transporte de ría responde con carácter xeral ás características da oferta e ás dinámicas xa enunciadas, con máis subidas nas áreas urbanas e metropolitanas e nos núcleos de maior tamaño fóra desas zonas. Como se sinalou anteriormente, hai unha correspondencia clara entre a poboación (e a densidade) dun municipio e a demanda de transporte público interurbano. Os patróns estacionais son diferentes entre comarcas, ante a superposición de dinámicas contrapostas que van ter pesos diferentes. Así, en zonas máis turísticas, os meses estivais van supoñer a aparición de nova poboación e novos desprazamentos, que contrarresten a dinámica xeral de diminución da mobilidade obrigada en períodos vacacionais ou con concentración de días festivos.

Analizáronse neste capítulo os fluxos existentes entre as diferentes zonas e a participación do transporte público en autobús na mobilidade xeral, chamando a atención a elevada participación nas relacións de Ferrol e o a súa contorna coas outras cidades do Eixo Atlántico, feito no que é probable que inflúan significativamente as carencias dos servizos ferroviarios nesa zona.

A oferta de servizos ferroviarios é moito máis limitada que a do transporte en autobús, servindo unicamente certos eixos principais, con características moi diferentes na calidade da infraestrutura e dos servizos entre eles.

Pode distinguirse, en primeiro lugar, o Eixo Atlántico e a conexión coa meseta pola Gudiña, que parte desde Santiago a través de Ourense, con infraestrutura renovada, elevadas frecuencias, servizos de alta calidade e velocidade e demandas igualmente moi altas. A problemática neste caso está máis asociada á saturación da liña e a necesidade de máis circulacións nos tramos máis demandados, ante o forte incremento que se produciu nos últimos anos.

Un segundo grupo sería a rede convencional de ancho ibérico, que comprende principalmente o eixo A Coruña-Lugo-Monforte coa súa saída á meseta, a conexión de Ferrol con este eixo en Betanzos, a conexión de Vigo con Portugal e a liña polo Miño ata Ourense, así como o eixo Ourense-Monforte. No eixo Santiago-Ourense-A Gudiña, así como nalgún tramo do Eixo Atlántico, mantense a rede convencional ademais do novo trazado, o que facilita servizos máis locais e o transporte de mercadorías. Esta rede presenta un número moito máis reducido de expedicións e unhas menores velocidades. A problemática é especialmente grave no caso de Ferrol, pero desde Lugo tamén se reivindica unha mellor conexión á alta velocidade.

Un terceiro tipo de rede é a de ancho métrico que desde Ferrol chega ata Ribadeo e conecta con Asturias, con servizos encadrados en Cercanías, a baixa velocidade, con poucas frecuencias na parte leste (aínda que altas en relación á poboación servida) e demandas reducidas.

A análise realizada da repartición modal mostrou un escenario diferente en función das relacións estudadas. A nivel global, como xa se indicou, das viaxes internas en Galicia de máis de 500 m, o uso do transporte público situouse entre o 3,01% en 2022 e o 3,54% en 2024. Analizando a repartición de 2023, un 2,01% das viaxes realizáronse en transporte público urbano (considerando só o das cidades con transporte urbano municipal), un 1,23% en autobús interurbano e transporte de ría e un 0,24% en ferrocarril.

O escenario cambia se se analizan as relacións entre as cidades (as sete principais engadindo a Vilagarcía de Arousa como principal municipio fóra das áreas metropolitanas). Neste caso, o transporte público subiu dun 31,6% en 2022 a un máximo do 40,2% en 2023, baixando lixeiramente ao 39,0% en 2024 (aínda que debe terse en conta que o dato de transporte público de 2024 non é completo). Son porcentaxes elevadas, especialmente nas relacións mellor servidas polo transporte ferroviario, con cotas de transporte público por encima do 50% en moitos casos, superando o 75% nas relacións da Coruña con Ourense, Pontevedra, Vigo e Vilagarcía de Arousa, así como na de Santiago de Compostela con Ourense.

Existe pouca información que considere os modos brandos. Empregando a Enquisa estrutural a fogares do Instituto Galego de Estatística de 2015 estimouse que polo menos un 22,54% da mobilidade total era peonil, en bicicleta ou en vehículos de mobilidade persoal.

Este capítulo complementouse coa análise da mobilidade a atractores de viaxes importantes fóra dos ámbitos urbanos, centrándose nos parques empresariais e os aeroportos. Constatouse a diversidade de situacións na atención por transporte público aos parques empresariais, con algúns casos cun número elevado de paradas e expedicións fronte a outros que carecen de transporte público ou que, aínda tendo este servizo, aténdese por moi poucas expedicións. A localización pódese constatar nas figuras dese apartado, divididas por provincias. Xunto cos plans de transporte a empresas que serán obrigatorios nalgúns casos segundo a Lei de Mobilidade Sostible, é importante que se revise a posibilidade de que a rede de transporte público preste un servizo adecuado aos diferentes parques nos que existan fluxos relevantes de persoas traballadoras e visitantes.

A análise das conexións por transporte público aos aeroportos galegos mostran un escenario claramente mellorable, tanto coa súa propia contorna urbana como con outros municipios de Galicia. Trátase dun modo de transporte que só se oferta en puntos moi concretos do territorio, polo que sería moi desexable que a cidadanía puidese acceder aos seus voos mediante a rede de transporte público de forma eficiente, o que na actualidade non é posible na maioría dos casos. É un aspecto que merecería unha reflexión e unha análise por parte das administracións competentes.

# 5. O ámbito urbano e metropolitano

## 5.1. Diagnóstico e problemática

### 5.1.1. Zonificación e información previa

A contorna urbana e metropolitana é na que se produce unha maior cantidade de desprazamentos en relación coa superficie. O sistema de asentamentos de Galicia, caracterizado pola elevada dispersión, dificulta a prestación de servizos de transporte público suficientemente adaptados ás necesidades da cidadanía nas contornas menos densas. Aínda que este tema trátase en maior profundade no capítulo 4 deste informe, a Figura 5.1 mostra de novo a densidade de poboación por sección censual en Galicia, onde se poden apreciar áreas densas na contorna da Coruña, Ferrol ou Ourense, as rías de Pontevedra e Vigo e, nunha medida algo menor, a contorna de Santiago de Compostela, Lugo e outros puntos da costa tanto nas Rías Baixas como na Mariña Lucense.

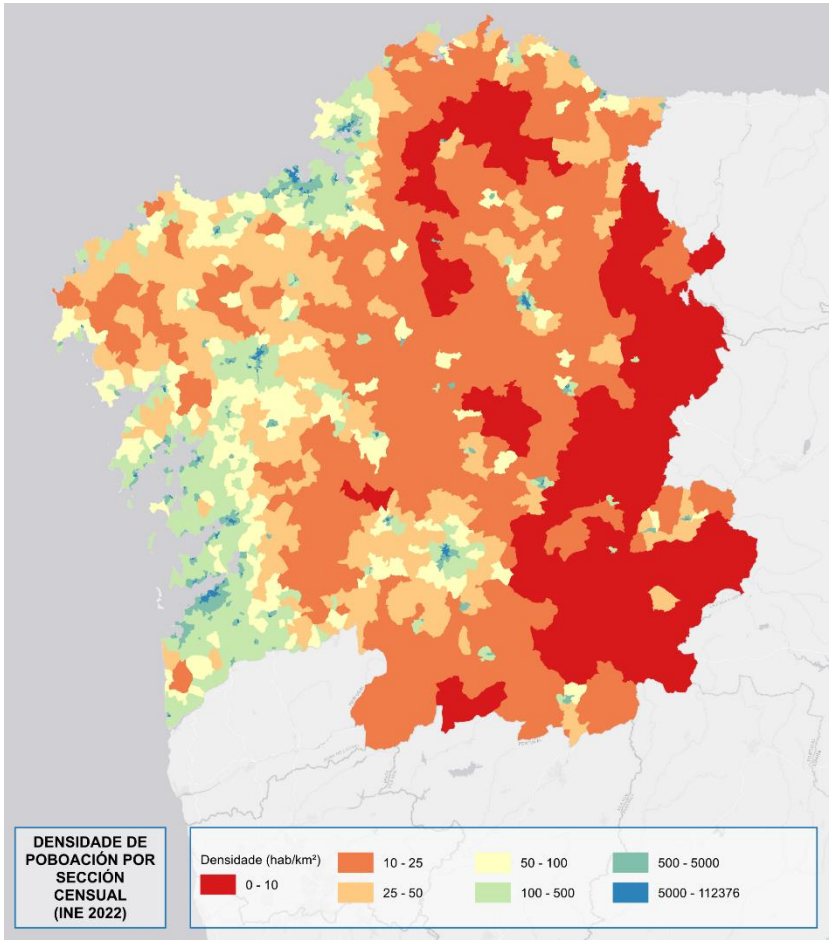



*Figura 5.1. Densidade de poboación en Galicia por sección censual.*
*(Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística, 2022)*

Para realizar a análise é preciso coñecer cales son as contornas urbanas e metropolitanas en Galicia, o que non ten unha resposta única e indiscutible. Seguindo os criterios do INE, en Galicia existen sete Áreas Urbanas Funcionais (AUF), compostas por unha cidade e os municipios que forman a súa contorna funcional de influencia

laboral. Considérase que un municipio pertence a unha AUF se, para municipios de máis de 2.000 habitantes, o 15% ou máis da súa poboación ocupada desprázase á cidade por motivos de traballo. Por orde de poboación en 2023, estas AUF son Vigo (548.545 habitantes), A Coruña (427.154 habitantes), Santiago de Compostela (204.770 habitantes), Ourense (148.864 habitantes), Ferrol (144.889 habitantes), Pontevedra (140.733 habitantes) e Lugo (120.067 habitantes). Na Táboa 5.1 móstranse os municipios que compoñen as diferentes AUF. Como se pode apreciar, o criterio de mobilidade laboral supón AUF moi extensas, moito máis amplas que as áreas propiamente urbanas ou con certa continuidade do espazo urbano. En cursiva móstranse os municipios que tamén pertencen ás Grandes Áreas Urbanas definidas polo Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, que se analizan na Táboa 5.2.

| | | | |
|---|---|---|---|
| AUF de Vigo | *Baiona* | Mondariz-Balneario | *Redondela* |
| | *Cangas* | *Mos* | Salceda de Caselas |
| | Covelo | *Nigrán* | Salvaterra de Miño |
| | Fornelos de Montes | Oia | *Soutomaior* |
| | *Gondomar* | Pazos de Borbén | Tomiño |
| | *Moaña* | Ponteareas | Tui |
| | Mondariz | *Porriño, O* | *Vigo* |
| AUF da Coruña | *Abegondo* | *Carral* | *Oleiros* |
| | *Arteixo* | *Coruña, A* | Oza-Cesuras |
| | *Bergondo* | *Culleredo* | *Sada* |
| | *Cambre* | Laracha, A | |
| AUF de Santiago de Compostela | *Ames* | Padrón | Touro |
| | Baña, A | Pino, O | Trazo |
| | Boqueixón | Pontecesures | Val do Dubra |
| | Brión | *Santiago de Compostela* | Vedra |
| | Oroso | *Teo* | |
| AUF de Ourense | Allariz | *Coles* | *Pereiro de Aguiar, O* |
| | Amoeiro | Merca, A | *San Cibrao das Viñas* |
| | *Barbadás* | Nogueira de Ramuín | Taboadela |
| | Castrelo de Miño | *Ourense* | Toén |
| AUF de Ferrol | Ares | *Ferrol* | *Neda* |
| | Cabanas | *Mugardos* | San Sadurniño |
| | *Fene* | *Narón* | Valdoviño |
| AUF de Pontevedra | Barro | *Marín* | *Pontevedra* |
| | Campo Lameiro | *Poio* | |
| | Cerdedo-Cotobade | Ponte Caldelas | |
| AUF de Lugo | Baralla | Friol | Outeiro de Rei |
| | Begonte | Guntín | Rábade |
| | Corgo, O | *Lugo* | |

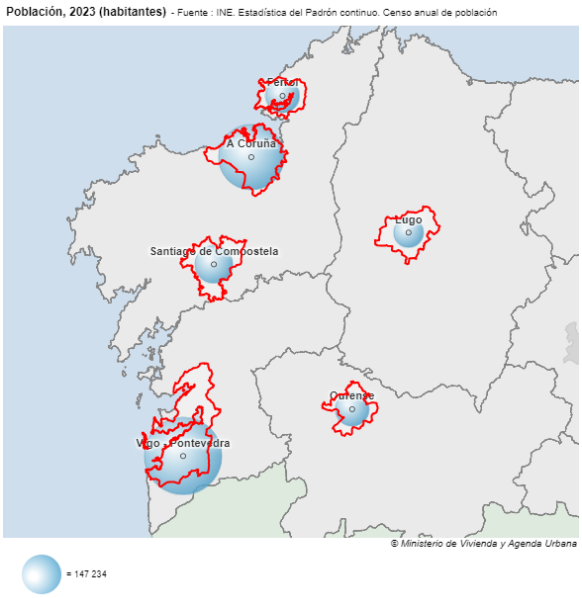
*Táboa 5.1. Municipios que compoñen cada Área Urbana Funcional de Galicia. En cursiva os municipios incluídos nas Grandes Áreas Urbanas. (Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

Como se ten sinalado, existe tamén unha delimitación de áreas urbanas realizada polo Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana en 2024, que permite determinar, cuns criterios diferentes, as zonas máis urbanas de Galicia. Os criterios seguidos son que as grandes

áreas urbanas contarán, como norma xeral, cun municipio de polo menos 50.000 habitantes e que os municipios a incluír nas áreas urbanas plurimunicipais terán como mínimo 1.000 habitantes. Con estes criterios, configuran 6 grandes áreas urbanas (GAU) en Galicia, xa que, fronte á clasificación anterior, agrúpase nunha soa área Vigo e Pontevedra. Na Táboa 5.2 e na Figura 5.2 móstranse estas áreas. Como pode observarse ao comparar ambas táboas, esta clasificación supón incluír moitos menos municipios nestas áreas urbanas. Pola contra, hai dous municipios (Vilaboa e Betanzos) que se inclúen nestas GAU e non aparecían nas AUF.

| | | |
|---|---|---|
| Área urbana de Vigo - Pontevedra | Baiona | Poio |
| | Cangas | Pontevedra |
| | Gondomar | Porriño, O |
| | Marín | Redondela |
| | Moaña | Soutomaior |
| | Mos | Vigo |
| | Nigrán | *Vilaboa* |
| Area urbana da Coruña | Abegondo | Carral |
| | Arteixo | Coruña, A |
| | Bergondo | Culleredo |
| | *Betanzos* | Oleiros |
| | Cambre | Sada |
| Área urbana de Santiago de Compostela | Ames | Teo |
| | Santiago de Compostela | |
| Área urbana de Ourense | Barbadás | Pereiro de Aguiar, O |
| | Coles | San Cibrao das Viñas |
| | Ourense | |
| Área urbana de Ferrol | Fene | Narón |
| | Ferrol | Neda |
| | Mugardos | |
| Área urbana de Lugo | Lugo | |

*Táboa 5.2. Municipios que compoñen cada unha das Grandes Áreas Urbanas de Galicia. En cursiva os municipios non incluídos nas Áreas Urbanas Funcionais.*
*(Fonte: Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, 2024)*




**Atlas Dixital das Áreas Urbanas de España**

**Sistema de referencia xeográfica: Áreas urbanas**

**Selección : Galicia**

| Código | Etiqueta | Poboación 2023 |
|---|---|---|
| 12 | Vigo - Pontevedra | 588.935 |
| 17 | A Coruña | 423.486 |
| 43 | Ferrol | 125.791 |
| 45 | Santiago de Compostela | 150.298 |
| 46 | Ourense | 130.835 |
| 57 | Lugo | 98.189 |

*Figura 5.2. Grandes Áreas Urbanas de Galicia.*
*(Fonte: Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, 2024)*

Aínda que nos apartados posteriores farase unha análise de características socioeconómicas das distintas áreas coa zonificación elixida, que se explicará despois, a devandita análise se referirá a un período temporal curto e recente. Por iso, para ter tamén unha visión dun período máis longo, inclúense a continuación algunhas das características socioeconómicas para as Grandes Áreas Urbanas de Galicia recollidas no Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, por orde de poboación das devanditas áreas.

Da Figura 5.3 á Figura 5.8 preséntanse, para cada unha das áreas urbanas, a evolución da poboación censual dende 1960 a 2021 para unha análise a longo prazo, a evolución da poboación padronal dende 2001 a 2024 para unha análise máis detallada do período máis recente, e o crecemento vexetativo nese mesmo período. A poboación censual presenta un crecemento sostido dende 1960 en tódalas áreas salvo na de Ferrol, na que empeza a diminuír a partir de 1981, e a de Ourense, que ten un aumento continuo salvo por unha lixeira baixada de 2011 a 2021. Pola súa banda, a poboación padronal mostra aumentos ata 2010 na Coruña, Vigo-Pontevedra e Santiago, para logo ter certo estancamento (e incluso diminución nas dúas primeiras) e volver a subir lixeiramente despois. Lugo ten un comportamento parecido, aínda que case sen aumento final. Ourense e Ferrol aumentan feblemente para logo descender, no caso de Ourense a partir de 2013, e no caso de Ferrol cun estacamento de 2005 a 2011 e redución despois máis pronunciada. No que se refire ao crecemento vexetativo, destaca Santiago de Compostela por manter valores positivos practicamente durante todo o período, e Pontevedra-Vigo ata 2012, mentres que no resto de casos a maior parte dos anos é negativo, con poucas excepcións, en moitos casos de baixo valor de crecemento. Pode verse que en moitos anos e áreas nos que a poboación crece, o crecemento vexetativo é negativo, o que se debe a que este se calcula como nacementos menos defuncións, sen ter en conta a poboación migrante.

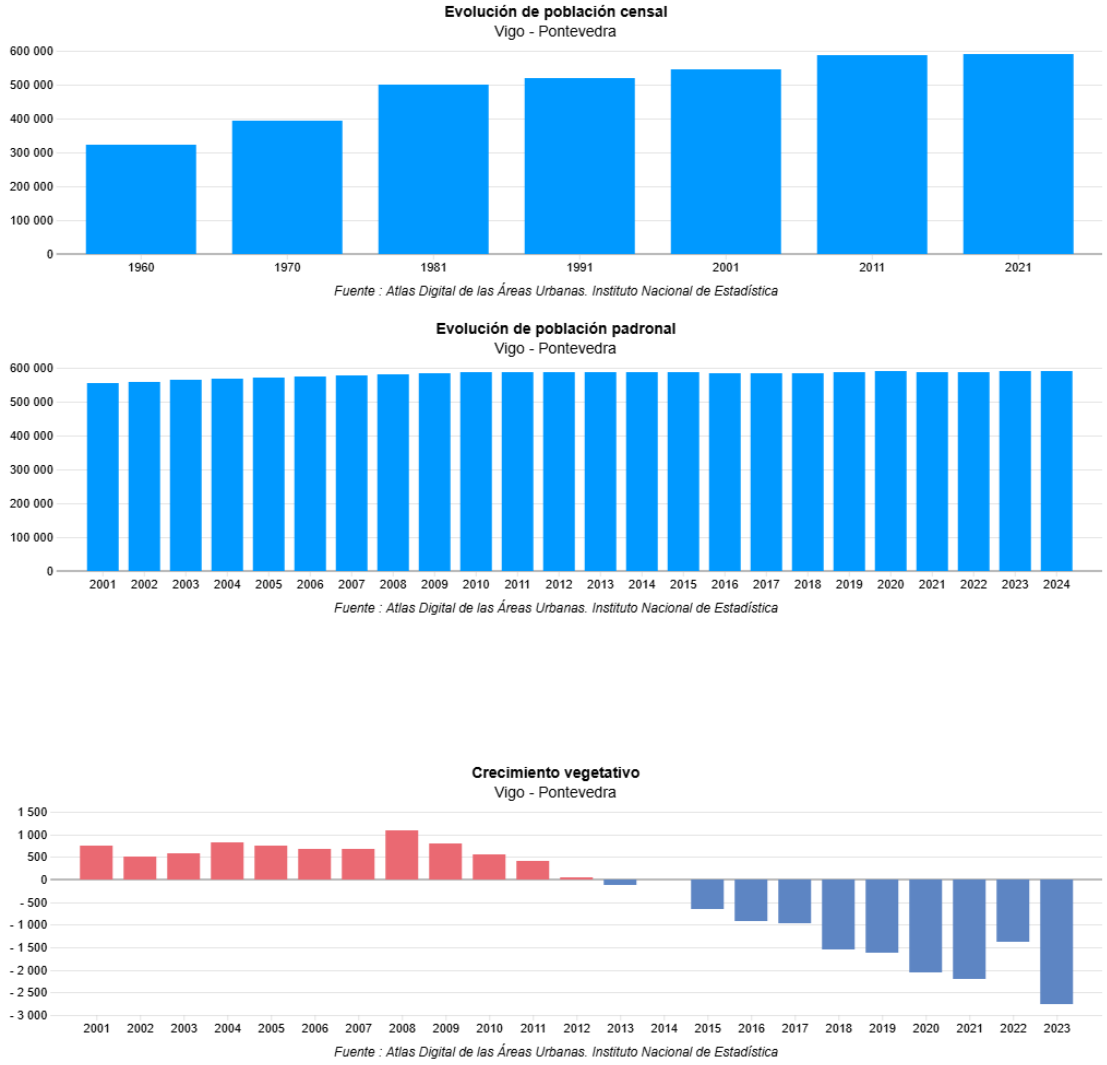



*Figura 5.3. Evolución da poboación censual 1960-2021, evolución da poboación padronal 2001-2024, e o crecemento vexetativo 2001-2024 na área urbana de Vigo-Pontevedra.*
*(Fonte: Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, 2024)*

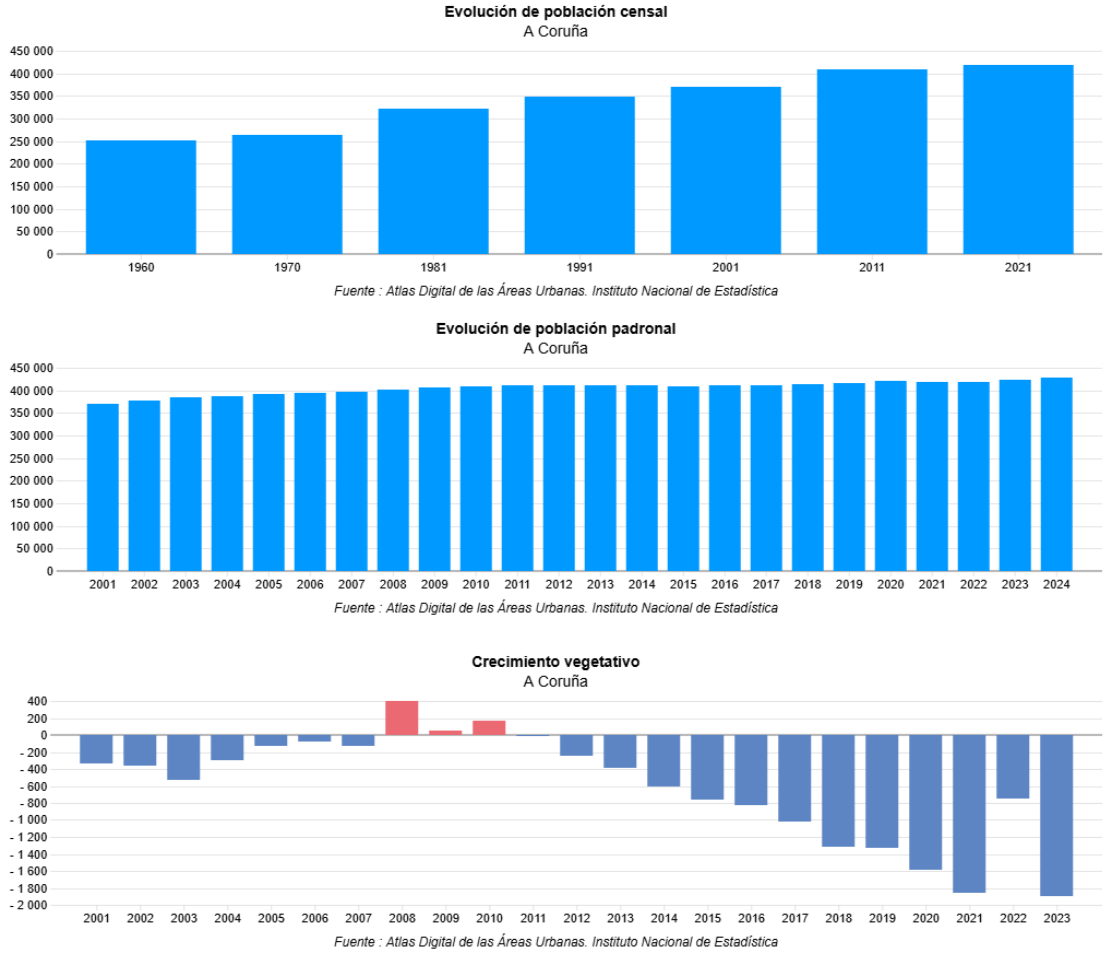
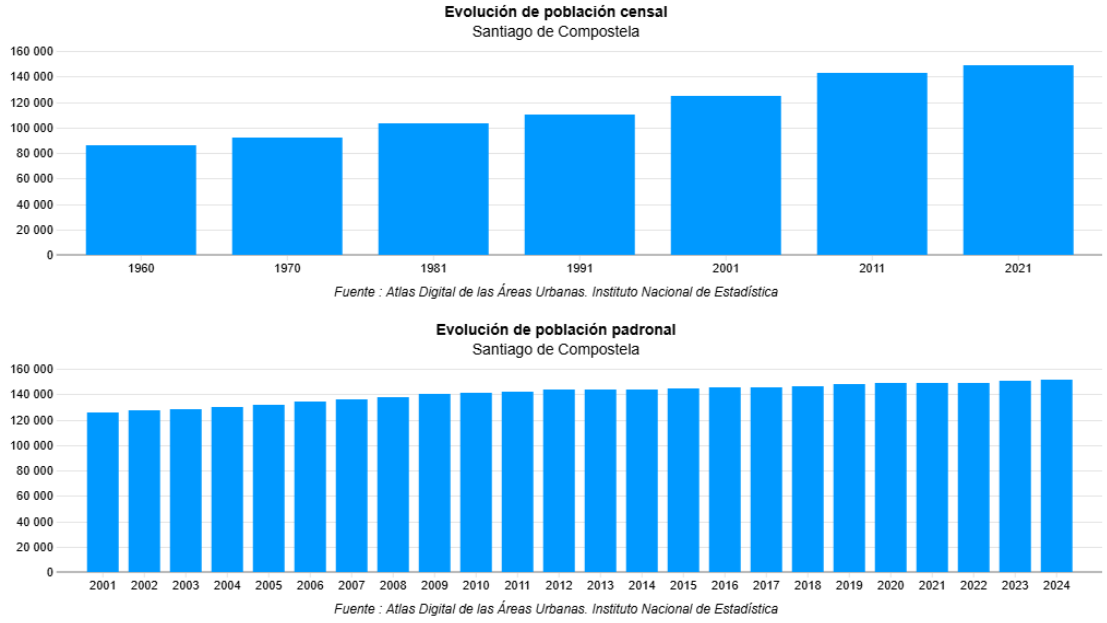



*Figura 5.4. Evolución da poboación censual 1960-2021, evolución da poboación padronal 2001-2024, e o crecemento vexetativo 2001-2024 na área urbana da Coruña.*
*(Fonte: Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, 2024)*



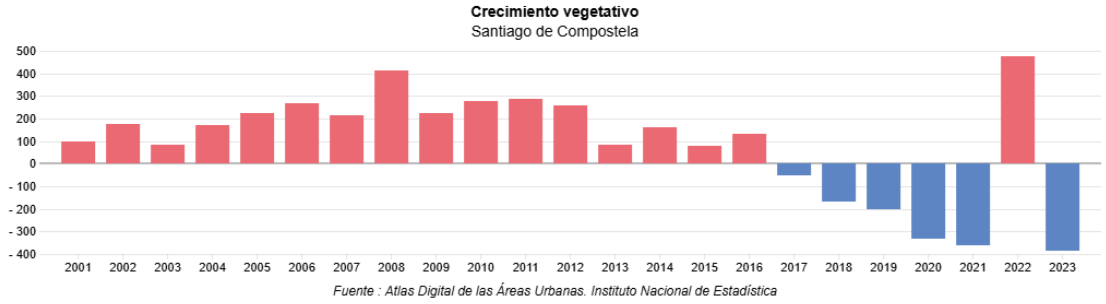



*Figura 5.5. Evolución da poboación censual 1960-2021, evolución da poboación padronal 2001-2024, e o crecemento vexetativo 2001-2024 na área urbana de Santiago de Compostela.*
*(Fonte: Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, 2024)*

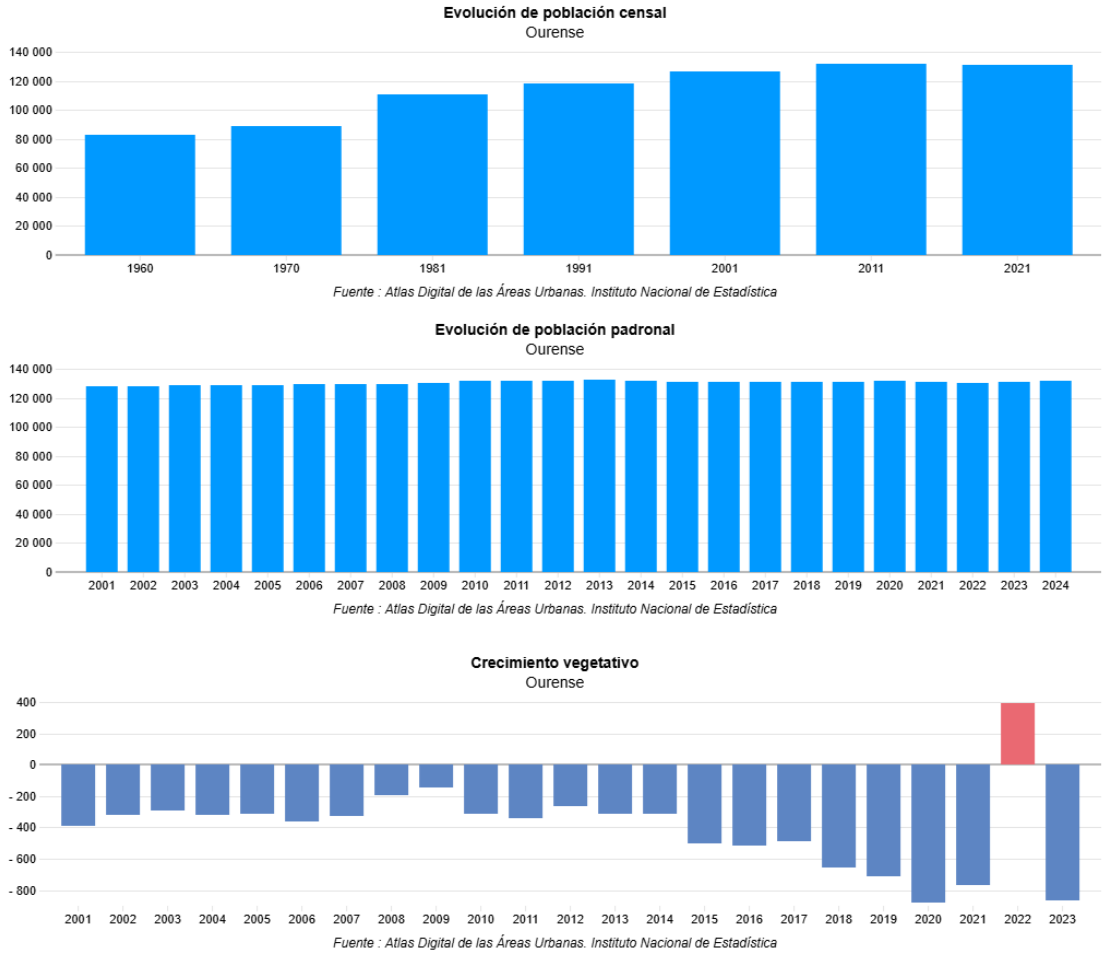



*Figura 5.6. Evolución da poboación censual 1960-2021, evolución da poboación padronal 2001-2024, e o crecemento vexetativo 2001-2024 na área urbana de Ourense.*
*(Fonte: Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, 2024)*

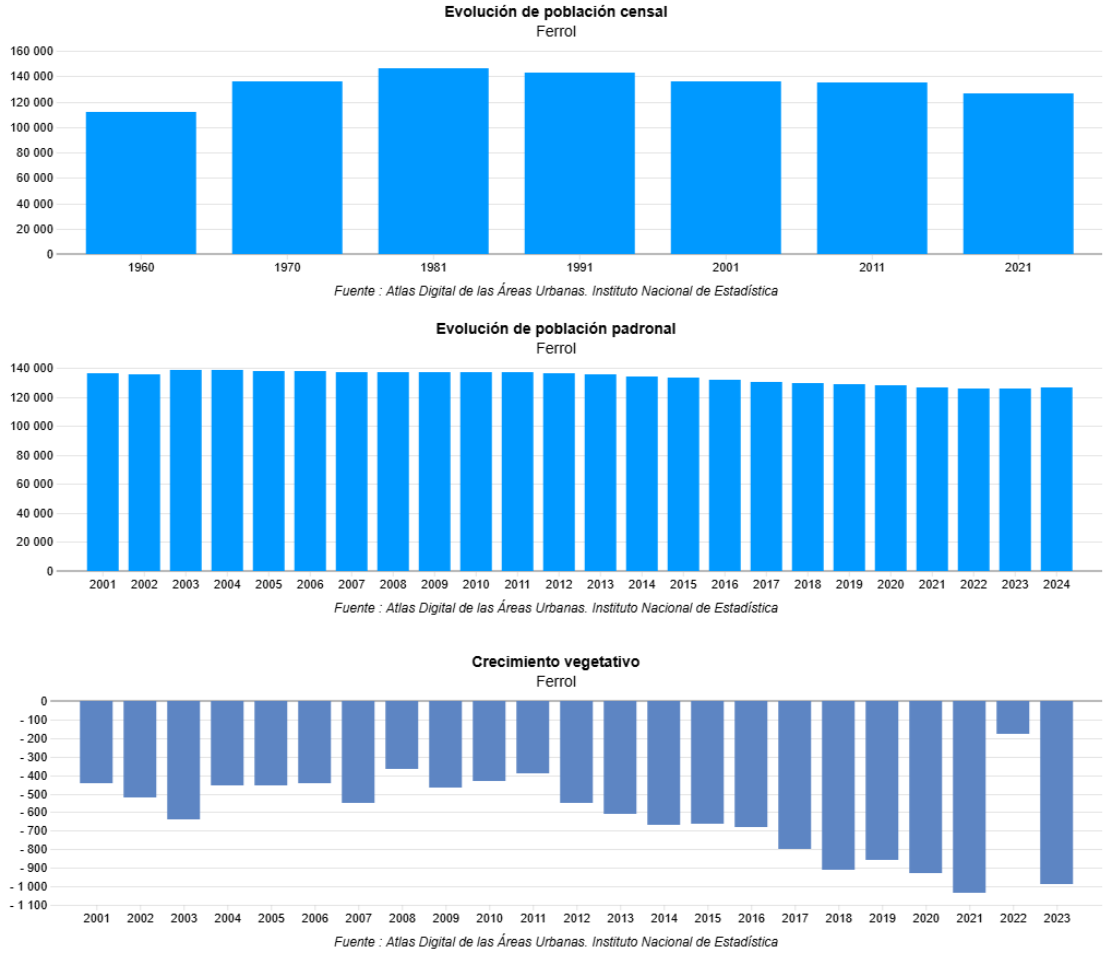
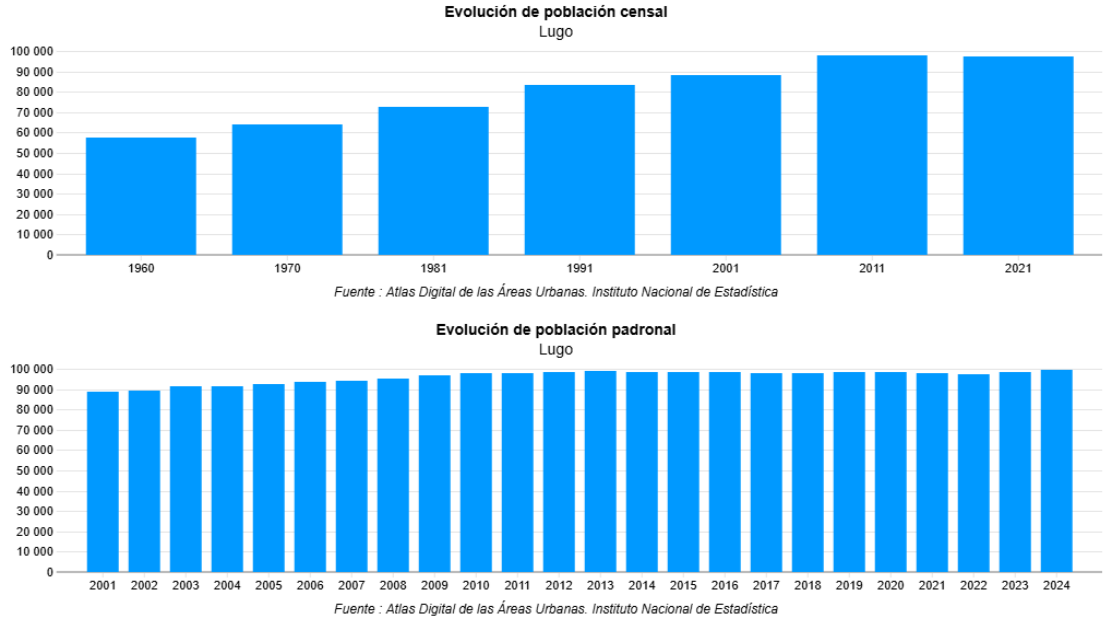



*Figura 5.7. Evolución da poboación censual 1960-2021, evolución da poboación padronal 2001-2024, e o crecemento vexetativo 2001-2024 na área urbana de Ferrol.*
*(Fonte: Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, 2024)*



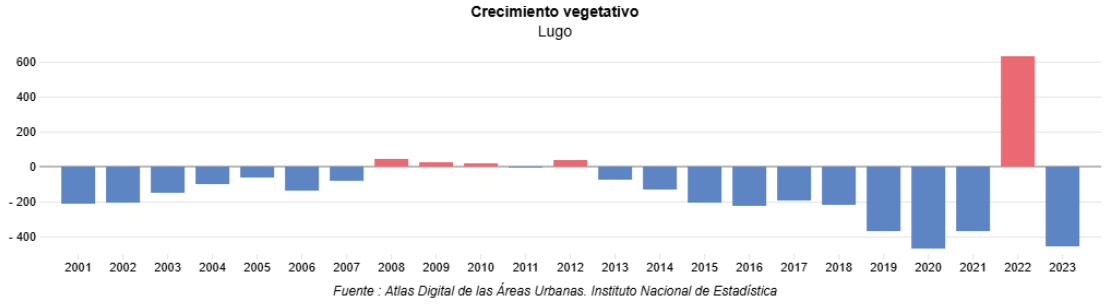



*Figura 5.8. Evolución da poboación censual 1960-2021, evolución da poboación padronal 2001-2024, e o crecemento vexetativo 2001-2024 na área urbana Lugo.*
*(Fonte: Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, 2024)*

Adicionalmente, da Figura 5.9 á Figura 5.14 preséntanse as pirámides de poboación das mesmas áreas urbanas. Pode verse que son relativamente similares para tódalas áreas. En xeral, as pirámides amosan unha poboación relativamente envellecida, coas proporcións máis altas entre 35 e 79 anos, e a punta nos 45-49, e unha base de menores máis estreita. Por outra banda, a partir dos 80 anos predominan claramente as mulleres. Este tipo de pirámide, similar á de España, reflexa baixa fecundidade prolongada e envellecemento das xeracións nacidas en décadas de maior natalidade. Isto dá lugar a desafíos futuros máis que coñecidos no que se refire á sostibilidade do sistema de pensións, coidados de larga duración e relevo da poboación activa. Esta problemática do envellecemento é aínda máis grave nas zonas pouco poboadas de Galicia, como se mostrou coa comparación das pirámides de poboación segundo o grao de urbanización no capítulo 4.

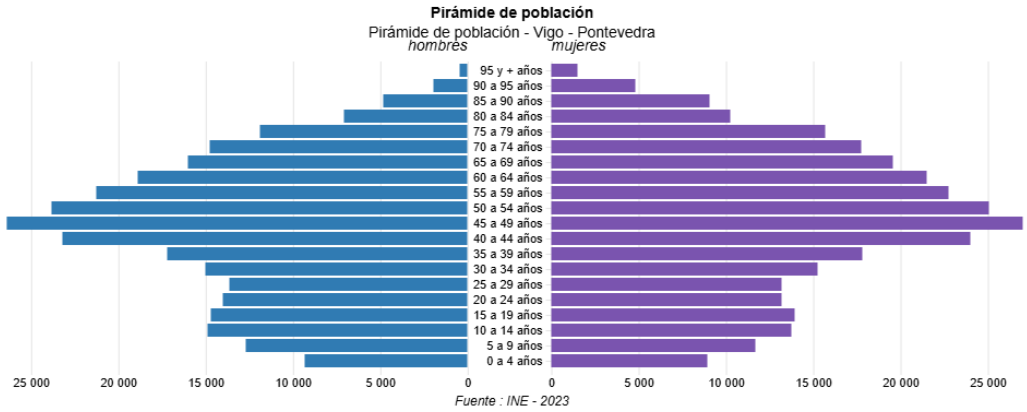



*Figura 5.9. Pirámide de poboación na área urbana de Vigo-Pontevedra para o ano 2023.*
*(Fonte: Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, 2024)*

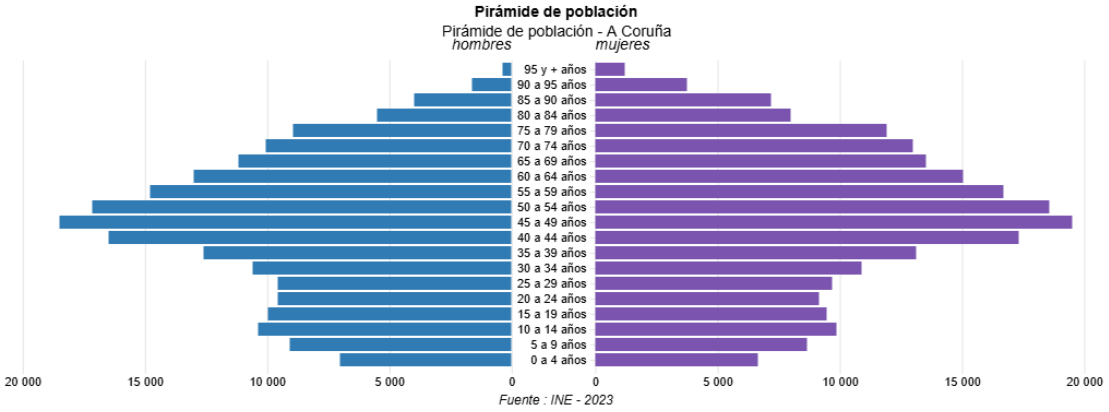



*Figura 5.10. Pirámide de poboación na área urbana da Coruña para o ano 2023.*
*(Fonte: Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, 2024)*

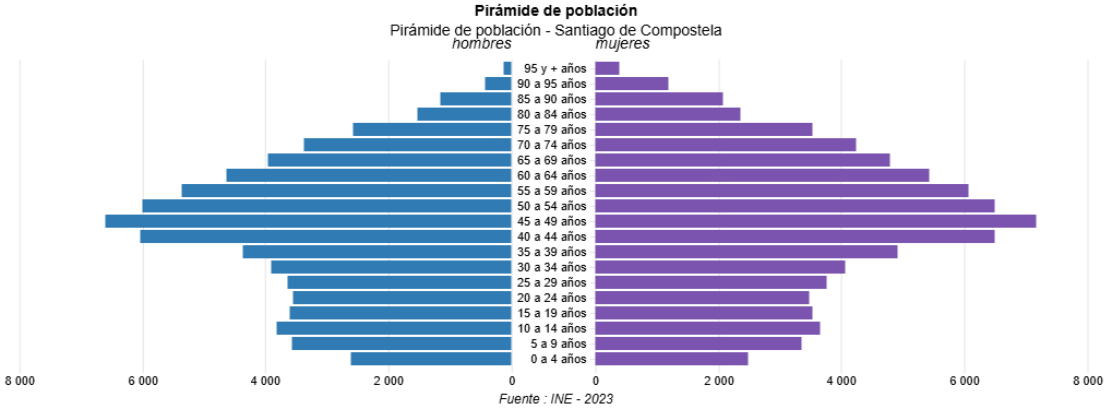



*Figura 5.11. Pirámide de poboación na área urbana de Santiago de Compostela para o ano 2023.*
*(Fonte: Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, 2024)*

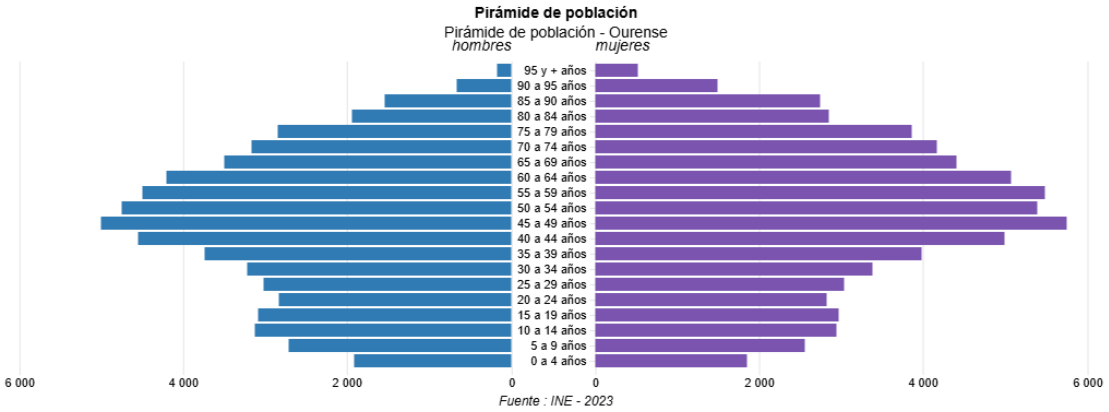



*Figura 5.12. Pirámide de poboación na área urbana de Ourense para o ano 2023.*
*(Fonte: Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, 2024)*

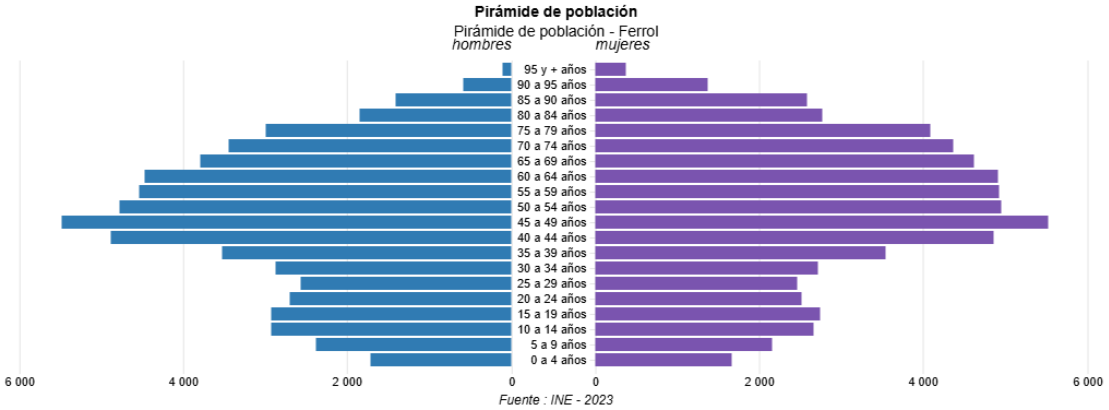



*Figura 5.13. Pirámide de poboación na área urbana de Ferrol para o ano 2023.*
*(Fonte: Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, 2024)*

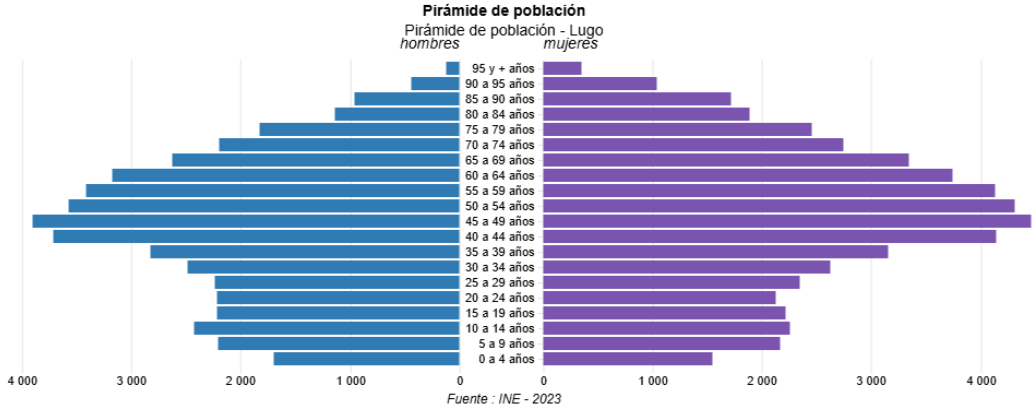



*Figura 5.14. Pirámide de poboación na área urbana de Lugo para o ano 2023.*
*(Fonte: Atlas Dixital das Áreas Urbanas do Ministerio de Vivenda e Axenda Urbana, 2024)*

Deixando á marxe as clasificacións desde o punto de vista socioeconómico, unha delimitación das áreas metropolitanas baseada en criterios de transporte é a que proporcionan os convenios do transporte metropolitano de Galicia que viñeron funcionando en distintas áreas desde o ano 2010 (prorrogados, no caso da Coruña, Ferrol, Santiago e Lugo ata 2028[37]), actualmente en proceso de transformación á Área de Transporte de Galicia (ATG). Débese sinalar a ausencia de Vigo do convenio da súa área metropolitana, así como, de acordo coa información que ten neste momento o equipo redactor, a non existencia de tal convenio de forma explícita para Pontevedra, aínda que si existe un convenio de mellora de servizos e activación de bonificacións[38]. Na Figura 5.15 preséntanse as zonificacións das áreas metropolitanas segundo o Plan de Transporte Metropolitano de Galicia.

[37] https://www.xunta.gal/documents/35297/43012/041124+REFERENCIA.pdf?version=1.0 [acceso novembro 2025]
[38] https://www.xunta.gal/es/hemeroteca/-/nova/128982/xunta-ayuntamiento-pontevedra-firman-los-convenios-para-mejorar-los-servicios [acceso novembro 2025]

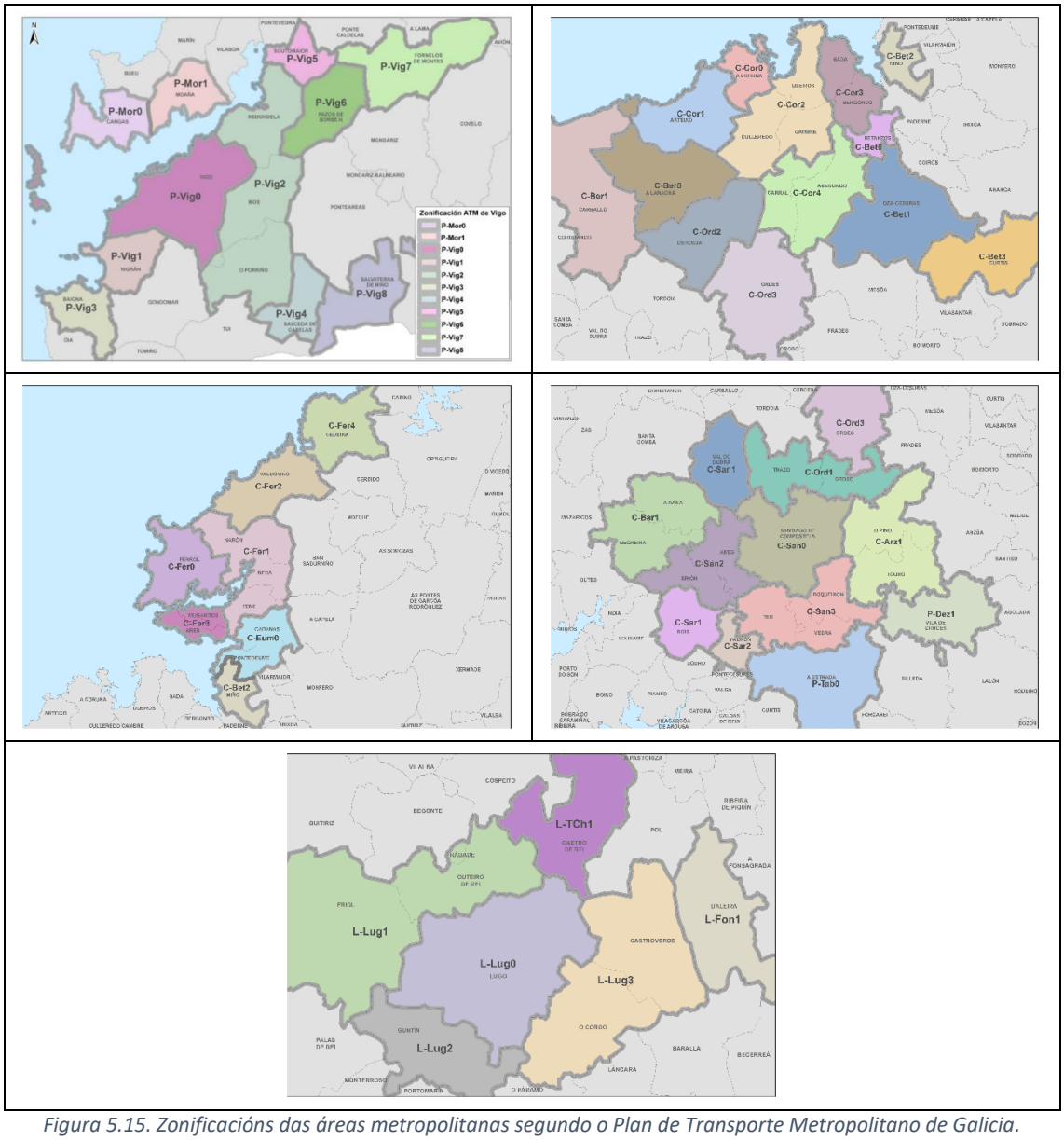



*Figura 5.15. Zonificacións das áreas metropolitanas segundo o Plan de Transporte Metropolitano de Galicia. (Fonte: Consellería de Infraestruturas e Mobilidade, páxina web tmg.xunta.gal sen data e non actualizada)*

A poboación en 2023 asociada a cada unha destas zonas é de 469.165 en Vigo, 502.087 en A Coruña, 148.898 en Ourense, 250.667 en Santiago de Compostela, 126.290 en Lugo, 146.593 en Pontevedra e 165.002 en Ferrol. Como se explicará posteriormente, algunhas zonas inclúen municipios adicionais por estar incluídos en agrupacións nos datos de mobilidade xeral do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

A oferta de transporte público nas áreas urbanas e metropolitanas galegas abarca sistemas de autobús urbano, sistemas de autobús interurbano de enfoque metropolitano, transporte de ría e, con pouca participación neste tipo de desprazamentos, transporte ferroviario. Existen tamén sistemas de bicicleta pública.

Neste apartado analízanse as características principais de cada unha das principais áreas metropolitanas galegas. Para elo, dadas as diferentes zonificacións existentes, é preciso seleccionar un criterio de agrupación. Dado que un compoñente fundamental da nova mobilidade é a sustentabilidade, que no ámbito metropolitano debe basearse no

transporte público, priorizouse a zonificación do transporte metropolitano de Galicia alí onde existía. Con carácter xeral trátase dunha zonificación cun criterio inclusivo, onde se consideran como parte da área urbana e metropolitana municipios que non se consideraban noutras clasificacións, aínda que tamén existen municipios que formaban parte da AUF ou das Grandes Áreas Urbanas e non se inclúen nestas zonas. Doutra banda, decidiuse separar a área metropolitana de Vigo e a de Pontevedra, que tamén se poderían considerar unidas.

Debe terse en conta que, nos datos de "Open Data Mobilidade" do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible (MITMS), hai municipios que aparecen agrupados, o que non permite diferenciar os fluxos de cada un deles, polo que, no apartado correspondente, téñense en conta tamén as viaxes a estes municipios, que en todo caso adoitan ser reducidos.

Para os casos de Pontevedra e Ourense non hai definida unha zona de transporte metropolitano. No caso de Ourense optouse pola AUF, xa que integraba os municipios da área urbana. No caso de Pontevedra, analizando as diferenzas entre as dúas zonificacións e tendo en conta a mobilidade medida, decidiuse engadir á AUF o municipio de Vilaboa. Con todas estas consideracións, os municipios incluídos en cada zona analizada móstranse na Táboa 5.3. En cursiva sinálanse os municipios incluídos unicamente na análise de mobilidade xeral por estar agrupados con algún dos incluídos na zona nos datos do MITMS. Por economía de linguaxe, neste capítulo falarase de áreas de transporte, de maneira xenérica, para referirse a esta zonificación elixida.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Zona de Vigo | Baiona | Nigrán | Salvaterra de Miño |
| | Cangas | Pazos de Borbén | Soutomaior |
| | Fornelos de Montes | Porriño, O | Vigo |
| | Moaña | Redondela | *Covelo (con Fornelo de Montes)* |
| | Mos | Salceda de Caselas | |
| Zona da Coruña | Abegondo | Carballo | Miño |
| | Arteixo | Carral | Oleiros |
| | Bergondo | Coruña, A | Ordes |
| | Betanzos | Culleredo | Oza-Cesuras |
| | Cambre | Curtis | Sada |
| | Cerceda | Laracha, A | *Aranga (con Curtis)* |
| Zona de Ourense | Allariz | Coles | Pereiro de Aguiar, O |
| | Amoeiro | Merca, A | San Cibrao das Viñas |
| | Barbadás | Nogueira de Ramuín | Taboadela |
| | Castrelo de Miño | Ourense | Toén |
| Zona de Santiago de Compostela | Ames | Ordes | Teo |
| | Baña, A | Oroso | Touro |
| | Boqueixón | Padrón | Trazo |
| | Brión | Pino, O | Val do Dubra |
| | Estrada, A | Rois | Vedra |
| | Negreira | Santiago de Compostela | Vila de Cruces |
| Zona de Lugo | Baleira | Friol | Rábade |
| | Castro de Rei | Guntín | *Baralla (con O Corgo)* |
| | Castroverde | Lugo | *Begonte (con Rábade)* |
| | Corgo, O | Outeiro de Rei | *Pol (con Baleira)* |
| Zona de Pontevedra | Barro | Marín | Pontevedra |
| | Campo Lameiro | Poio | Vilaboa |
| | Cerdedo-Cotobade | Ponte Caldelas | |
| Zona de Ferrol | Ares | Miño | Valdoviño |
| | Cabanas | Mugardos | |
| | Cedeira | Narón | |
| | Fene | Neda | *Cerdido (con Cedeira)* |
| | Ferrol | Pontedeume | *Moeche (con Cedeira)* |

*Táboa 5.3. Zonificacións das áreas adoptada neste informe (en cursiva municipios incluídos na análise de mobilidade xeral por estar agrupados nos datos do MITMS)*

Neste apartado faise unha análise pormenorizada destas zonas desde o punto de vista socioeconómico e das características da súa mobilidade. As zonas ordénanse segundo a poboación da cidade principal en 2023. No apartado 5.2 preséntase unha análise simplificada da posibilidade de implantación de servizos ferroviarios de proximidade.

### 5.1.2. Zona de Vigo

#### *5.1.2.1. Características socioeconómicas*

Na Figura 5.16 preséntase a poboación total por parroquia e núcleos principais en 2023 (véxase o apartado 4.2 para aclaracións), e na Figura 5.17 móstrase a súa evolución entre

2018 e 2023, tanto en valor absoluto como en porcentaxe. Pódese ver que as parroquias con maior poboación están no termo municipal de Vigo, así como nas zonas costeiras, aínda que existen algunhas excepcións como Santa María de Salceda (Salceda de Caselas) ou Santa María (no Porriño). Destacan o núcleo principal de Vigo (199.554 habitantes en 2023), e as parroquias de Santa Cristina de Lavadores de Vigo (17.468) e Santa María do Porriño (8.637), estando tódalas demais por debaixo de 8.000 habitantes. Con todo, débese resaltar que o crecemento se produce, ademais de en certas zonas da costa (Moaña, Cangas, Nigrán, Baiona), nalgunhas das zonas menos poboadas do interior, destacando por exemplo, en valores porcentuais, San Salvador de Xunqueiras (Pazos de Borbén) con 26,67% de crecemento, varias parroquias de Salvaterra de Miño, como Soutolobre de Santa Comba con 16,38% e San Lourenzo con 11,45%, e Santa María do Porriño con 10,95%. Este crecemento das zonas periféricas terá repercusións importantes para a solución das necesidades de mobilidade da poboación. A principal zona de polígonos industriais e empresariais sitúase ao sur do Porriño, aínda que existen outras áreas relevantes tanto no propio municipio de Vigo como noutros municipios da área. A mobilidade asociada aos polígonos industriais e empresariais analízase noutro apartado deste informe.

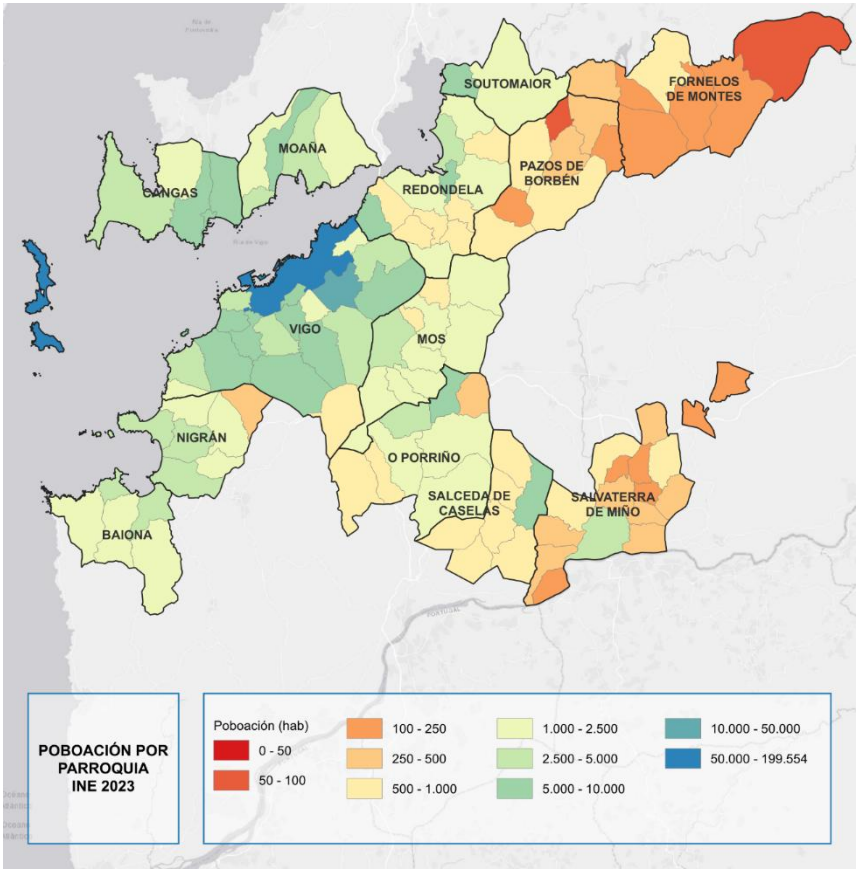



*Figura 5.16. Poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

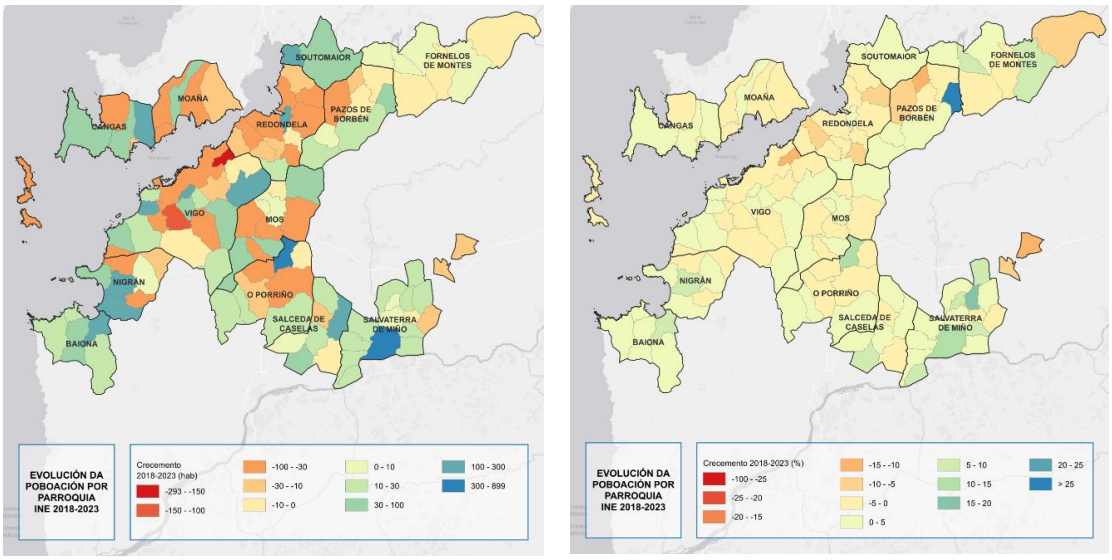



*Figura 5.17. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Un dato quizá máis relevante para o presente estudo é o de densidade de poboación por sección censual, que se presenta na Figura 5.18. O patrón xeral neste caso é de diminución de densidade desde a área de influencia de Vigo (incluíndo alén da ría Cangas e Moaña) cara ás zonas máis afastadas, salvo polas excepcións dalgúns dos núcleos principais de Baiona, Nigrán, O Porriño, Salceda de Caselas, ou Redondela. Apréciase que a zona continua con densidade relativamente alta (por riba de 1.000 hab/km$^2$) excede o límite municipal de Vigo cara a Redondela.

En concreto, hai dúas seccións censuais por riba de 70.000 hab/km$^2$, a sección 20 do distrito 6 (74.289,85) e a sección 3 do distrito 2 (72.073,07). Ademais, hai outras 23 seccións entre 50.000 e 70.000 hab/km$^2$, distribuídas entre os distritos 1, 2, 3, 5, 6 e 7. Tamén hai outras 73 seccións entre 25.000 e 50.000 hab/km$^2$, distribuídas entre tódolos distritos agás o 8. Os valores máis altos de densidade fóra do termo municipal de Vigo están na sección 1 do distrito 2 de Moaña (21.849,12) e na sección 1 do distrito 1 de Cangas (20.481,54), estando todo o resto por debaixo de 20.000 hab/km$^2$. Fóra do municipio de Vigo só existen 14 seccións censuais con densidade maior de 5.000 hab/km$^2$ (21 delas por encima de 10.000 hab/km$^2$), distribuídas polos municipios de Moaña, Cangas, O Porriño, Redondela, Salceda de Caselas, e Baiona. Finalmente, destacan cos valores máis baixos algunhas seccións censuais de Fornelo de Montes e Pazos de Borbén (por debaixo de 50 hab/km$^2$), que son os municipios interiores máis afastados de Vigo. A Figura 5.19 mostra a densidade de poboación por parroquia.

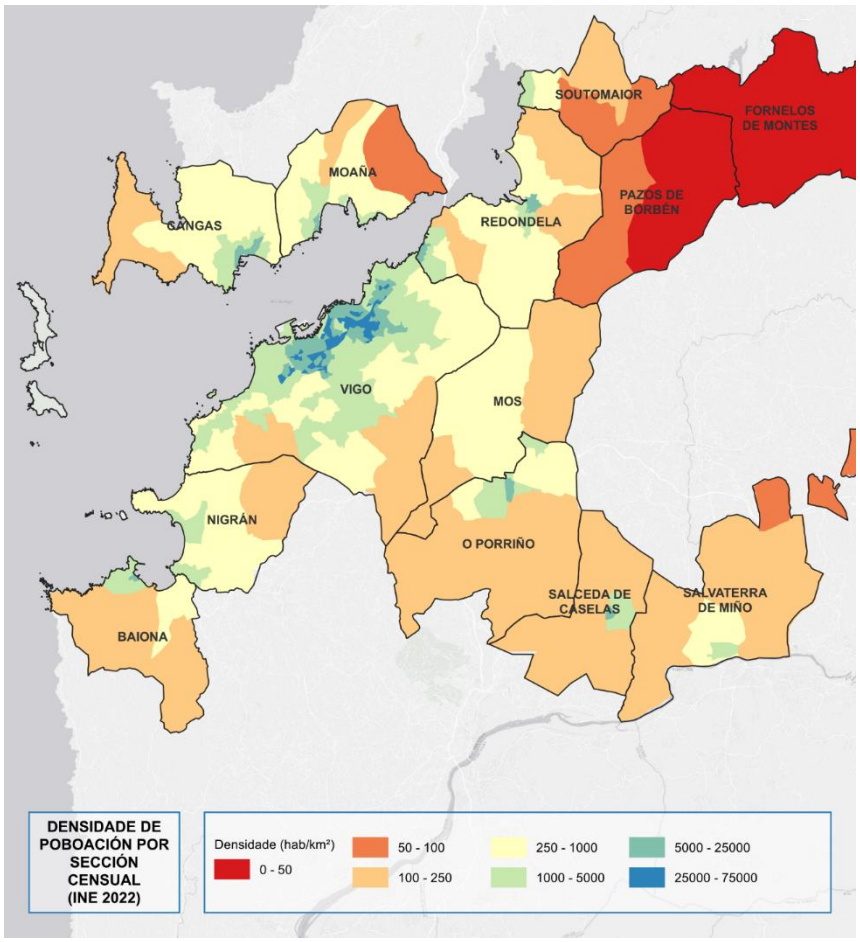



*Figura 5.18. Densidade de poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

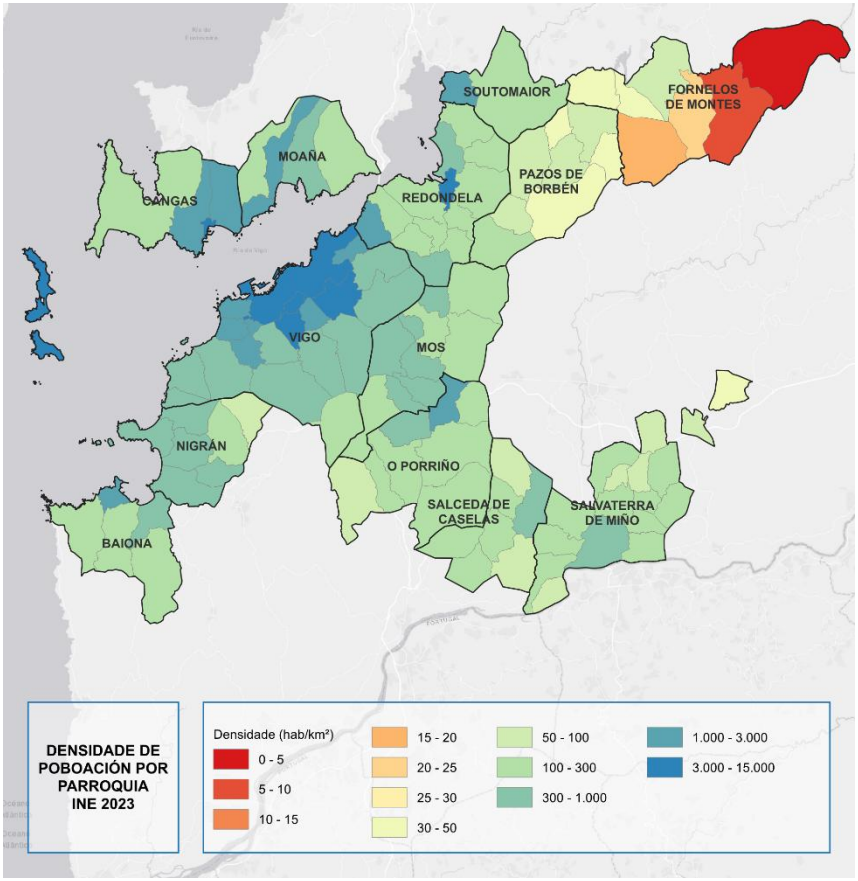



*Figura 5.19. Densidade de poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.20 móstranse os valores de renda media por persoa e por fogar por sección censual. Apréciase de novo que as zonas máis próximas á costa teñen valores máis altos, destacando toda a marxe sur da ría entre Vigo e Baiona. Tódolos valores por riba de 20.000 euros/persoa danse en seccións de Vigo: sección 11 do distrito 9 (28.850), seccións 14 (24.876) e 4 (24.265) do distrito 1, sección 7 do distrito 2 (21.683), sección 1 do distrito 6 (20.350), e seccións 12 (20.335) e 15 (20.161) do distrito 1. Os valores máis altos fóra do devandito municipio están na sección 2 do distrito 3 de Nigrán (18.941), e na sección 3 do distrito 2 de Baiona (18.585). Os valores máis baixos danse nalgunhas seccións do Porriño, Salvaterra de Miño e Vigo. Soamente dúas seccións desta área están por baixo de 10.000 euros/persoa: a sección 20 do distrito 6 de Vigo (9.563) e a sección 7 do distrito 1 do Porriño (9.491). Cómpre subliñar que tódalas análises van estar condicionadas polo tamaño das zonas, xa que é ben coñecido que se se comparan as rendas medias entre municipios, Nigrán destaca como o de renda máis elevada de toda a provincia de Pontevedra (e a terceira de toda Galicia), estando Baiona na octava posición galega, tamén por riba de Vigo.

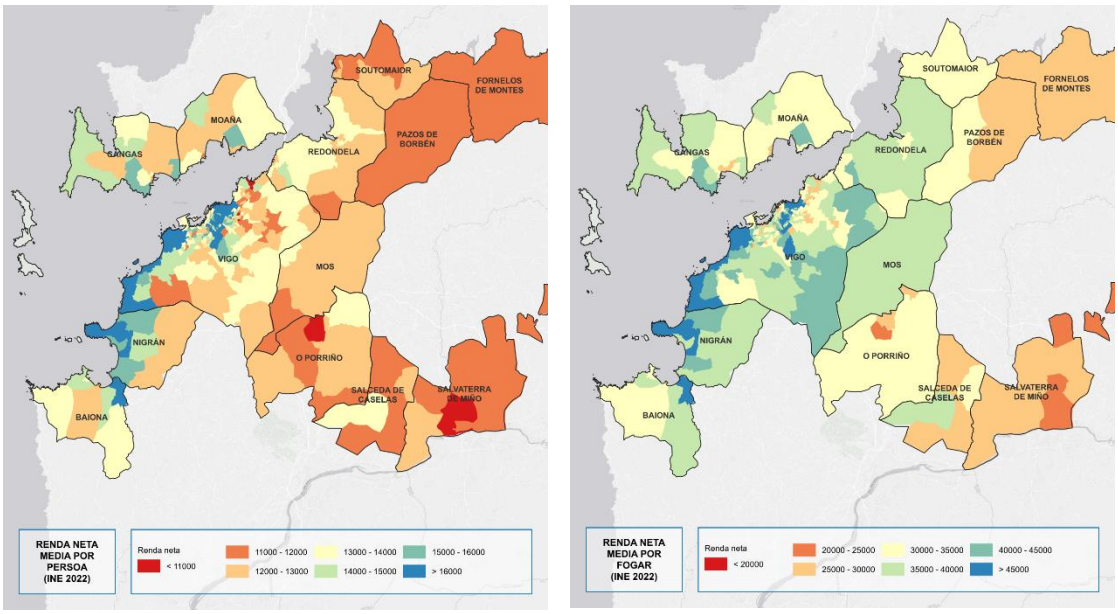



*Figura 5.20. Renda neta media por persoa e por fogar en 2022 na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Polo seu lado, a Figura 5.21 presenta a idade media da poboación por sección censual, mentres que na Figura 5.22 móstrase a porcentaxe de poboación con idade menor de 18 anos e maior de 65. Vólvese percibir un certo aumento da idade media a medida que aumenta a distancia a Vigo, salvo por certos núcleos que presentan bastante coincidencia cos que tiñan maior densidade de poboación.

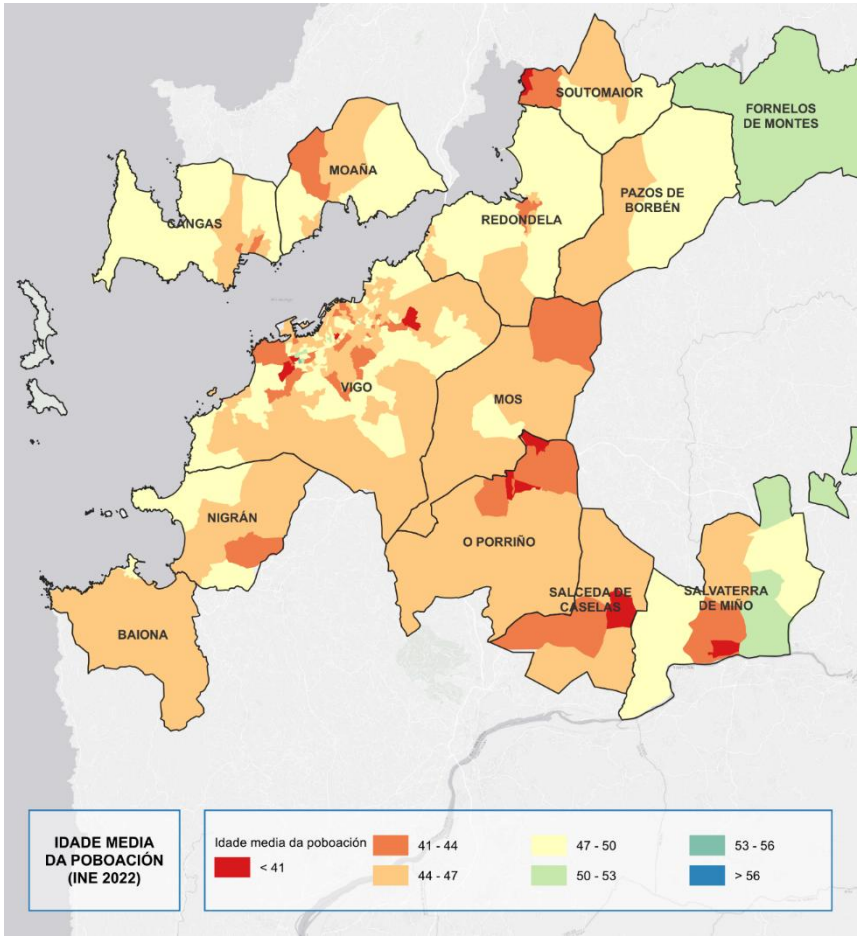



*Figura 5.21. Idade media da poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

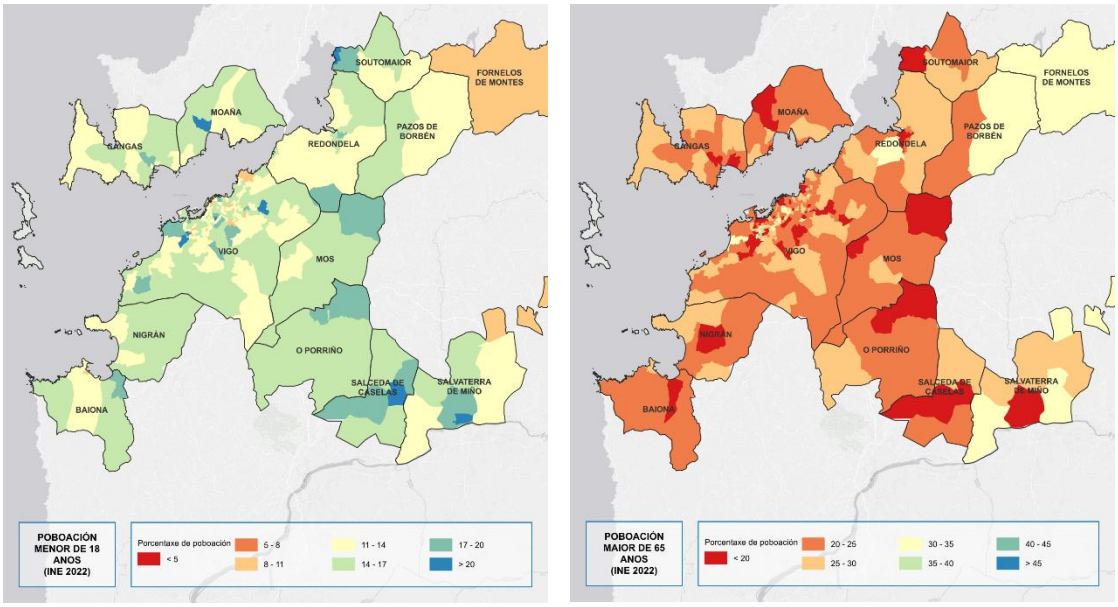



*Figura 5.22. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

No que se refire ao tamaño dos fogares, a Figura 5.23 presenta o tamaño medio e a porcentaxe de vivendas unipersoais. Neste caso a tendencia varía, estando os fogares

máis pequenos concentrados nalgunhas seccións censuais da cidade de Vigo, así como nas zonas máis afastadas deste termo municipal. Pode comprobarse que coinciden sensiblemente as zonas con menor tamaño do fogar con aquelas que teñen máis fogares unipersoais.

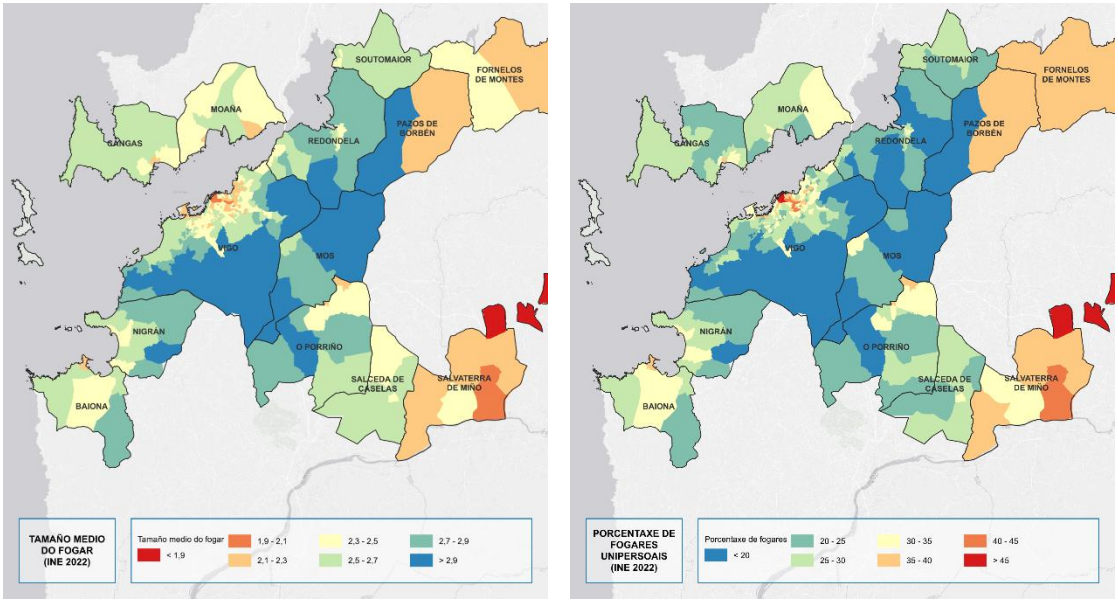



*Figura 5.23. Tamaño medio do fogar e porcentaxe de fogares unipersoais na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Finalmente, a Figura 5.24 presenta o índice de motorización por termo municipal (dado que non se dispón de datos cunha maior desagregación espacial), así como o seu crecemento entre 2018 e 2023. Pódese ver que os valores máis baixos están en Vigo (509,6), Cangas (514,8), Baiona (538,6) e Moaña (578,9), todos eles por baixo dos 600 turismos por cada 1.000 habitantes, mentres que o valor máis alto dáse en Mos (761,1). Por outra banda, apréciase que o valor creceu en tódolos municipios salvo en Vigo, O Porriño e Fornelos de Montes. A menor motorización das cidades constitúe unha tendencia habitual, xa que nestes ámbitos o emprego do transporte privado resulta menos necesario para cubrir as necesidades de mobilidade, tanto pola maior accesibilidade a oportunidades derivada dunha elevada densidade e da presenza de usos do solo mixtos, como pola maior facilidade para realizar desprazamentos en transporte público.

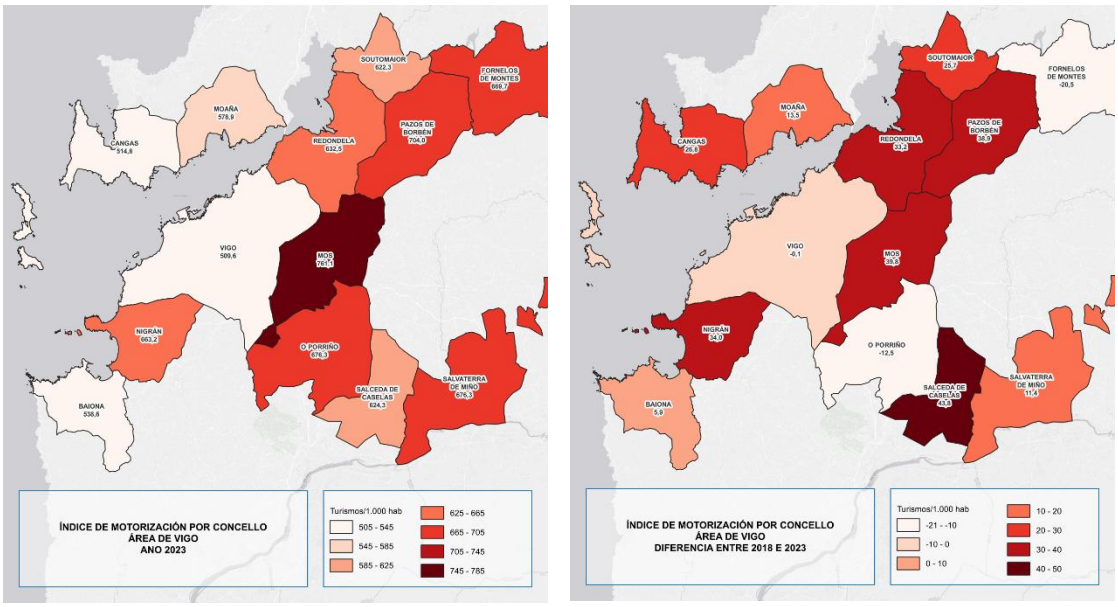



*Figura 5.24. Índice de motorización por concello en 2023 e variación 2018-2023 na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística e Instituto Galego de Estatística)*

### *5.1.2.2.Mobilidade interna do termo municipal de Vigo*

#### 5.1.2.2.1. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral no termo municipal de Vigo obtense a partir dos datos de "Open Data Mobilidade" do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, coas consideracións que se realizaron no apartado 1.2, debéndose ter especialmente en conta os problemas de adecuación cos modos brandos, probablemente infrarrepresentados por non se consideraren os desprazamentos de menos de 500 m, e tendo en conta que as viaxes maiores ca ese limiar, pero con distancias non moi longas, poden non estaren recollidas con precisión.

Os resultados agregados preséntanse na Táboa 5.4. Pódese ver que as viaxes anuais elévanse a aproximadamente 300 millóns, dando lugar a arredor de 2,7-2,8 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m).

| | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | Viaxes/día | Poboación (INE) | Viaxes/hab·día |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 290.929.911 | 797.068 | 292.374 | 2,73 |
| **2023** | 291.208.707 | 797.832 | 293.652 | 2,72 |
| **2024** | 302.788.111 | 827.290 | 293.977 | 2,81 |

*Táboa 5.4. Mobilidade xeral do termo municipal de Vigo. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.31 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Vigo para o período 09/2023-08/2024. Destacan, por riba de 10 millóns de viaxes anuais (máis de 27.000 viaxes diarias de media), as seguintes relacións: Distrito 2-Distrito 7 (15.085.252), Distrito 3-Distrito 4 (14.893.567), Distrito 7-Distrito 8 (13.343.807), Distrito 4-Distrito 8 (13.140.045), Distrito 4-Distrito 5 (11.712.612), Distrito 4-Distrito 9 (11.577.646), Distrito 6-Distrito 7 (10.890.073), e Distrito 1-Distrito 2 (10.554.960). Pola súa banda, os valores por debaixo de 2 millóns de viaxes anuais

danse nas relacións: Distrito 6-Distrito 8 (1.598.324), Distrito 6-Distrito 9 (959.307), e Distrito 5-Distrito 6 (867.888).

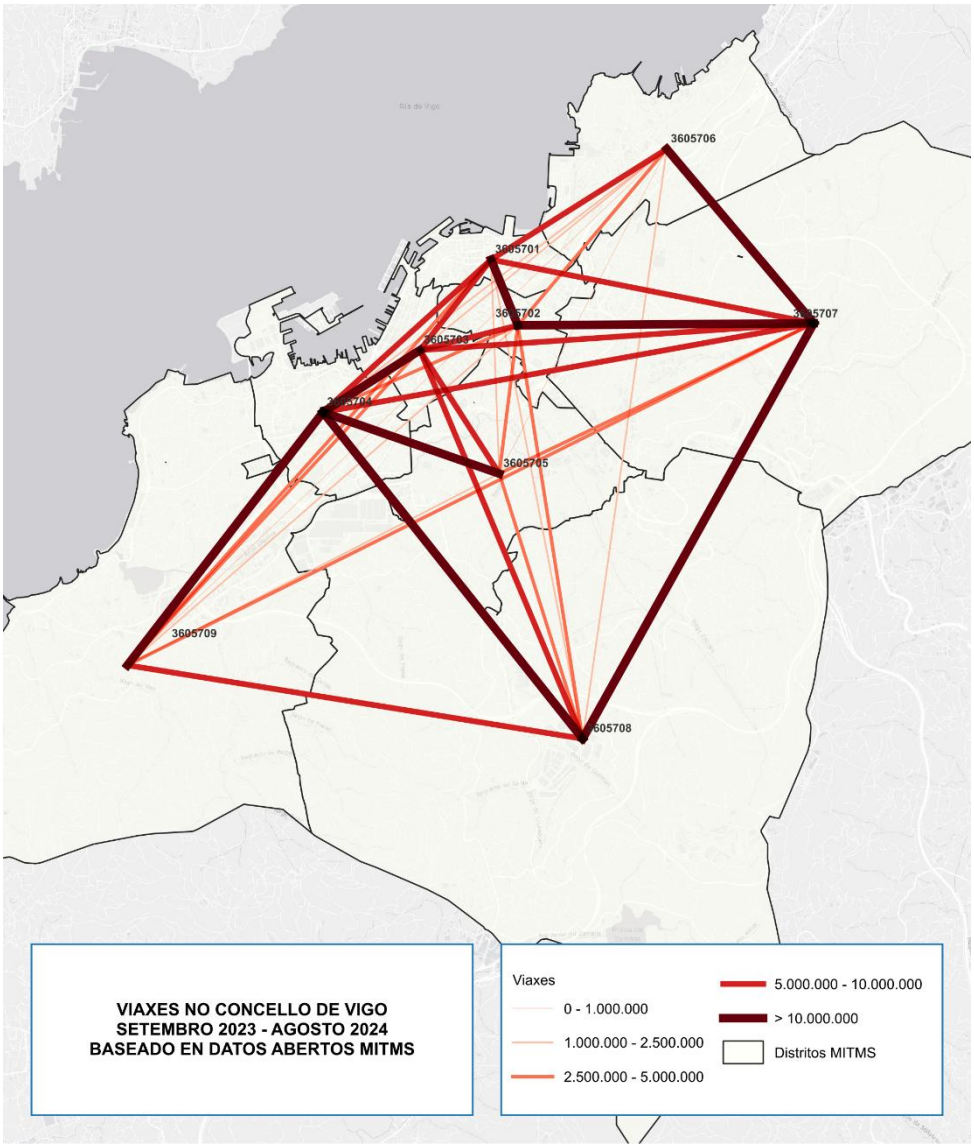



*Figura 5.25. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Vigo (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Adicionalmente, na Figura 5.26 móstranse os mesmos fluxos no período 09/2022-08/2023, así como a variación en porcentaxe entre ambos. Percíbense crecementos por riba do 10% nas conexións entre o distrito 8 cos distritos 2, 3, 4, 6 e 7. Os descensos máis pronunciados en porcentaxe danse nas relacións do distrito 5 co 4 e o 9.

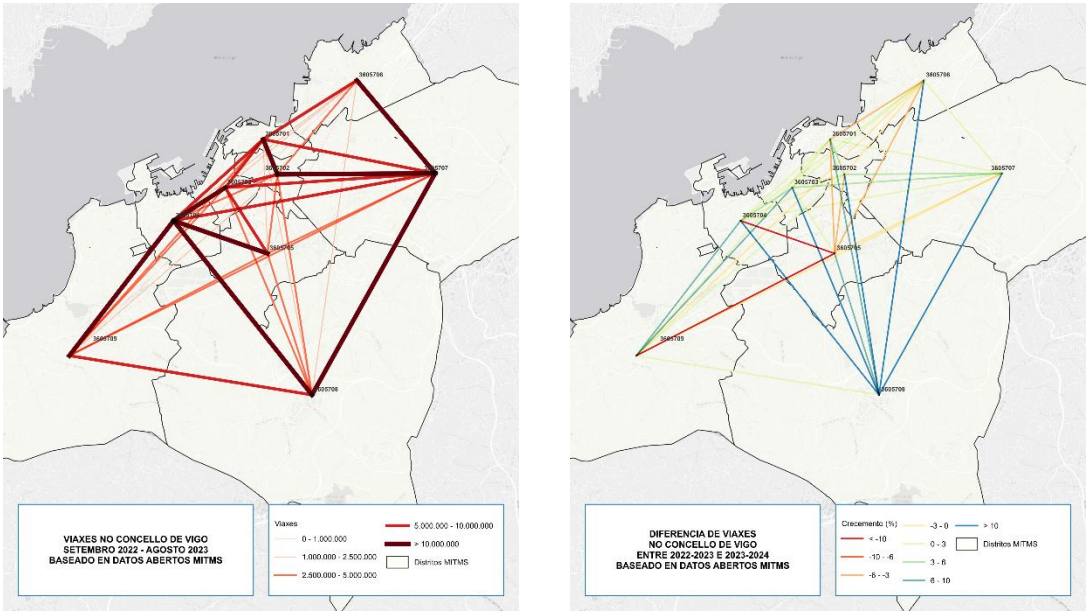



*Figura 5.26. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Vigo (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

#### 5.1.2.2.2. Transporte público urbano por autobús

A información sobre a oferta de transporte urbano por autobús obtense a partir dos datos GTFS publicados polo Concello de Vigo. Estes datos corresponden á semana do 20 ao 26 de setembro de 2025 (non se tivo acceso a datos anteriores compatibles coas datas do resto da información presentada).

A Figura 5.27 amosa as rutas de transporte público urbano por autobús do termo municipal de Vigo. Pódese ver que cobren a maior parte do territorio do municipio, salvo algunha das zonas de densidade máis baixa. Tamén se aprecia que existen algunhas paradas nos termos municipais de Redondela e Mos (neste caso situadas practicamente no límite entre municipios).

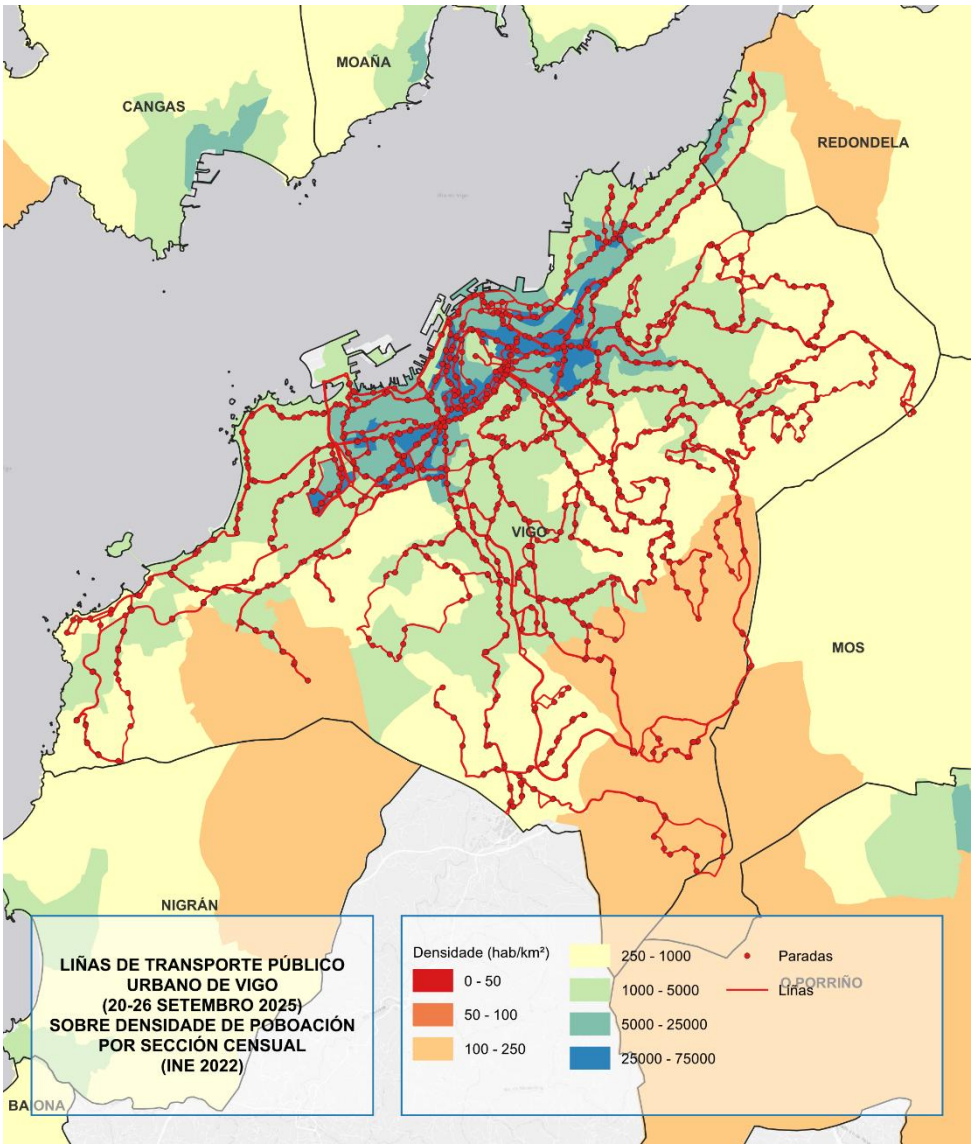



*Figura 5.27. Liñas e paradas do transporte público urbano por autobús de Vigo sobre a densidade de poboación por sección censual. (Fonte dos datos: Concello de Vigo e Instituto Nacional de Estatística)*

Pola súa banda, a Figura 5.28 presenta o número de expedicións semanais en cada unha das paradas da rede. Pode comprobarse que os valores máis altos de número de expedicións concéntranse nas paradas das zonas con maior densidade de poboación, con valores tamén relevantes na zona da Universidade e na zona dos hospitais Álvaro Cunqueiro e Meixoeiro. Existen 6 paradas con máis de 2.000 expedicións semanais, situadas nas rúas de Urzáiz e da Travesía de Vigo, e na Praza de América. Entre 1.500 e 2.000 hai 20 paradas situadas nas avenidas das Camelias, da Gran Vía e de García Barbón, nas rúas da Reconquista, de Policarpo Sanz, de Jenaro de la Fuente, da Ribeira do Berbés, de Cánovas del Castillo, do Conde de Torrecedeira e do Gaiteiro de Ricardo Portela, e na Praza de Compostela. Outras 58 paradas atópanse entre 1.000 e 1.500 expedicións semanais, mentres que 163 están entre 500 e 1.000, outras 556 entre 100 e 500, e 364 por baixo de 100.

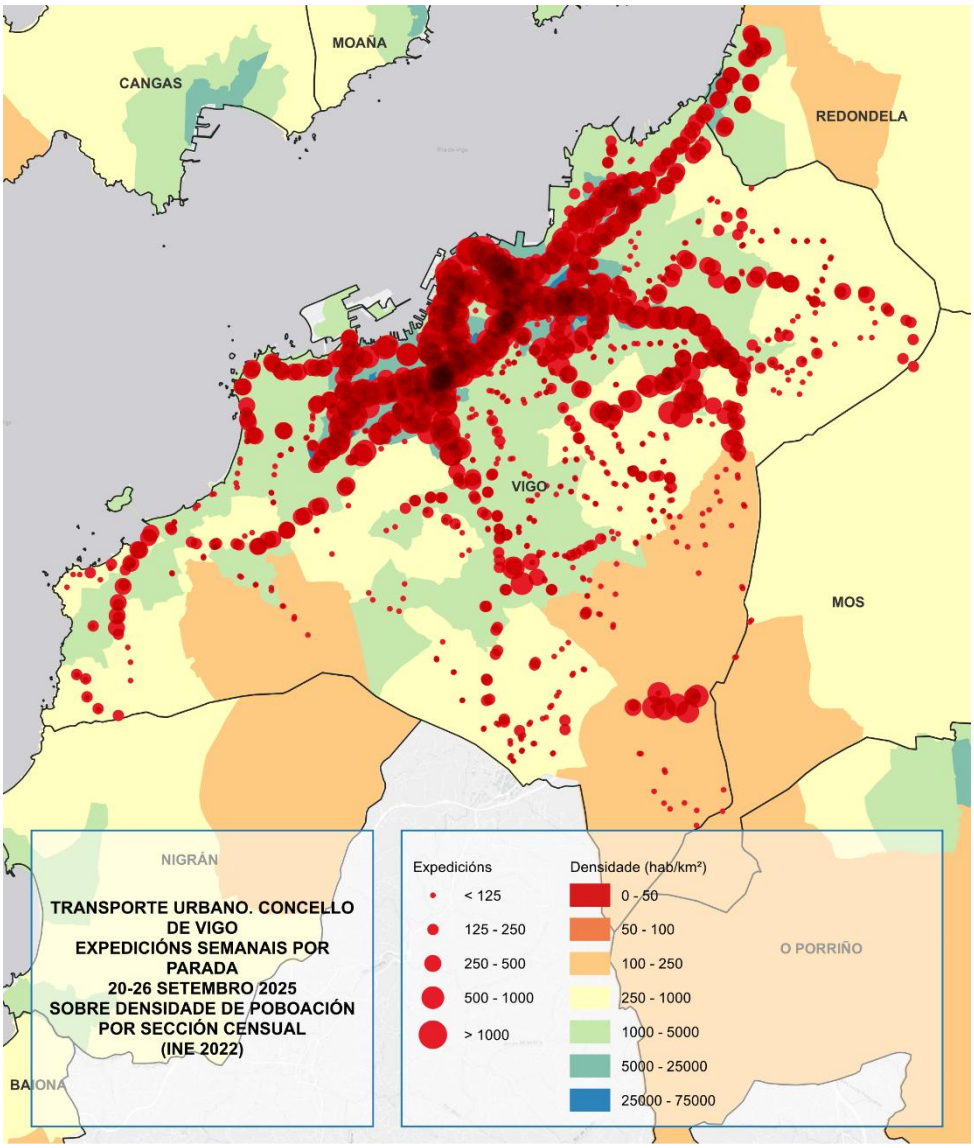



*Figura 5.28. Expedicións semanais por parada do transporte público urbano por autobús de Vigo sobre a densidade de poboación por sección censual. (Fonte dos datos: Concello de Vigo e Instituto Nacional de Estatística)*

Adicionalmente, a Figura 5.29 e a Figura 5.30 presentan as expedicións semanais por sección censual da rede, e as expedicións semanais por cada 1.000 habitantes en cada sección censual. As seccións non recheas son aquelas que non teñen ningunha parada no seu territorio, aínda que poden estar servidas por algunha moi próxima nas seccións lindeiras. De feito, é moi habitual que unha parada se atope situada practicamente no bordo entre dúas seccións censuais, de maneira que aínda que se asigne a unha delas presta servizo a ambas.

Para determinar o número de expedicións semanais en cada sección censual, súmanse as expedicións de cada unha das paradas integradas na devandita sección, sempre que pertenzan a liñas distintas. Desta forma se, por exemplo, nunha sección hai dúas paradas co mesmo número de expedicións da mesma liña, o número de expedicións que se computan á devandita sección é o dunha soa parada, sen sumar ambas, xa que os devanditos servizos coinciden e non supoñen unha maior oferta para a sección en

estudo. No caso de que as dúas paradas sexan de liñas distintas, si se sumarían as expedicións de ambas.

Comparando coa Figura 5.18 pódese apreciar certa coincidencia das seccións con maior densidade e con maior número de expedicións semanais. As seccións máis destacadas neste parámetro, por riba de 2.000 expedicións semanais, son a 14, 4, 3, e 13 do distrito 1, a 3, 22, 5, e 13 do distrito 2, a 24 e 7 do distrito 3, a 10 e 9 do distrito 7, e a 16 do distrito 4. No que se refire ás expedicións por cada 1.000 habitantes, os valores por riba de 2.000 danse nas seccións 17 e 16 do distrito 4, na seccións 14 e 2 do distrito 1, nas seccións 22, 5 e 13 do distrito 2, na 10 do distrito 7, e nas 24 e 25 do distrito 3. En xeral, nas dúas figuras, obsérvase un patrón polo que os valores máis altos concéntranse na zona centro de Vigo, mentres que se van reducindo cara ao interior e as zonas de costa máis afastadas do centro, agás que existan equipamentos especiais. Debe sinalarse que parte das seccións censuais coloreadas corresponden aos termos municipais de Redondela e Mos pola penetración do transporte urbano de Vigo nestes municipios.

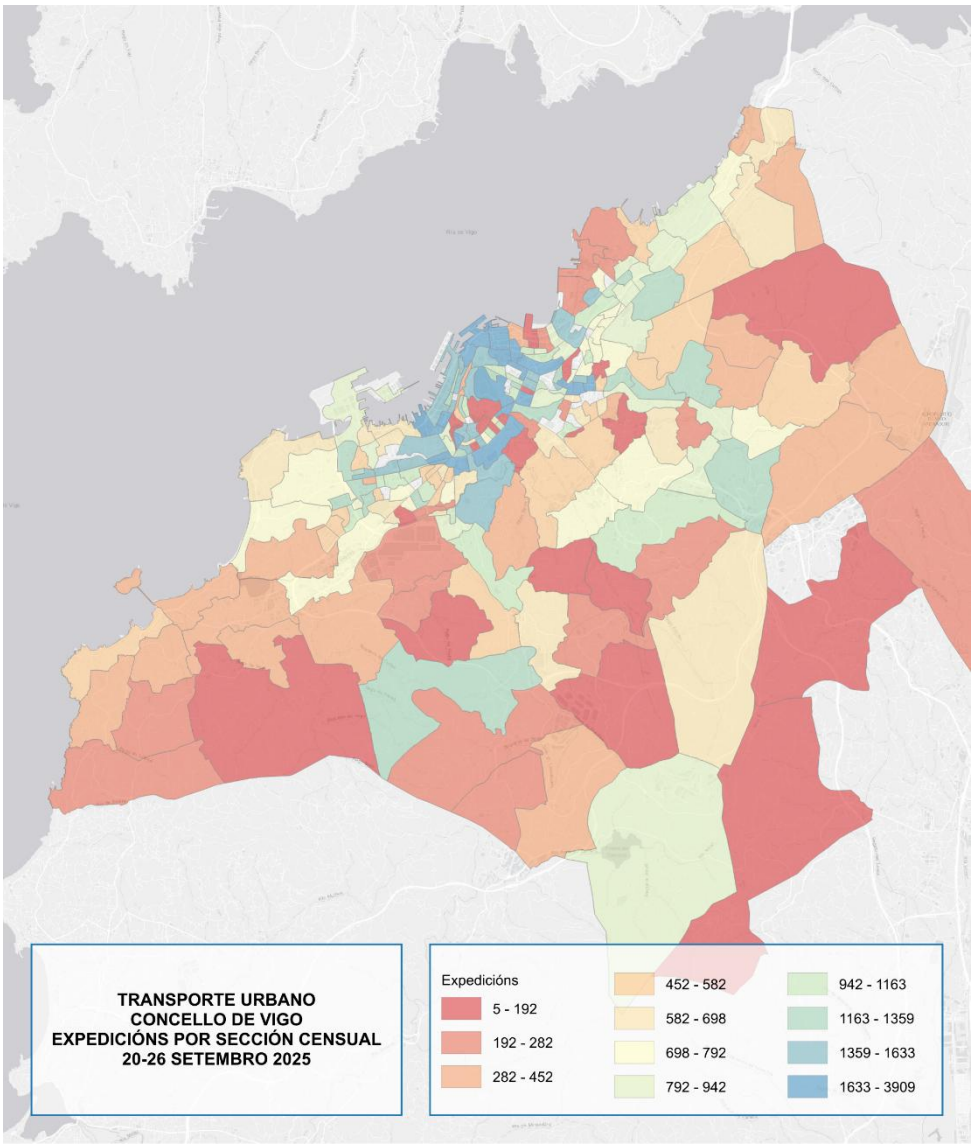



*Figura 5.29. Expedicións semanas por sección censual do transporte público urbano por autobús de Vigo. (Fonte dos datos: Concello de Vigo e Instituto Nacional de Estatística)*

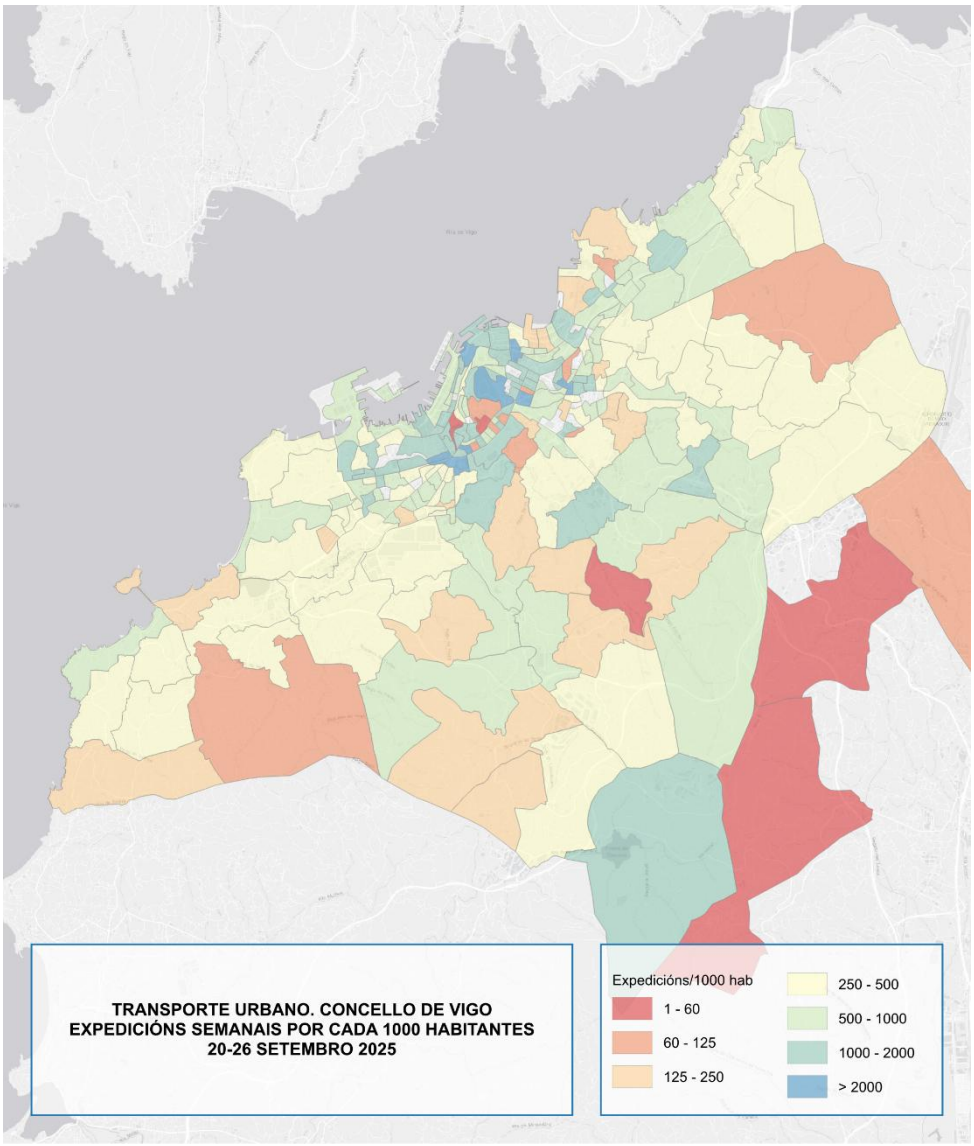



*Figura 5.30. Expedicións semanas por cada 1.000 habitantes por sección censual do transporte público urbano por autobús de Vigo. (Fonte dos datos: Concello de Vigo e Instituto Nacional de Estatística)*

No caso do transporte público urbano de Vigo, non se dispón de datos de demanda por liña e parada, nin de orixe e destino. Si se dispón da demanda total do sistema para os últimos anos, que se presenta na Táboa 5.5. Os datos de viaxes en transporte público compáranse cos de mobilidade xeral de máis de 500 m na mesma táboa. Como se pode apreciar, a porcentaxe de viaxes en transporte público en relación coas viaxes totais de máis de 500 m está en ao redor do 5,5-6,0%.

| | Viaxes transporte público urbano | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | % Transporte público |
|---|---|---|---|
| **2022** | 16.441.790 | 290.929.911 | 5,65 |
| **2023** | 17.018.125 | 307.991.719 | 5,53 |
| **2024** | 18.265.184 | 302.788.111 | 6,03 |

*Táboa 5.5. Uso do transporte público urbano no termo municipal de Vigo.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Vitrasa)*

### *5.1.2.3.Mobilidade da área metropolitana*

#### 5.1.2.3.1. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral na área de transporte de Vigo obtense tamén a partir dos datos de "Open Data Mobilidade" do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible. Neste caso vanse representar parte dos datos nos períodos: setembro do 2022 a agosto de 2023, e setembro do 2023 a agosto de 2024. Isto débese á necesidade de dar coherencia á información coa dispoñible para viaxes en transporte público interurbano en autobús para a zona.

Os resultados agregados de mobilidade interna da área preséntanse na Táboa 5.6. Considéranse tódolos distritos incluídos na área de transporte de Vigo. Neste caso, o concello de Fornelos de Montes, integrado na devandita área, está considerado na agrupación de municipios 36013_AM nos datos abertos do Ministerio. Esta agrupación engloba tamén ao concello de Covelo, non pertencente á área. Por tanto, inclúese nos datos de mobilidade xeral da área aínda que non pertenza á mesma.

Pódese ver que as viaxes anuais atópanse na franxa dos 485-515 millóns, dando lugar a arredor de 2,9 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m), o que representa o segundo valor máis elevado das áreas de transporte analizadas, só por baixo de Ourense.

| | **Viaxes distancia > 500 m (MITMS)** | **Viaxes/día** | **Poboación (INE)** | **Viaxes/hab·día** |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 486.612.462 | 1.333.185 | 467.846 | 2,85 |
| **2023** | 488.783.555 | 1.339.133 | 469.165 | 2,85 |
| **2024** | 511.696.846 | 1.398.079 | 469.979 | 2,97 |

*Táboa 5.6. Mobilidade xeral interna da área de transporte de Vigo. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Pola súa banda, a Táboa 5.7 presenta os datos de mobilidade total na área para distancias maiores a 500 m. Neste caso as viaxes anuais atópanse no intervalo dos 615-650 millóns, dando lugar a arredor de 3,6-3,8 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m).

| | **Viaxes distancia > 500 m (MITMS)** | **Viaxes/día** | **Poboación (INE)** | **Viaxes/hab·día** |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 616.873.557 | 1.690.065 | 467.846 | 3,61 |
| **2023** | 621.116.333 | 1.701.689 | 469.165 | 3,63 |
| **2024** | 648.385.615 | 1.771.545 | 469.979 | 3,77 |

*Táboa 5.7. Mobilidade xeral total da área de transporte de Vigo. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.31 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área (en ambos sentidos) de transporte para o período 09/2023-08/2024, cun limiar mínimo de 100.000 viaxes. Ademais dos fluxos entre distritos pertencentes ao termo municipal de Vigo, xa analizados no apartado anterior, destacan, por encima dos 3 millóns de viaxes anuais (máis de 8.200 viaxes diarias de media), as relacións: Ponteareas-Salvaterra de Miño con 4.188.984 viaxes, Cangas (distrito 2)-Cangas (distrito 3) con 3.512.965, Redondela (distrito 2)-Vigo (distrito 6) con 3.313.344, Pazos de Borbén-Ponteareas con 3.145.255, Moaña (distrito 1)-Moaña (distrito 3) con 3.127.102, Mos

(distrito 2)-O Porriño (distrito 1) con 3.051.171. Estes valores máximos de fluxos entre distritos da área están ao redor dun terzo das viaxes que se producen nas relacións máis importantes entre distritos do termo municipal de Vigo.

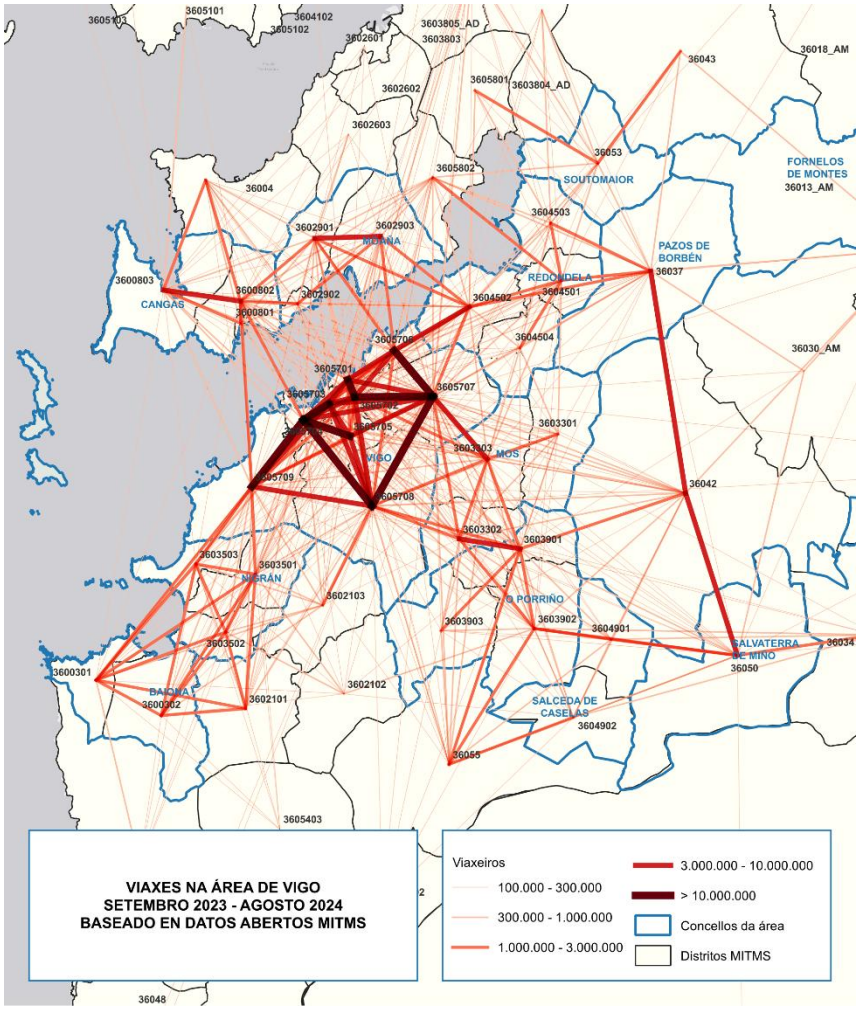



*Figura 5.31. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Vigo (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa parte, na Figura 5.32 móstranse os mesmos fluxos no período 09/2022-08/2023, así como a variación en porcentaxe entre ambos. As variacións son, en xeral, non moi acusadas, salvo para algúns pares de orixe-destino concretos.

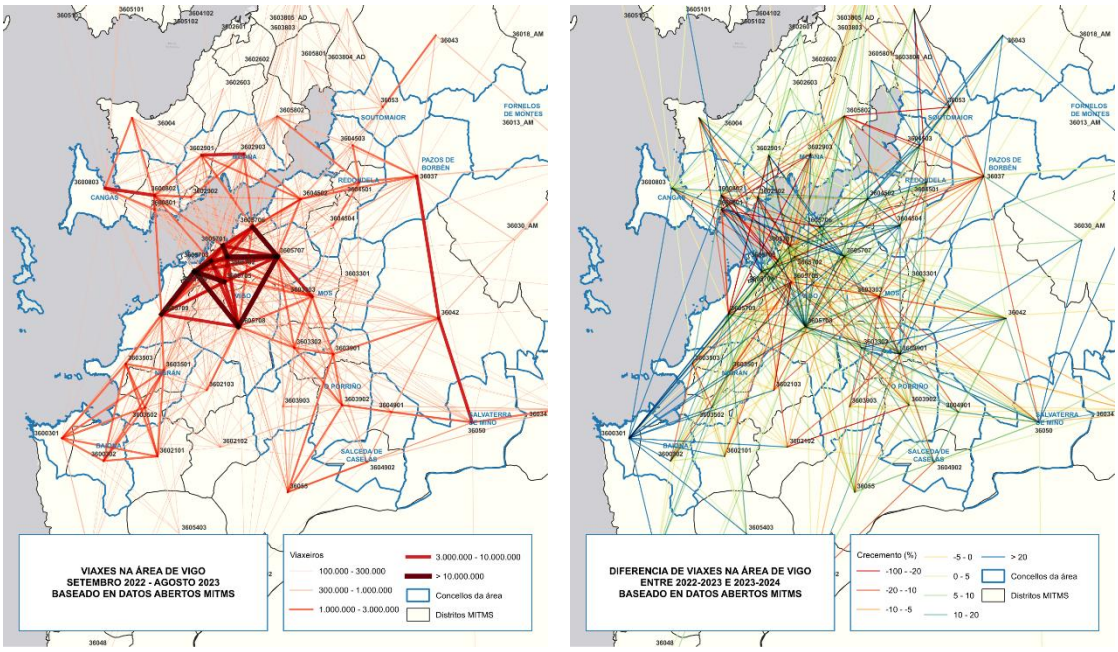



*Figura 5.32. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Vigo (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

A Figura 5.33 presenta a mesma información que a da Figura 5.31, pero neste caso agrupada por municipio de orixe e destino. Pola súa banda a Táboa 5.8 mostra os valores representados na Figura 5.33 de maneira exhaustiva. Márcase cunha cor máis escura a agrupación de municipios. Sen contar os desprazamentos internos de cada municipio destacan, por encima dos 10 millóns de viaxes anuais (máis de 27.800 viaxes diarias de media), os fluxos nas seguintes relacións: Mos-Vigo (20.331.964), Redondela-Vigo (14.067.550), Cangas-Vigo (12.154.091), Moaña-Vigo (11.852.134), Baiona-Nigrán (10.365.817) e Nigrán-Vigo (10.151.877). Tamén destacan, entre 5 e 10 millóns de viaxes anuais, as seguintes relacións: Mos-O Porriño (9.795.917), O Porriño-Vigo (7.764.001), Gondomar-Nigrán (7.698.475), Cangas-Moaña (7.067.265), Gondomar-Vigo (6.602.707) e Pazos de Borbén-Redondela (5.474.277). Polo tanto, pódese ver que as relacións cos fluxos máis importantes non se centran soamente nas conexións da periferia da área metropolitana coa cidade principal, senón que existen fluxos transversais que sería necesario servir cun transporte público de calidade. Debe sinalarse, ademais, que Gondomar non pertence á area de transporte de Vigo.

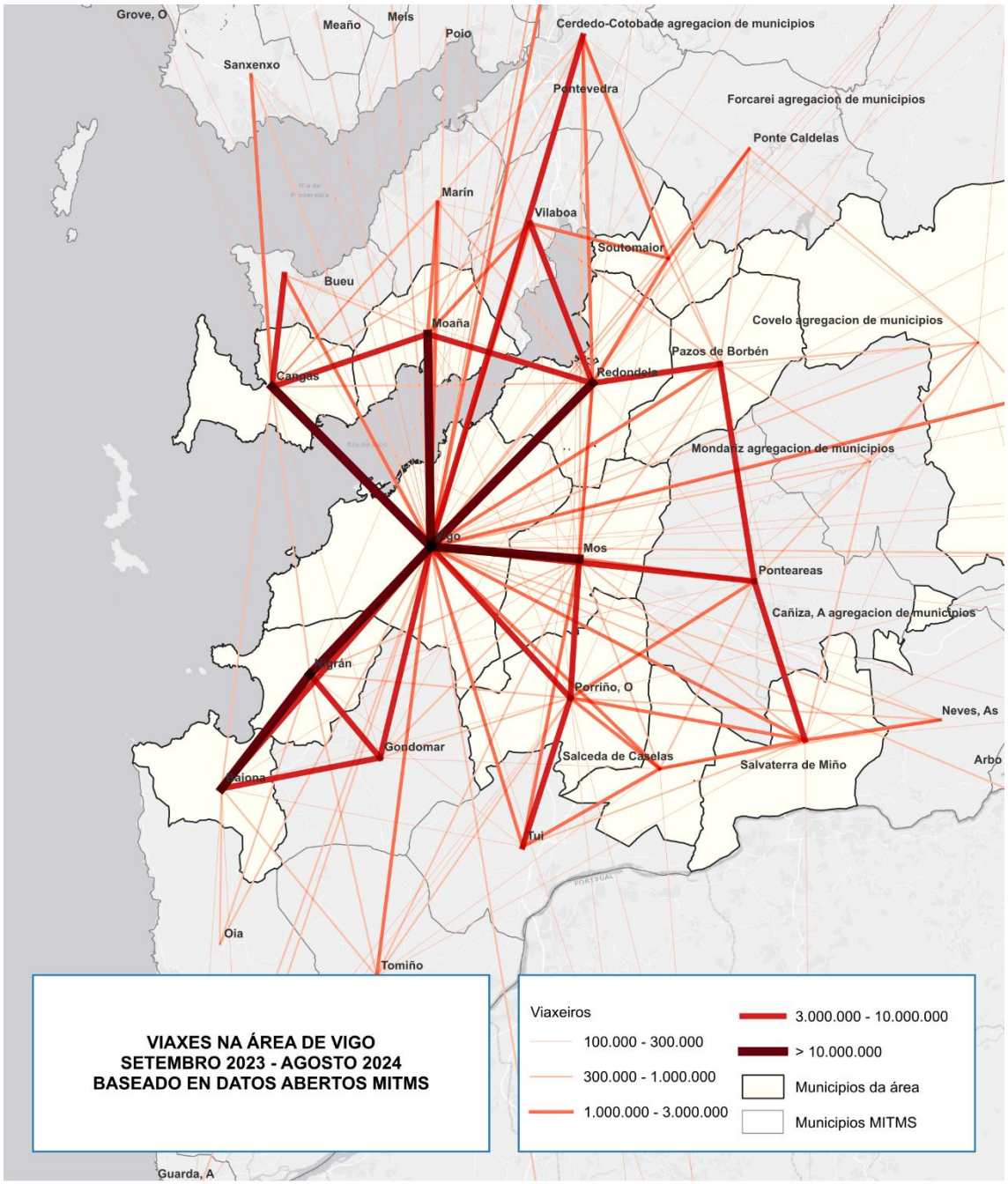



*Figura 5.33. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Vigo (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Baiona | Cangas | Covelo+ Fornelo de Montes | Moaña | Mos | Nigrán | Pazos de Borbén | O Porriño | Redondela | Salceda de Caselas | Salvaterra de Miño | Soutomaior | Vigo |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 36003 | 36008 | 36013_AM | 36029 | 36033 | 36035 | 36037 | 36039 | 36045 | 36049 | 36050 | 36053 | 36057 |
| Baiona | | 3.918.080 | 461.687 | 5.594 | 55.181 | 195.514 | 10.365.817 | 12.064 | 202.323 | 79.136 | 30.779 | 26.337 | 8.436 | 4.438.872 |
| Cangas | | | 12.272.527 | 9.884 | 7.067.265 | 270.531 | 352.102 | 42.255 | 183.644 | 707.007 | 22.154 | 24.994 | 51.139 | 12.154.091 |
| Covelo+Fornelo de M. | | | | 294.345 | 10.018 | 88.594 | 10.260 | 656.485 | 97.446 | 222.742 | 20.571 | 120.072 | 92.076 | 438.024 |
| Moaña | | | | | 6.830.903 | 241.771 | 65.790 | 94.428 | 141.386 | 4.176.960 | 15.294 | 20.102 | 72.031 | 11.852.134 |
| Mos | | | | | | 4.936.343 | 448.319 | 575.806 | 9.795.917 | 2.521.717 | 948.999 | 499.900 | 133.147 | 20.331.964 |
| Nigrán | | | | | | | 8.687.824 | 27.485 | 370.814 | 177.946 | 65.113 | 45.643 | 16.928 | 10.151.877 |
| Pazos de Borbén | | | | | | | | 599.992 | 251.799 | 5.474.277 | 31.206 | 147.245 | 612.734 | 1.235.595 |
| O Porriño | | | | | | | | | 7.512.480 | 738.421 | 2.853.933 | 1.564.911 | 72.725 | 7.764.001 |
| Redondela | | | | | | | | | | 11.709.530 | 80.792 | 79.242 | 1.991.781 | 14.067.550 |
| Salceda de Caselas | | | | | | | | | | | 2.003.491 | 2.231.532 | 8.769 | 1.378.664 |
| Salvaterra de Miño | | | | | | | | | | | | 1.086.551 | 10.508 | 1.234.020 |
| Soutomaior | | | | | | | | | | | | | 1.195.367 | 785.811 |
| Vigo | | | | | | | | | | | | | | 299.957.956 |
| **Total: 504.935.485** | | | | | | | | | | | | | | |

*Táboa 5.8. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Vigo (09/2023-08/2024).*

*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa banda, a Táboa 5.9 presenta a porcentaxe de viaxes internas da área metropolitana que supón cada unha das relacións entre concellos. Pódese apreciar a forte predominancia dos desprazamentos internos de Vigo (59,41%), que está na terceira posición das cidades principais respecto das áreas analizadas, por detrás de Lugo e Ourense. Para apreciar mellor a importancia das outras conexións, a Táboa 5.10 presenta estas porcentaxes con respecto á mobilidade interna da área sen considerar os desprazamentos internos de Vigo. Pode apreciarse que destacan moitas das conexións con Vigo (especialmente Mos, Redondela, Cangas, Moaña e Nigrán), pero tamén a conexión de Baiona con Nigrán e de Mos con O Porriño. Por outra banda, destacan tamén os desprazamentos internos de Cangas, Redondela e Nigrán.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Baiona | Cangas | Covelo+ Fornelo de Montes | Moaña | Mos | Nigrán | Pazos de Borbén | O Porriño | Redondela | Salceda de Caselas | Salvaterra de Miño | Soutomaior | Vigo |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 36003 | 36008 | 36013_AM | 36029 | 36033 | 36035 | 36037 | 36039 | 36045 | 36049 | 36050 | 36053 | 36057 |
| Baiona | | 0,78% | 0,09% | 0,00% | 0,01% | 0,04% | 2,05% | 0,00% | 0,04% | 0,02% | 0,01% | 0,01% | 0,00% | 0,88% |
| Cangas | | | 2,43% | 0,00% | 1,40% | 0,05% | 0,07% | 0,01% | 0,04% | 0,14% | 0,00% | 0,00% | 0,01% | 2,41% |
| Covelo+Fornelo de M. | | | | 0,06% | 0,00% | 0,02% | 0,00% | 0,13% | 0,02% | 0,04% | 0,00% | 0,02% | 0,02% | 0,09% |
| Moaña | | | | | 1,35% | 0,05% | 0,01% | 0,02% | 0,03% | 0,83% | 0,00% | 0,00% | 0,01% | 2,35% |
| Mos | | | | | | 0,98% | 0,09% | 0,11% | 1,94% | 0,50% | 0,19% | 0,10% | 0,03% | 4,03% |
| Nigrán | | | | | | | 1,72% | 0,01% | 0,07% | 0,04% | 0,01% | 0,01% | 0,00% | 2,01% |
| Pazos de Borbén | | | | | | | | 0,12% | 0,05% | 1,08% | 0,01% | 0,03% | 0,12% | 0,24% |
| O Porriño | | | | | | | | | 1,49% | 0,15% | 0,57% | 0,31% | 0,01% | 1,54% |
| Redondela | | | | | | | | | | 2,32% | 0,02% | 0,02% | 0,39% | 2,79% |
| Salceda de Caselas | | | | | | | | | | | 0,40% | 0,44% | 0,00% | 0,27% |
| Salvaterra de Miño | | | | | | | | | | | | 0,22% | 0,00% | 0,24% |
| Soutomaior | | | | | | | | | | | | | 0,24% | 0,16% |
| Vigo | | | | | | | | | | | | | | 59,41% |

*Táboa 5.9. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Vigo (09/2023-08/2024).*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Baiona | Cangas | Covelo+ Fornelo de Montes | Moaña | Mos | Nigrán | Pazos de Borbén | O Porriño | Redondela | Salceda de Caselas | Salvaterra de Miño | Soutomaior | Vigo |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 36003 | 36008 | 36013_AM | 36029 | 36033 | 36035 | 36037 | 36039 | 36045 | 36049 | 36050 | 36053 | 36057 |
| Baiona | | 1,91% | 0,23% | 0,00% | 0,03% | 0,10% | 5,06% | 0,01% | 0,10% | 0,04% | 0,02% | 0,01% | 0,00% | 2,17% |
| Cangas | | | 5,99% | 0,00% | 3,45% | 0,13% | 0,17% | 0,02% | 0,09% | 0,34% | 0,01% | 0,01% | 0,02% | 5,93% |
| Covelo+Fornelo de M. | | | | 0,14% | 0,00% | 0,04% | 0,01% | 0,32% | 0,05% | 0,11% | 0,01% | 0,06% | 0,04% | 0,21% |
| Moaña | | | | | 3,33% | 0,12% | 0,03% | 0,05% | 0,07% | 2,04% | 0,01% | 0,01% | 0,04% | 5,78% |
| Mos | | | | | | 2,41% | 0,22% | 0,28% | 4,78% | 1,23% | 0,46% | 0,24% | 0,06% | 9,92% |
| Nigrán | | | | | | | 4,24% | 0,01% | 0,18% | 0,09% | 0,03% | 0,02% | 0,01% | 4,95% |
| Pazos de Borbén | | | | | | | | 0,29% | 0,12% | 2,67% | 0,02% | 0,07% | 0,30% | 0,60% |
| O Porriño | | | | | | | | | 3,67% | 0,36% | 1,39% | 0,76% | 0,04% | 3,79% |
| Redondela | | | | | | | | | | 5,71% | 0,04% | 0,04% | 0,97% | 6,86% |
| Salceda de Caselas | | | | | | | | | | | 0,98% | 1,09% | 0,00% | 0,67% |
| Salvaterra de Miño | | | | | | | | | | | | 0,53% | 0,01% | 0,60% |
| Soutomaior | | | | | | | | | | | | | 0,58% | 0,38% |

*Táboa 5.10. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Vigo (09/2023-08/2024), sen considerar as viaxes internas do concello de Vigo.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

### 5.1.2.3.2. Transporte público interurbano por autobús e transporte de ría

A información sobre a oferta de transporte interurbano por autobús obtense a partir dos datos GTFS publicados pola Xunta de Galicia no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible. Estes datos actualízanse aproximadamente con periodicidade semanal, e consideráronse os datos correspondentes á semana do 2 ao 8 de outubro de 2023.

Na Figura 5.34 preséntanse as rutas de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Vigo superpostas sobre a densidade de poboación por parroquia. Pódese ver que as únicas parroquias sen servizo son as de densidade de poboación máis baixa.

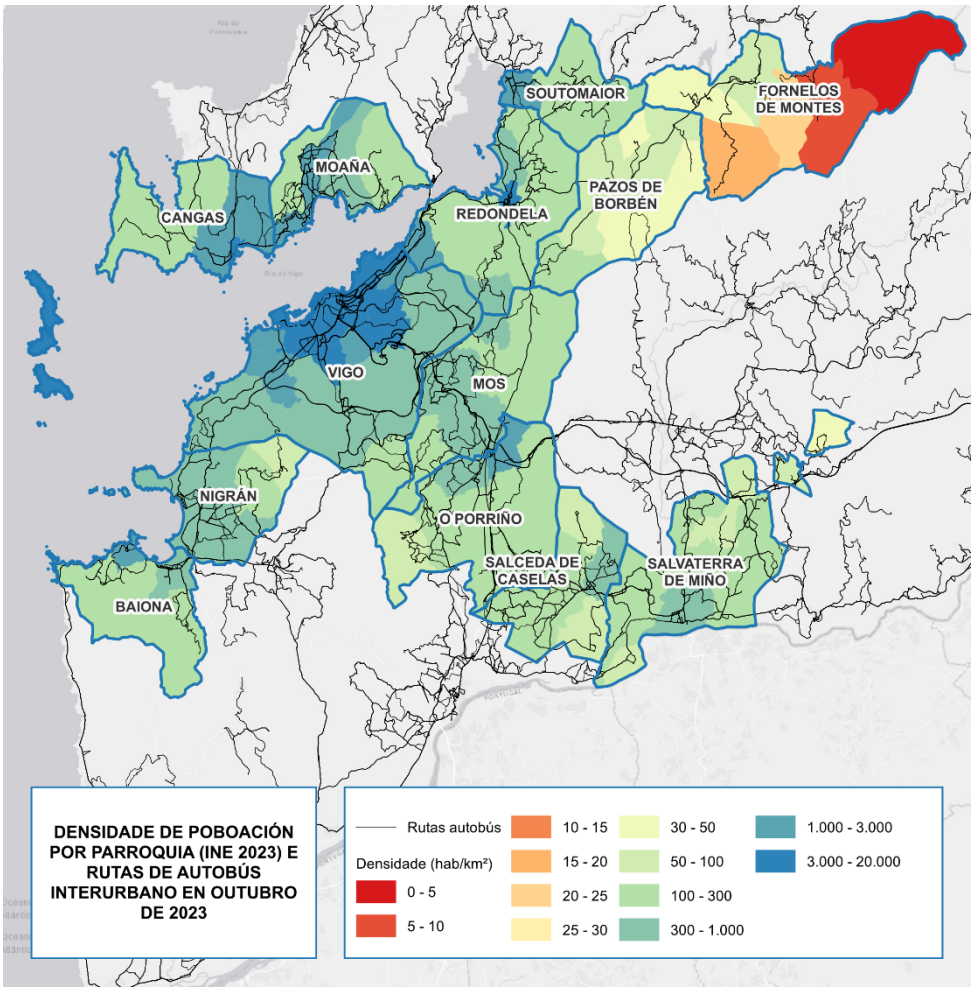



*Figura 5.34. Mapa de rutas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.35 preséntase o número de expedicións nese período para cada parroquia ou núcleo principal, mentres que na Figura 5.36 móstrase a información por concellos. Da mesma maneira que para o transporte urbano, para determinar o número de expedicións semanais por parroquia súmanse as expedicións de cada unha das paradas integradas na devandita parroquia, sempre que pertenzan a liñas distintas. Desta forma se, por exemplo, nunha parroquia hai dúas paradas co mesmo número de expedicións da mesma liña, o número de expedicións que se computan á devandita parroquia é o dunha soa parada, sen sumar ambas, xa que os devanditos servizos coinciden e non

supoñen unha maior oferta para a parroquia en estudo. No caso de que as dúas paradas sexan de liñas distintas, si se sumarían as expedicións de ambas.

Pódese ver que o rango de valores vai desde 0 ata máis de 500 expedicións por parroquia, é dicir, máis de 70 expedicións diarias de media. Os valores nulos corresponden a parroquias que non dispoñen de parada de transporte interurbano por autobús no seu territorio, aínda que poden estar servidas por paradas nas parroquias adxacentes. Os valores por riba de 500 expedicións semanais danse nas seguintes parroquias:

| Concello | Parroquia | Expedicións semanais |
|---|---|---|
| Vigo | Vigo | 2.892 |
| Porriño, O | O Porriño (Santa María) | 1.182 |
| Mos | Tameiga (San Martiño) | 1.076 |
| Vigo | Lavadores (Santa Cristina) | 1.071 |
| Vigo | Beade (Santo Estevo) | 860 |
| Cangas | Cangas (Santiago e San Salvador) | 787 |
| Redondela | Redondela (Santiago) | 671 |
| Vigo | Freixeiro (San Tomé) | 638 |
| Moaña | Moaña (Virxe do Carme) | 627 |
| Redondela | Chapela (San Fausto) | 542 |
| Redondela | Trasmañó (San Vicente) | 542 |
| Nigrán | Nigrán (San Fiz) | 541 |
| Nigrán | A Ramallosa (San Pedro) | 531 |
| Redondela | Cedeira (Santo André) | 523 |

*Táboa 5.11. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

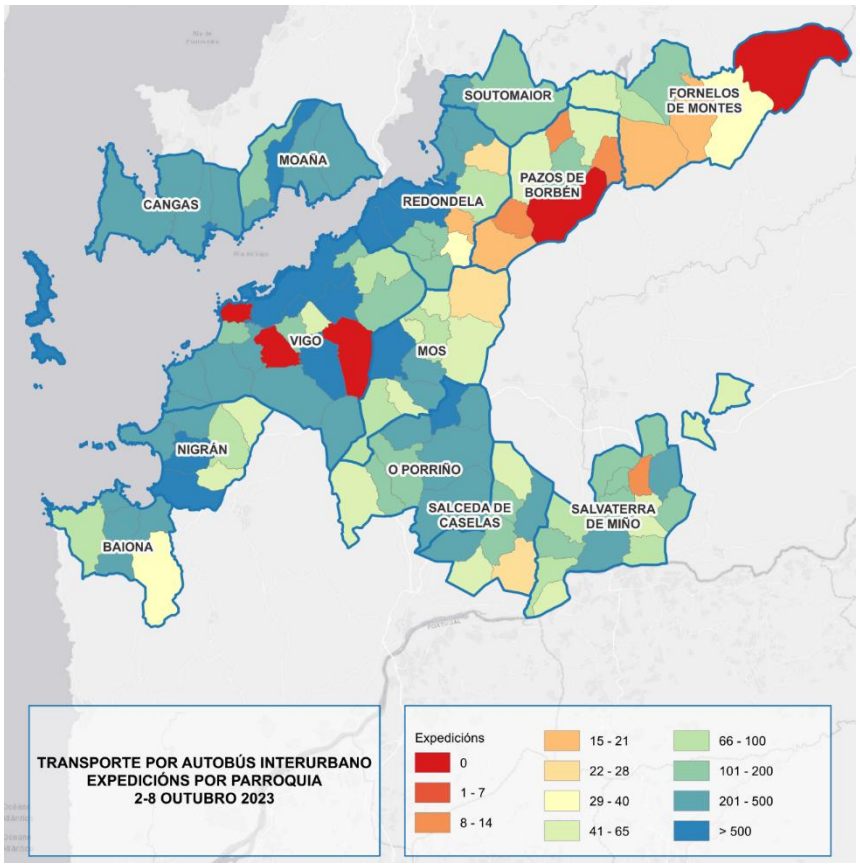



*Figura 5.35. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*
*Nota: non se inclúe o transporte de ría, as illas colóranse de acordo coa súa pertenza administrativa, aínda que nelas non existan servizos de autobús*

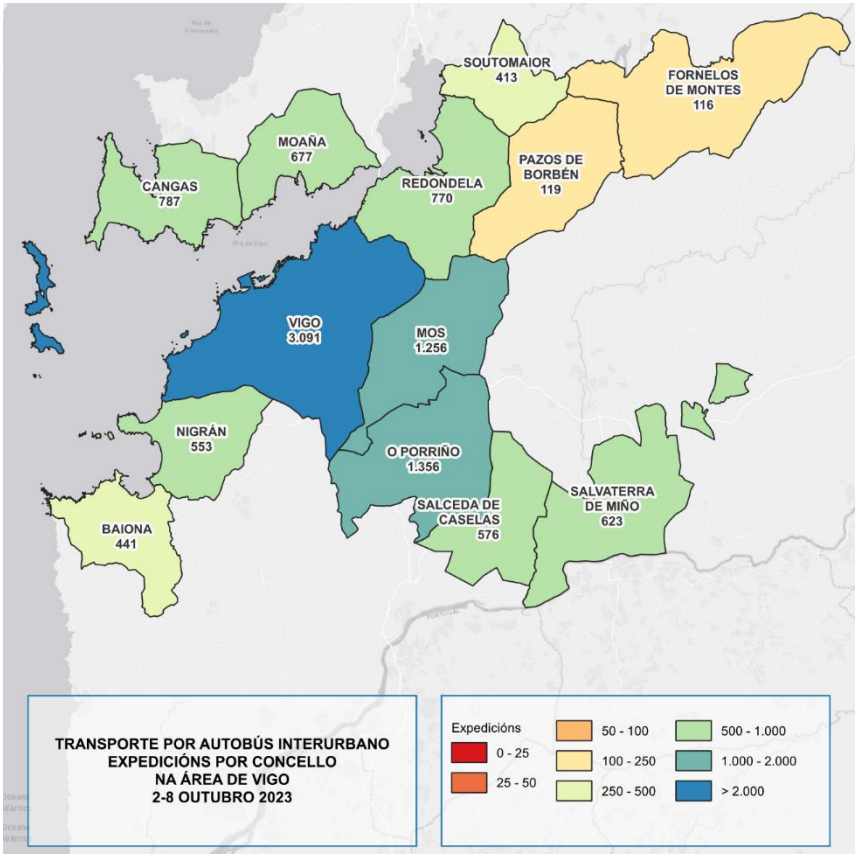



*Figura 5.36. Expedicións por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*
*Nota: non se inclúe o transporte de ría, as illas colóranse de acordo coa súa pertenza administrativa, aínda que nelas non existan servizos de autobús*

Por outra banda, a Figura 5.37 e a Figura 5.38 presentan o número de expedicións por cada mil habitantes en cada un dos ámbitos territoriais. Os valores por riba de 500 expedicións semanais por cada mil habitantes atópanse nas seguintes parroquias:

| Concello | Parroquia | Expedicións semanais por cada mil habitantes |
|---|---|---|
| Porriño, O | Cans (Santo Estevo) | 933,94 |
| Salvaterra de Miño | Lourido (Santo André) | 840,58 |
| Salvaterra de Miño | Lira (San Simón) | 638,16 |
| Redondela | Trasmañó (San Vicente) | 568,73 |

*Táboa 5.12. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Débese destacar que no concello de Vigo existe un servizo de transporte público urbano, polo que nestes gráficos non se inclúe toda a oferta que se presta no devandito concello. Por outra banda, a figura tampouco inclúe as expedicións do transporte de ría, xa que non está incorporado ao GTFS do NAP.

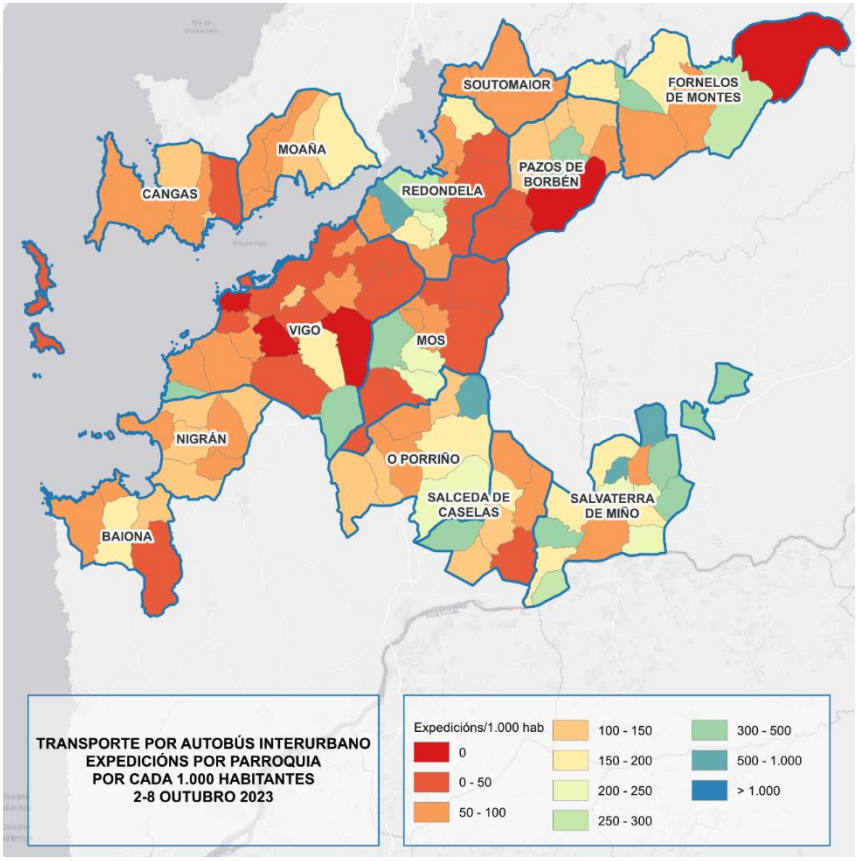



*Figura 5.37. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*
*Nota: non se inclúe o transporte de ría, as illas colóranse de acordo coa súa pertenza administrativa, aínda que nelas non existan servizos de autobús*

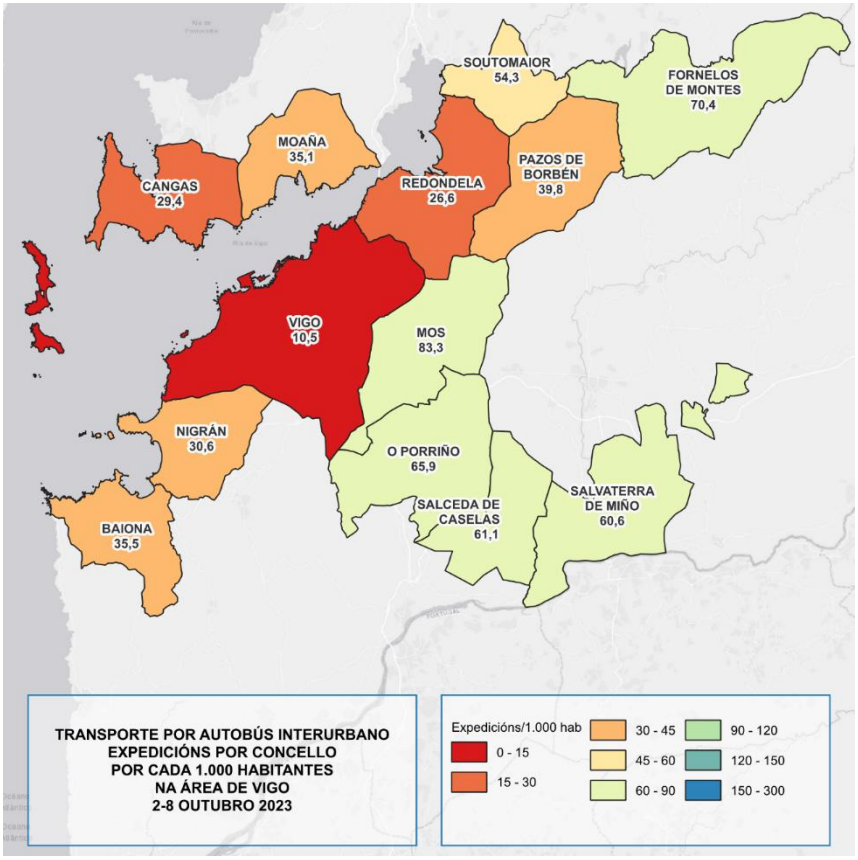



*Figura 5.38. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Vigo. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*
*Nota: non se inclúe o transporte de ría, as illas colóranse de acordo coa súa pertenza administrativa, aínda que nelas non existan servizos de autobús*

O transporte de ría presta servizos entre Moaña e Vigo así como entre Cangas e Vigo, estando integrado no plan de Transporte Metropolitano de Galicia (TMG) na área de Vigo. Preséntase a continuación a información sobre a oferta de servizos existentes en abril de 2025, segundo a información publicada polas compañías navieiras que os ofrecen[39]. De acordo coa información do Rexistro de Empresas Operadoras do Transporte Marítimo (REOTM)[40], actualizado o 25/03/2025, as rutas que poden abonarse coa tarxeta do TMG son Moaña-Vigo con Naviera Illa de Ons (que opera como Piratas de Nabia) e Cangas-Vigo con Naviera de las Rías Gallegas e con Naviera Mar de Ons. Non se inclúen nesta análise os servizos de transporte que non se prestan durante todo o ano, como poden ser os das Illas Cíes, Illa de San Simón, etc., nin os reforzos estivais, en consonancia coa semana de outubro considerada na análise.

No caso Moaña-Vigo, de luns a venres hai saídas desde Moaña cada media hora entre as 6:30 e as 9:00 h (desde Vigo de 7:00 a 9:30 h), e cada hora desde as 10:00 ata as 22:00 h (desde Vigo desde as 10:30 ata as 22:30 h). Os sábados os servizos son cada hora, saíndo a en punto de Moaña e a e media de Vigo, entre as 8:00 e as 22:30 h. Finalmente,

[39] https://www.piratasdenabia.com/linea-regular-moana-vigo/ [acceso outubro 2025]
https://www.mardeons.es/precios-y-horarios/?destination=vigo-cangas&origin=cangas [acceso outubro 2025]
[40] https://conselleriadepresidencia.xunta.gal/transporte-publico-maritimo [acceso outubro 2025]

os domingos e festivos hai un servizo cada hora entre as 11:00 e as 20:00 h desde Moaña (11:30 e 20:30 h desde Vigo), salvo ás 14:00 e 15:00 h, e as 14:30 e 15:30 h, en que non se presta servizo. Por tanto, á semana préstanse un total de 118 expedicións tanto desde Moaña como desde Vigo. Este valor debería sumarse aos datos da Figura 5.36, para os concellos de Moaña e Vigo.

Pola súa banda, entre Cangas e Vigo préstanse servizos os días laborables saíndo de Cangas cada 20 minutos de 7:00 a 10:00 h (desde Vigo dende as 7:20 h), e cada media hora de 10:00 a 22:00 h (a 22:30 h desde Vigo). Os sábados hai un servizo cada hora saíndo a en punto de Cangas e a e media de Vigo desde as 7:00 ata as 22:30 h, e os domingos e festivos tamén, pero comezando ás 8:00h. Isto supón un total de 201 expedicións semanais adicionais desde Cangas e desde Vigo, que deben sumarse tamén aos datos da Figura 5.36.

Trala análise da oferta pásase a analizar a demanda, a partir dos datos facilitados pola Dirección Xeral de Mobilidade, que inclúen o concello de localización de cada parada pero non a súa localización xeográfica concreta. Nestes datos inclúese a demanda do transporte de ría nas relacións de Vigo con Cangas e Moaña, o que non sucedía, como xa se indicou, na oferta.

A Figura 5.39 e a Figura 5.40 mostran a demanda dos servizos de transporte interurbano por autobús e do transporte de ría en cada concello, para os períodos 09/2023-08/2024 e 09/2022-08/2023 respectivamente. Apréciase que o concello con máis demanda é Vigo, o que era esperable ao ser a cidade principal da área (e polo tanto orixe ou destino de moitos dos desprazamentos interurbanos), seguido de Cangas e Moaña.

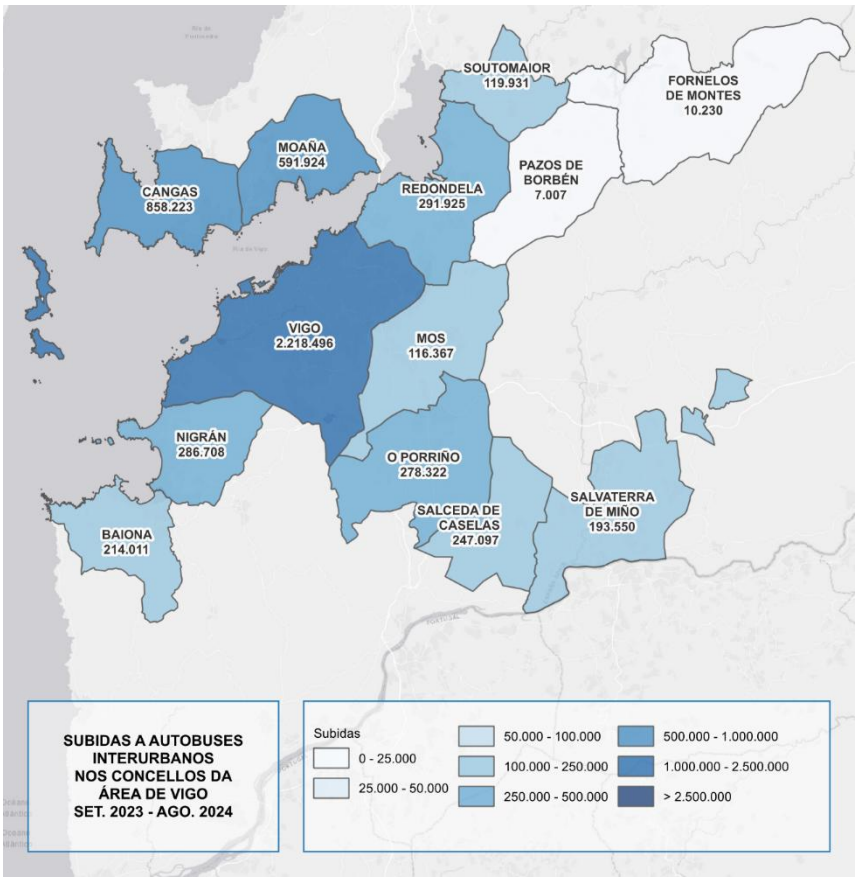



*Figura 5.39. Demanda dos servizos de autobús interurbano e transporte de ría por concellos na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: as illas colóranse de acordo coa súa pertenza administrativa, aínda que nelas non existan servizos de autobús*

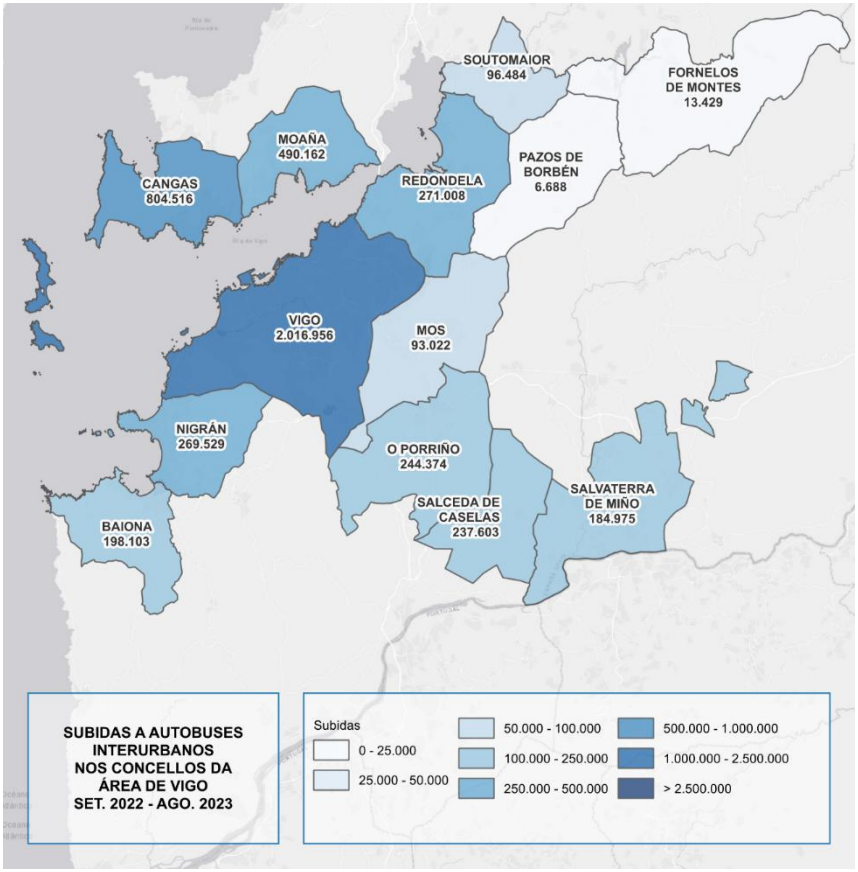



*Figura 5.40. Demanda dos servizos de autobús interurbano e transporte de ría por concellos na área de transporte de Vigo 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: as illas colóranse de acordo coa súa pertenza administrativa, aínda que nelas non existan servizos de autobús*

Pola súa banda, a Figura 5.41 e a Figura 5.42 presentan a demanda por expedición en cada un dos concellos para os mesmos períodos. Tal e como se indicou no capítulo 4, o cálculo de demanda por expedición realizouse dividindo a demanda anual entre 52 semanas para obter unha demanda semanal media, e dividindo esta á súa vez entre as expedicións da semana do 2 ao 8 de outubro de 2023, polo que é un dato aproximado.

Ademais, débese destacar que nos casos de Vigo, Moaña e Cangas o número de expedicións considerado non contempla o transporte de ría, mentres que a demanda proporcionada si o considera. Corrixindo este feito, os valores para estes concellos serían algo máis reducidos que os presentados nas figuras: para Vigo, 12,5 (09/2023-08/2024) e 11,4 (09/2022-08/2023) subidas/expedición; para Cangas, 16,7 e 15,7, respectivamente; e para Moaña, 14,3 e 11,9. En calquera caso, estes tres municipios son os que obteñen os valores máis altos de subidas por expedición.

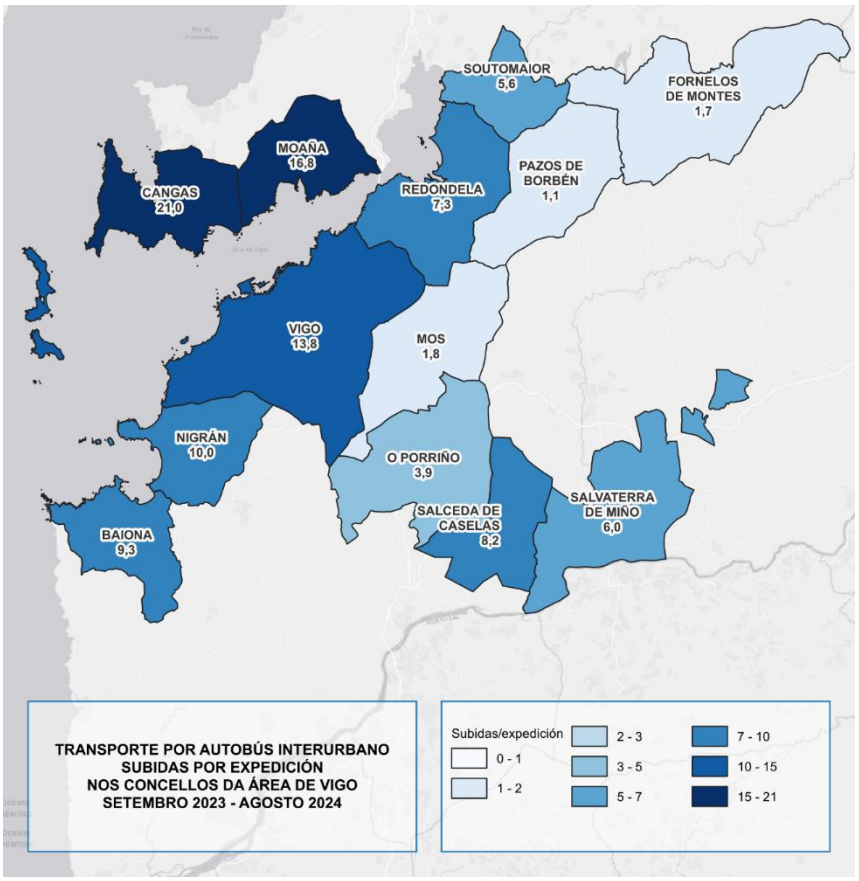



*Figura 5.41. Demanda estimada por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús e transporte de ría na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia.*

*Nota: os datos de Vigo, Cangas e Moaña non inclúen as expedicións do transporte de ría, polo que o dato de subidas por expedición mostrado é superior á realidade*

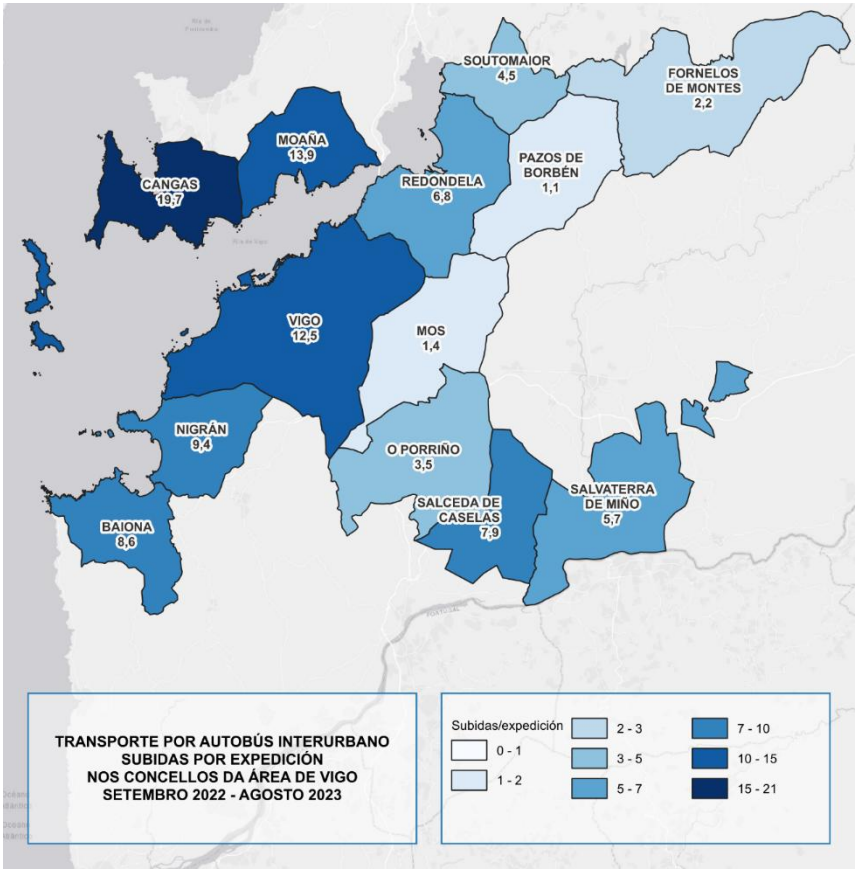



*Figura 5.42. Demanda estimada por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús e transporte de ría na área de transporte de Vigo 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia. Nota: os datos de Vigo, Cangas e Moaña non inclúen as expedicións do transporte de ría, polo que o dato de subidas por expedición non é exacto*

Adicionalmente, a Figura 5.43 e a Figura 5.44 presentan os principais fluxos orixe-destino (en ambos sentidos) en transporte público interurbano por autobús entre os distintos municipios da área de Vigo para ámbolos períodos. Pódese apreciar que os fluxos principais son radiais entre a cidade principal (Vigo) e Cangas, Moaña, Redondela, O Porriño ou Nigrán, sendo máis reducidas as relación de Vigo con Mos e Baiona, e aínda máis co resto de concellos da área, máis afastados e, en xeral, con menor densidade de poboación. Destacan tamén, con todo, algunhas conexións transversais, como Baiona-Nigrán e Cangas-Moaña.

Se se compara coa Figura 5.33, que mostraba os fluxos de máis de 500 m entre municipios, pódese apreciar que algunhas relacións importantes non teñen reflexo no transporte público, como pode ser o caso de Moaña-Redondela. En todo caso, cando se trata de concellos limítrofes (ou moi próximos como neste caso), o dato de viaxes obtido por telefonía móbil pode non ser completamente fiable. Convén sinalar tamén que o criterio de localización dos centroides empregado nas figuras de mobilidade xeral é diferente do utilizado nas figuras de viaxes en autobús.

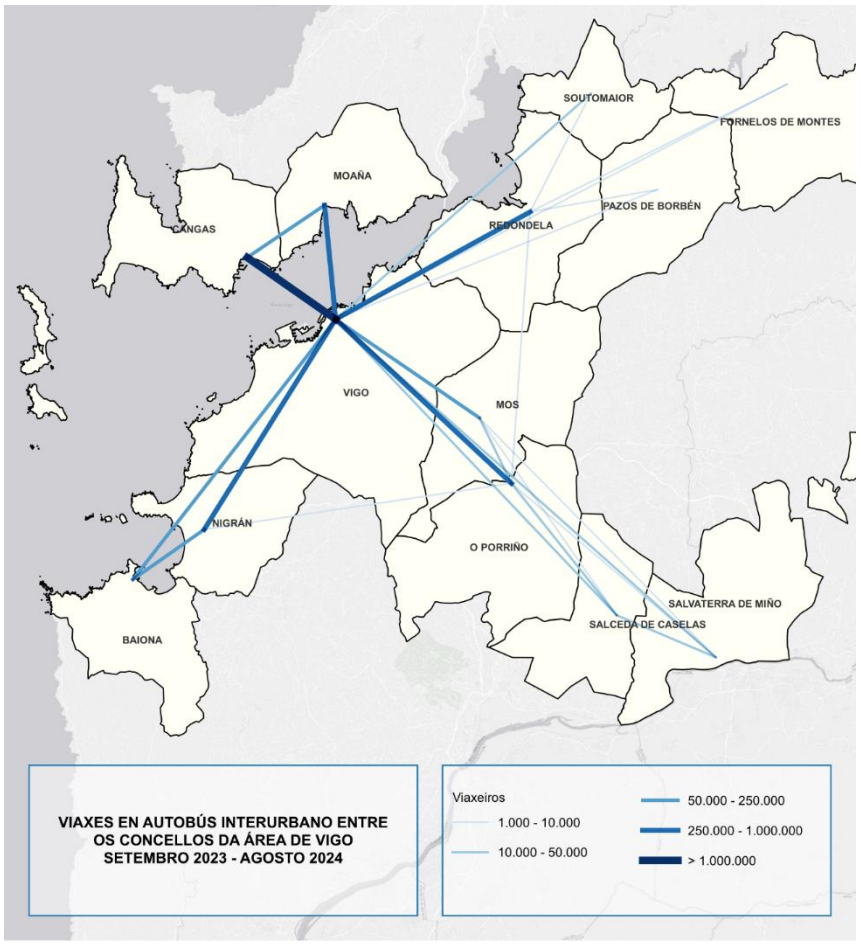



*Figura 5.43. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús e transporte de ría na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

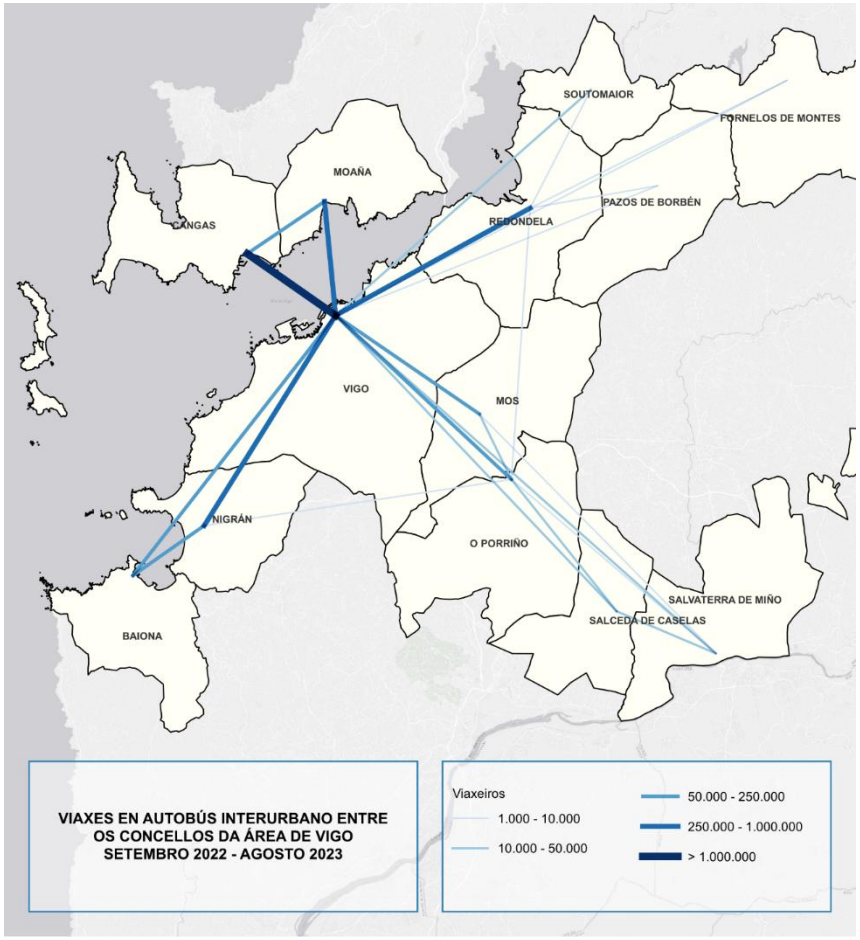



*Figura 5.44. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús e transporte de ría na área de transporte de Vigo 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Estes fluxos de viaxes en autobús interurbano e transporte de ría para 2023-2024 preséntanse tamén na Táboa 5.13, onde se aprecian tamén os fluxos internos a cada termo municipal.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Destino / Orixe | Baiona 36003 | Cangas 36008 | Fornelos de Montes 36019 | Moaña 36029 | Mos 36033 | Nigrán 36035 | Pazos de Borbén 36037 | O Porriño 36039 | Redondela 36045 | Salceda de Caselas 36049 | Salvaterra de Miño 36050 | Soutomaior 36053 | Vigo 36057 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Baiona | 65.973 | | | | | 32.578 | | | | | | | 109.071 | 207.622 |
| Cangas | | 149.017 | | 50.685 | | | | | | | | | 574.957 | 774.659 |
| Fornelos de Montes | | | 4.515 | | | | 34 | | 780 | | | | 865 | 6.194 |
| Moaña | | 56.629 | | 272.900 | | | | | | | | | 258.192 | 587.721 |
| Mos | | | | | 53.911 | 194 | | 13.618 | 177 | 1.348 | 977 | 3 | 36.940 | 107.168 |
| Nigrán | 23.885 | | | | | 67.050 | | 1.664 | | | | | 185.288 | 277.887 |
| Pazos de Borbén | | | 19 | | | | 2.400 | | 3.418 | | | 54 | 846 | 6.737 |
| O Porriño | | | | | 11.979 | 1.771 | | 68.142 | 661 | 8.354 | 2.549 | 12 | 137.446 | 230.914 |
| Redondela | | | 736 | | 29 | | 3.060 | 664 | 75.925 | | | 4.731 | 195.779 | 280.924 |
| Salceda de Caselas | | | | | 429 | | | 10.069 | 28 | 203.541 | 8.075 | 3 | 14.953 | 237.098 |
| Salvaterra de Miño | | | | | 568 | | | 3.424 | | 9.429 | 142.931 | | 18.146 | 174.498 |
| Soutomaior | | | | | | | 7 | 34 | 4.740 | | | 80.205 | 14.035 | 99.021 |
| Vigo | 101.269 | 594.209 | 764 | 228.638 | 28.929 | 203.469 | 893 | 142.895 | 188.119 | 11.670 | 16.281 | 4.644 | 33.912 | 1.555.692 |
| Total | 191.127 | 799.855 | 6.034 | 552.223 | 95.845 | 305.062 | 6.394 | 240.510 | 273.848 | 234.342 | 170.813 | 89.652 | 1.580.430 | 4.546.135 |

*Táboa 5.13. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús e transporte de ría na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia). Nota: o valor para os desprazamentos internos de Vigo non é representativo debido á existencia dun sistema de transporte urbano que non se está a considerar nesta táboa*

Para poder facer unha comparación coa mobilidade xeral na área, preséntase, na Táboa 5.14, unha información similar a da anterior, pero neste caso considerando as agrupacións de municipios utilizadas no estudo de Open Data Mobilidade do Ministerio

de Transportes e Mobilidade Sostible, e sen distinguir os fluxos entre municipios por sentido. Márcase cunha cor máis escura a agrupación de municipios.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 / Destino | Baiona | Cangas | Covelo+ Fornelo de Montes | Moaña | Mos | Nigrán | Pazos de Borbén | O Porriño | Redondela | Salceda de Caselas | Salvaterra de Miño | Soutomaior | Vigo |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | 36003 | 36008 | 36013_AM | 36029 | 36033 | 36035 | 36037 | 36039 | 36045 | 36049 | 36050 | 36053 | 36057 |
| Baiona | 65.973 | | | | | 56.463 | | | | | | | 210.340 |
| Cangas | | 149.017 | | 107.314 | | | | | | | | | 1.169.166 |
| Covelo+Fornelo de M. | | | 25.515 | | 42 | | 53 | 259 | 1.516 | | | | 4.734 |
| Moaña | | | | 272.900 | | | | | | | | | 486.830 |
| Mos | | | | | 53.911 | 194 | | 25.597 | 206 | 1.777 | 1.545 | 3 | 65.869 |
| Nigrán | | | | | | 67.050 | | 3.435 | | | | | 388.757 |
| Pazos de Borbén | | | | | | | 2.400 | | 6.478 | | | 61 | 1.739 |
| O Porriño | | | | | | | | 68.142 | 1.325 | 18.423 | 5.973 | 46 | 280.341 |
| Redondela | | | | | | | | | 75.925 | 28 | | 9.471 | 383.898 |
| Salceda de Caselas | | | | | | | | | | 203.541 | 17.504 | 3 | 26.623 |
| Salvaterra de Miño | | | | | | | | | | | 142.931 | | 34.427 |
| Soutomaior | | | | | | | | | | | | 80.205 | 18.679 |
| Vigo | | | | | | | | | | | | | 33.912 |
| **Total: 4.570.541** | | | | | | | | | | | | | |

*Táboa 5.14. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús e transporte de ría na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024, considerando as agrupacións de municipios utilizadas en mobilidade xeral. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: o valor para os desprazamentos internos de Vigo non é representativo debido á existencia dun sistema de transporte urbano que non se está a considerar nesta táboa*

Pola súa banda, a Táboa 5.15 presenta a mesma información pero en porcentaxes de fluxos de transporte interurbano por autobús e transporte de ría entre cada par de municipios respecto ao total da área, sen considerar as viaxes internas do municipio principal.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 / Destino | Baiona | Cangas | Covelo+ Fornelo de Montes | Moaña | Mos | Nigrán | Pazos de Borbén | O Porriño | Redondela | Salceda de Caselas | Salvaterra de Miño | Soutomaior | Vigo |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | 36003 | 36008 | 36013_AM | 36029 | 36033 | 36035 | 36037 | 36039 | 36045 | 36049 | 36050 | 36053 | 36057 |
| Baiona | 1,45% | | | | | 1,24% | | | | | | | 4,64% |
| Cangas | | 3,28% | | 2,37% | | | | | | | | | 25,77% |
| Covelo+Fornelo de M | | | 0,56% | | 0,00% | | 0,00% | 0,01% | 0,03% | | | | 0,10% |
| Moaña | | | | 6,02% | | | | | | | | | 10,73% |
| Mos | | | | | 1,19% | 0,00% | | 0,56% | 0,00% | 0,04% | 0,03% | 0,00% | 1,45% |
| Nigrán | | | | | | 1,48% | | 0,08% | | | | | 8,57% |
| Pazos de Borbén | | | | | | | 0,05% | | 0,14% | | | 0,00% | 0,04% |
| O Porriño | | | | | | | | 1,50% | 0,03% | 0,41% | 0,13% | 0,00% | 6,18% |
| Redondela | | | | | | | | | 1,67% | 0,00% | | 0,21% | 8,46% |
| Salceda de Caselas | | | | | | | | | | 4,49% | 0,39% | 0,00% | 0,59% |
| Salvaterra de Miño | | | | | | | | | | | 3,15% | | 0,76% |
| Soutomaior | | | | | | | | | | | | 1,77% | 0,41% |

*Táboa 5.15. Porcentaxe de viaxes entre municipios respecto ao total de viaxes en transporte interurbano por autobús e transporte de ría na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: non se inclúe a porcentaxe dos desprazamentos internos de Vigo por ter un servizo de transporte público urbano*

Comparando a Táboa 5.14 coa Táboa 5.8 pódese obter a porcentaxe de utilización do transporte público nas relacións entre os diferentes municipios da área, que se presenta na Táboa 5.16. Debe destacarse que no caso de agrupación de municipios, o valor de desprazamentos internos inclúe tanto os internos de cada uno dos concellos agrupados como os de conexión entre ambos. Pódese apreciar que os valores máis altos danse, de maneira xeral, nalgunhas das conexións con Vigo, probablemente polo mellor servizo nas mesmas. É o caso de Vigo con Cangas (9,62%), Baiona (4,74%), Moaña (4,11%),

Nigrán (3,83%) e O Porriño (3,61%). Tamén destacan os valores nos desprazamentos internos, como é o caso de Salvaterra de Miño (13,15%), Salceda de Caselas (10,16%), a agrupación de Covelo con Fornelo de Montes (8,67%, aínda que neste caso non son só internos), Soutomaior (6,71%) e Moaña (4,00%). Con todo, no caso dos desprazamentos internos é posible que o número de viaxes de mobilidade xeral estea infrarrepresentado (e polo tanto a porcentaxe de transporte público sobrerrepresentada), debido a que soamente se consideran viaxes de máis de 500 m, como xa se indicou. Pódese apreciar que a porcentaxe do transporte público respecto a mobilidade total é moi baixa en moitas relacións, o que pode dar idea da falta dun servizo de transporte público de calidade competitivo co automóbil.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Destino | Baiona | Cangas | Covelo+ Fornelo de Montes | Moaña | Mos | Nigrán | Pazos de Borbén | O Porriño | Redondela | Salceda de Caselas | Salvaterra de Miño | Soutomaior | Vigo |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | 36003 | 36008 | 36013_AM | 36029 | 36033 | 36035 | 36037 | 36039 | 36045 | 36049 | 36050 | 36053 | 36057 |
| Baiona | 1,68% | | | | | 0,54% | | | | | | | 4,74% |
| Cangas | | 1,21% | | 1,52% | | | | | | | | | 9,62% |
| Covelo+Fornelo de M. | | | 8,67% | | 0,05% | | 0,01% | 0,27% | 0,68% | | | | 1,08% |
| Moaña | | | | 4,00% | | | | | | | | | 4,11% |
| Mos | | | | | 1,09% | 0,04% | | 0,26% | 0,01% | 0,19% | 0,31% | 0,00% | 0,32% |
| Nigrán | | | | | | 0,77% | | 0,93% | | | | | 3,83% |
| Pazos de Borbén | | | | | | | 0,40% | | 0,12% | | | 0,01% | 0,14% |
| O Porriño | | | | | | | | 0,91% | 0,18% | 0,65% | 0,38% | 0,06% | 3,61% |
| Redondela | | | | | | | | | 0,65% | 0,03% | | 0,48% | 2,73% |
| Salceda de Caselas | | | | | | | | | | 10,16% | 0,78% | 0,03% | 1,93% |
| Salvaterra de Miño | | | | | | | | | | | 13,15% | | 2,79% |
| Soutomaior | | | | | | | | | | | | 6,71% | 2,38% |
| **Total (sen desprazamentos internos de Vigo): 2,23%** | | | | | | | | | | | | | |

*Táboa 5.16. Porcentaxe de utilización do transporte interurbano por autobús e transporte de ría en relación coa mobilidade xeral nos desprazamentos entre concellos na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: non se inclúe o valor para os desprazamentos internos de Vigo por non ser representativo debido á existencia dun sistema de transporte urbano*

Finalmente, na Figura 5.45 móstrase a porcentaxe que representa o transporte público interurbano por autobús e transporte de ría respecto ás viaxes totais de máis de 500 m en cada par orixe-destino de municipios. Na figura aparecen conexións que exceden os límites da área de transporte. Pódese ver que a porcentaxe de transporte público é, en xeral, menor do 10%, salvo nalgunhas conexións con municipios fóra dos límites do mapa presentado, e que están mellor servidas por transporte público. Os valores máis altos fóra das conexións da área xa indicadas prodúcense nas relacións de Vigo con Pontevedra (9,46%) e Ponteareas (7,23%).

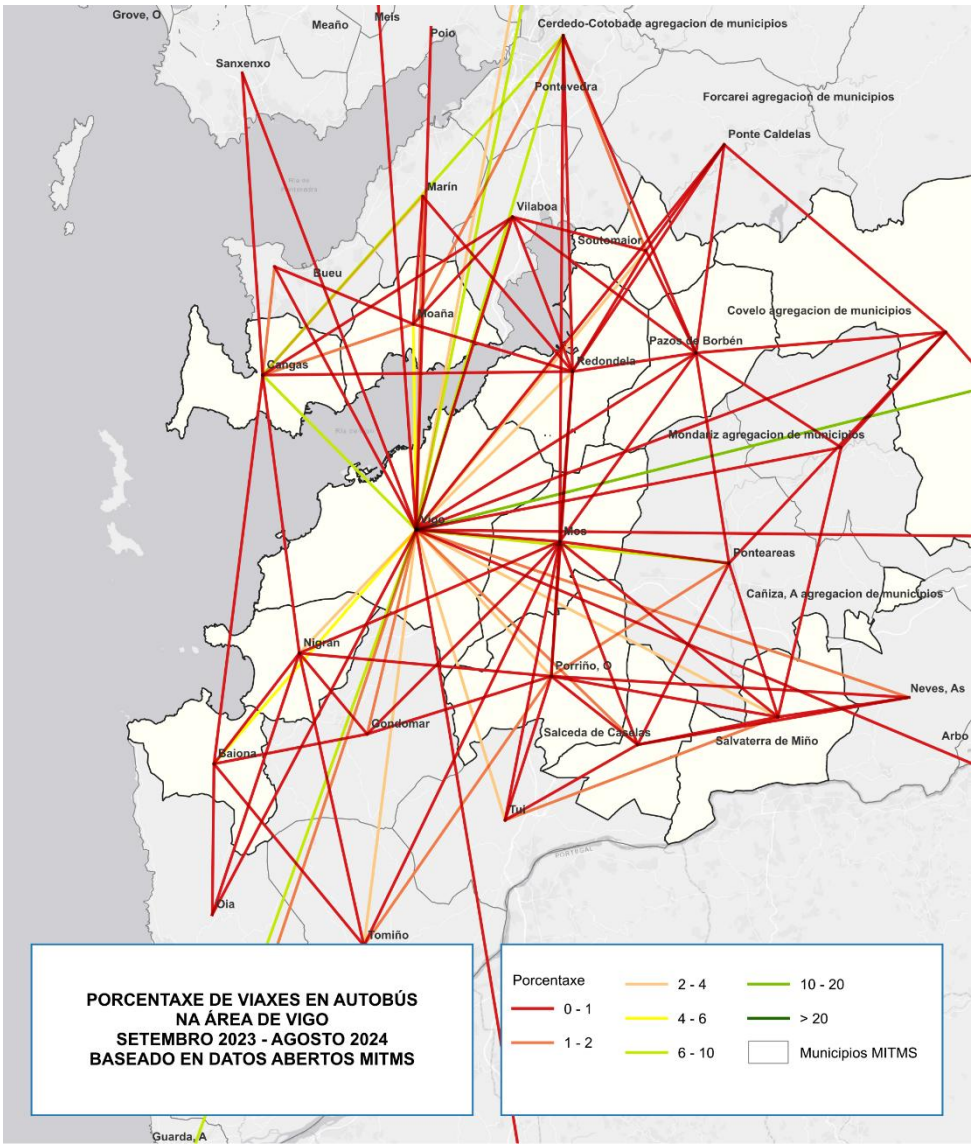



*Figura 5.45. Porcentaxe de viaxes en autobús interurbano e transporte de ría en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m na área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia e Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Adicionalmente, para coñecer a distribución mensual da demanda do autobús interurbano e transporte de ría na área de Vigo, e poder comparar o comportamento da mesma nos diferentes municipios, preséntase a Figura 5.46. Pódese apreciar, por unha banda, o predominio do concello de Vigo, que con 2.218.496 subidas supón o 40,8% de toda área no ano presentado. Este feito, como xa se comentou, é esperable xa que ao ser a cidade principal da área será a orixe ou destino de moitos dos desprazamentos interurbanos (neste caso estanse mostrando as subidas, polo que o que se considera son as viaxes con orixe en cada municipio). O concello de Vigo é o segundo en subidas dos concellos principais de tódalas áreas analizadas, só por detrás da Coruña, mentres que en porcentaxe é o segundo empezando pola cola, só por riba da Coruña. Este feito pon de manifesto que as áreas de Vigo e A Coruña teñen unha estructura máis policéntrica que outras de Galicia. Cangas e Moaña están nun segundo chanzo, con 858.223 (15,8%) e 591.924 (10,9%) subidas totais respectivamente. A continuación están Redondela (291.925, 5,4%), Nigrán (286.708, 5,3%) e Porriño (278.322, 5,1%). Os

demais concellos están por debaixo de 250.000 subidas anuais e do 5% das subidas totais. Debe sinalarse que os totais non coinciden cos da Táboa 5.13, debido a que nese caso só se consideraban as viaxes dentro da área.

Respecto ás variacións mensuais, pódese apreciar que as subidas ao transporte público crecen en xullo e agosto nos municipios de Vigo, Cangas, Nigrán e Baiona, moi probablemente asociados á poboación estacional e a desprazamentos de ocio da poboación residente, mentres que caen en Moaña, O Porriño, Salceda de Caselas, Mos, Salvaterra de Miño e Soutomaior, o que pode estar asociado ao descenso da mobilidade obrigada por traballo e estudos nos períodos vacacionais. O resto mantense relativamente estables. Apréciase tamén, en xeral, un descenso en decembro, salvo para Vigo e Cangas, probablemente debido tamén ao período vacacional e aos festivos, que no caso de Vigo pode compensarse co incremento do turismo.

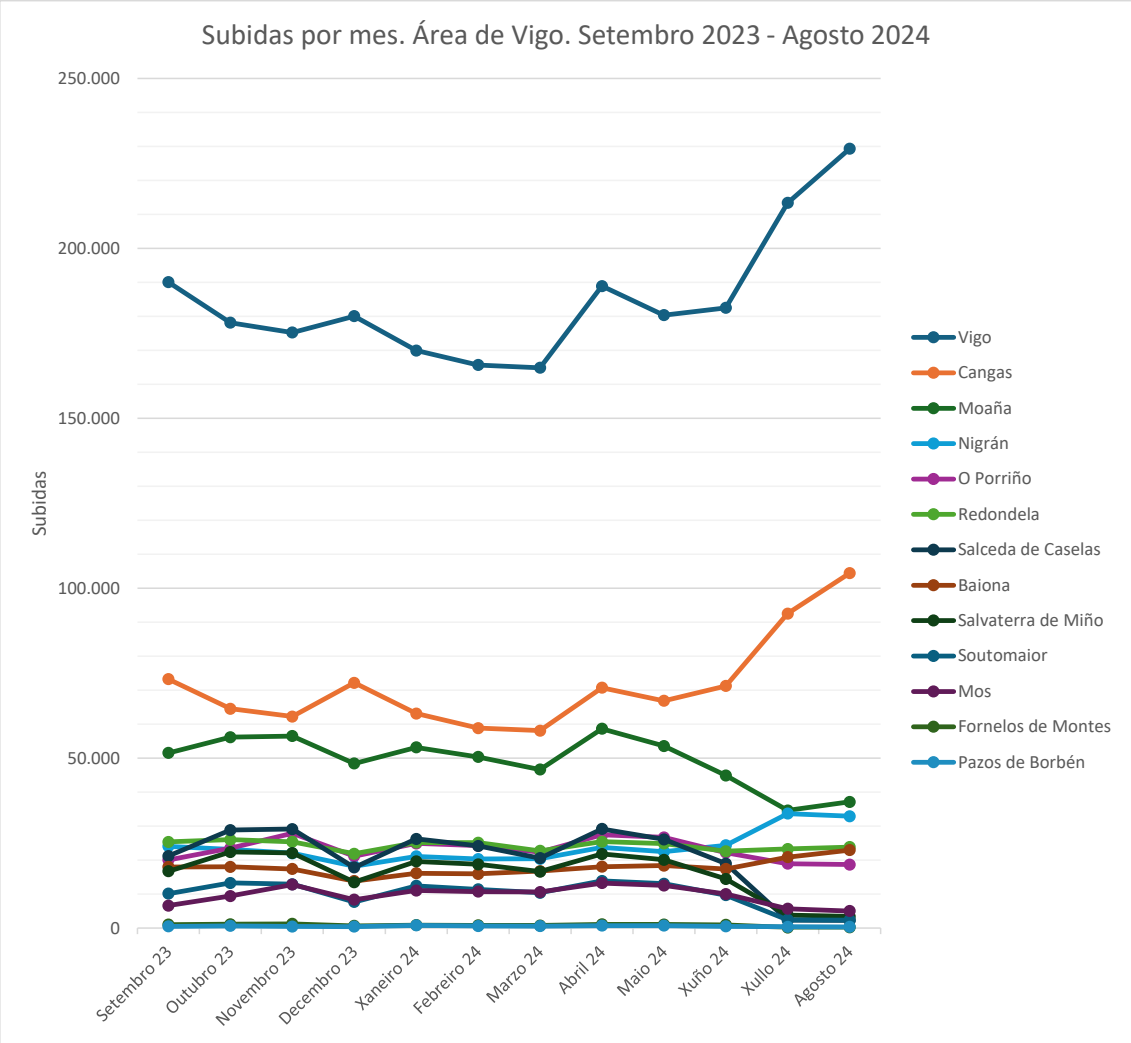



*Figura 5.46. Subidas mensuais no autobús interurbano e transporte de ría nos concellos da área de transporte de Vigo 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Como idea global do uso do transporte público interurbano na área metropolitana, na Táboa 5.17 compárase a mobilidade xeral de viaxes de máis de 500 m interna na área, descontando a do municipio de Vigo, cos fluxos en transporte público interurbano nese mesmo ámbito. Haberá parte destas viaxes que non sexan susceptibles de realizarse en

transporte público, ben porque a distancia non é moi longa ou ben porque non hai un servizo razoable para conectar a orixe e destino da devandita viaxe. Para o caso do ano 2024, os datos de transporte público non son completos, faltando aproximadamente a demanda da última quincena do mes de decembro. Debe terse en conta esta circunstancia para analizar a evolución do uso do transporte público, xa que o total de viaxes e a cota de utilización en 2024 son maiores que o reflectido na táboa. Por outra banda, neste caso engádese aos municipios integrados na área o concello de Covelo, que non forma parte da mesma pero está agrupado con Fornelos de Montes na agrupación 36013_AM, e polo tanto está agregado nos datos de mobilidade xeral considerados, tal e como se explicou no apartado referente a mobilidade xeral. Os valores obtidos están por baixo da Coruña e Santiago de Compostela, pero por arriba das outras áreas.

| | Viaxes internos área de Vigo (sen internos municipio Vigo) en transporte público interurbano | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) internos área de Vigo (sen internos municipio Vigo) | % Transporte público |
|---|---|---|---|
| **2022** | 3.601.586 | 195.682.551 | 1,84 |
| **2023** | 4.313.851 | 197.574.849 | 2,18 |
| **2024*** | 4.378.789 | 208.908.735 | 2,10 |

*Táboa 5.17. Uso do transporte público interurbano na área de transporte de Vigo sen incluír o termo municipal de Vigo. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*

*Nota*: o dato de transporte público de 2024 non corresponde ao ano completo*

#### 5.1.2.3.3. Repartición modal incluíndo modos brandos

Nas repartición modais presentadas nos apartados anteriores non se puideron ter en conta os modos brandos (mobilidade peonil, en bicicleta ou en vehículos de mobilidade persoal) debido ao tipo de datos dos que se extrae a información. Con todo, estes modos son moi importantes de cara a alcanzar una mobilidade sostible, polo que neste apartado preséntase información obtida doutras fontes nas que se reflexa o conxunto da mobilidade en Vigo.

No Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Vigo, redactado por PETTRA en 2014, incluíanse os valores presentados na Táboa 5.18, sobre repartición modal, que se considera referida ao temo municipal de Vigo.

| | Viaxes internas | Viaxes externas | Total |
|---|---|---|---|
| **Vehículo privado** | 222.864 | 65.935 | 288.799 |
| | 45,9% | 82,7% | 51,1% |
| **Transporte público** | 105.363 | 12.278 | 117.641 |
| | 21,7% | 15,4% | 20,8% |
| **Pé/Bicicleta** | 157.316 | 1.515 | 158.831 |
| | 32,4% | 1,9% | 28,1% |
| **TOTAL** | 485.542 | 79.728 | 565.270 |

*Táboa 5.18. Repartición modal para as viaxes do termo municipal de Vigo no ano 2014. (Fonte: Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Vigo, PETTRA)*

Pola súa banda, a Actualización 2014/2020 de Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Vigo, redactada por Eptisa, obtén a repartición modal partindo da enquisa realizada para o PITGAL 2006, e facendo unha proxección temporal dos datos para 2014. Os valores obtidos para a mobilidade interior do termo municipal de Vigo preséntanse na Táboa 5.19. A porcentaxe de uso de vehículo privado motorizado (coche condutor ou acompañante, e motocicleta) é de 44,35%, a de transporte colectivo (autobús urbano, interurbano e discrecional) é de 21,08%.

| Modo | % uso na mobilidade interior de Vigo |
|---|---|
| **Coche condutor** | 33,75 |
| **Coche acompañante** | 10,60 |
| **Motocicleta** | 1,46 |
| **Autobús urbano** | 16,35 |
| **Autobús regular interurbano** | 0,53 |
| **Autobús discrecional** | 4,20 |
| **Renfe** | 0,04 |
| **Taxi** | 0,55 |
| **A pé toda a viaxe** | 32,37 |
| **Bicicleta** | 0,07 |
| **Outros modos** | 0,07 |

*Táboa 5.19. Repartición modal para a mobilidade interior do termo municipal de Vigo no ano 2014. (Fonte: Actualización 2014/2020 de Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Vigo, Eptisa)*

Pola súa banda, a Táboa 5.20 presenta a repartición modal para a mobilidade interurbana con orixe ou destino Vigo, procedente ou dirixida ao resto de Galicia. Neste caso o vehículo privado motorizado é responsable de arredor do 79% das viaxes, mentres que o transporte público (incluíndo o ferroviario) cubre arredor do 17%.

| Modo | % uso na mobilidade interurbana con orixe Vigo | % uso na mobilidade interurbana con destino Vigo |
|---|---|---|
| **Coche condutor** | 65,01 | 64,16 |
| **Coche acompañante** | 13,84 | 13,11 |
| **Motocicleta** | 0,43 | 0,43 |
| **Autobús urbano** | 2,39 | 2,20 |
| **Autobús regular interurbano** | 8,21 | 8,61 |
| **Autobús discrecional** | 4,51 | 5,96 |
| **Renfe** | 0,81 | 0,68 |
| **Taxi** | 0,66 | 0,50 |
| **A pé toda a viaxe** | 2,28 | 2,16 |
| **Outros modos** | 1,84 | 2,18 |

*Táboa 5.20. Repartición modal para as viaxes interurbanas con orixe e destino Vigo no ano 2014. (Fonte: Actualización 2014/2020 de Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Vigo, Eptisa)*

Como se pode apreciar, os valores presentados nestas táboas difiren sensiblemente das porcentaxes de uso de transporte público presentados nos apartados anteriores. Isto é

normal dado que as metodoloxías para a toma de datos non son comparables. A información procedente do PMUS derívase da expansión á poboación considerada de datos tomados a partir de enquisas, mentres que a información dos apartados anteriores provén de telefonía móbil e de datos de demanda real dos sistemas de transporte público. Por outra banda, os ámbitos territoriais considerados tampouco coinciden exactamente.

### 5.1.3. Zona da Coruña

#### *5.1.3.1. Características socioeconómicas*

Na Figura 5.47 preséntase a poboación total por parroquia e núcleos principais en 2023 na zona da Coruña (véxase o apartado 4.2 para aclaracións), e na Figura 5.48 móstrase a súa evolución entre 2018 e 2023, tanto en valor absoluto como en porcentaxe. Pódese ver que as parroquias con maior poboación están no termo municipal da Coruña, e en xeral, na primeira coroa de municipios máis próximos ao da Coruña (Arteixo, Culleredo, Cambre e Oleiros), ademais de nas parroquias que engloban o núcleo principal dalgúns dos municipios da área, como Carballo, Sada e Betanzos, e en menor medida Ordes, A Laracha, Carral e Miño. Destacan o núcleo principal da Coruña (212.307 habitantes en 2023), as parroquias de San Xoán de Carballo (20.228), San Vicenzo de Elviña na Coruña (16.959), Santa María de Rutis en Culleredo (14.902), Santiago de Arteixo (13.961), Santa María de Sada (11.042), Santaia de Liáns en Oleiros (11.031), e o núcleo principal de Betanzos (10.271). As demais están por debaixo de 10.000 habitantes. Con respecto á evolución da poboación entre 2018 e 2023, pódese ver que o núcleo principal da Coruña perdeu lixeiramente poboación (-0,36%), mentres que as parroquias máis periféricas creceron (San Cristovo das Viñas 32,64%, San Vicenzo de Elviña 4,90%, San Pedro de Visma 7,40%, e Santa María de Oza 4,02%). Apréciase tamén que as parroquias que máis crecen en poboación total dos municipios adxacentes son as máis próximas ao concello da Coruña. Así mesmo, obsérvanse crecementos importantes en certas parroquias de Sada (Santa María), Carballo (San Xoán), Carral (Santo Estevo de Paleo), Miño (San Xoán de Vilanova), todas elas aumentando máis de 300 habitantes. En crecemento porcentual destacan, por encima do 15%, ademais de San Cristovo das Viñas na Coruña, San Xoán de Vilanova en Miño, San Vicenzo de Carres e Santo Estevo de Vivente en Oza-Cesuras, e Santo Estevo de Sueiro en Culleredo. Esta área presenta unha estrutura de coroa metropolitana claramente definida nas distintas direccións que o permite a costa. Os polígonos industriais principais, así como o porto exterior, sitúanse cara á zona oeste da área metropolitana.

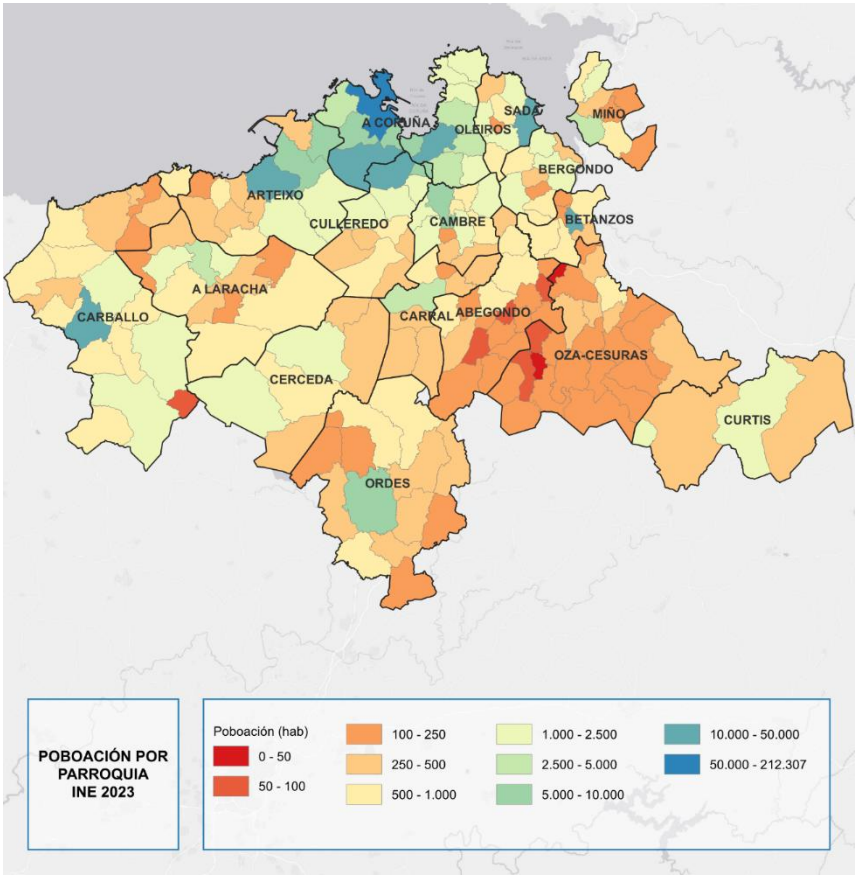



*Figura 5.47. Poboación por parroquia en 2023 na área de transporte da Coruña.*
*(Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

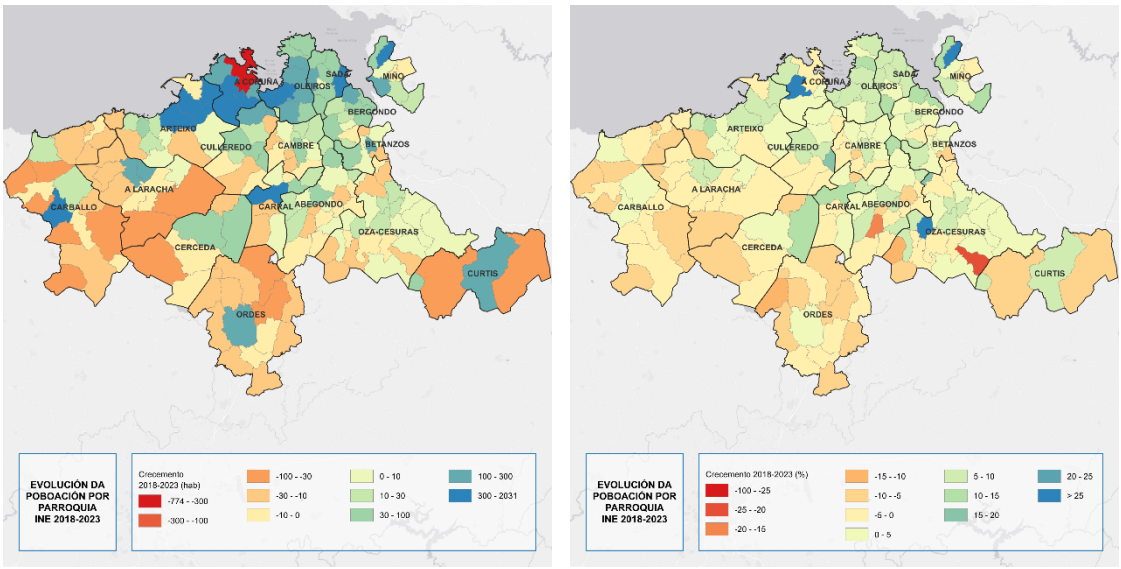



*Figura 5.48. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe na área de transporte da Coruña.*
*(Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Se se analiza a densidade de poboación por sección censual, que se presenta na Figura 5.49, apréciase que as densidades máis altas prodúcense nalgunhas das seccións máis céntricas do municipio da Coruña. En concreto, hai 4 seccións censuais (12, 13, 14, e 21) do distrito 6 por encima de 75.000 hab/km$^2$, que era o valor máis alto da cidade de Vigo. Ademais, hai outras 41 seccións no municipio entre 50.000 e 70.000 hab/km$^2$,

distribuídas entre os distritos 2, 3, 4, 5, 6 e 7, e 62 entre 50.000 e 25.000 hab/km$^2$, distribuídas entre os distritos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 10. Fóra do municipio da Coruña só existen 33 seccións censuais con densidade maior de 5.000 hab/km$^2$ (21 delas por encima de 10.000 hab/km$^2$), distribuídas polos municipios de Arteixo, Betanzos, Cambre, Carballo, Culleredo, Oleiros, Ordes e Sada.

Apréciase que a zona continua con densidade relativamente alta (por riba de 1.000 hab/km$^2$) excede o límite municipal da Coruña cara a Oleiros, Culleredo e Cambre no entorno da Ría do Burgo, e cara a Arteixo pola banda oeste.

Como patrón xeral, apréciase que as densidades se van reducindo a medida que nos afastamos do municipio da Coruña cara á periferia da área metropolitana, con algunhas excepcións en Carballo, A Laracha, Ordes, Carral, e a zona máis próxima á costa da Ría de Betanzos (certas seccións dos municipios de Sada, Bergondo, Betanzos e Miño). Dado que a alta densidade de poboación é un factor esencial para a captación de demanda para o transporte público, que á súa vez o é para poder prestar un servizo de transporte público de calidade, pódese deducir que existe unha importante dificultade para resolver a mobilidade da área metropolitana de maneira sostible a medida que nos afastamos da primeira coroa metropolitana.

A Figura 5.50 mostra a densidade de poboación por parroquia.

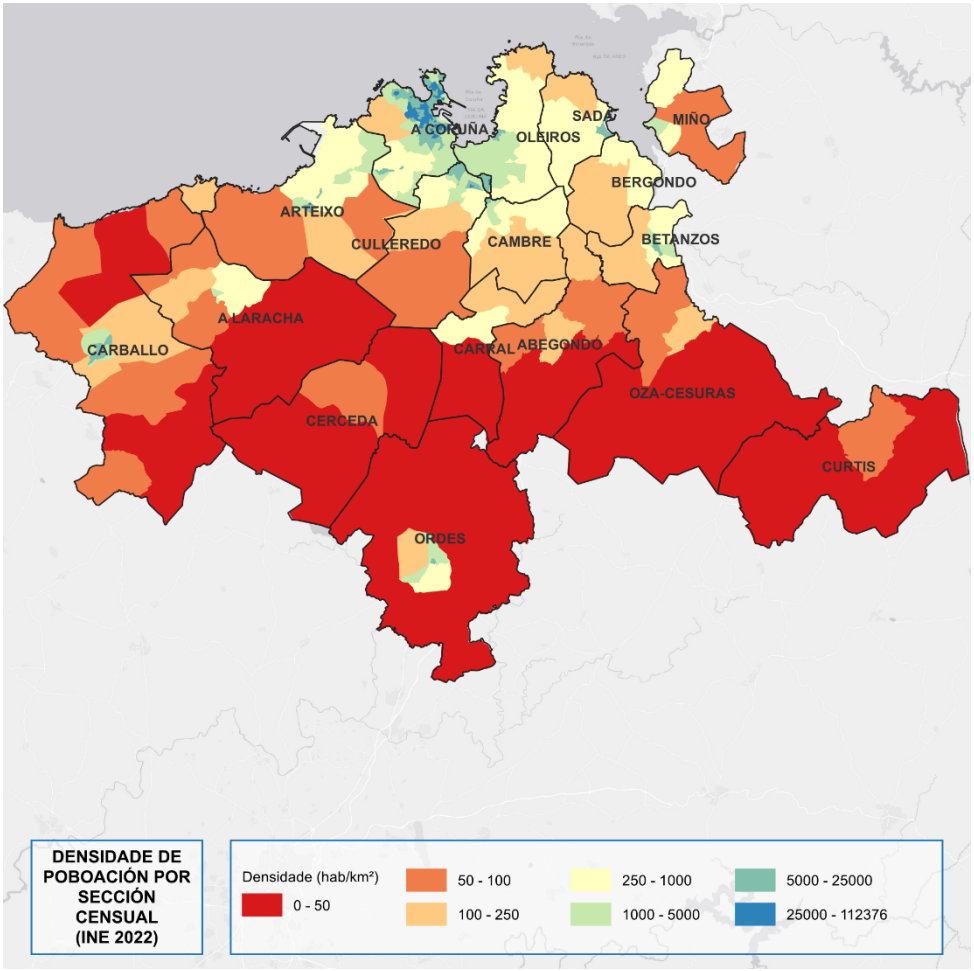



*Figura 5.49. Densidade de poboación por sección censual en 2022 na área de transporte da Coruña. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

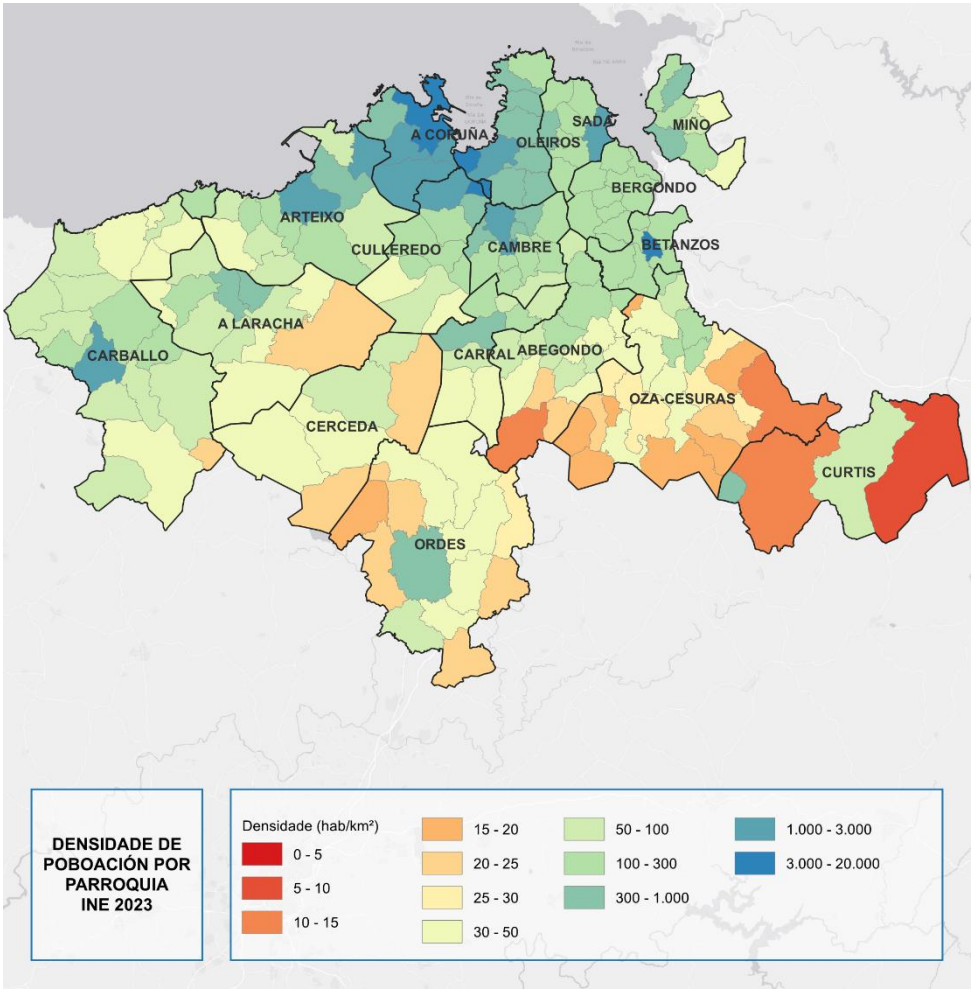



*Figura 5.50. Densidade de poboación por parroquia en 2023 na área de transporte da Coruña. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.51 móstranse os valores de renda media por persoa e por fogar por sección censual. Obsérvase que as zonas con rendas máis altas por persoa concéntranse nos municipios da Coruña, Oleiros, Sada, Bergondo, Miño, Cambre e Culleredo. Os tres únicos valores de renda persoal por encima de 30.000 euros están no municipio da Coruña (seccións 1, 2 e 7 do distrito 3). O valor máis alto fóra do devandito municipio dáse en Oleiros, na sección 11 do distrito 2, cun valor de 29.982 euros. Hai que ir ata a posición 60 en renda media por persoa para saír dos municipios da Coruña e Oleiros, cun valor de 17.963 na sección 1 do distrito 1 do municipio de Bergondo. As zonas con rendas máis baixas por persoa, por baixo de 10.000 euros, atópanse no municipio Carballo (seccións 7 e 8 do distrito 1) e A Coruña (sección 21 do distrito 4 e sección 10 do distrito 6). Cómpre subliñar que tódalas análises van estar condicionadas polo tamaño das zonas, xa que é ben coñecido que se se comparan as rendas medias entre municipios, Oleiros destaca como o de renda máis elevada de toda Galicia, seguido por Bergondo, ocupando A Coruña o cuarto lugar.

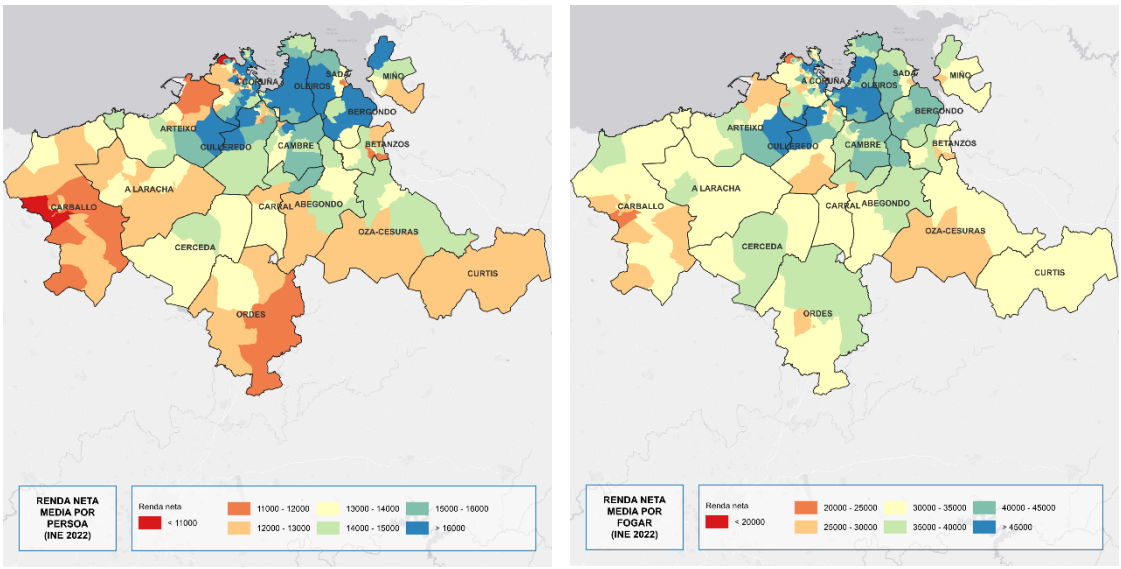



*Figura 5.51. Renda neta media por persoa e por fogar en 2022 na área de transporte da Coruña. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Polo seu lado, a Figura 5.52 presenta a idade media da poboación por sección censual, mentres que na Figura 5.53 móstrase a porcentaxe de poboación con idade menor de 18 anos e maior de 65. En xeral obsérvase unha idade media menor nas zonas da primeira coroa metropolitana (A Coruña, Arteixo, Culleredo, Cambre e Oleiros, aínda que algunhas seccións destas zonas presentan valores por encima de 50), así como nas zonas da Ría de Betanzos, e nas seccións das cabeceiras dos municipios de Carballo, A Laracha, Ordes, e Carral. Isto responde a fenómenos ben coñecidos, no que o proceso de desprazamento da poboación desde a zona central á periferia metropolitana afecta en maior medida ás persoas mozas que queren acceder á vivenda debido ao prezo destas nos centros urbanos, aínda que isto mestúrase con outras dinámicas como a elección de urbanizacións de baixa densidade por familias de rendas medias e altas. Estes procesos van aumentar a mobilidade entre as zonas da área metropolitana, máis sinxela de resolver de forma sostible alí onde a periferia ten alta densidade (como pode ser a zona de Cambre e Culleredo na contorna da ría do Burgo), e máis complexa en zonas de menor densidade como pode ocorrer en Oleiros.

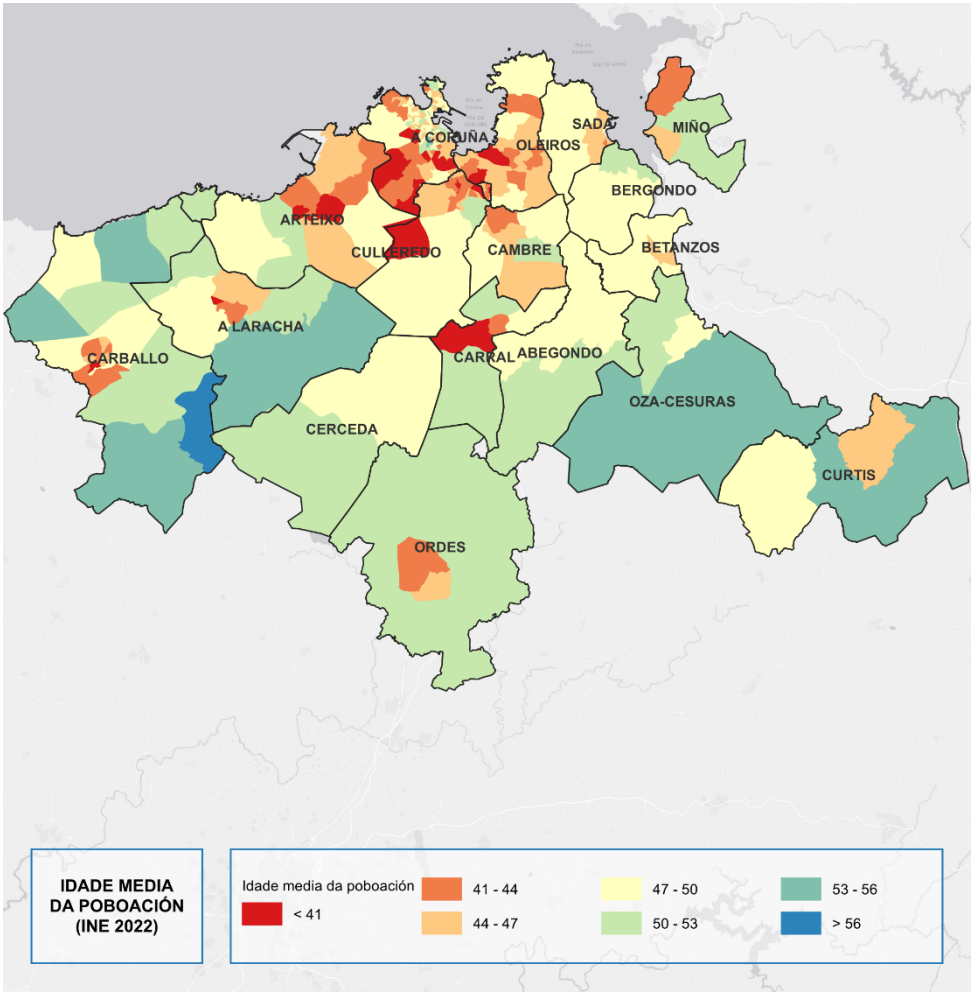



*Figura 5.52. Idade media da poboación por sección censual en 2022 na área de transporte da Coruña. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

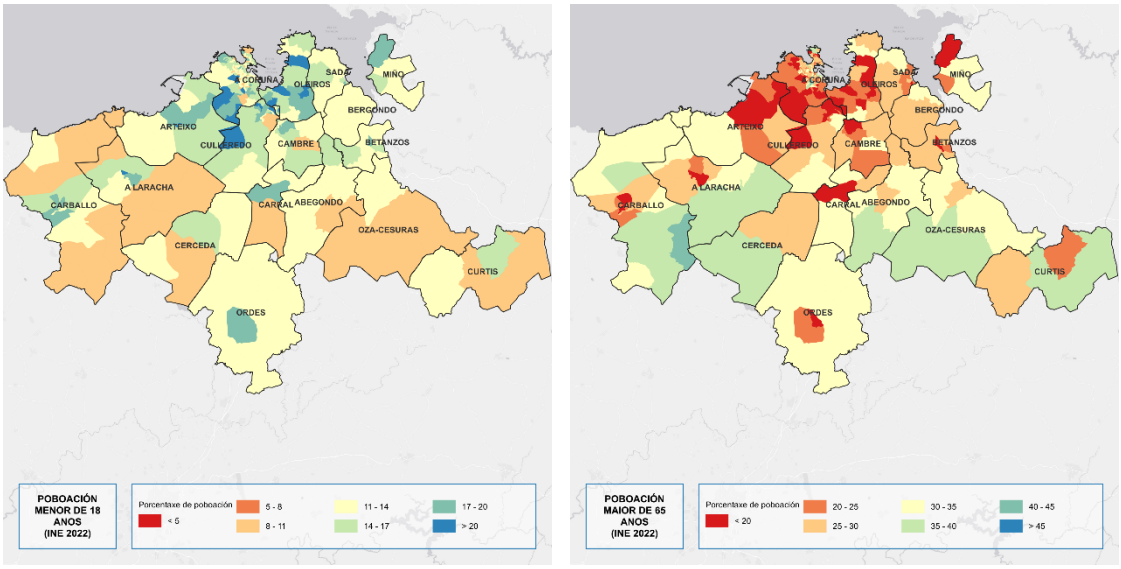



*Figura 5.53. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 na área de transporte da Coruña. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

No que se refire ao tamaño dos fogares, a Figura 5.54 presenta o tamaño medio e a porcentaxe de vivendas unipersoais. Aínda que non hai un patrón claro, si parece que,

en xeral, na primeira coroa metropolitana hai unha menor porcentaxe de fogares unipersoais, subindo esta no municipio da Coruña así como na segunda coroa, pero volvendo descender nas zonas máis afastadas (especialmente nalgunhas zonas de Carballo e Ordes).

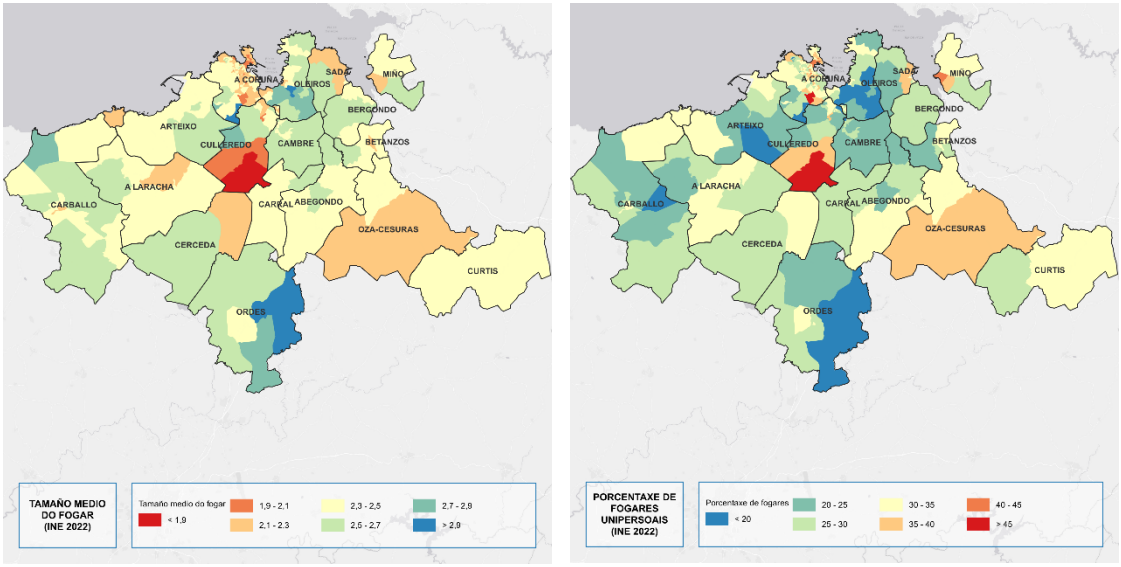



*Figura 5.54. Tamaño medio do fogar e porcentaxe de fogares unipersoais na área de transporte da Coruña. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Finalmente, a Figura 5.55 presenta o índice de motorización por termo municipal (dado que non se dispón de datos cunha maior desagregación espacial), así como o seu crecemento entre 2018 e 2023. Pódese ver que os valores máis baixos están na Coruña (451,9), e na primeira coroa metropolitana, Arteixo (565,1), Culleredo (547,4), Cambre (593,2), Oleiros (592,0), así como en Miño (551,3), Sada (574,7) e Betanzos (562,2), todos eles por baixo dos 600 turismos por cada 1.000 habitantes. Os valores máis altos danse en Abegondo (746,2) e Bergondo (719,0). O resto de municipios están todos entre 600 e 700 turismos por cada 1.000 habitantes. Por outra banda, apréciase que o valor creceu en tódolos municipios salvo na Coruña.

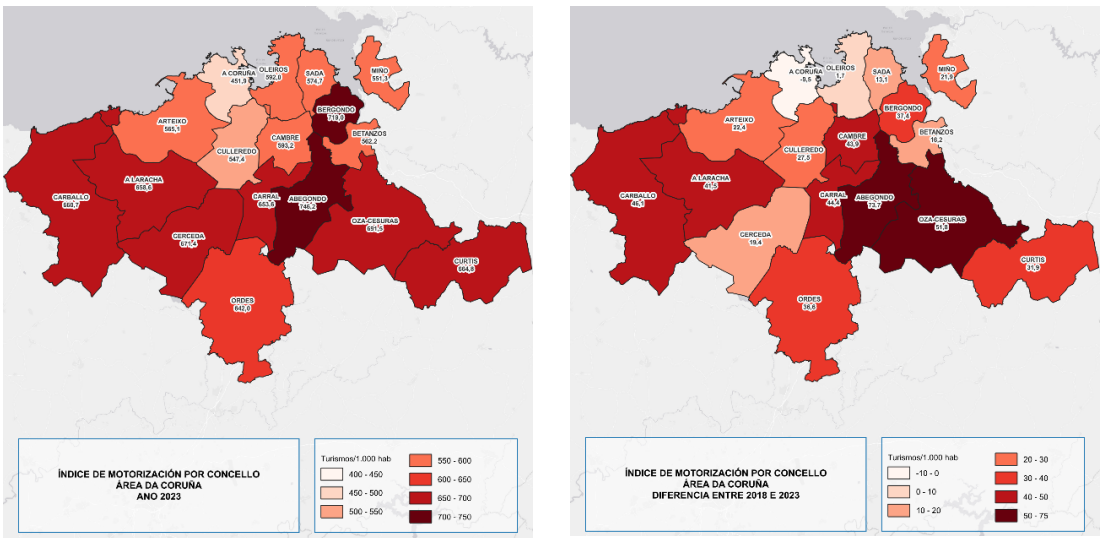



*Figura 5.55. Índice de motorización por concello en 2023 e variación 2018-2023 na área de transporte da Coruña. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística e Instituto Galego de Estatística)*

### *5.1.3.2.Mobilidade interna do termo municipal da Coruña*

#### 5.1.3.2.1. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral no termo municipal da Coruña obtense da mesma forma que se especificou para o caso de Vigo no apartado 5.1.2.2, coas mesmas limitacións especificadas alí e no apartado 1.2.

Os resultados agregados preséntanse na Táboa 5.21. Pódese ver que as viaxes anuais atópanse na franxa dos 220-240 millóns, dando lugar a arredor de 2,5-2,7 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m), valor algo máis baixo que no municipio de Vigo, o que pode estar motivado pola reducida extensión do termo municipal da Coruña (38 $km^2$) en comparación con Vigo (109 $km^2$), o que pode dar lugar a unha menor necesidade de viaxes de máis de 500 m.

| | **Viaxes distancia > 500 m (MITMS)** | **Viaxes/día** | **Poboación (INE)** | **Viaxes/hab·día** |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 224.535.055 | 615.165 | 244.700 | 2,51 |
| **2023** | 234.852.832 | 643.432 | 247.376 | 2,60 |
| **2024** | 239.592.813 | 654.625 | 249.261 | 2,63 |

*Táboa 5.21. Mobilidade xeral do termo municipal da Coruña. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.56 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte para o período 09/2023-08/2024. Destacan, por riba de 10 millóns de viaxes anuais (máis de 27.000 viaxes diarias de media), as seguintes relacións: Distrito 3-Distrito 7 (11.005.552) e Distrito 4-Distrito 7 (10.314.455). Por riba de 6 millóns de viaxes anuais están as seguintes relacións: Distrito 1-Distrito 2 (9.396.656), Distrito 5-Distrito 6 (9.263.344), Distrito 7-Distrito 8 (9.236.243), Distrito 2-Distrito 5 (8.791.283), Distrito 1-Distrito 3 (7.748.432), Distrito 3-Distrito 4 (6.704.694), Distrito 7-Distrito 9 (6.672.431), Distrito 1-Distrito 5 (6.601.867), Distrito 6-Distrito 10 (6.121.723) y Distrito 4-Distrito 5 (6.054.111). Pola súa banda, os valores por debaixo de 1 millón de viaxes anuais danse nas relacións: Distrito 6-Distrito 8 (916.347), Distrito 2-Distrito 9 (807.247), Distrito 6-Distrito 9 (741.177).

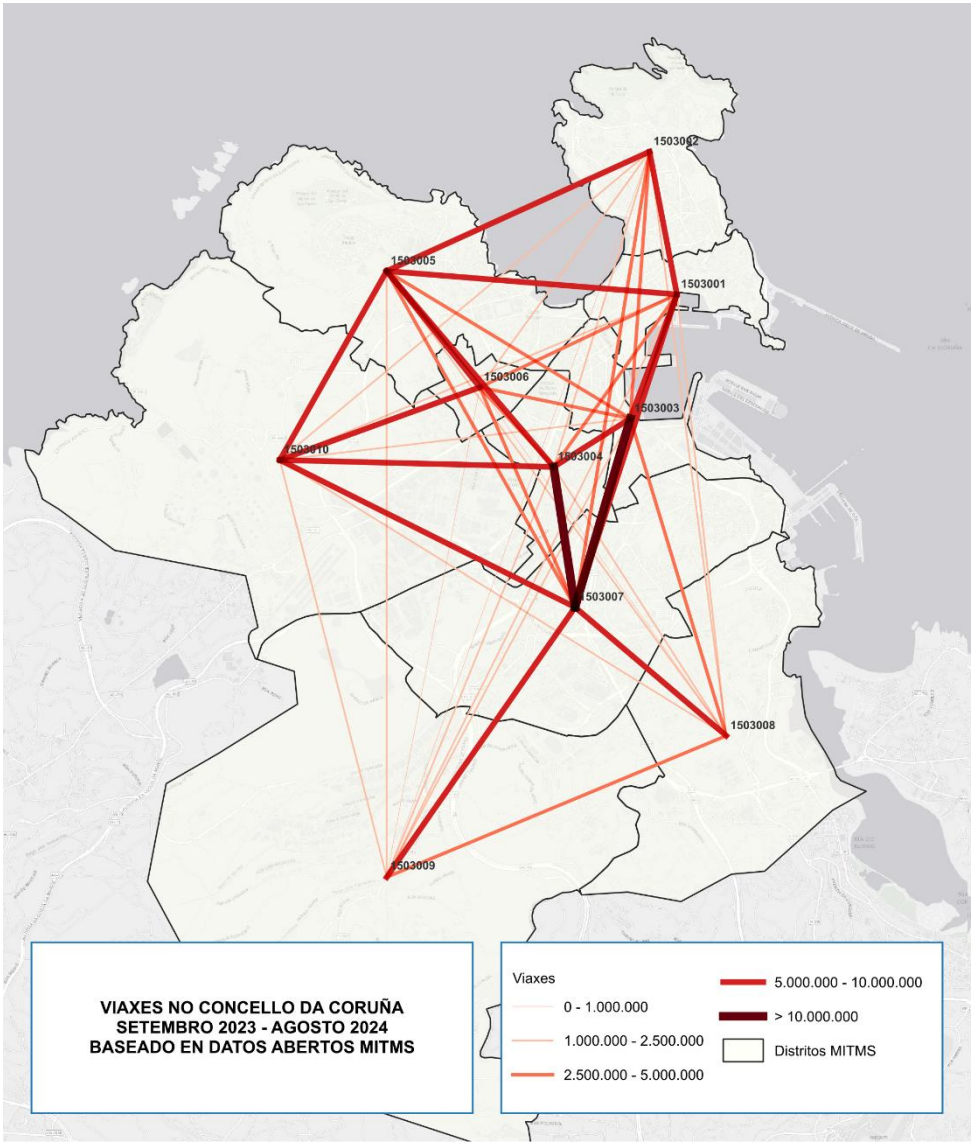



*Figura 5.56. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal da Coruña (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa banda, na Figura 5.57 móstranse os mesmos fluxos no período 09/2022-08/2023, así como a variación en porcentaxe entre ambos. Percíbense crecementos por riba do 10% nas conexións do distrito 3 cos distritos 4, 5, 6, 9 e 10, do distrito 2 co 3, e do distrito 7 co 9. Os descensos máis pronunciados en porcentaxe danse nas relacións do distrito 1 co 4, 6, 7, 8, 9 e 10, así como do 9 co 10, todas elas descendendo máis dun 5%.

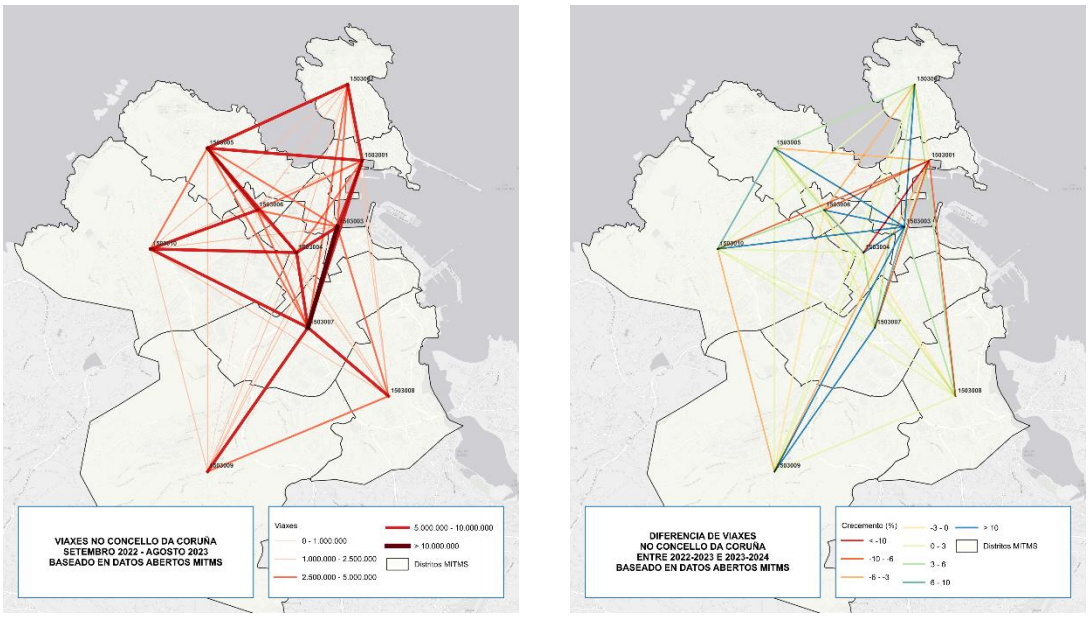



*Figura 5.57. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal da Coruña (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

#### 5.1.3.2.2. Transporte público urbano por autobús

A información sobre a oferta de transporte urbano por autobús obtense a partir dos datos GTFS publicados pola Compañía de Tranvías de La Coruña no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible. Tomáronse os datos correspondentes á semana do 11 ao 17 de novembro de 2024.

A Figura 5.58 amosa as rutas de transporte público urbano por autobús do termo municipal da Coruña. Pódese ver que cobren a maior parte do territorio do municipio, salvo algunha das zonas de densidade máis baixa. Tamén se aprecia que existen algunhas paradas nos termo municipais de Arteixo e Culleredo, grazas aos convenios existentes entre os municipios Nalgúns veráns tamén houbo extensión ao concello de Oleiros.

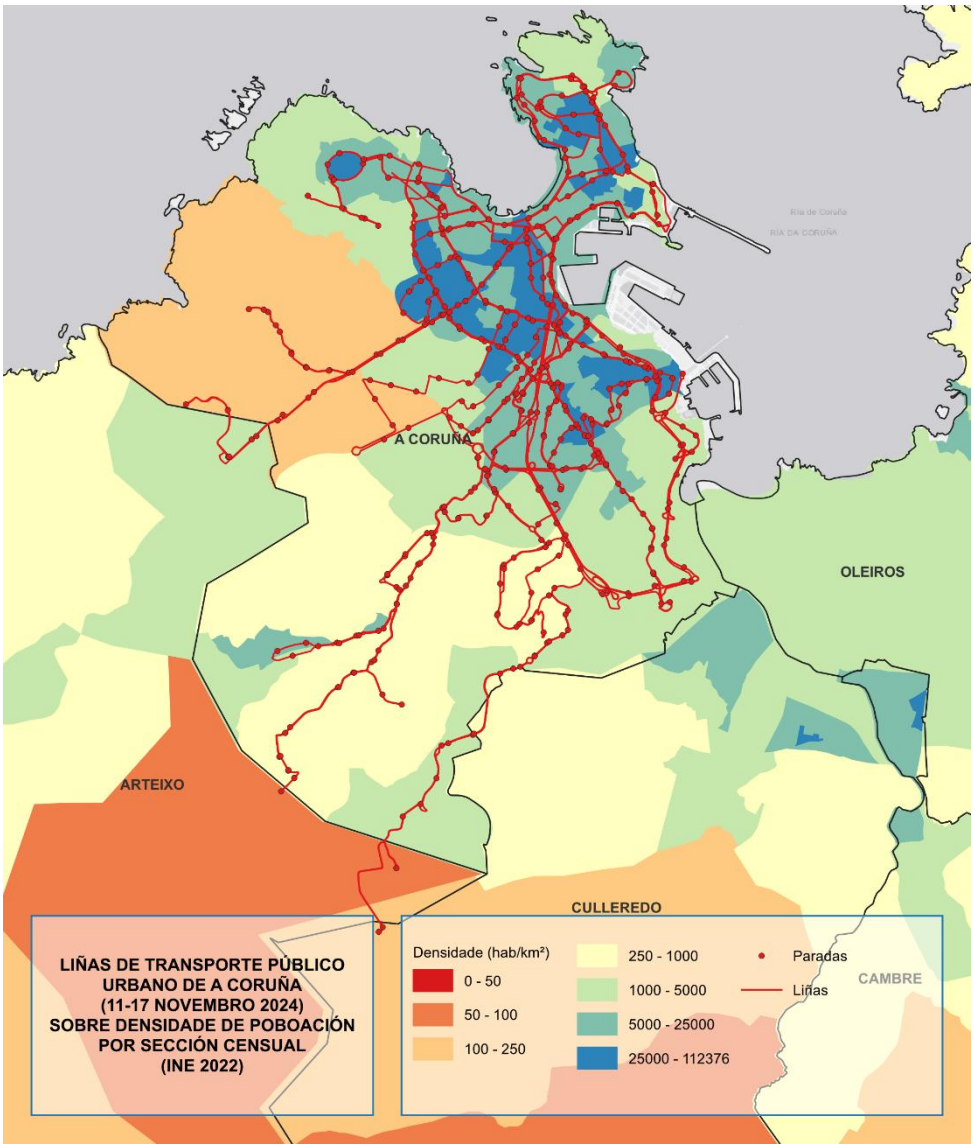



*Figura 5.58. Liñas e paradas do transporte público urbano por autobús da Coruña sobre a densidade de poboación por sección censual. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Pola súa banda, a Figura 5.59 presenta o número de expedicións semanais en cada unha das paradas da rede. Compróbase que os valores máis altos de número de expedicións concéntranse nas paradas das zonas con maior densidade de poboación. Existen 6 paradas con máis de 2.000 expedicións semanais, situadas en Praza de Ourense, rúas A Torre e Juan Flórez, Praza de Mina, Obelisco, Autoridade Portuaria, Porta Real, rúa do Parrote, San Pedro de Mezonzo, Paseo Marítimo, prazas de Pontevedra e de España, rúas Panadeiras e Orzán, avenida Primo de Rivera, e rúa Orillamar. Entre 1.500 e 2.000 hai outras 19 paradas, mentres que 53 atópanse entre 1.000 e 1.500 expedicións semanais, e 115 entre 500 (incluído) e 1.000. Finalmente, 229 paradas teñen menos de 500 expedicións semanais pero máis de 100, estando 25 por baixo de 100.

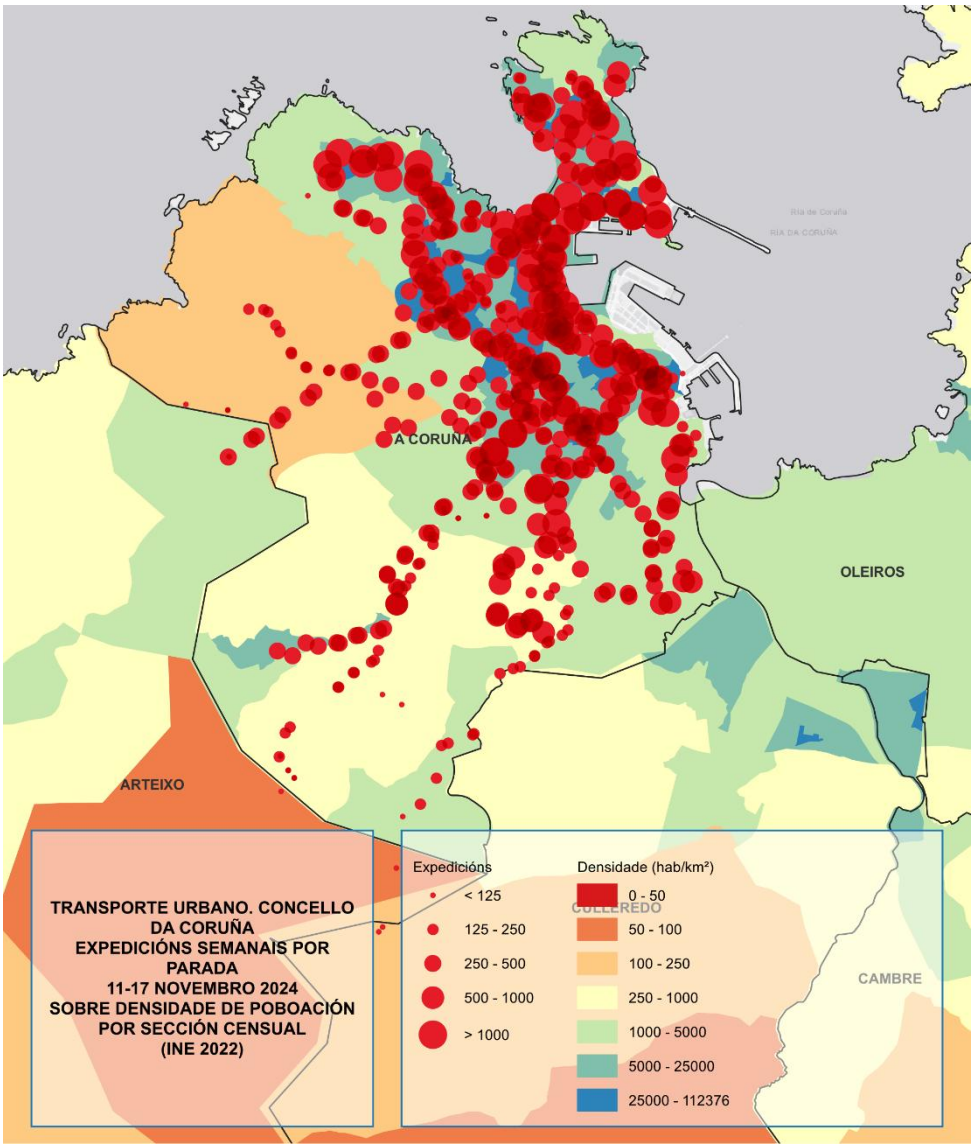



*Figura 5.59. Expedicións semanais por parada do transporte público urbano por autobús da Coruña sobre a densidade de poboación por sección censual. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Adicionalmente, a Figura 5.60 e a Figura 5.61 presentan as expedicións semanais por sección censual da rede, e as expedicións semanais por cada 1.000 habitantes en cada sección censual, obtidas coa mesma metodoloxía explicada no caso de Vigo. As seccións non recheas son aquelas que non teñen ningunha parada no seu territorio, aínda que poden estar servidas por algunha moi próxima nas seccións lindeiras. Aplícase a mesma metodoloxía explicada no apartado 5.1.2.2.

As seccións máis destacadas neste parámetro, por riba de 2.000 expedicións semanais, son as 12, 4, 1, 5, 9 e 7 do distrito 1, as 7, 16, 14, 18, 5, 9 e 20 do distrito 3, as 18 e 9 do distrito 4, as 17 e 6 do distrito 7, as 1, 2, 3 e 30 do distrito 2, e a 5 do distrito 10. No que se refire ás expedicións por cada 1.000 habitantes, os valores por riba de 2.000 danse nas seccións 17 e 19 do distrito 7, as 12, 1 e 4 do distrito 1, as 2 e 1 do distrito 2, a 18 do distrito 4, e as 14 e 7 do distrito 3. En xeral, nas dúas figuras, obsérvase unha redución dos valores cara ás zonas máis afastadas do centro.

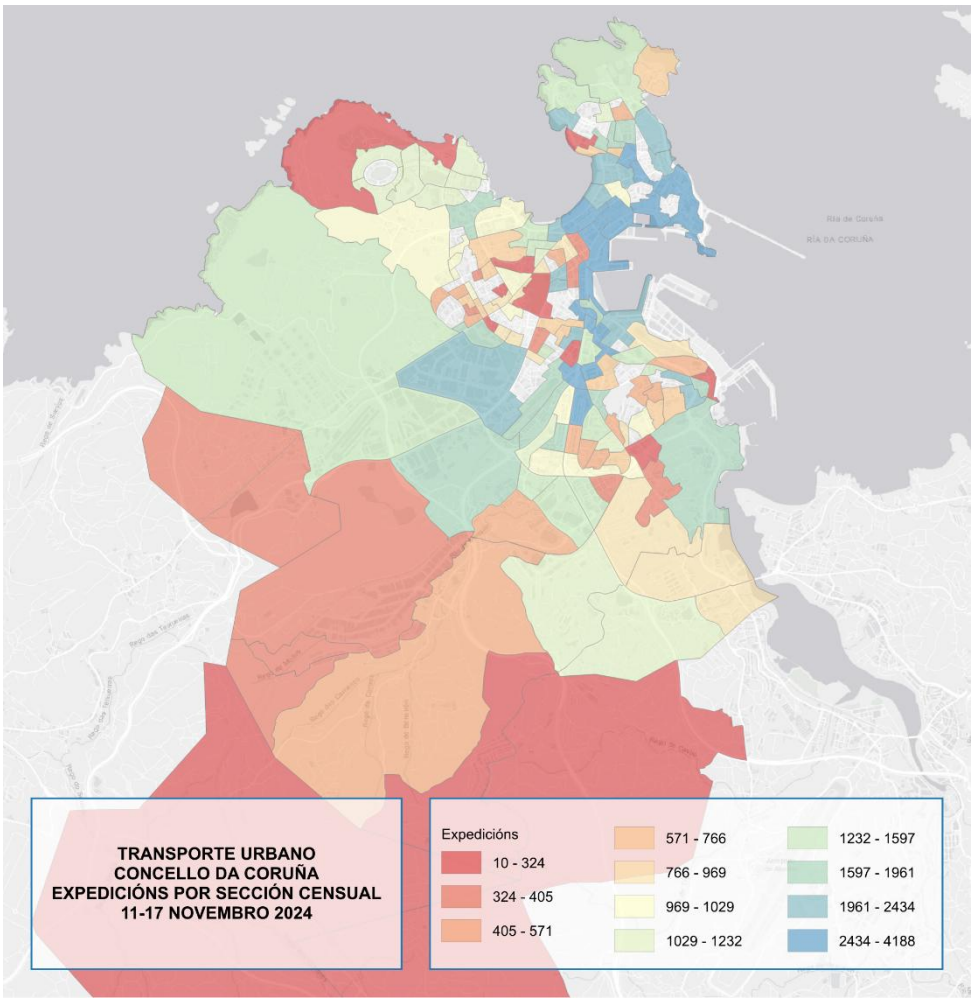



*Figura 5.60. Expedicións semanas por sección censual do transporte público urbano por autobús da Coruña. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

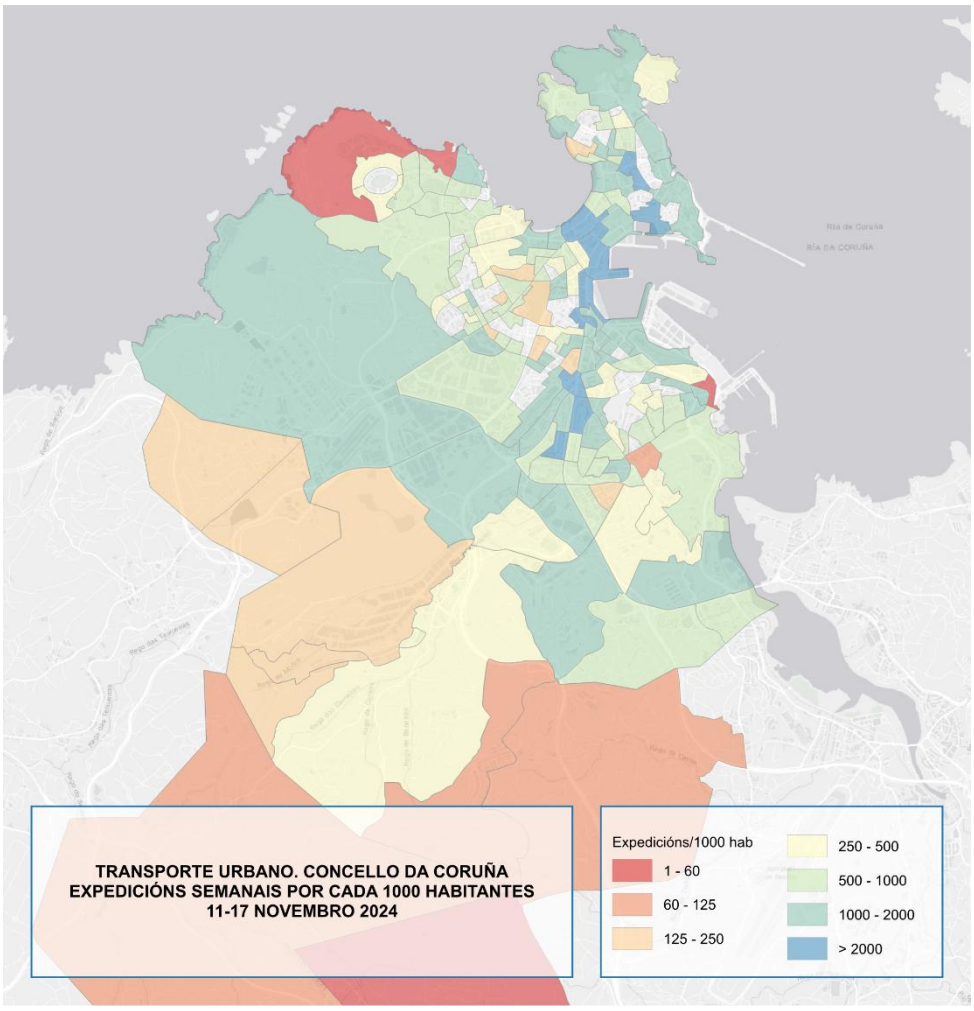



*Figura 5.61. Expedicións semanas por cada 1.000 habitantes por sección censual do transporte público urbano por autobús da Coruña. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

A demanda total do sistema de transporte público urbano da Coruña preséntase na Táboa 5.22, onde se fai tamén a comparación de viaxes en transporte público cos de mobilidade xeral de máis de 500 m. Como se pode apreciar, a porcentaxe de viaxes en transporte público en relación coas viaxes totais de máis de 500 m está en ao redor do 9,0-11,5%, o valor máis alto de tódalas cidades analizadas neste documento, e case o dobre que no municipio de Vigo.

| | Viaxes transporte público urbano | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | % Transporte público |
|---|---|---|---|
| **2022** | 20.002.007 | 224.535.054,80 | 8,91 |
| **2023** | 24.841.221 | 234.852.832,03 | 10,58 |
| **2024** | 27.547.184 | 239.592.812,61 | 11,50 |

*Táboa 5.22. Uso do transporte público urbano no termo municipal da Coruña. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Compañía de Tranvías de La Coruña)*

### *5.1.3.3.Mobilidade da área metropolitana*

#### 5.1.3.3.1. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral na área de transporte da Coruña obtense tamén a partir dos datos de "Open Data Mobilidade" do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Os resultados agregados de mobilidade interna da área preséntanse na Táboa 5.23. Considéranse tódolos distritos incluídos na área de transporte da Coruña. Neste caso, o concello de Curtis, integrado na devandita área, está considerado na agrupación de municipios 15032_AM nos datos abertos do Ministerio. Esta agrupación engloba tamén ao concello de Aranga, non pertencente á área. Por tanto, inclúese nos datos de mobilidade xeral da área aínda que non pertenza á mesma.

Pódese ver que as viaxes anuais atópanse na franxa dos 495-530 millóns, dando lugar a arredor de 2,7-2,8 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m). Estes valores son algo máis baixos que os da área de Vigo e similares aos que se verán posteriormente para Ferrol.

| | **Viaxes distancia > 500 m (MITMS)** | **Viaxes/día** | **Poboación (INE)** | **Viaxes/hab·día** |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 495.558.522 | 1.357.695 | 497.467 | 2,73 |
| **2023** | 511.066.659 | 1.400.183 | 502.087 | 2,79 |
| **2024** | 527.265.990 | 1.440.617 | 506.370 | 2,84 |

*Táboa 5.23. Mobilidade xeral interna da área de transporte da Coruña. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Pola súa banda, a Táboa 5.24 presenta os datos de mobilidade total na área para distancias maiores a 500 m. Neste caso as viaxes anuais atópanse na franxa dos 580-615 millóns, dando lugar a arredor de 3,2-3,3 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m) que é o valor máis baixo das sete áreas analizadas.

| | **Viaxes distancia > 500 m (MITMS)** | **Viaxes/día** | **Poboación (INE)** | **Viaxes/hab·día** |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 579.421.564 | 1.587.456 | 497.467 | 3,19 |
| **2023** | 595.534.166 | 1.631.600 | 502.087 | 3,25 |
| **2024** | 615.567.159 | 1.681.877 | 506.370 | 3,32 |

*Táboa 5.24. Mobilidade xeral total da área de transporte da Coruña. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.62 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área (en ambos sentidos) de transporte para o período 09/2023-08/2024, cun limiar mínimo de 100.000 viaxes. Ademais dos fluxos entre distritos pertencentes ao termo municipal da Coruña, xa analizados no apartado anterior, destacan, por encima dos 3 millóns de viaxes anuais (máis de 8.200 viaxes diarias de media), as relacións: A Coruña (distrito 8)-Oleiros (distrito 2) con 6.520.645, A Coruña (distrito 10)-Arteixo (distrito 2) con 5.194.716, A Laracha-Carballo con 5.056.359, A Coruña (distrito 7)-Oleiros (distrito 2) con 4.462.977, Culleredo (distrito 1)-Culleredo (distrito 2) con 3.950.946, Bergondo-Sada con 3.948.707, Culleredo (distrito 1)-Cambre (distrito 1) con 3.879.379, A Laracha-Arteixo con 3.368.270, Miño (distrito 1)-Sada con 3.267.288, Culleredo (distrito 1)-Oleiros (distrito 2) con 3.212.589 e A Coruña (distrito 7)-Arteixo con 3.127.366. E xa fóra

da área de transporte da Coruña as relacións Carballo-Coristanco con 5.466.883 viaxes, e Betanzos-Paderne (agrupación de municipios) con 4.098.811.

Como se pode apreciar, ademais das fortes relacións da Coruña coa área metropolitana, existen fluxos transversais importantes dentro da mesma, cuxo servizo mediante transporte público supón un reto adicional dentro deste territorio. A pesar de que neste apartado analízase o ámbito metropolitano da Coruña, non se debe esquecer que estas relacións a escala metropolitana se superpón parcialmente coas relacións a escala comarcal, xerando una certa estrutura policéntrica aínda que moi descompensada. Isto apréciase nas relacións de Carballo, Ordes ou Betanzos cos municipios da súa contorna.

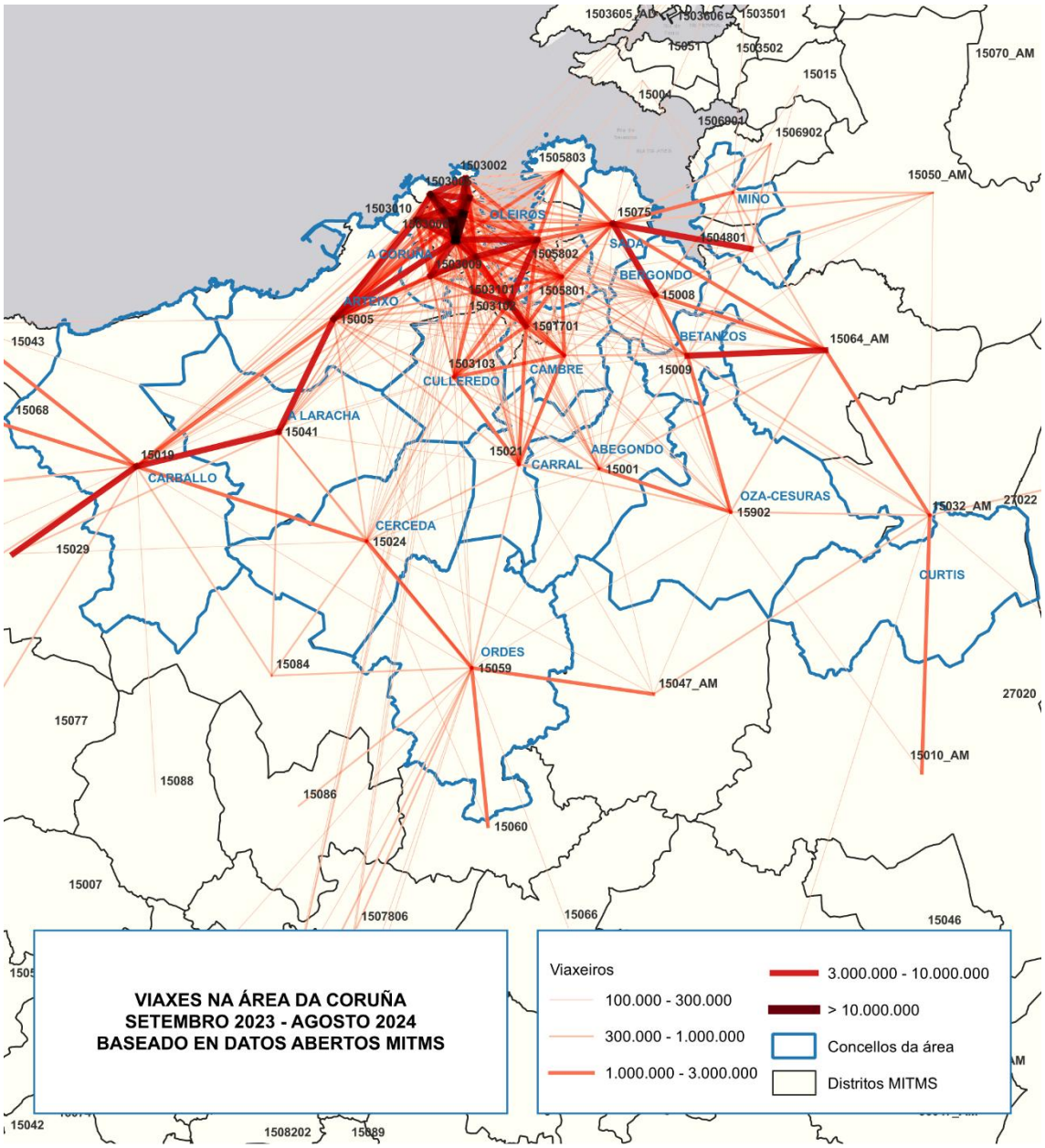



*Figura 5.62. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte da Coruña (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa parte, na Figura 5.63 móstranse os mesmos fluxos no período 09/2022-08/2023, así como a variación en porcentaxe entre ambos. As variacións son, en xeral,

non moi acusadas, salvo para algúns pares de orixe-destino concretos, a maioría deles fóra do territorio da área de transporte.

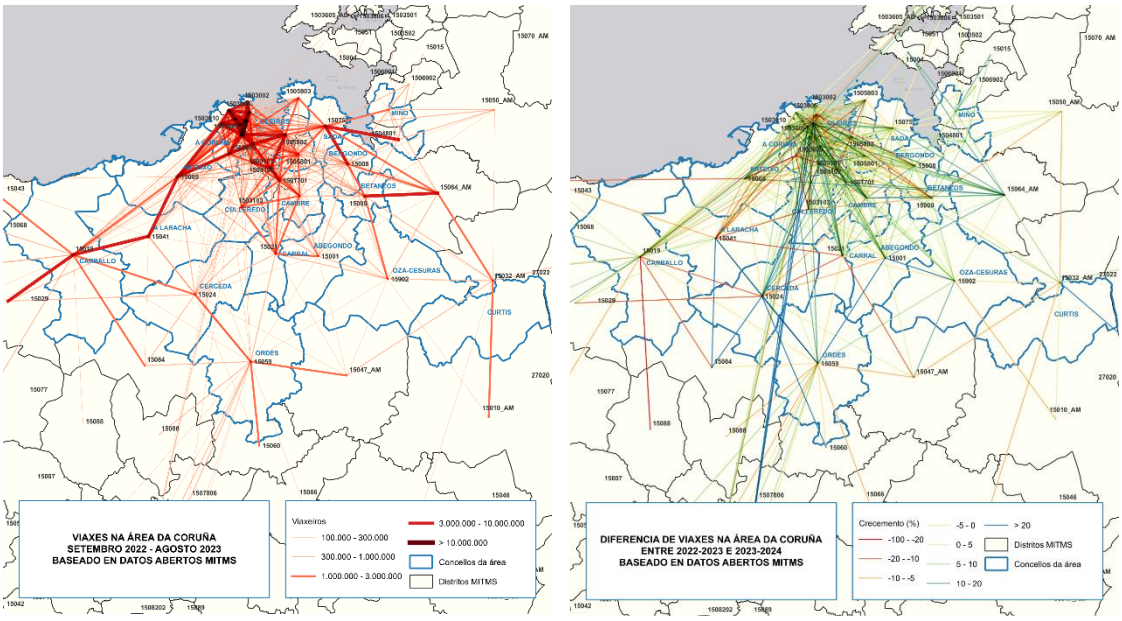



*Figura 5.63. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte da Coruña (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

A Figura 5.64 presenta a mesma información que a da Figura 5.62, pero neste caso agrupada por municipio de orixe e destino, en lugar de por distrito. Pola súa banda a Táboa 5.25 mostra os valores representados na Figura 5.64 de maneira exhaustiva. Márcase cunha cor máis escura a agrupación de municipios. Sen contar os desprazamentos internos de cada municipio destacan, por encima dos 20 millóns de viaxes anuais (máis de 55.700 viaxes diarias de media), os fluxos nas seguintes relacións: A Coruña-Oleiros (29.961.145), A Coruña-Culleredo (23.696.105) e Arteixo-A Coruña (20.345.786). Pola súa banda, por riba dos 10 millóns de viaxes anuais (máis de 27.800 viaxes diarias de media), aparecen xa relacións transversais da área metropolitana: Cambre-Culleredo (12.247.998) e Culleredo-Oleiros (10.981.713). Finalmente, entre 5 e 10 millóns de viaxes anuais, aparecen tanto relacións radiais (con A Coruña) como transversais: Cambre-A Coruña (9.417.065), Cambre-Oleiros (6.148.371), Carballo-Coristanco (5.466.883), Oleiros-Sada (5.290.193), A Coruña-Sada (5.083.160) e Carballo-A Laracha (5.056.359). De novo, será importante prestar un servizo de transporte público de calidade nas conexións transversais, que nalgúns casos destacan con fluxos moi elevados. Debe sinalarse, ademais, que Coristanco non pertence á area de transporte da Coruña. Os fluxos intermunicipais obtidos son sensiblemente maiores que os das demais áreas metropolitanas, coa excepción da conexión Ferrol-Narón.

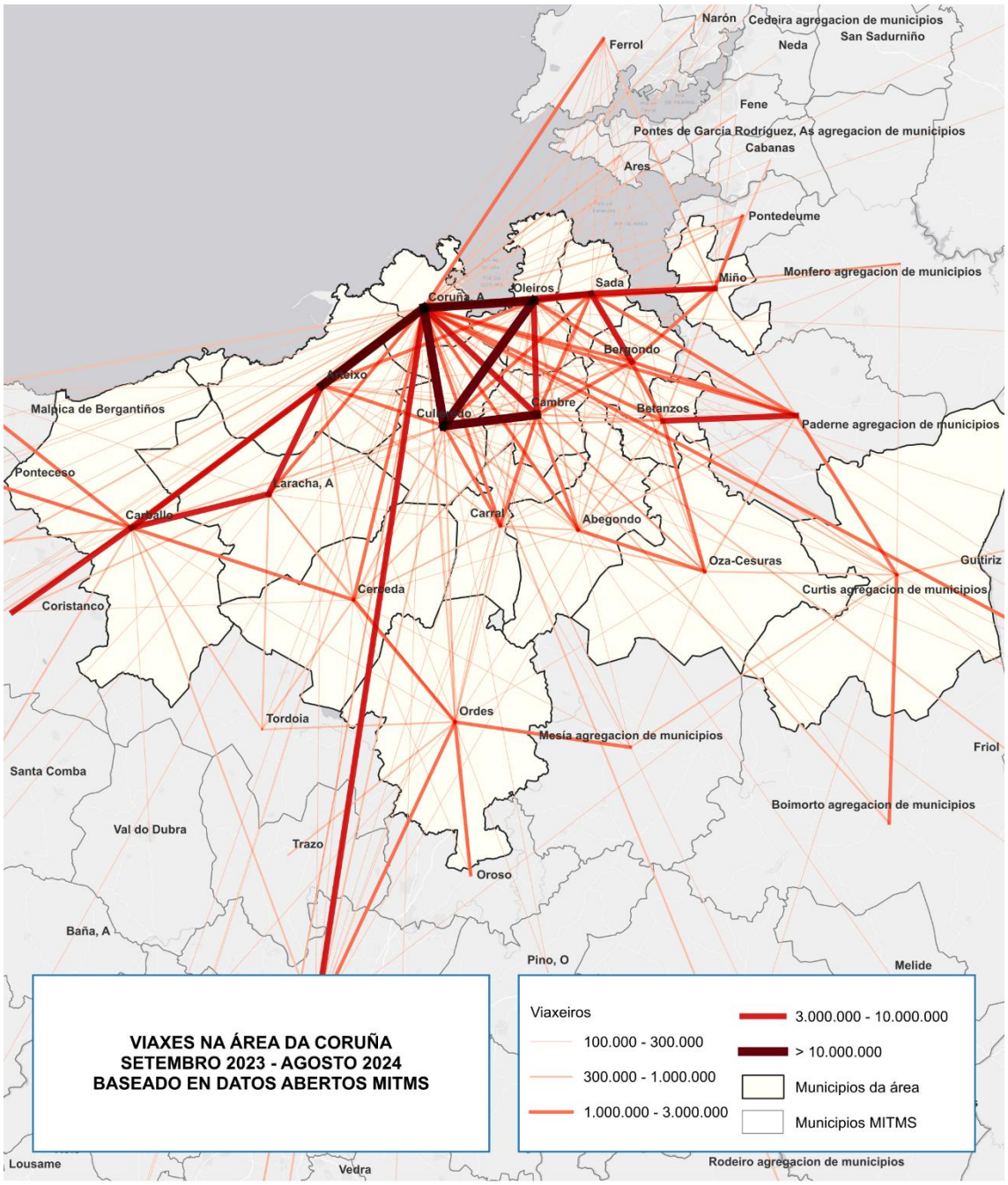



*Figura 5.64. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte da Coruña (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Destino / Orixe | Abegondo 15001 | Arteixo 15005 | Bergondo 15008 | Betanzos 15009 | Cambre 15017 | Carballo 15019 | Carral 15021 | Cerceda 15024 | A Coruña 15030 | Culleredo 15031 | Aranga+Curtis 15032_AM | A Laracha 15041 | Miño 15048 | Oleiros 15058 | Ordes 15059 | Sada 15075 | Oza-Cesuras 15902 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Abegondo | 632.735 | 135.435 | 657.243 | 917.635 | 1.213.167 | 27.533 | 990.364 | 136.396 | 1.229.886 | 745.378 | 73.530 | 25.706 | 59.119 | 392.515 | 238.544 | 205.661 | 1.025.584 |
| Arteixo | | 16.576.179 | 193.268 | 171.223 | 720.552 | 2.281.226 | 355.401 | 381.329 | 20.345.786 | 2.107.582 | 65.307 | 3.368.270 | 63.779 | 1.005.555 | 145.115 | 288.204 | 70.958 |
| Bergondo | | | 1.080.907 | 1.971.014 | 1.248.481 | 51.718 | 267.418 | 46.350 | 2.389.372 | 680.995 | 74.696 | 33.194 | 1.247.886 | 1.395.782 | 42.283 | 3.948.707 | 370.814 |
| Betanzos | | | | 4.655.102 | 834.229 | 43.350 | 296.257 | 57.149 | 1.893.660 | 494.771 | 400.925 | 25.386 | 557.627 | 616.023 | 62.949 | 856.944 | 1.571.220 |
| Cambre | | | | | 5.319.681 | 141.673 | 2.172.277 | 537.814 | 9.417.065 | 12.247.998 | 84.723 | 133.859 | 166.989 | 6.148.371 | 146.915 | 1.358.228 | 395.782 |
| Carballo | | | | | | 15.475.846 | 56.078 | 1.105.176 | 3.016.686 | 310.678 | 22.772 | 5.056.359 | 14.983 | 212.871 | 172.383 | 71.950 | 12.742 |
| Carral | | | | | | | 955.127 | 434.065 | 1.787.584 | 2.336.194 | 42.157 | 103.466 | 32.919 | 569.358 | 377.978 | 137.171 | 378.286 |
| Cerceda | | | | | | | | 959.895 | 1.064.990 | 908.585 | 22.586 | 771.970 | 16.011 | 168.424 | 1.449.358 | 47.252 | 57.177 |
| A Coruña | | | | | | | | | 238.895.322 | 23.696.105 | 600.640 | 1.908.042 | 1.007.114 | 29.961.145 | 862.855 | 5.083.161 | 751.149 |
| Culleredo | | | | | | | | | | 10.212.005 | 111.013 | 330.564 | 181.666 | 10.981.713 | 302.740 | 1.271.319 | 298.966 |
| Aranga+Curtis | | | | | | | | | | | 1.701.278 | 12.127 | 42.465 | 126.183 | 84.112 | 80.826 | 488.244 |
| A Laracha | | | | | | | | | | | | 3.637.161 | 10.584 | 133.307 | 379.510 | 42.537 | 10.188 |
| Miño | | | | | | | | | | | | | 1.154.233 | 442.577 | 16.499 | 4.590.436 | 98.193 |
| Oleiros | | | | | | | | | | | | | | 10.044.998 | 110.666 | 5.290.193 | 189.352 |
| Ordes | | | | | | | | | | | | | | | 2.517.135 | 62.897 | 115.940 |
| Sada | | | | | | | | | | | | | | | | 3.197.177 | 149.749 |
| Oza-Cesuras | | | | | | | | | | | | | | | | | 691.609 |
| Total: 522.356.701 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

*Táboa 5.25. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte da Coruña (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa banda, a Táboa 5.26 presenta a porcentaxe de viaxes internas da área metropolitana que supón cada unha das relacións entre concellos. Pódese apreciar a forte predominancia dos desprazamentos internos da Coruña (45,73%), aínda que ocupa a quinta posición das cidades principais das áreas analizadas, só por riba de Ferrol e Santiago de Compostela. Para apreciar mellor a importancia das outras conexións, a Táboa 5.27 presenta estas porcentaxes con respecto á mobilidade interna da área sen considerar os desprazamentos internos de Vigo. Pode apreciarse que destacan moitas das conexións con A Coruña (especialmente Oleiros, Culleredo, Arteixo e Cambre), pero tamén as conexións de Culleredo con Cambre e Oleiros. Por outra banda, destacan tamén os desprazamentos internos de Arteixo, Carballo, Culleredo e Oleiros.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Abegondo | Arteixo | Bergondo | Betanzos | Cambre | Carballo | Carral | Cerceda | A Coruña | Culleredo | Aranga+Curtis | A Laracha | Miño | Oleiros | Ordes | Sada | Oza-Cesuras |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 15001 | 15005 | 15008 | 15009 | 15017 | 15019 | 15021 | 15024 | 15030 | 15031 | 15032_AM | 15041 | 15048 | 15058 | 15059 | 15075 | 15902 |
| Abegondo | | 0,12% | 0,03% | 0,13% | 0,18% | 0,23% | 0,01% | 0,19% | 0,03% | 0,24% | 0,14% | 0,01% | 0,00% | 0,01% | 0,08% | 0,05% | 0,04% | 0,20% |
| Arteixo | | | 3,17% | 0,04% | 0,03% | 0,14% | 0,44% | 0,07% | 0,07% | 3,89% | 0,40% | 0,01% | 0,64% | 0,01% | 0,19% | 0,03% | 0,06% | 0,01% |
| Bergondo | | | | 0,21% | 0,38% | 0,24% | 0,01% | 0,05% | 0,01% | 0,46% | 0,13% | 0,01% | 0,01% | 0,24% | 0,27% | 0,01% | 0,76% | 0,07% |
| Betanzos | | | | | 0,89% | 0,16% | 0,01% | 0,06% | 0,01% | 0,36% | 0,09% | 0,08% | 0,00% | 0,11% | 0,12% | 0,01% | 0,16% | 0,30% |
| Cambre | | | | | | 1,02% | 0,03% | 0,42% | 0,10% | 1,80% | 2,34% | 0,02% | 0,03% | 0,03% | 1,18% | 0,03% | 0,26% | 0,08% |
| Carballo | | | | | | | 2,96% | 0,01% | 0,21% | 0,58% | 0,06% | 0,00% | 0,97% | 0,00% | 0,04% | 0,03% | 0,01% | 0,00% |
| Carral | | | | | | | | 0,18% | 0,08% | 0,34% | 0,45% | 0,01% | 0,02% | 0,01% | 0,11% | 0,07% | 0,03% | 0,07% |
| Cerceda | | | | | | | | | 0,18% | 0,20% | 0,17% | 0,00% | 0,15% | 0,00% | 0,03% | 0,28% | 0,01% | 0,01% |
| A Coruña | | | | | | | | | | 45,73% | 4,54% | 0,11% | 0,37% | 0,19% | 5,74% | 0,17% | 0,97% | 0,14% |
| Culleredo | | | | | | | | | | | 1,95% | 0,02% | 0,06% | 0,03% | 2,10% | 0,06% | 0,24% | 0,06% |
| Aranga+Curtis | | | | | | | | | | | | 0,33% | 0,00% | 0,01% | 0,02% | 0,02% | 0,02% | 0,09% |
| A Laracha | | | | | | | | | | | | | 0,70% | 0,00% | 0,03% | 0,07% | 0,01% | 0,00% |
| Miño | | | | | | | | | | | | | | 0,22% | 0,08% | 0,00% | 0,88% | 0,02% |
| Oleiros | | | | | | | | | | | | | | | 1,92% | 0,02% | 1,01% | 0,04% |
| Ordes | | | | | | | | | | | | | | | | 0,48% | 0,01% | 0,02% |
| Sada | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,61% | 0,03% |
| Oza-Cesuras | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,13% |

*Táboa 5.26. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte da Coruña (09/2023-08/2024).*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Abegondo | Arteixo | Bergondo | Betanzos | Cambre | Carballo | Carral | Cerceda | A Coruña | Culleredo | Aranga+Curtis | A Laracha | Miño | Oleiros | Ordes | Sada | Oza-Cesuras |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 15001 | 15005 | 15008 | 15009 | 15017 | 15019 | 15021 | 15024 | 15030 | 15031 | 15032_AM | 15041 | 15048 | 15058 | 15059 | 15075 | 15902 |
| Abegondo | | 0,22% | 0,05% | 0,23% | 0,32% | 0,43% | 0,01% | 0,35% | 0,05% | 0,43% | 0,26% | 0,03% | 0,01% | 0,02% | 0,14% | 0,08% | 0,07% | 0,36% |
| Arteixo | | | 5,85% | 0,07% | 0,06% | 0,25% | 0,80% | 0,13% | 0,13% | 7,18% | 0,74% | 0,02% | 1,19% | 0,02% | 0,35% | 0,05% | 0,10% | 0,03% |
| Bergondo | | | | 0,38% | 0,70% | 0,44% | 0,02% | 0,09% | 0,02% | 0,84% | 0,24% | 0,03% | 0,01% | 0,44% | 0,49% | 0,01% | 1,39% | 0,13% |
| Betanzos | | | | | 1,64% | 0,29% | 0,02% | 0,10% | 0,02% | 0,67% | 0,17% | 0,14% | 0,01% | 0,20% | 0,22% | 0,02% | 0,30% | 0,55% |
| Cambre | | | | | | 1,88% | 0,05% | 0,77% | 0,19% | 3,32% | 4,32% | 0,03% | 0,05% | 0,06% | 2,17% | 0,05% | 0,48% | 0,14% |
| Carballo | | | | | | | 5,46% | 0,02% | 0,39% | 1,06% | 0,11% | 0,01% | 1,78% | 0,01% | 0,08% | 0,06% | 0,03% | 0,00% |
| Carral | | | | | | | | 0,34% | 0,15% | 0,63% | 0,82% | 0,01% | 0,04% | 0,01% | 0,20% | 0,13% | 0,05% | 0,13% |
| Cerceda | | | | | | | | | 0,34% | 0,38% | 0,32% | 0,01% | 0,27% | 0,01% | 0,06% | 0,51% | 0,02% | 0,02% |
| A Coruña | | | | | | | | | | | 8,36% | 0,21% | 0,67% | 0,36% | 10,57% | 0,30% | 1,79% | 0,26% |
| Culleredo | | | | | | | | | | | 3,60% | 0,04% | 0,12% | 0,06% | 3,87% | 0,11% | 0,45% | 0,11% |
| Aranga+Curtis | | | | | | | | | | | | 0,60% | 0,00% | 0,01% | 0,04% | 0,03% | 0,03% | 0,17% |
| A Laracha | | | | | | | | | | | | | 1,28% | 0,00% | 0,05% | 0,13% | 0,02% | 0,00% |
| Miño | | | | | | | | | | | | | | 0,41% | 0,16% | 0,01% | 1,62% | 0,03% |
| Oleiros | | | | | | | | | | | | | | | 3,54% | 0,04% | 1,87% | 0,07% |
| Ordes | | | | | | | | | | | | | | | | 0,89% | 0,02% | 0,04% |
| Sada | | | | | | | | | | | | | | | | | 1,13% | 0,05% |
| Oza-Cesuras | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,24% |

*Táboa 5.27. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte da Coruña (09/2023-08/2024), sen considerar as viaxes internas do concello da Coruña.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

### 5.1.3.3.2. Transporte público interurbano por autobús

A información sobre a oferta de transporte interurbano por autobús na zona da Coruña obtense do mesmo modo que para Vigo, a partir dos datos GTFS dispoñibles no Punto

de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, para a semana do 2 ao 8 de outubro de 2023.

Na Figura 5.65 preséntanse as rutas de transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña superpostas sobre a densidade de poboación por parroquia.

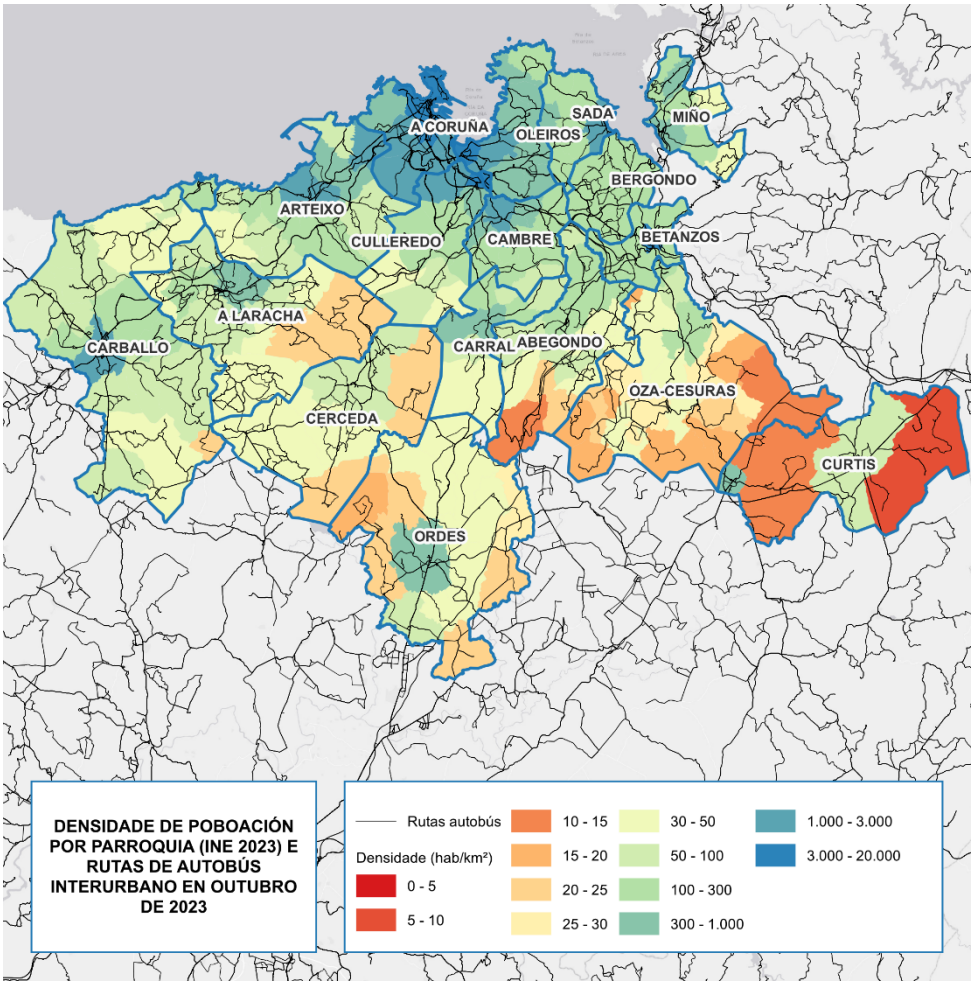



*Figura 5.65. Mapa de rutas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia na área de transporte da Coruña. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.66 preséntase o número de expedicións nese período para cada parroquia ou núcleo principal, obtidas coa mesma metodoloxía explicada no caso de Vigo, mentres que na Figura 5.67 móstrase a información por concellos. Os valores nulos corresponden a parroquias que non dispoñen de parada de transporte interurbano por autobús no seu territorio, aínda que poden estar servidas por paradas nas parroquias adxacentes. Os valores por riba de 500 expedicións semanais danse nas seguintes parroquias:

| Concello | Parroquia | Expedicións semanais |
|---|---|---|
| Coruña, A | A Coruña | 5.436 |
| Coruña, A | Elviña (San Vicenzo) | 4.198 |
| Coruña, A | Oza (Santa María) | 2.864 |
| Culleredo | Rutis (Santa María) | 2.607 |
| Oleiros | San Pedro de Nós (San Pedro) | 2.390 |
| Cambre | O Temple (Santa María) | 2.041 |
| Oleiros | Perillo (Santa Locaia) | 1.749 |
| Culleredo | O Burgo (Santiago) | 1.746 |
| Oleiros | Liáns (Santaia) | 1.722 |
| Arteixo | Arteixo (Santiago) | 1.084 |
| Betanzos | Betanzos | 1.036 |
| Arteixo | Oseiro (San Tirso) | 1.014 |
| Culleredo | Almeiras (San Xián) | 990 |
| Cambre | Cambre (Santa María) | 983 |
| Arteixo | Pastoriza (Santa María) | 964 |
| Cambre | Sigrás (Santiago) | 893 |
| Sada | Sada (Santa María) | 882 |
| Oleiros | Dorneda (San Martiño) | 880 |
| Carballo | Carballo (San Xoán) | 871 |
| Culleredo | Culleredo (Santo Estevo) | 837 |
| Oleiros | Oleiros (Santa María) | 693 |
| Carral | Tabeaio (San Martiño) | 586 |
| Oleiros | Maianca (San Cosme) | 572 |
| Oleiros | Serantes (San Xián) | 572 |
| Laracha, A | Torás (Santa María) | 552 |
| Carral | Paleo (Santo Estevo) | 531 |
| Cambre | Anceis (San Xoán) | 515 |
| Oleiros | Iñás (San Xorxe) | 504 |

*Táboa 5.28. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte da Coruña. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pódese apreciar que os valores máximos son sensiblemente máis altos que no caso de Vigo, e que existen máis parroquias cun número elevado de expedicións. Isto pódese deber a que A Coruña é un municipio moito máis pequeno que Vigo (como se indicou en apartados anteriores), e con zonas de municipios limítrofes que forman un continuo urbano coa cidade. Este feito fai necesario que o transporte interurbano se preste, en certas liñas, practicamente coma se se tratase dun servizo urbano. Dentro das áreas metropolitanas galegas estudadas, A Coruña é a que presenta maiores valores en parroquias con máis de 500 e con máis de 1.000 expedicións fóra da cidade principal.

Débese destacar que nos concellos da Coruña e Arteixo existen servizos de transporte público urbano, polo que nestes gráficos non se inclúe toda a oferta que se presta nos devanditos concellos, nin servizos estacionais ás praias existentes nalgúns municipios.

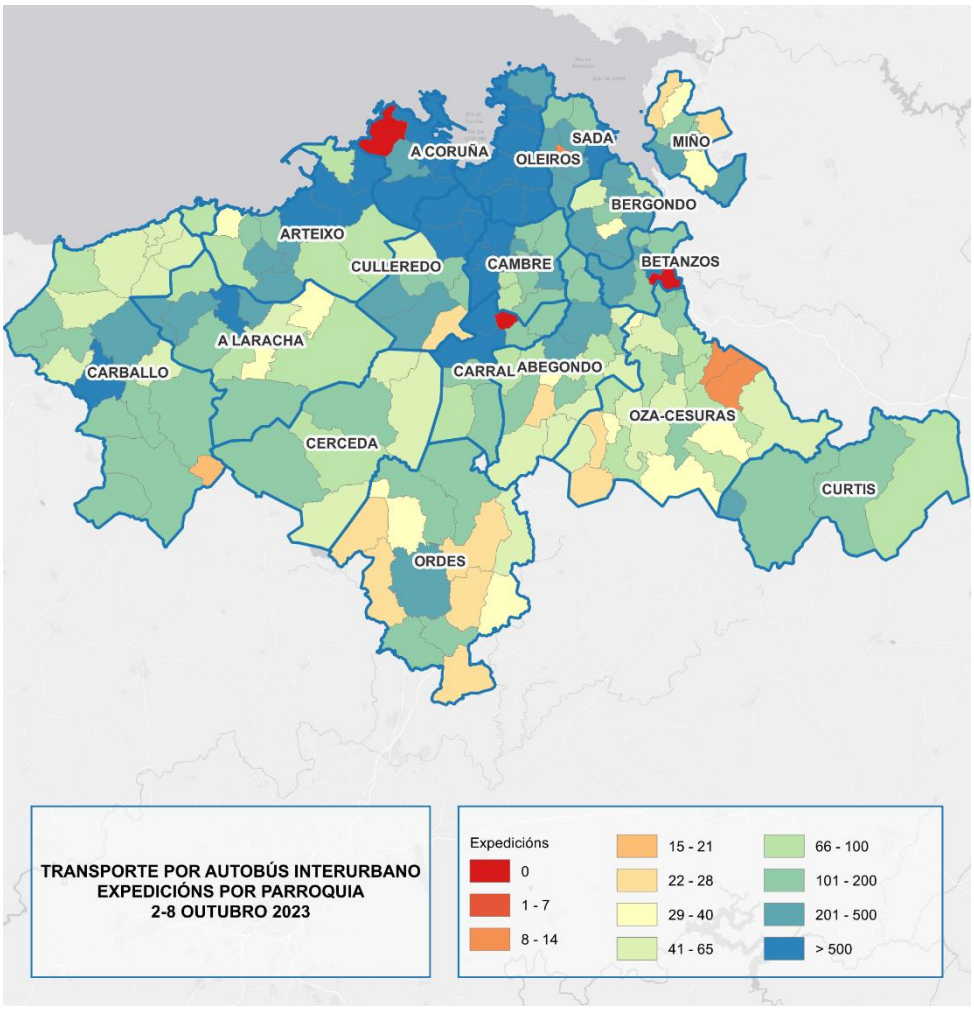



*Figura 5.66. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte da Coruña. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

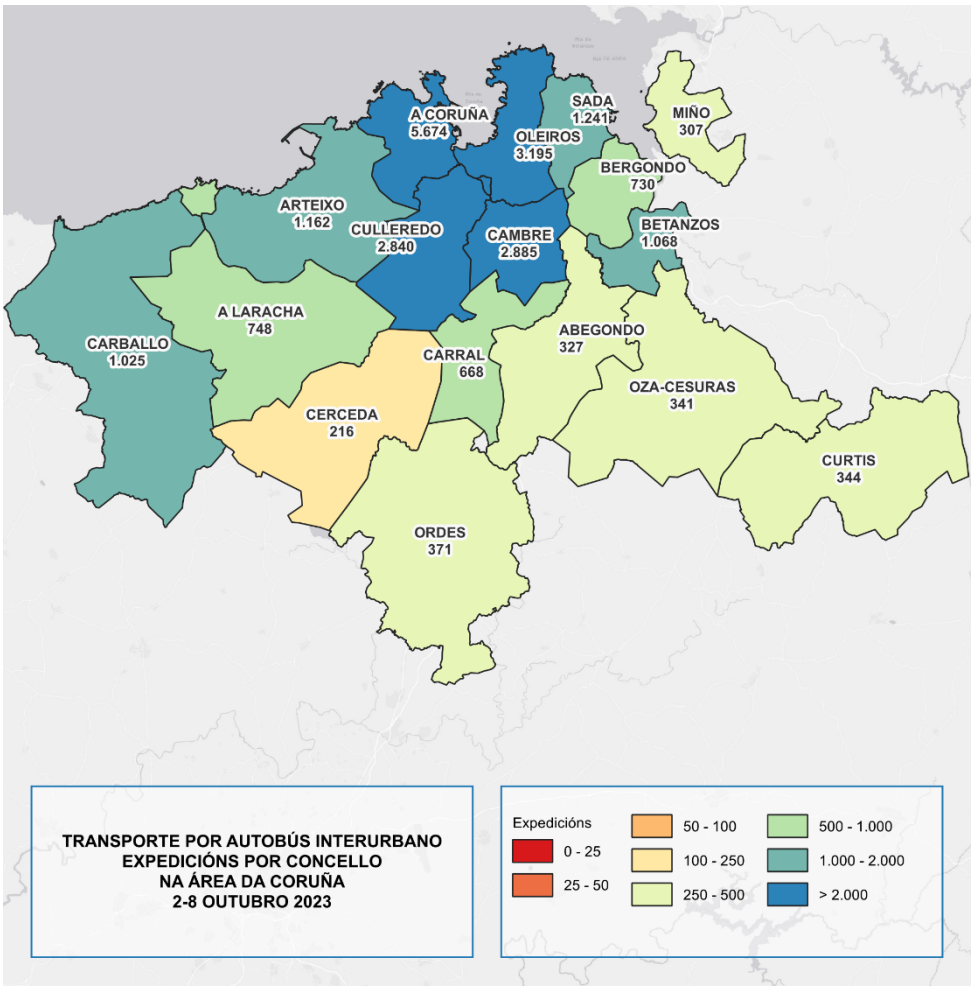



*Figura 5.67. Expedicións por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte da Coruña. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Por outra banda, a Figura 5.66 e a Figura 5.67 presentan o número de expedicións por cada mil habitantes en cada un dos ámbitos territoriais. Os valores por riba de 500 expedicións semanais por cada mil habitantes atópanse nas seguintes parroquias:

| Concello | Parroquia | Expedicións semanais por cada mil habitantes |
|---|---|---|
| Betanzos | San Pedro das Viñas (San Pedro) | 1.784,14 |
| Oza-Cesuras | Vivente (Santo Estevo) | 1.736,84 |
| Abegondo | Cos (Santo Estevo) | 1.230,77 |
| Laracha, A | Lemaio (Santa Mariña) | 1.228,31 |
| Oza-Cesuras | Bragade (San Mamede) | 962,57 |
| Miño | Callobre (San Xoán) | 907,89 |
| Oza-Cesuras | Figueredo (Santa María) | 868,42 |
| Culleredo | Almeiras (San Xián) | 812,14 |
| Miño | Leiro (San Salvador) | 780,49 |
| Betanzos | Pontellas (Santa María) | 775,70 |
| Oza-Cesuras | Cutián (Santa María) | 770,00 |
| Abegondo | Presedo (Santa María) | 769,23 |
| Abegondo | Cerneda (San Salvador) | 721,52 |
| Carral | Tabeaio (San Martiño) | 714,63 |
| Arteixo | Lañas (Santa Mariña) | 710,78 |
| Oza-Cesuras | Filgueira de Barranca (San Pedro) | 689,32 |
| Bergondo | Cortiñán (Santa María) | 671,18 |
| Arteixo | Armentón (San Pedro) | 662,10 |
| Culleredo | Veiga (San Silvestre) | 656,00 |
| Culleredo | Ledoño (San Pedro) | 648,46 |
| Cambre | Vigo (Santa María) | 627,74 |
| Cambre | Sigrás (Santiago) | 602,16 |
| Abegondo | Montouto (Santa Cristina) | 598,75 |
| Carral | Quembre (San Pedro) | 598,71 |
| Ordes | Pereira (Santaia) | 581,47 |
| Culleredo | Culleredo (Santo Estevo) | 564,40 |
| Oza-Cesuras | Loureda (Santo Estevo) | 558,82 |
| Bergondo | Vixoi (San Fiz) | 546,91 |
| Abegondo | Viós (San Salvador) | 529,95 |
| Bergondo | Santa Marta de Babío (Santa Marta) | 529,05 |
| Arteixo | Larín (Santo Estevo) | 525,33 |
| Sada | Soñeiro (San Xián) | 519,85 |
| Abegondo | Vilacova (San Tomé) | 504,59 |

*Táboa 5.29. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte da Coruña.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

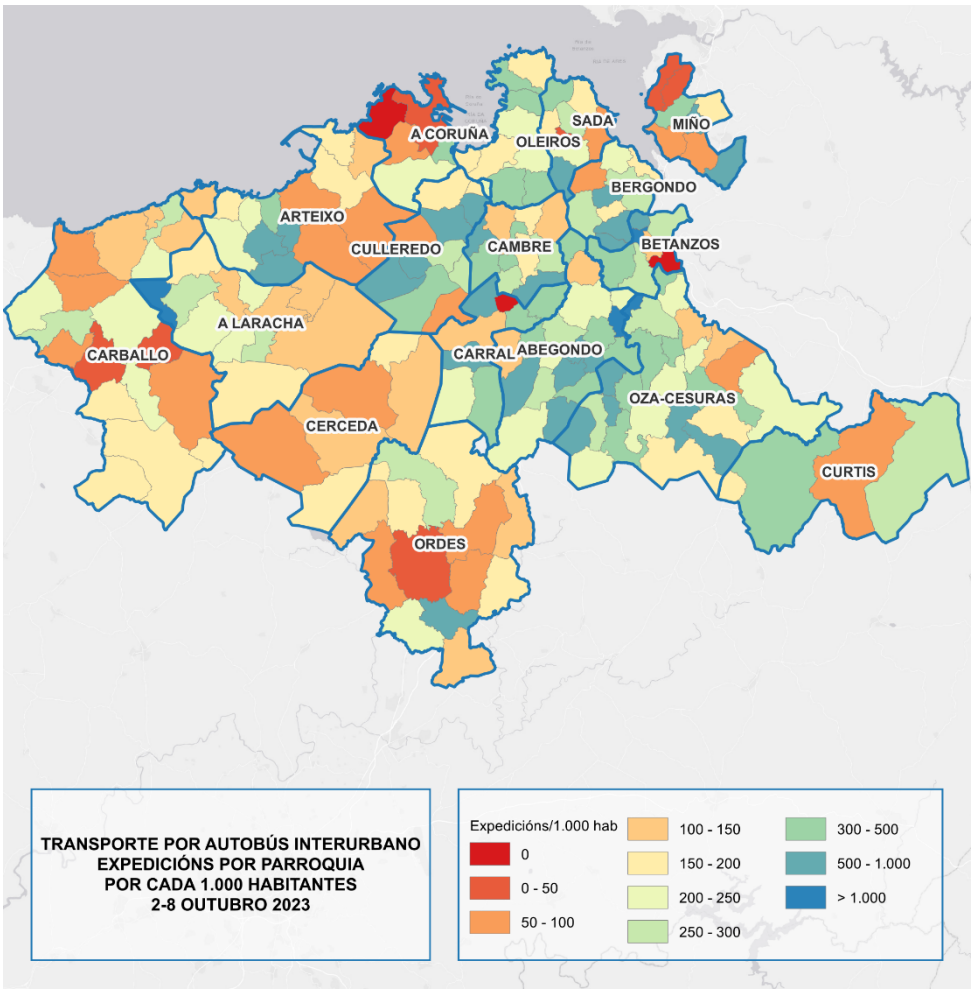



*Figura 5.68. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte da Coruña. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

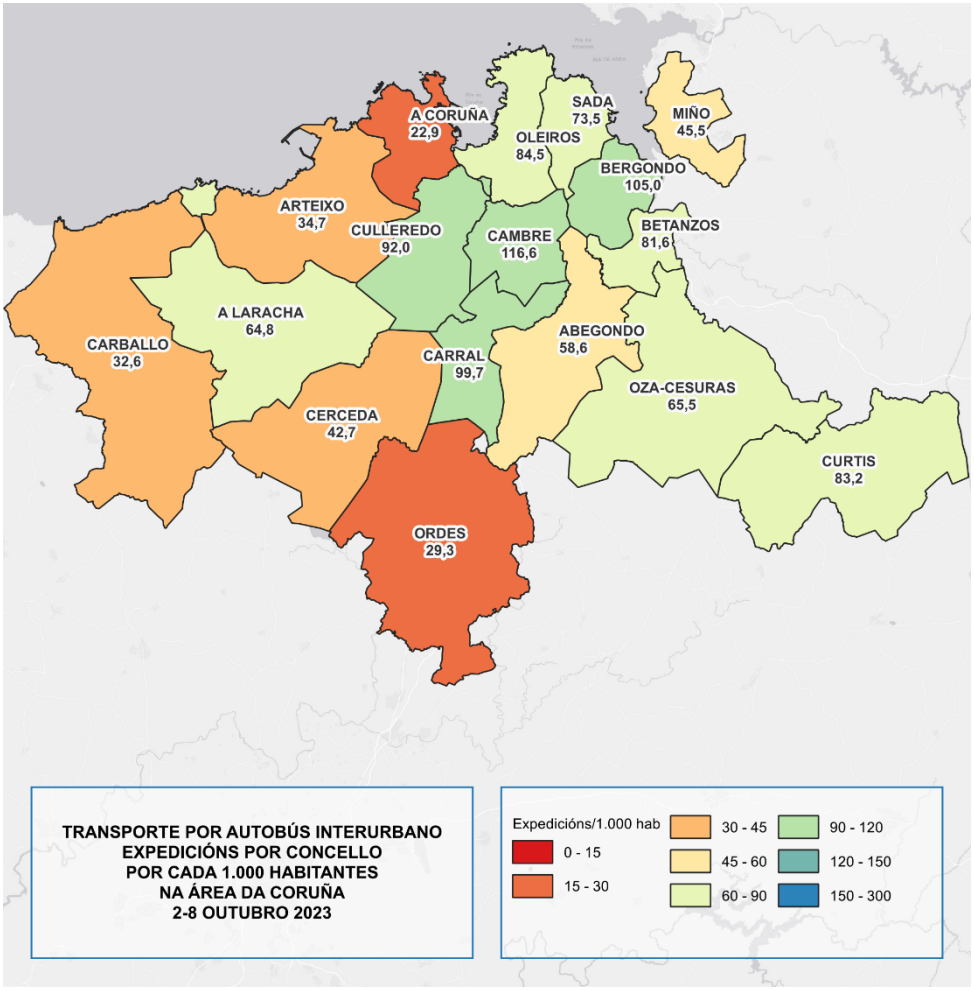



*Figura 5.69. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte da Coruña. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Os datos de demanda de transporte público interurbano por autobús proceden da mesma fonte e teñen as mesmas limitacións salientadas para o caso de Vigo.

A Figura 5.70 e a Figura 5.71 mostran a demanda dos servizos de transporte interurbano por autobús en cada concello, para os períodos 09/2023-08/2024 e 09/2022-08/2023 respectivamente. Apréciase que o concello con máis demanda é A Coruña, como orixe ou destino principal dos desprazamentos metropolitanos da área, seguido de Culleredo, Oleiros, Arteixo e Cambre, todos eles por riba das 500.000 subidas anuais. Comparando con Vigo, como área metropolitana de poboación máis próxima, os valores de demanda están sensiblemente por riba na primeira coroa metropolitana coruñesa, aínda que a cifra de Cangas aproxímase máis a estes valores.

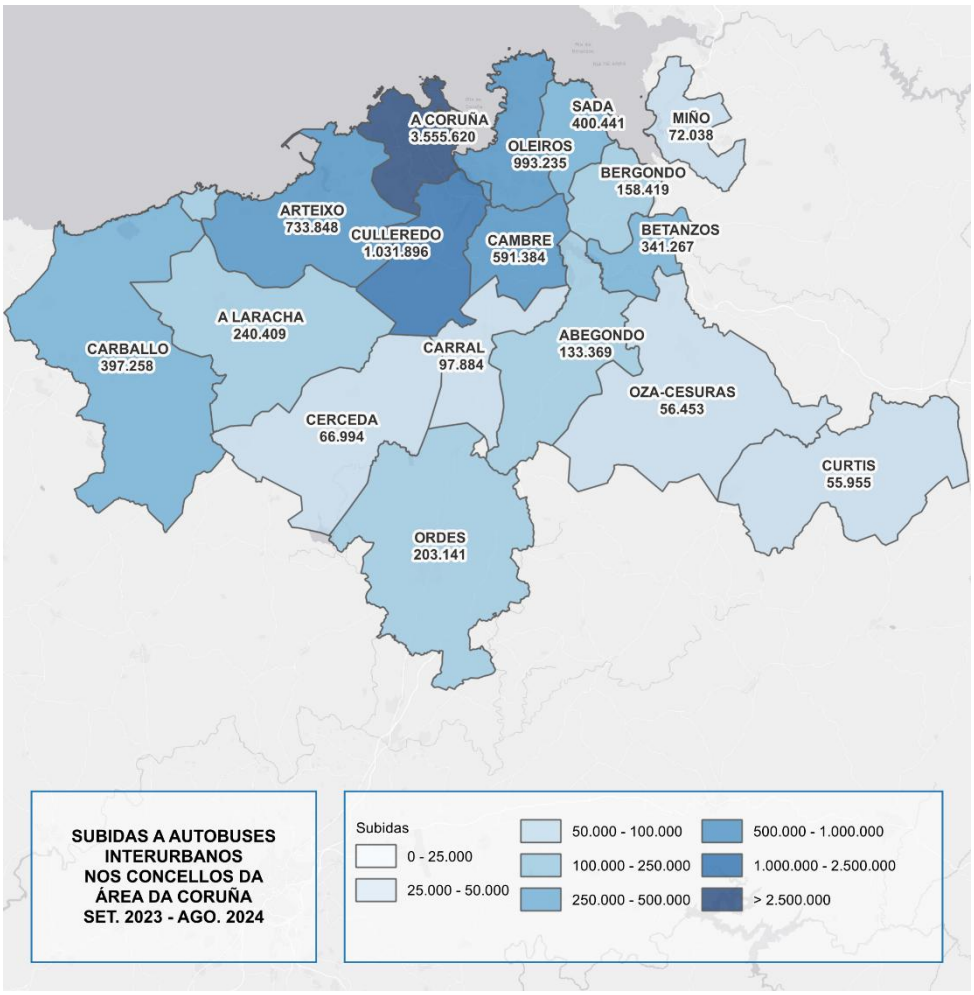



*Figura 5.70. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

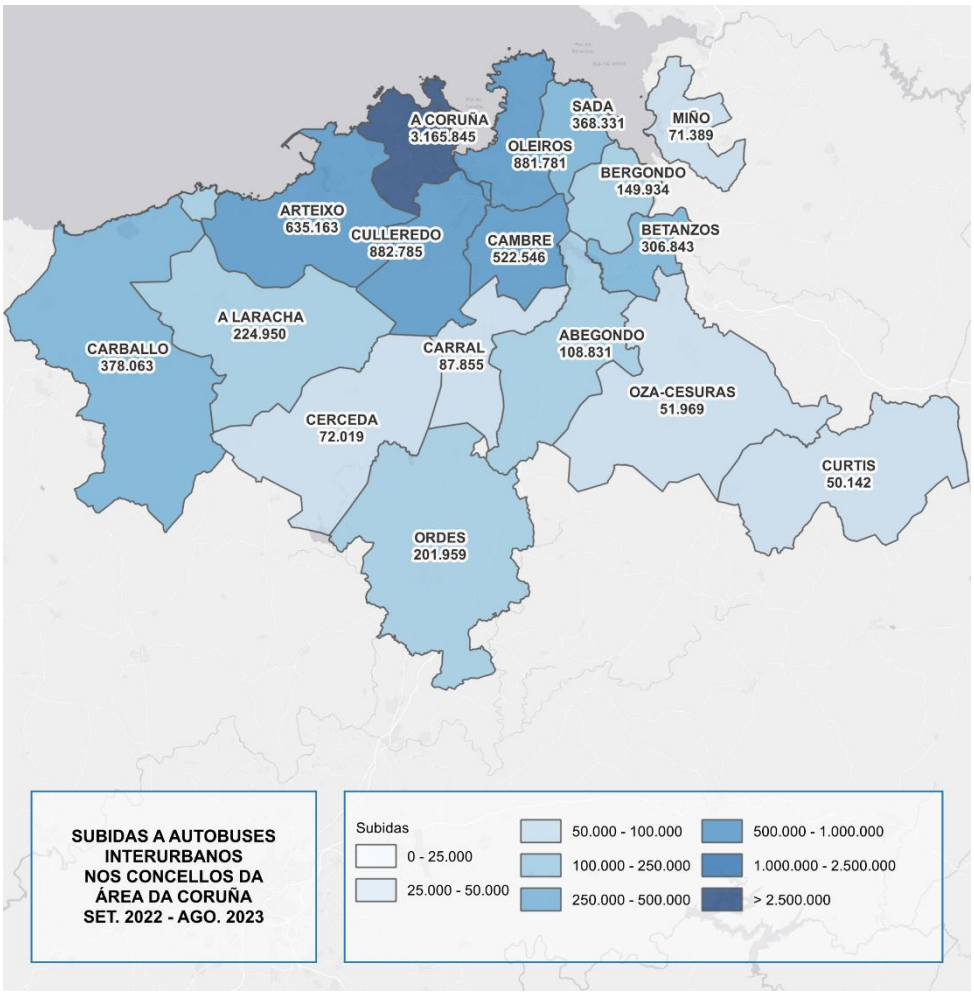



*Figura 5.71. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte da Coruña 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Pola súa banda, a Figura 5.72 e a Figura 5.73 presentan a demanda por expedición en cada un dos concellos para os mesmos períodos, estimada da maneira que se indicou para o caso de Vigo. Para o período 09/2023-08/2024 os valores máis altos danse en Arteixo (12,14 subidas/expedición), A Coruña (12,05) e Ordes (10,53). Estes valores son máis baixos que os máximos da área de Vigo (que se daban en Cangas, Moaña e Vigo), mesmo tralos axustes para considerar as expedicións adicionais do transporte de ría, o que se podería deber á maior capacidade dos vehículos que prestan o devandito transporte.

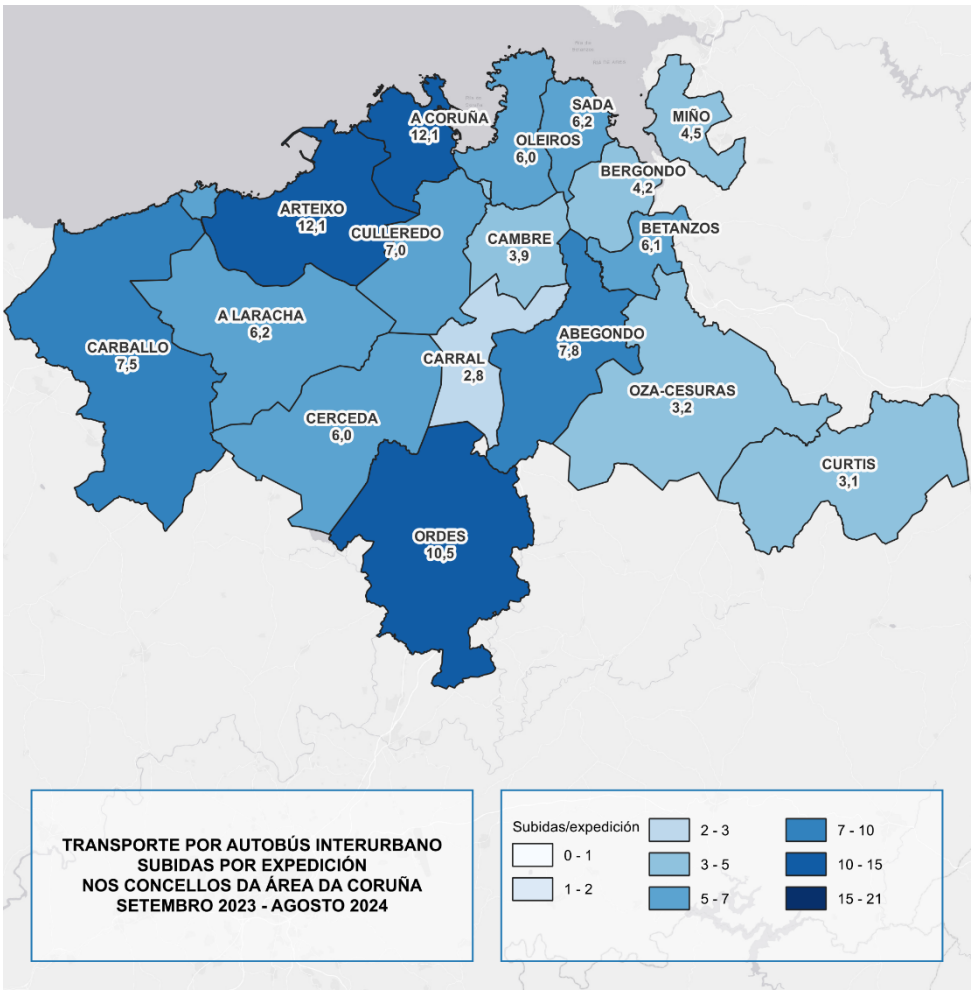



*Figura 5.72. Demanda estimada por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia*

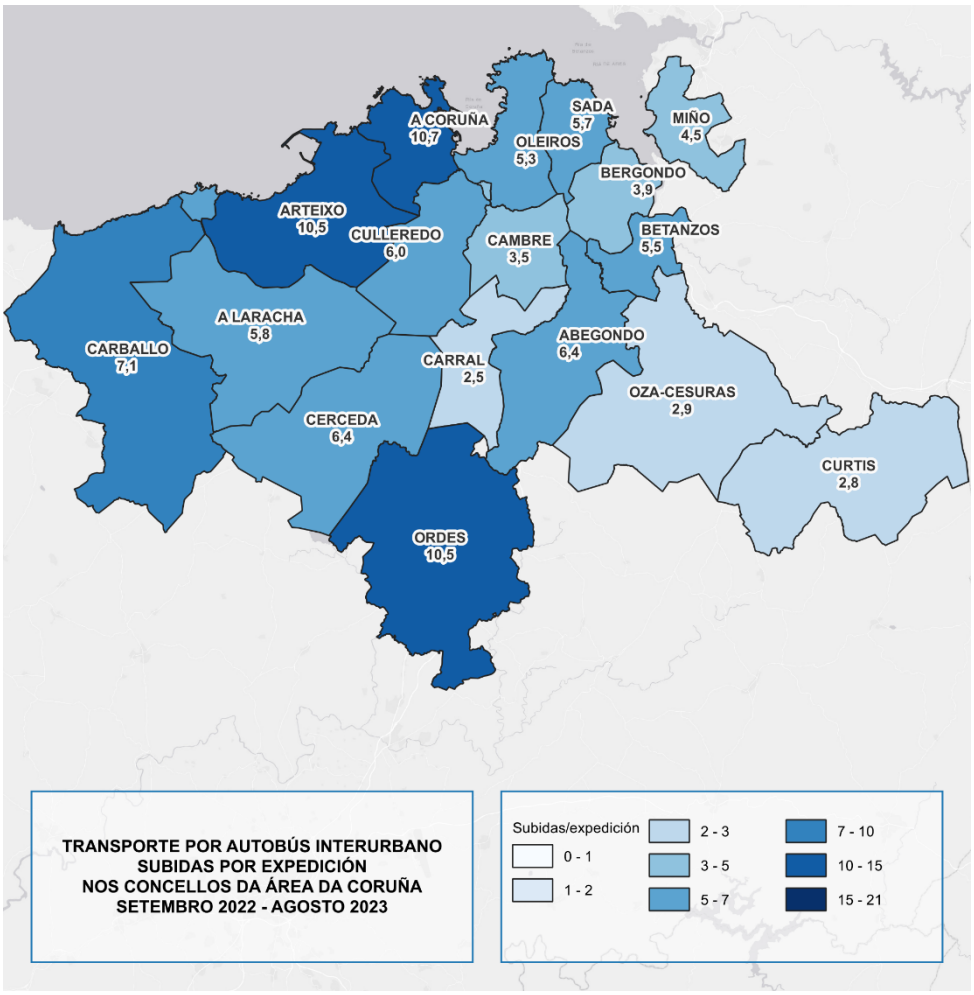



*Figura 5.73. Demanda estimada por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña 09/2022-08/2023.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia*

Adicionalmente, a Figura 5.74 e a Figura 5.75 presentan os principais fluxos orixe-destino (en ambos sentidos) en transporte público interurbano por autobús entre os distintos municipios da área da Coruña para ámbolos períodos. Do mesmo xeito que para o caso de Vigo, os principais son radiais entre a cidade principal (A Coruña) e Culleredo, Oleiros, Arteixo ou Cambre, todos eles por riba de 500.000 viaxes anuais (máis de 1.360 viaxes diarias de media). Son máis reducidos os fluxos de conexión da Coruña con Sada, Betanzos, Carballo e Carral, aínda que seguen por riba de 100.000 viaxes anuais (máis de 270 viaxes diarias de media). A primeira conexión por volume que non involucra á Coruña é Oleiros-Sada (110.618 viaxes en 2023-2024), e as seguintes son transversais: Cambre-Culleredo (82.737) e Betanzos-Sada (81.086).

Se se compara coa Figura 5.64, que mostraba os fluxos de máis de 500 m entre municipios, pódese apreciar que algunhas relacións importantes entre os municipios da área metropolitana non teñen reflexo nítido no transporte público, como pode ser o caso de Oleiros-Culleredo o Cambre-Culleredo. Como xa se mencionou, cando se trata de concellos limítrofes ou moi próximos, o dato de viaxes obtido por telefonía móbil pode non ser completamente fiable. Con todo, tamén pode ser indicador de certa

carencia dunha oferta completa de transporte público para este tipo de relacións transversais.

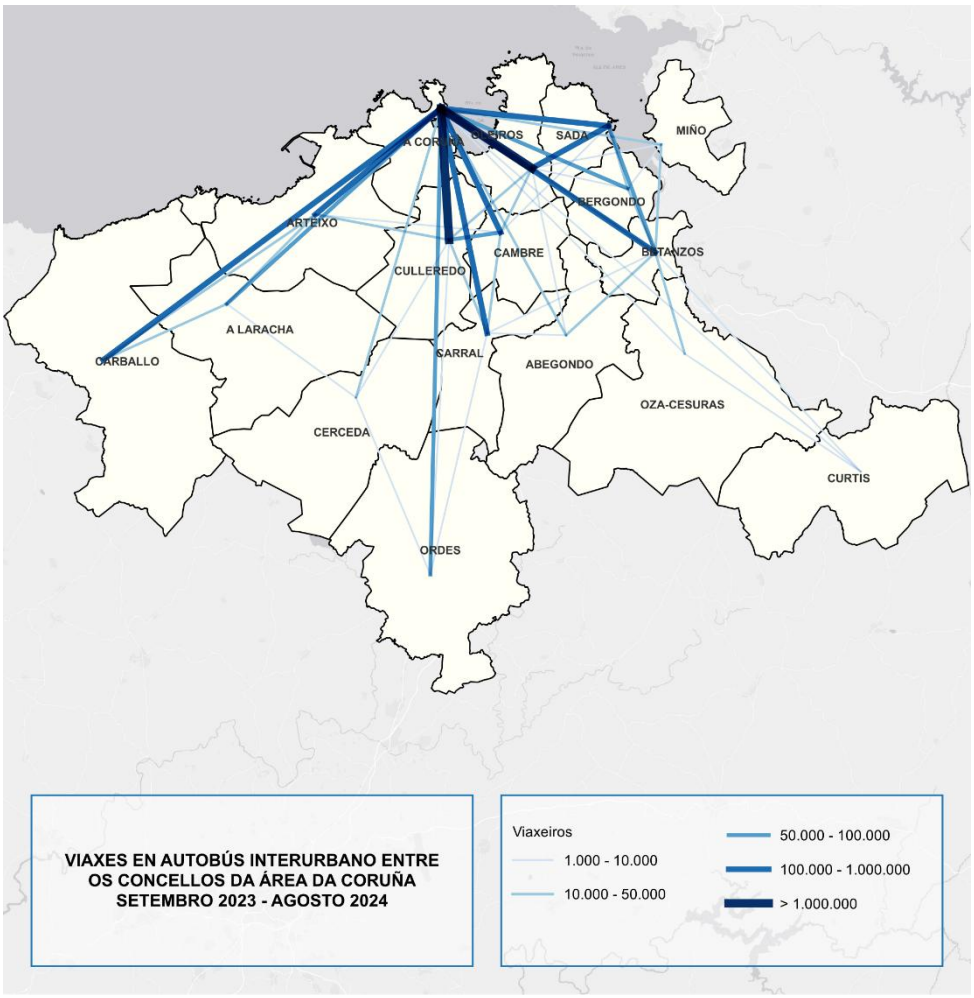



*Figura 5.74. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

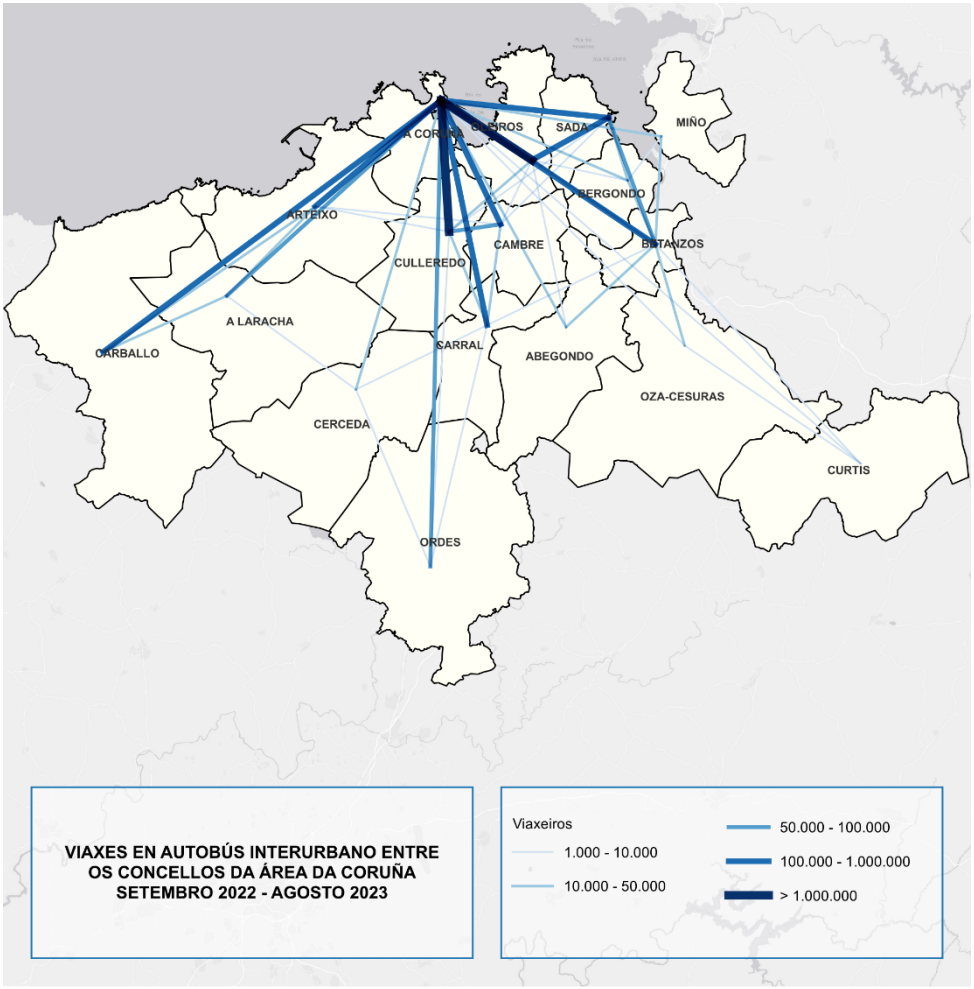



*Figura 5.75. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Estes fluxos de viaxes en autobús interurbano para 2023-2024 preséntanse tamén na Táboa 5.30, onde se aprecian tamén os fluxos internos a cada termo municipal. A pesar de que a poboación da área de transporte da Coruña é só lixeiramente superior á de Vigo (502.087 fronte a 469.165 en 2023), os fluxos en transporte público interurbano en autobús nesta zona son amplamente superiores en termos absolutos que os de Vigo, de 8.397.093 fronte a 4.546.135 (véxase a Táboa 5.13).

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 / Destino | Abegondo | Arteixo | Bergondo | Betanzos | Cambre | Carballo | Carral | Cerceda | A Coruña | Culleredo | Curtis | A Laracha | Miño | Oleiros | Ordes | Sada | Oza-Cesuras | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | 15001 | 15005 | 15008 | 15009 | 15017 | 15019 | 15021 | 15024 | 15030 | 15031 | 15032 | 15041 | 15048 | 15058 | 15059 | 15075 | 15902 | |
| Abegondo | 102.927 | | | 14.107 | 68 | | 968 | | 13.712 | | | | | 952 | 11 | | 595 | 133.340 |
| Arteixo | | 209.756 | | | 2.763 | 14.431 | | | 477.904 | 7.561 | | 21.138 | | 34 | | | | 733.587 |
| Bergondo | | | 80.334 | 28.832 | 251 | | | | 27.073 | 188 | 2 | | 558 | 3.784 | | 15.662 | 3 | 156.687 |
| Betanzos | 12.391 | | 20.886 | 51.198 | 631 | | 1.325 | | 126.440 | | 1.302 | | 10.954 | 13.516 | 119 | 40.620 | 22.714 | 302.096 |
| Cambre | 130 | 3.088 | 606 | 3.912 | 115.684 | | 7.773 | 6 | 410.228 | 36.853 | | | 5 | 7.086 | 190 | 1.141 | 1 | 586.703 |
| Carballo | | 13.659 | | | | 184.909 | | 87 | 130.480 | | | 14.797 | | | | | | 343.932 |
| Carral | 616 | | | 1.087 | 9.859 | | 9.659 | | 60.120 | 11.933 | | | | 1 | 2.642 | | | 95.917 |
| Cerceda | | | | | 40 | 178 | 4 | 52.284 | 6.884 | 656 | | 2.350 | | | 3.932 | | | 66.328 |
| A Coruña | 14.482 | 416.378 | 27.064 | 132.854 | 334.425 | 128.305 | 61.522 | 5.857 | 100.439 | 807.916 | 4.115 | 42.715 | 17.354 | 689.352 | 27.804 | 191.445 | 3.975 | 3.006.002 |
| Culleredo | | 7.416 | 183 | | 45.884 | | 11.336 | 446 | 855.562 | 86.609 | | | | 16.464 | 2.235 | 257 | | 1.026.392 |
| Curtis | | | 3 | 1.823 | | | | | 3.025 | | 41.268 | | | 178 | | 47 | 2.249 | 48.593 |
| A Laracha | | 21.453 | | | | 13.662 | | 2.608 | 42.296 | 3 | | 160.358 | | | | | | 240.380 |
| Miño | | | 649 | 9.796 | 10 | | | | 17.341 | | | | 29.404 | 739 | | 219 | | 58.158 |
| Oleiros | 722 | 19 | 2.358 | 10.464 | 7.745 | | | | 678.092 | 10.287 | 98 | | 574 | 227.093 | | 53.465 | 39 | 990.956 |
| Ordes | 39 | | | 102 | 231 | | 2.360 | 4.144 | 27.303 | 1.615 | | | | | 115.747 | | | 151.541 |
| Sada | | | 11.073 | 40.466 | 1.053 | | | | 198.343 | 645 | 2 | | 135 | 57.153 | | 91.332 | | 400.202 |
| Oza-Cesuras | 364 | | 17 | 23.277 | | | | | 3.121 | | 2.135 | | | 61 | | 7 | 27.297 | 56.279 |
| Total | 131.671 | 671.769 | 143.173 | 317.918 | 518.644 | 341.485 | 94.947 | 65.432 | 3.178.363 | 964.266 | 48.922 | 241.358 | 58.984 | 1.016.413 | 152.680 | 394.195 | 56.873 | 8.397.093 |

*Táboa 5.30. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Para poder facer unha comparación coa mobilidade xeral na área, preséntase, na Táboa 5.31, unha información similar a da anterior, pero neste caso considerando as agrupacións de municipios utilizadas no estudo de Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e sen distinguir os fluxos entre municipios por sentido. Márcase cunha cor máis escura a agrupación de municipios.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 / Destino | Abegondo | Arteixo | Bergondo | Betanzos | Cambre | Carballo | Carral | Cerceda | A Coruña | Culleredo | Aranga+Curtis | A Laracha | Miño | Oleiros | Ordes | Sada | Oza-Cesuras |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | 15001 | 15005 | 15008 | 15009 | 15017 | 15019 | 15021 | 15024 | 15030 | 15031 | 15032_AM | 15041 | 15048 | 15058 | 15059 | 15075 | 15902 |
| Abegondo | **102.927** | | | 26.498 | 198 | | 1.584 | | 28.194 | | | | | 1.674 | 50 | | 959 |
| Arteixo | | **209.756** | | | 5.851 | 28.090 | | | 894.282 | 14.977 | | 42.591 | | 53 | | | |
| Bergondo | | | **80.334** | 49.718 | 857 | | | | 54.137 | 371 | 38 | | 1.207 | 6.142 | | 26.735 | 20 |
| Betanzos | | | | **51.198** | 4.543 | | 2.412 | | 259.294 | | 10.185 | | 20.750 | 23.980 | 221 | 81.086 | 45.991 |
| Cambre | | | | | **115.684** | | 17.632 | 46 | 744.653 | 82.737 | 5 | | 15 | 14.831 | 421 | 2.194 | 1 |
| Carballo | | | | | | **184.909** | | 265 | 258.785 | | | 28.459 | | | | | |
| Carral | | | | | | | **9.659** | 4 | 121.642 | 23.269 | | | | 1 | 5.002 | | |
| Cerceda | | | | | | | | **52.284** | 12.741 | 1.102 | | 4.958 | | | 8.076 | | |
| A Coruña | | | | | | | | | **100.439** | 1.663.478 | 9.782 | 85.011 | 34.695 | 1.367.444 | 55.107 | 389.788 | 7.096 |
| Culleredo | | | | | | | | | | **86.609** | | 3 | | 26.751 | 3.850 | 902 | |
| Aranga+Curtis | | | | | | | | | | | 52.801 | | | 396 | | 78 | 4.414 |
| A Laracha | | | | | | | | | | | | **160.358** | | | | | |
| Miño | | | | | | | | | | | | | **29.404** | 1.313 | | 354 | |
| Oleiros | | | | | | | | | | | | | | **227.093** | | 110.618 | 100 |
| Ordes | | | | | | | | | | | | | | | **115.747** | | |
| Sada | | | | | | | | | | | | | | | | **91.332** | 7 |
| Oza-Cesuras | | | | | | | | | | | | | | | | | **27.297** |
| **Total: 8.418.545** | | | | | | | | | | | | | | | | | |

*Táboa 5.31. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024, considerando as agrupacións de municipios utilizadas en mobilidade xeral.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: o valor para os desprazamentos internos da Coruña non é representativo debido á existencia dun sistema de transporte urbano que non se está a considerar nesta táboa*

Pola súa banda, a Táboa 5.32 presenta a mesma información pero en porcentaxes de fluxos de transporte interurbano por autobús entre cada par de municipios respecto ao total da área, sen considerar as viaxes internas do municipio principal.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 / Destino | Abegondo | Arteixo | Bergondo | Betanzos | Cambre | Carballo | Carral | Cerceda | A Coruña | Culleredo | Aranga+Curtis | A Laracha | Miño | Oleiros | Ordes | Sada | Oza-Cesuras |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | 15001 | 15005 | 15008 | 15009 | 15017 | 15019 | 15021 | 15024 | 15030 | 15031 | 15032_AM | 15041 | 15048 | 15058 | 15059 | 15075 | 15902 |
| Abegondo | 1,24% | | | 0,32% | 0,00% | | 0,02% | | 0,34% | | | | | 0,02% | 0,00% | | 0,01% |
| Arteixo | | 2,52% | | | 0,07% | 0,34% | | | 10,75% | 0,18% | | 0,51% | | 0,00% | | | |
| Bergondo | | | 0,97% | 0,60% | 0,01% | | | | 0,65% | 0,00% | 0,00% | | 0,01% | 0,07% | | 0,32% | 0,00% |
| Betanzos | | | | 0,62% | 0,05% | | 0,03% | | 3,12% | | 0,12% | | 0,25% | 0,29% | 0,00% | 0,97% | 0,55% |
| Cambre | | | | | 1,39% | | 0,21% | 0,00% | 8,95% | 0,99% | 0,00% | | 0,00% | 0,18% | 0,01% | 0,03% | 0,00% |
| Carballo | | | | | | 2,22% | | 0,00% | 3,11% | | | 0,34% | | | | | |
| Carral | | | | | | | 0,12% | 0,00% | 1,46% | 0,28% | | | | 0,00% | 0,06% | | |
| Cerceda | | | | | | | | 0,63% | 0,15% | 0,01% | | 0,06% | | | 0,10% | | |
| A Coruña | | | | | | | | | | 20,00% | 0,12% | 1,02% | 0,42% | 16,44% | 0,66% | 4,69% | 0,09% |
| Culleredo | | | | | | | | | | 1,04% | | 0,00% | | 0,32% | 0,05% | 0,01% | |
| Aranga+Curtis | | | | | | | | | | | 0,63% | | | 0,00% | | 0,00% | 0,05% |
| A Laracha | | | | | | | | | | | | 1,93% | | | | | |
| Miño | | | | | | | | | | | | | 0,35% | 0,02% | | 0,00% | |
| Oleiros | | | | | | | | | | | | | | 2,73% | | 1,33% | 0,00% |
| Ordes | | | | | | | | | | | | | | | 1,39% | | |
| Sada | | | | | | | | | | | | | | | | 1,10% | 0,00% |
| Oza-Cesuras | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,33% |

*Táboa 5.32. Porcentaxe de viaxes entre municipios respecto ao total de viaxes en transporte interurbano por autobús na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: non se inclúe a porcentaxe dos desprazamentos internos da Coruña por non ser representativo debido á existencia dun sistema de transporte urbano*

Comparando a Táboa 5.31 coa Táboa 5.25 pódese obter a porcentaxe de utilización do transporte público nas relacións entre os diferentes municipios da área, que se presenta na Táboa 5.33. Debe destacarse que no caso de agrupación de municipios, o valor de desprazamentos internos inclúe tanto os internos de cada uno dos concellos agrupados como os de conexión entre ambos. Pódese apreciar que os valores máis altos danse, de

maneira xeral, nalgunhas das conexións con A Coruña, probablemente polo mellor servizo nas mesmas. É o caso de A Coruña con Betanzos (13,69%), Carballo (8,58%), Cambre (7,91%), Sada (7,67%), Culleredo (7,02%), Carral (6,80%), Ordes (6,39%). Tamén destaca a conexión de Betanzos con Sada (9,46%). Estes valores son máis altos que os que se presentaron no caso de Vigo. Adicionalmente, hai valores de desprazamentos internos bastante altos, como son os de Abegondo (16,27%), Bergondo (7,43%), ou Cerceda (5,45%), pero como xa se indicou, é posible que nestes casos o número de viaxes de mobilidade xeral estea infrarrepresentado (e polo tanto a porcentaxe de transporte público sobrerrepresentada), debido a que soamente se consideran viaxes de máis de 500 m. Pódese apreciar que a porcentaxe do transporte público respecto a mobilidade total é moi baixa en moitas relacións, o que pode dar idea da falta dun servizo de transporte público de calidade competitivo co automóbil.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Abegondo | Arteixo | Bergondo | Betanzos | Cambre | Carballo | Carral | Cerceda | A Coruña | Culleredo | Aranga+Curtis | A Laracha | Miño | Oleiros | Ordes | Sada | Oza-Cesuras |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 15001 | 15005 | 15008 | 15009 | 15017 | 15019 | 15021 | 15024 | 15030 | 15031 | 15032_AM | 15041 | 15048 | 15058 | 15059 | 15075 | 15902 |
| Abegondo | | 16,27% | | | 2,89% | 0,02% | | 0,16% | | 2,29% | | | | | 0,43% | 0,02% | | 0,09% |
| Arteixo | | | 1,27% | | | 0,81% | 1,23% | | | 4,40% | 0,71% | | 1,26% | | 0,01% | | | |
| Bergondo | | | | 7,43% | 2,52% | 0,07% | | | | 2,27% | 0,05% | 0,05% | | 0,10% | 0,44% | | 0,68% | 0,01% |
| Betanzos | | | | | 1,10% | 0,54% | | 0,81% | | 13,69% | | 2,54% | | 3,72% | 3,89% | 0,35% | 9,46% | 2,93% |
| Cambre | | | | | | 2,17% | | 0,81% | 0,01% | 7,91% | 0,68% | 0,01% | | 0,01% | 0,24% | 0,29% | 0,16% | 0,00% |
| Carballo | | | | | | | 1,19% | | 0,02% | 8,58% | | | 0,56% | | | | | |
| Carral | | | | | | | | 1,01% | 0,00% | 6,80% | 1,00% | | | | 0,00% | 1,32% | | |
| Cerceda | | | | | | | | | 5,45% | 1,20% | 0,12% | | 0,64% | | | 0,56% | | |
| A Coruña | | | | | | | | | | | 7,02% | 1,63% | 4,46% | 3,44% | 4,56% | 6,39% | 7,67% | 0,94% |
| Culleredo | | | | | | | | | | | 0,85% | | 0,00% | | 0,24% | 1,27% | 0,07% | |
| Aranga+Curtis | | | | | | | | | | | | 3,10% | | | 0,32% | | 0,10% | 0,90% |
| A Laracha | | | | | | | | | | | | | 4,41% | | | | | |
| Miño | | | | | | | | | | | | | | 2,55% | 0,30% | | 0,01% | |
| Oleiros | | | | | | | | | | | | | | | 2,26% | | 2,09% | 0,05% |
| Ordes | | | | | | | | | | | | | | | | 4,60% | | |
| Sada | | | | | | | | | | | | | | | | | 2,86% | 0,00% |
| Oza-Cesuras | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3,95% |
| **Total (sen desprazamentos internos da Coruña): 2,97%** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

*Táboa 5.33. Porcentaxe de utilización do transporte interurbano por autobús en relación coa mobilidade xeral nos desprazamentos entre concellos na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia). Nota: non se inclúe o valor para os desprazamentos internos da Coruña por non ser representativo debido á existencia dun sistema de transporte urbano*

Finalmente, na Figura 5.76 móstrase a porcentaxe que representa o transporte público interurbano por autobús respecto ás viaxes totais de máis de 500 m en cada par orixe-destino de municipios. Fora da área pero dentro do mapa pódense sinalar as conexións de A Coruña con Ferrol (23,96%), Fene (22,63 %) ou Lugo (13,25 %).

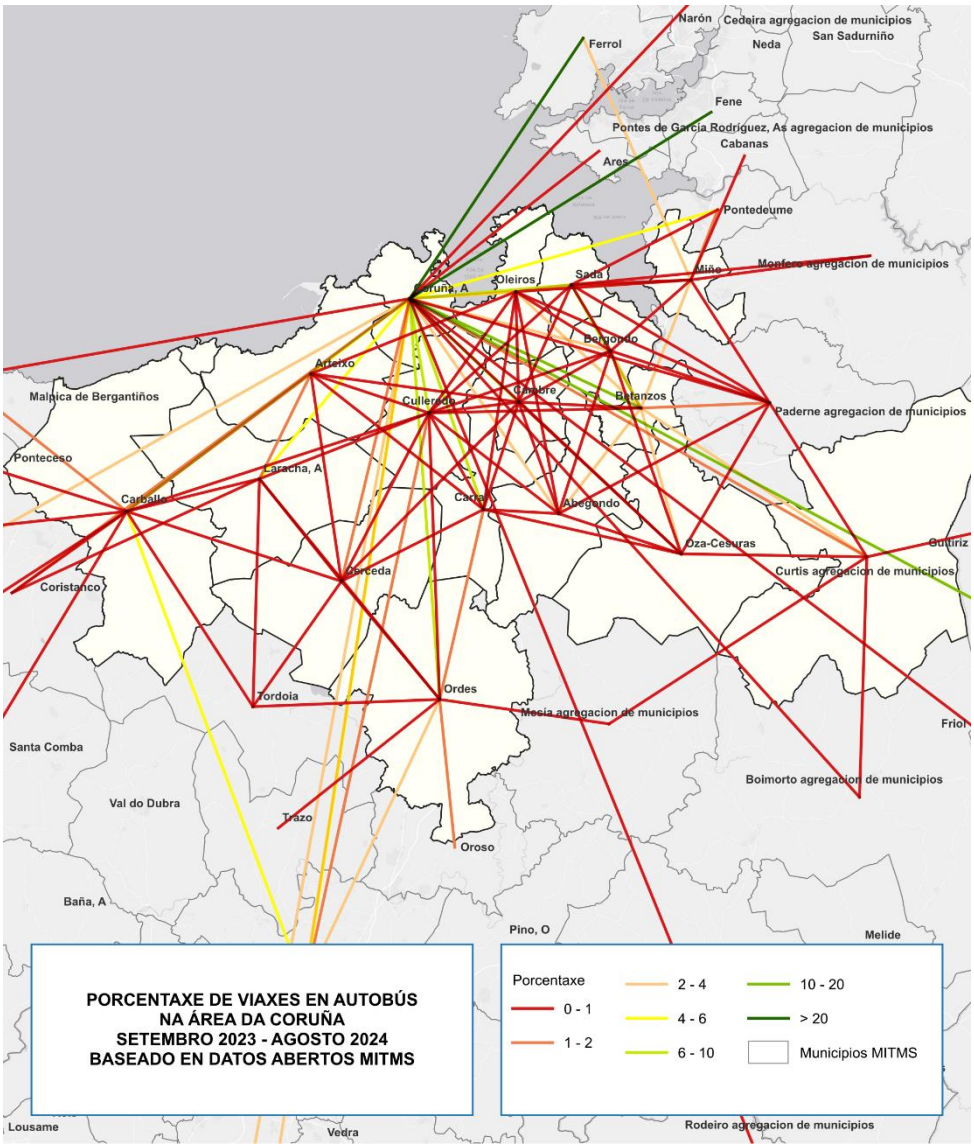



*Figura 5.76. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m na área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia e Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Adicionalmente, para coñecer a distribución mensual da demanda do autobús interurbano na área da Coruña, e poder comparar o comportamento da mesma nos diferentes municipios, preséntase a Figura 5.77. Pódese apreciar, por unha banda, o predominio do concello da Coruña, que con 3.555.620 subidas supón o 38,9% de toda área no ano presentado. Este feito é esperable xa que ao ser a cidade principal da área será a orixe ou destino de moitos dos desprazamentos interurbanos (neste caso estanse mostrando as subidas, polo que o que se considera son as viaxes con orixe en cada municipio). O concello da Coruña é o primeiro en subidas dos concellos principais de tódalas áreas analizadas, pero o último en porcentaxe, o que pon de manifesto que a área ten unha estrutura máis policéntrica que outras. Os seguintes municipios en subidas son, por esta orde: Culleredo (1.031.896 subidas, 11,3%), Oleiros (993.235, 10,9%), Arteixo (733.848, 8,0%), Cambre (591.384, 6,5%), Sada (400.441, 4,4%), Carballo (397.258, 4,4%), e Betanzos (341.267, 3,7%). O resto están por debaixo de 250.000

subidas anuais e do 3% das subidas totais. Debe sinalarse que os totais non coinciden cos da Táboa 5.30, debido a que nese caso só se consideraban as viaxes dentro da área.

Respecto ás variacións mensuais, pódese apreciar que as subidas ao transporte público crecen en xullo (e non tanto en agosto) nos municipios da Coruña, Oleiros, Culleredo, Arteixo, Cambre e Sada. Ao igual que sucedía no caso da área de Vigo, estas subidas poden estar asociadas, moi probablemente, á poboación estacional e a desprazamentos de ocio da poboación residente. Pola súa banda Carballo, Betanzos, A Laracha, Ordes, Bergondo, Abegondo, Miño, Cerceda, Oza-Cesuras e Curtis experimentan un descenso das subidas neses meses, o que pode estar asociado ao descenso da mobilidade obrigada por traballo e estudos nos períodos vacacionais. Carral mantense sensiblemente estable. Apréciase tamén, en xeral, un descenso en decembro, probablemente debido tamén ao período vacacional e aos festivos.

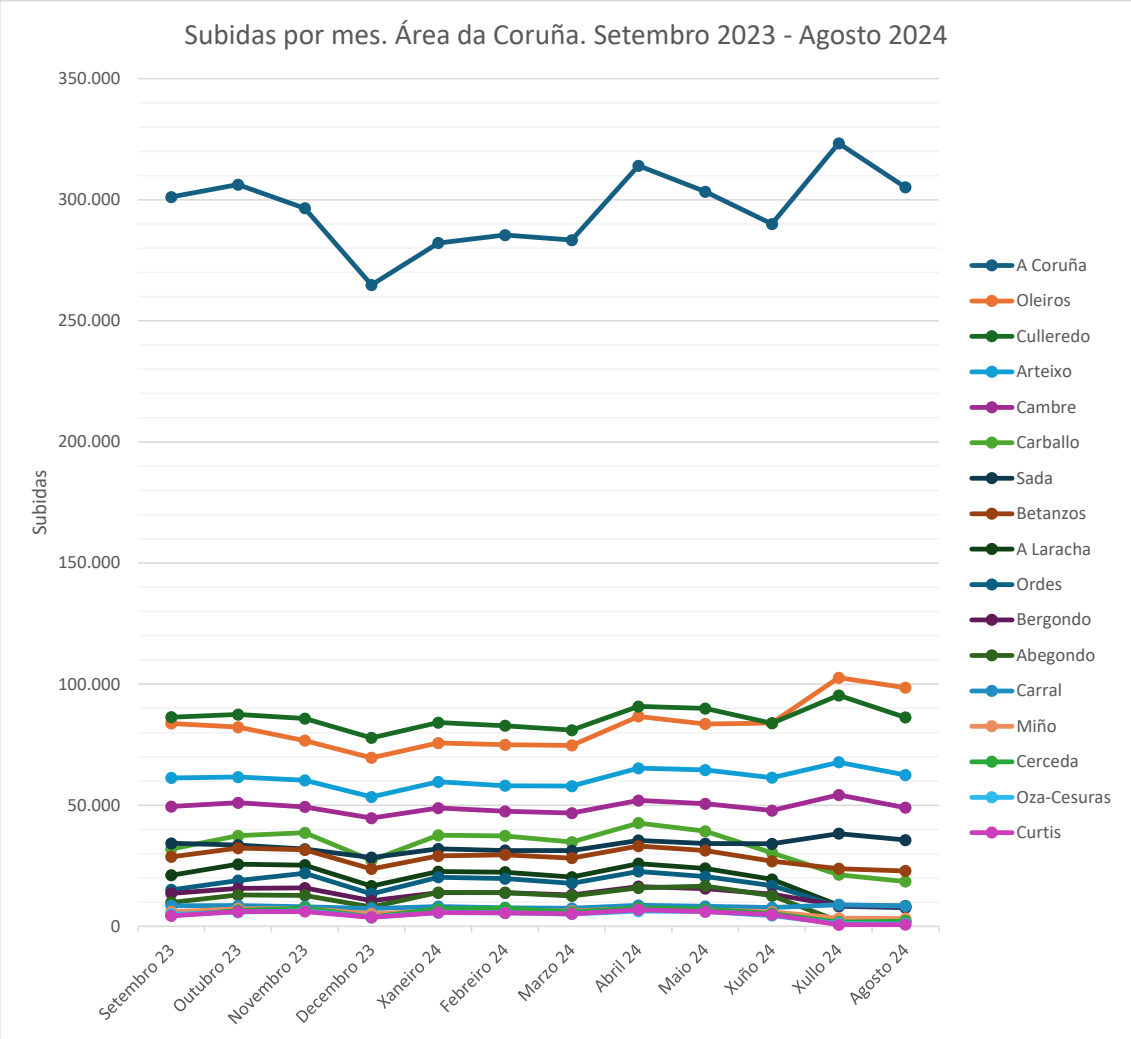



*Figura 5.77. Subidas mensuais no autobús interurbano nos concellos da área de transporte da Coruña 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Como idea global do uso do transporte público interurbano na área metropolitana, na Táboa 5.34 compárase a mobilidade xeral de viaxes de máis de 500 m interna na área, descontando a do municipio da Coruña, cos fluxos en transporte público interurbano nese mesmo ámbito. Como se sinalou para o caso de Vigo, haberá parte destas viaxes

que non sexan susceptibles de realizarse en transporte público, ben porque a distancia non é moi longa ou ben porque non hai un servizo razoable para conectar a orixe e destino da devandita viaxe. Para o caso do ano 2024, os datos de transporte público non son completos, faltando aproximadamente a demanda da última quincena do mes de decembro. Debe terse en conta esta circunstancia para analizar a evolución do uso do transporte público, xa que o total de viaxes e a cota de utilización en 2024 son maiores que o reflectido na táboa. Por outra banda, neste caso engádese aos municipios integrados na área o concello de Aranga, que non forma parte da mesma pero está agrupado con Curtis na agrupación 15032_AM, e polo tanto está agregado nos datos de mobilidade xeral considerados, tal e como se explicou no apartado referente a mobilidade xeral. Os valores obtidos son os máis altos de tódalas áreas estudadas neste capítulo.

| | **Viaxes internos área da Coruña (sen internos municipio A Coruña) en transporte público interurbano** | **Viaxes distancia > 500 m (MITMS) internos área da Coruña (sen internos municipio A Coruña)** | **% Transporte público** |
|---|---|---|---|
| **2022** | 6.567.608 | 271.023.467 | 2,42 |
| **2023** | 7.716.057 | 276.213.827 | 2,79 |
| **2024*** | 8.114.967 | 287.673.178 | 2,82 |

*Táboa 5.34. Uso do transporte público interurbano na área de transporte da Coruña sen incluír o termo municipal da Coruña. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota*: o dato de transporte público de 2024 non corresponde ao ano completo*

#### 5.1.3.3.3. Repartición modal incluíndo modos brandos

Como no caso de Vigo, recórrese a outras fontes para a obtención de información sobre desprazamentos en modos brandos na Coruña.

No Plan de Mobilidade Urbana Sostible da Coruña, redactado por INECO e Eptisa en 2013, incluíanse os valores presentados na Táboa 5.35, sobre repartición modal, para viaxes diarias internas, externas e totais na cidade da Coruña. As viaxes en modos motorizados son responsables do 52,2% da mobilidade interna e do 99,02% da externa, mentres que os modos non motorizados o son do 47,8% da interna o do 0,98% da externa.

| | Viaxes internas | Viaxes externas | Total |
|---|---|---|---|
| **Vehículo privado** | 209.688 | 149.089 | 358.777 |
| | 37,3% | 88,85% | 49,12% |
| **Transporte público** | 79.899 | 15.959 | 95.858 |
| | 14,2% | 9,51% | 13,12% |
| **Pé** | 266.824 | 1.299 | 268.123 |
| | 47,4% | 0,77% | 36,71% |
| **Bicicleta** | 2.125 | 345 | 2.470 |
| | 0,4% | 0,21% | 0,34% |
| **Outros** | 4.087 | 1.103 | 5.189 |
| | 0,7% | 0,66% | 0,71% |
| **TOTAL** | 562.623 | 167.795 | 730.418 |
| | 100% | 100% | 100% |

*Táboa 5.35. Repartición modal para as viaxes do termo municipal da Coruña no ano 2013. (Fonte: Plan de Mobilidade Urbana Sostible da Coruña, INECO, Eptisa)*

De novo os valores presentados nestas táboas difiren sensiblemente das porcentaxes de uso de transporte público presentados nos apartados anteriores, porque as metodoloxías de toma de datos non son comparables.

### 5.1.4. Zona de Ourense

#### *5.1.4.1. Características socioeconómicas*

Na Figura 5.78 preséntase a poboación total por parroquia e núcleos principais en 2023 (véxase o apartado 4.2 para aclaracións) na zona de Ourense, e na Figura 5.79 móstrase a súa evolución entre 2018 e 2023, tanto en valor absoluto como en porcentaxe. Pódese ver que a maior poboación está no núcleo principal de Ourense (97.539 habitantes en 2023), seguido moi de lonxe pola parroquia de San Bernabeu da Valenzá en Barbadás (7.740). A continuación está Santiago de Allariz (4.521), e un chanzo por debaixo (entre 1.000 e 2.000 habitantes) a de San Lourenzo de Piñor en Barbadás, as de Santo Ildefonso e San Salvador de Noalla en San Cibrao das Viñas, a de Santa Marta de Moreiras no Pereiro de Aguiar, e a de San Breixo de Seixalbo en Ourense. Crecen por riba de 100 habitantes entre 2018 e 2023 soamente Santiago de Allariz (241), Santo Ildefonso en San Cibrao das Viñas (175), Santa María da Lamela en Pereiro de Aguiar (104) e San Miguel de Soutopenedo en San Cibrao das Viñas (104). Pódese apreciar que, en comparación coas zonas de Vigo e A Coruña analizadas anteriormente, neste caso a poboación fóra da cidade principal é moito máis reducida. Con todo, do mesmo xeito que noutras zonas, apréciase o decrecemento da cidade principal fronte ao crecemento de zonas da periferia.

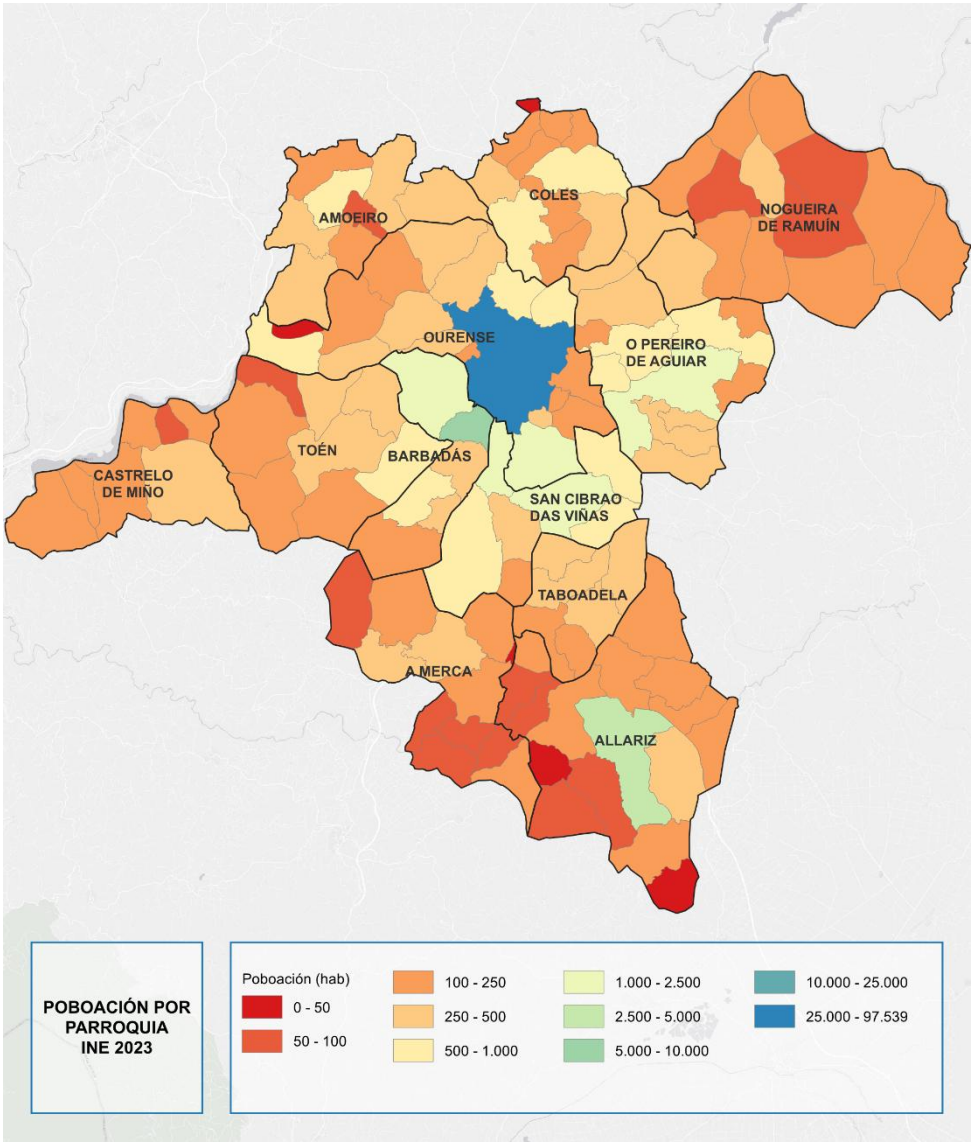



*Figura 5.78. Poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Ourense. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

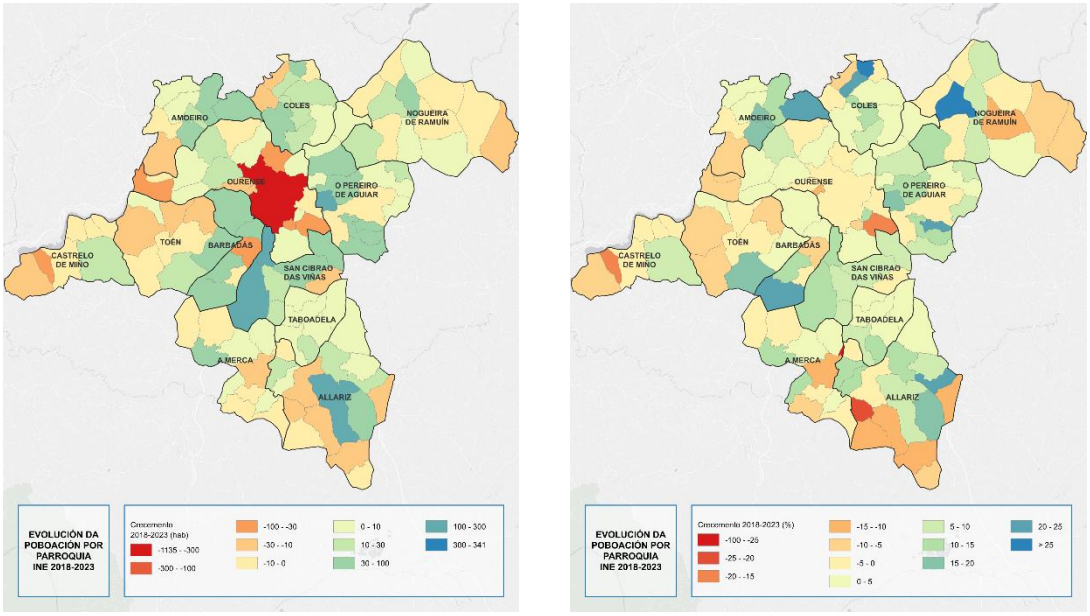



*Figura 5.79. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe na área de transporte de Ourense. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Se se analiza a densidade de poboación por sección censual, que se presenta na Figura 5.80, apréciase que as densidades máis altas prodúcense nalgunhas das seccións do municipio de Ourense. O valor máis alto dáse na sección 8 no distrito 1 (51.284,24 hab/km$^2$). Entre 30.000 e 37.000 hab/km$^2$) atópanse as seccións 6, 17 e 18 do distrito 1, as seccións 5 e 15 do distrito 3, e as seccións 4 e 15 do distrito 4. A partir de aquí existen 12 seccións entre 30.000 hab/km$^2$ e 20.000 hab/km$^2$, e 24 adicionais entre 20.000 hab/km$^2$ e 10.000 hab/km$^2$. O valor máis alto fóra do municipio de Ourense dáse no municipio de Barbadás (sección 3 do distrito 1, con 3.484,92 hab/km$^2$).

Apréciase que a zona continua con densidade relativamente alta (por riba de 1.000 hab/km$^2$) excede o límite municipal de Ourense cara a Barbadás. Do mesmo xeito que sucedía no caso da Coruña, apréciase tamén, como patrón xeral, que as densidades se van reducindo a medida que nos afastamos do municipio principal cara á periferia da área metropolitana, coa excepción dalgunhas seccións de Allariz.

A Figura 5.81 mostra a densidade de poboación por parroquia.

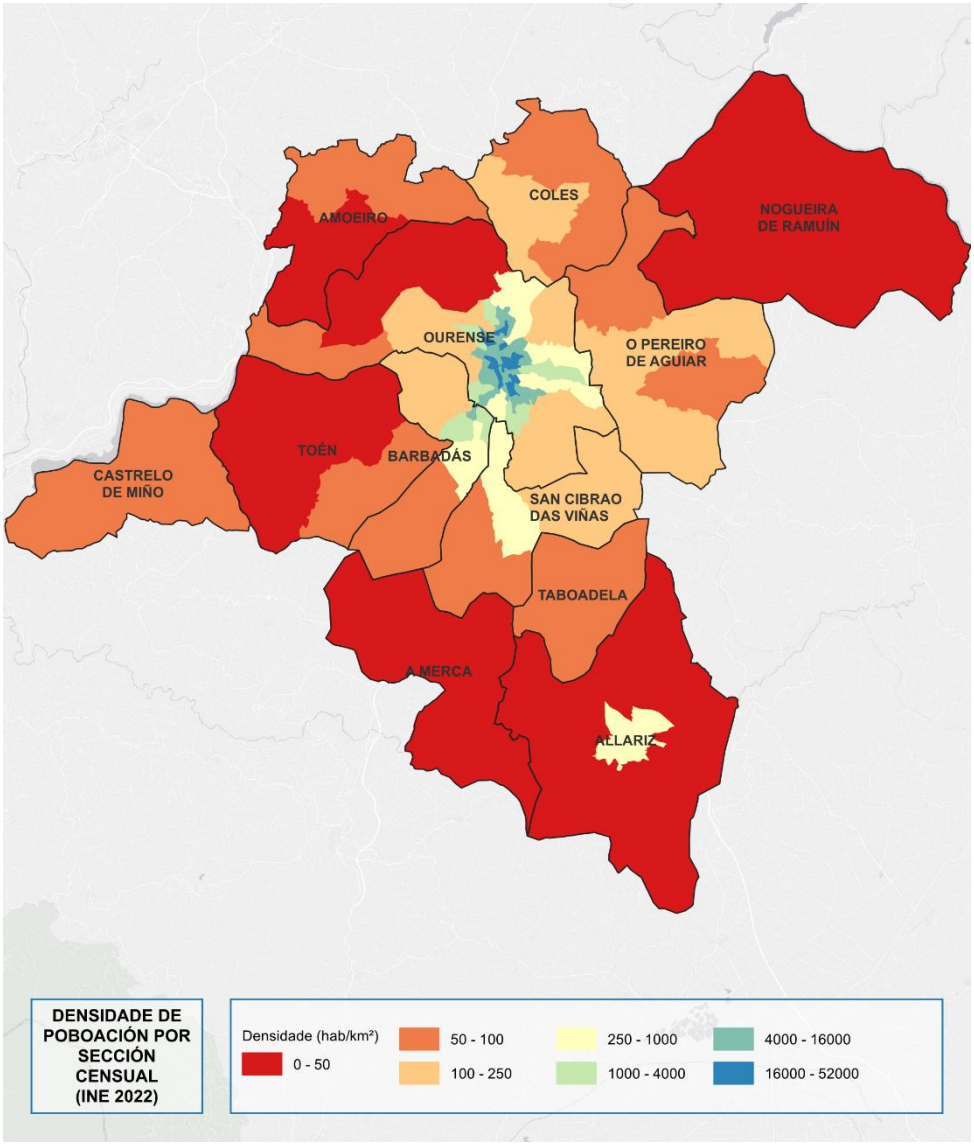



*Figura 5.80. Densidade de poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Ourense. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

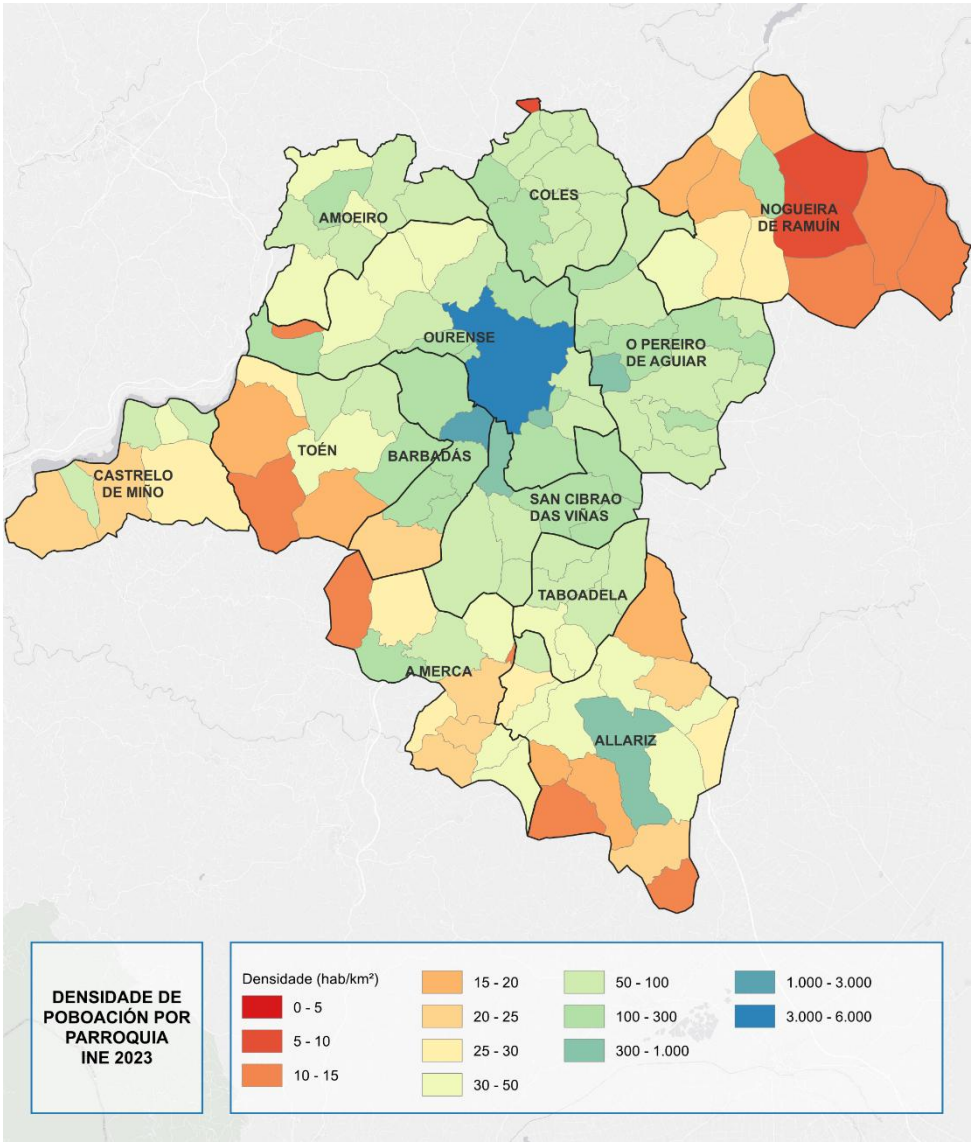



*Figura 5.81. Densidade de poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Ourense. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.82 móstranse os valores de renda media por persoa e por fogar por sección censual. Tódolos valores por riba de 18.000 euros/persoa danse no distrito 1 de Ourense. Os valores máis altos fóra do devandito municipio danse no Pereiro de Aguiar, no distrito 2, seccións 2, 1 y 3, todas entre 15.000 y 17.000 euros/persoa. Por debaixo dos 10.000 euros/persoa só está a sección 6 do distrito 5 de Ourense (9.107 euros/persoa).

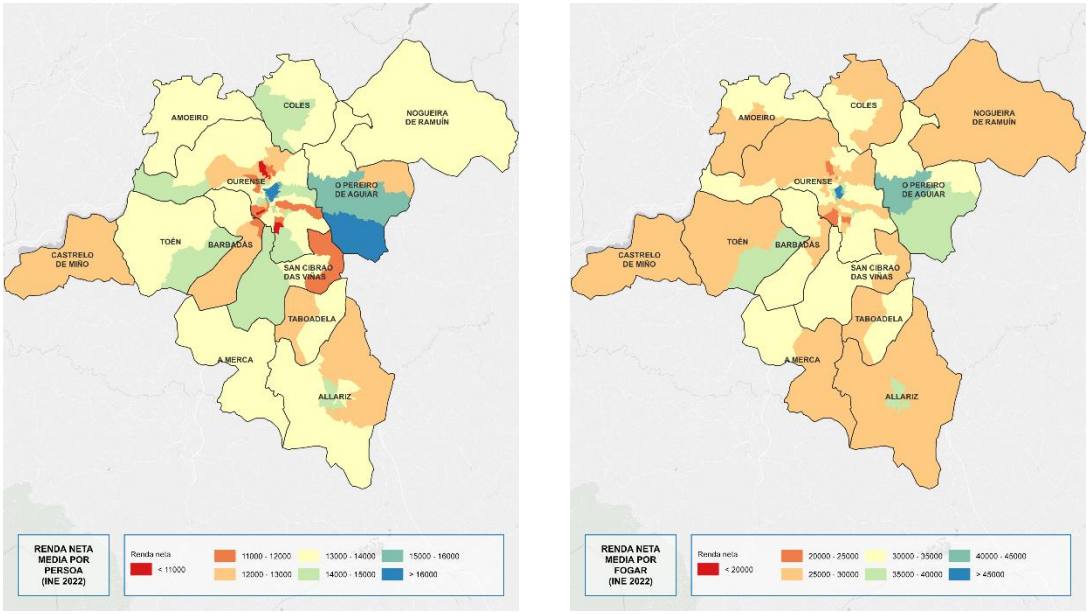



*Figura 5.82. Renda neta media por persoa e por fogar en 2022 na área de transporte de Ourense. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Polo seu lado, a Figura 5.83 presenta a idade media da poboación por sección censual, mentres que na Figura 5.84 móstrase a porcentaxe de poboación con idade menor de 18 anos e maior de 65. Obsérvase unha idade media menor nalgunhas seccións de Ourense, Barbadás e San Cibrao das Viñas, estando nun segundo chanzo algunhas seccións de Allariz e O Pereiro de Aguiar.

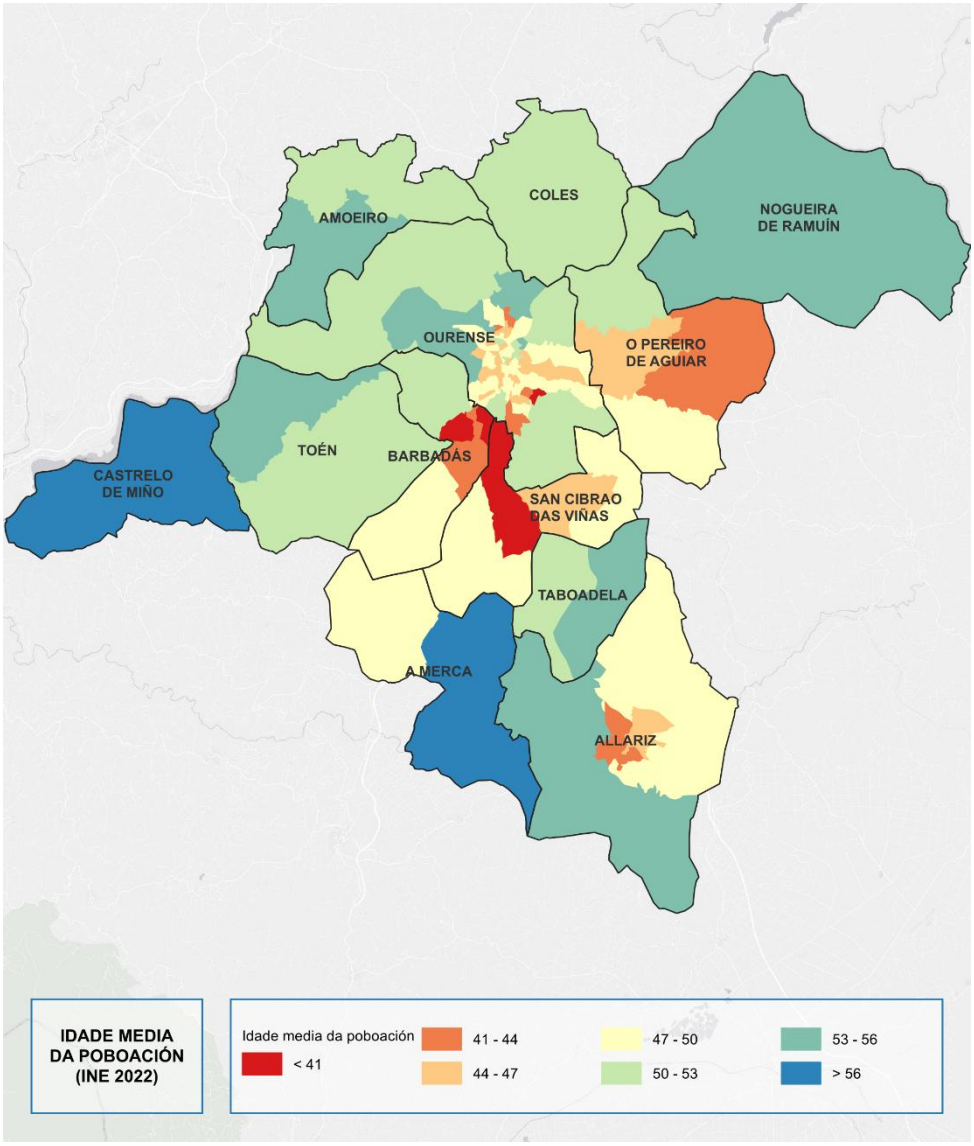



*Figura 5.83. Idade media da poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Ourense. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

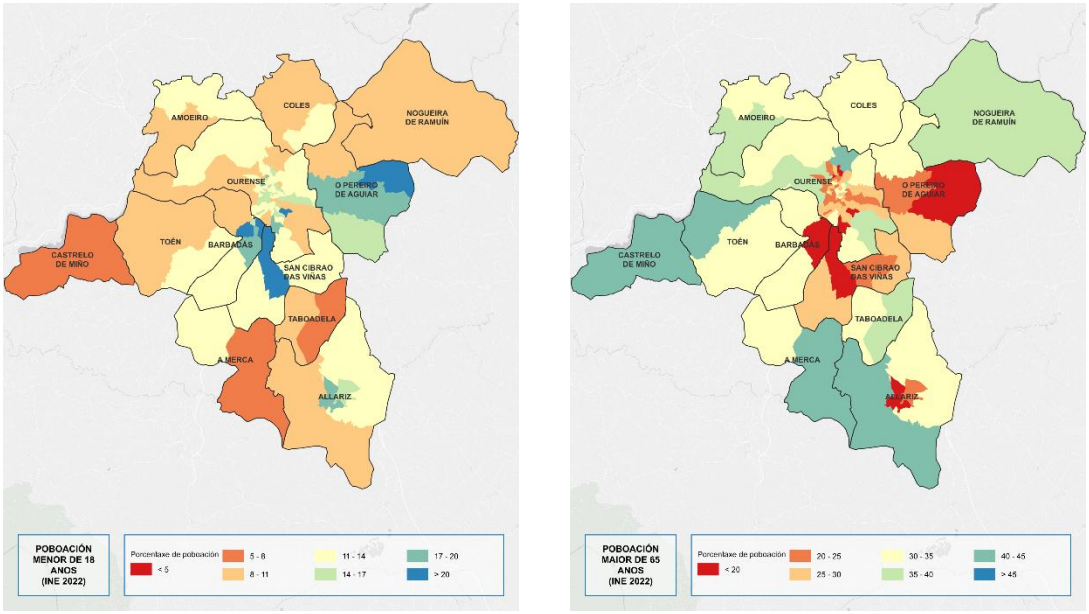



*Figura 5.84. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 na área de transporte de Ourense. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

No que se refire ao tamaño dos fogares, a Figura 5.85 presenta o tamaño medio e a porcentaxe de vivendas unipersoais. Os valores máis altos de tamaño medio danse nalgunhas seccións dos municipios do Pereiro de Aguiar e Barbadás, seguidos por un segundo chanzo neses mesmos concellos e tamén en San Cibrao das Viñas, Toén, A Merca e Allariz. Pódese apreciar que o tamaño medio do fogar aumenta, en xeral, nas zonas en que diminúe a porcentaxe de fogares unipersoais, como é lóxico.

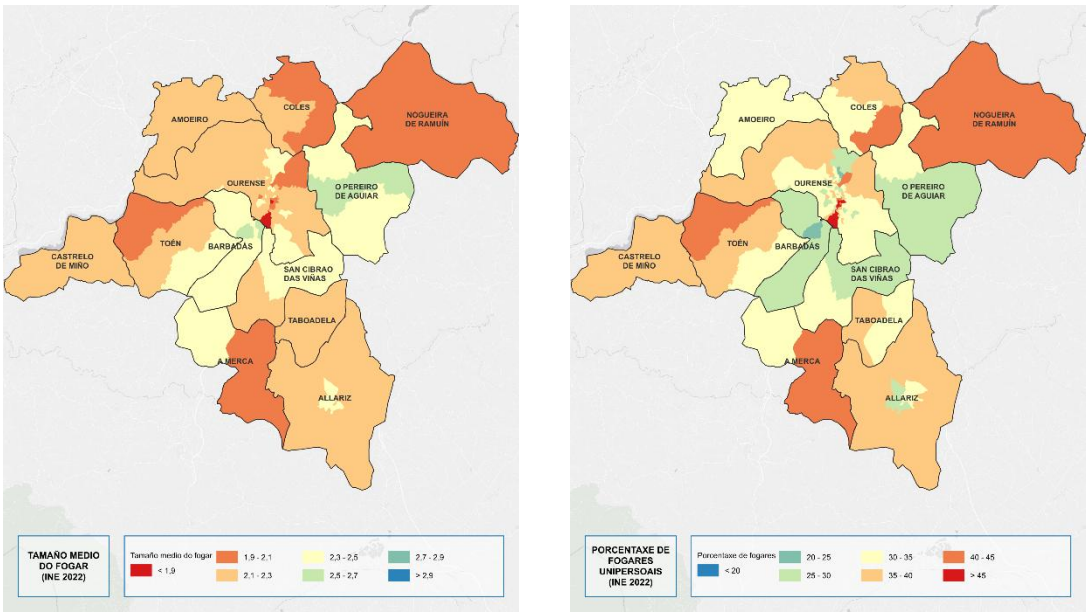



*Figura 5.85. Tamaño medio do fogar e porcentaxe de fogares unipersoais na área de transporte de Ourense. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Finalmente, a Figura 5.86 presenta o índice de motorización por termo municipal (dado que non se dispón de datos cunha maior desagregación espacial), así como o seu crecemento entre 2018 e 2023. Pódese ver que os valores máis baixos están en Ourense (523,7), por baixo de 550 turismos por cada 1.000 habitantes. O seguinte é Allariz, con

577,1. Por riba de 800 turismos/1.000 habitantes están, por orde decrecente, Castrelo de Miño (849,7), Taboadela (846,0), San Cibrao das Viñas (825,7) e Coles (812,3). Os índices son superiores aos atopados en Vigo e A Coruña. Por outra banda, apréciase que o valor creceu en tódolos municipios salvo en Nogueira de Ramuín, sen que se aprecien na cidade central os leves descensos de motorización que aparecían tanto na cidade de Vigo como na da Coruña.

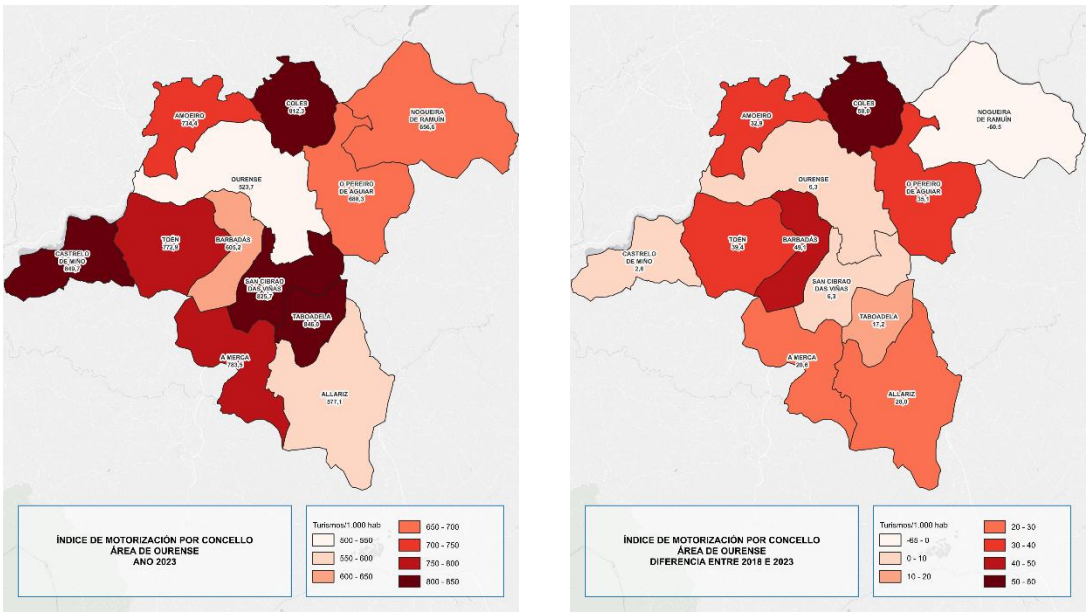



*Figura 5.86. Índice de motorización por concello en 2023 e variación 2018-2023 na área de transporte de Ourense. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística e Instituto Galego de Estatística)*

### *5.1.4.2.Mobilidade interna do termo municipal de Ourense*

#### 5.1.4.2.1. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral no termo municipal de Ourense obtense da mesma forma que se especificou para os casos de Vigo e A Coruña e no apartado 1.2.

Os resultados agregados preséntanse na Táboa 5.36. As viaxes anuais sitúanse nuns 100 millóns, dando lugar a arredor de 2,6 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m), lixeiramente superior ao caso da Coruña e por debaixo de Vigo.

| | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | Viaxes/día | Poboación (INE) | Viaxes/hab·día |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 99.764.919 | 273.329 | 103.756 | 2,63 |
| **2023** | 98.693.880 | 270.394 | 104.250 | 2,59 |
| **2024** | 100.062.153 | 273.394 | 104.891 | 2,61 |

*Táboa 5.36. Mobilidade xeral do termo municipal de Ourense. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.87 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte para o período 09/2023-08/2024. Destacan, por riba de 10 millóns de viaxes anuais (máis de 27.000 viaxes diarias de media), as seguintes relacións: Distrito 1-Distrito 5 (15.573.151), e Distrito 3-Distrito 5 (11.200.517). Por riba de 6 millóns de viaxes anuais están as seguintes relacións: Distrito 1-Distrito 3 (9.573.933), Distrito 1-Distrito 2 (7.785.386), Distrito 2-Distrito 4 (6.720.667), Distrito 1-Distrito 4 (6.305.883). As restantes relacións, por baixo de 6 millóns de viaxes anuais, son: Distrito 2-Distrito 5

(5.817.210), Distrito 3-Distrito 4 (5.404.318), Distrito 2-Distrito 3 (5.283.124), e Distrito 4-Distrito 5 (3.430.677).

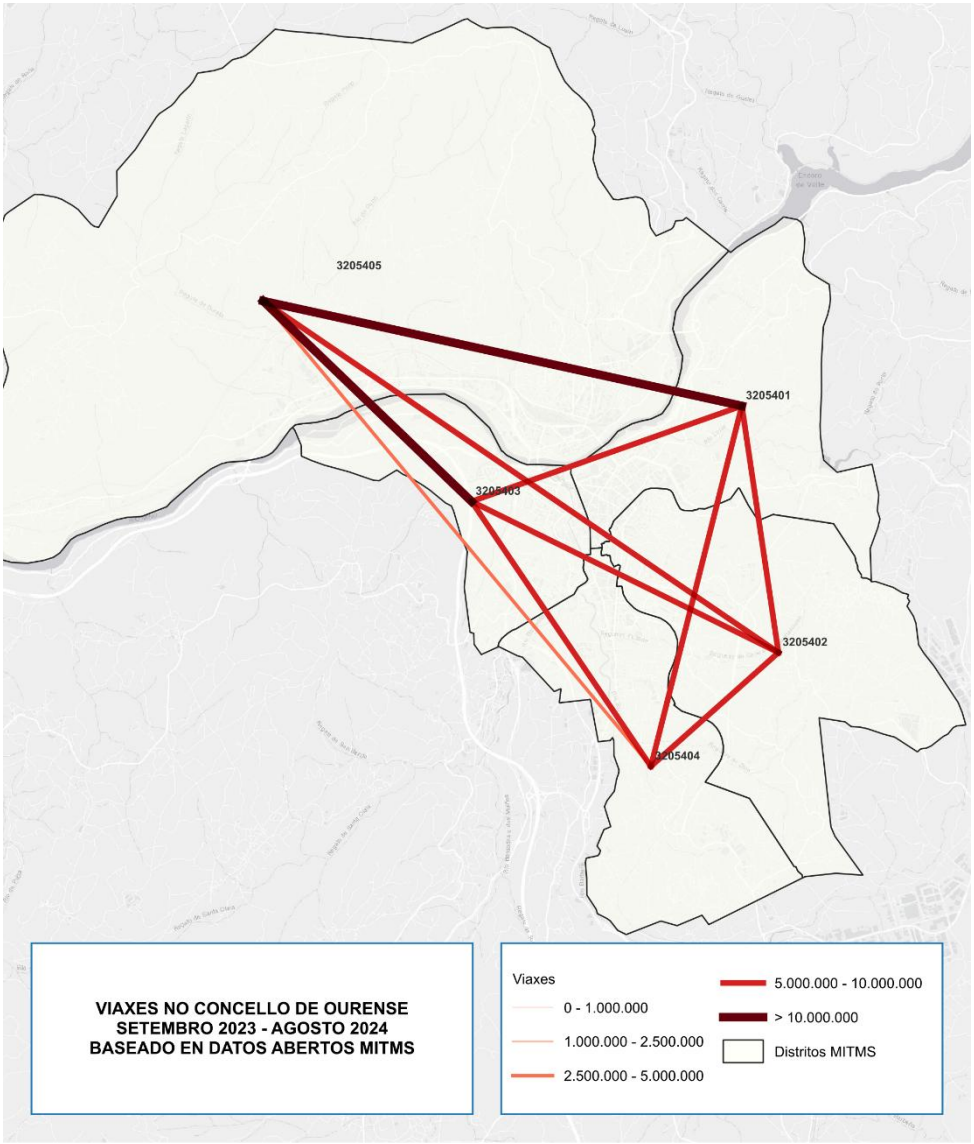



*Figura 5.87. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Ourense (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa banda, na Figura 5.88 móstranse os mesmos fluxos no período 09/2022-08/2023, así como a variación en porcentaxe entre ambos. Percíbense crecementos por riba do 10% nas conexións do distrito 2 co 4 e co 1. Os descensos máis pronunciados en porcentaxe danse nas relacións do distrito 4 cos 1, 3 e 5, e do distrito 3 co 5, todas elas descendendo máis dun 5%.

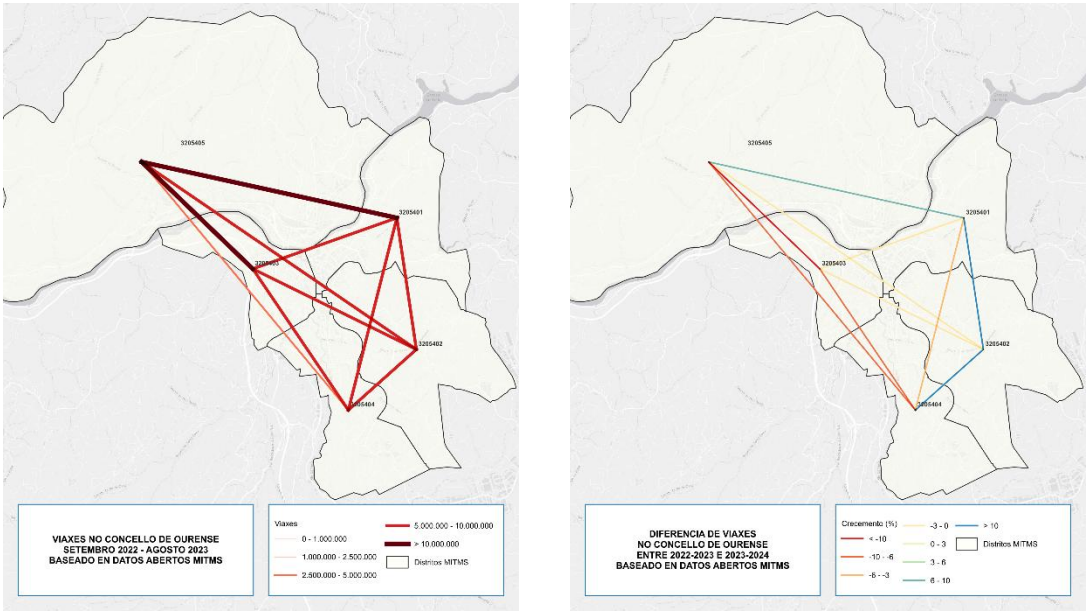



*Figura 5.88. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Ourense (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

#### 5.1.4.2.2. Transporte público urbano por autobús

A información sobre a oferta de transporte urbano por autobús obtense a partir dos datos GTFS publicados por Avanza no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible. Tomáronse os datos correspondentes á semana do 11 ao 17 de novembro de 2024.

A Figura 5.89 amosa as rutas de transporte público urbano por autobús do termo municipal de Ourense. Pódese ver que cobren a maior parte do territorio do municipio, incluíndo as zonas de densidade máis baixa. Tamén se aprecia que existen algunhas paradas nos termo municipais de Barbadás e en Amoeiro no límite municipal (en San Cibrao das Viñas hai unha pequena parte dunha liña, mais nos hai paradas).

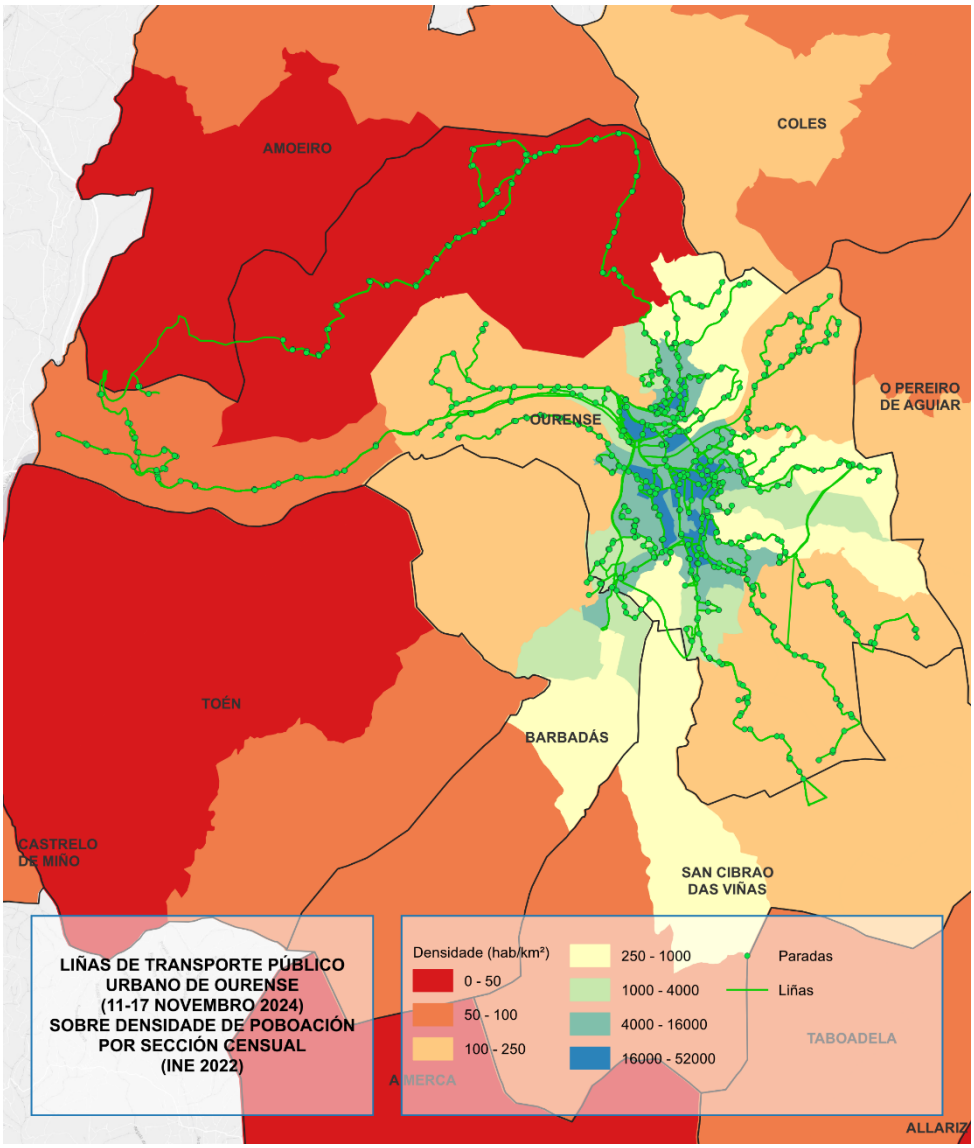



*Figura 5.89. Liñas e paradas do transporte público urbano por autobús de Ourense sobre a densidade de poboación por sección censual. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Pola súa banda, a Figura 5.90 presenta o número de expedicións semanais en cada unha das paradas da rede. Compróbase que os valores máis altos de número de expedicións concéntranse nas paradas das zonas con maior densidade de poboación. Existen 11 paradas con máis de 2.000 expedicións semanais, situadas no Parque de San Lázaro, nas rúas Curros Enríquez, Progreso, Alameda e Juan XXIII, e na Ponte Nova. Entre 1.500 e 2.000 hai outras 4 paradas, mentres que 11 atópanse entre 1.000 e 1.500 expedicións semanais, e 21 entre 500 e 1.000. Finalmente, 327 paradas teñen menos de 500 expedicións semanais pero máis de 100, estando 247 por baixo de 100. Estes valores tan numerosos de paradas con baixas expedicións amosa que parte da rede ten un servizo non moi frecuente, posiblemente debido á baixa densidade, e polo tanto, baixa demanda, dalgunhas das zonas servidas.

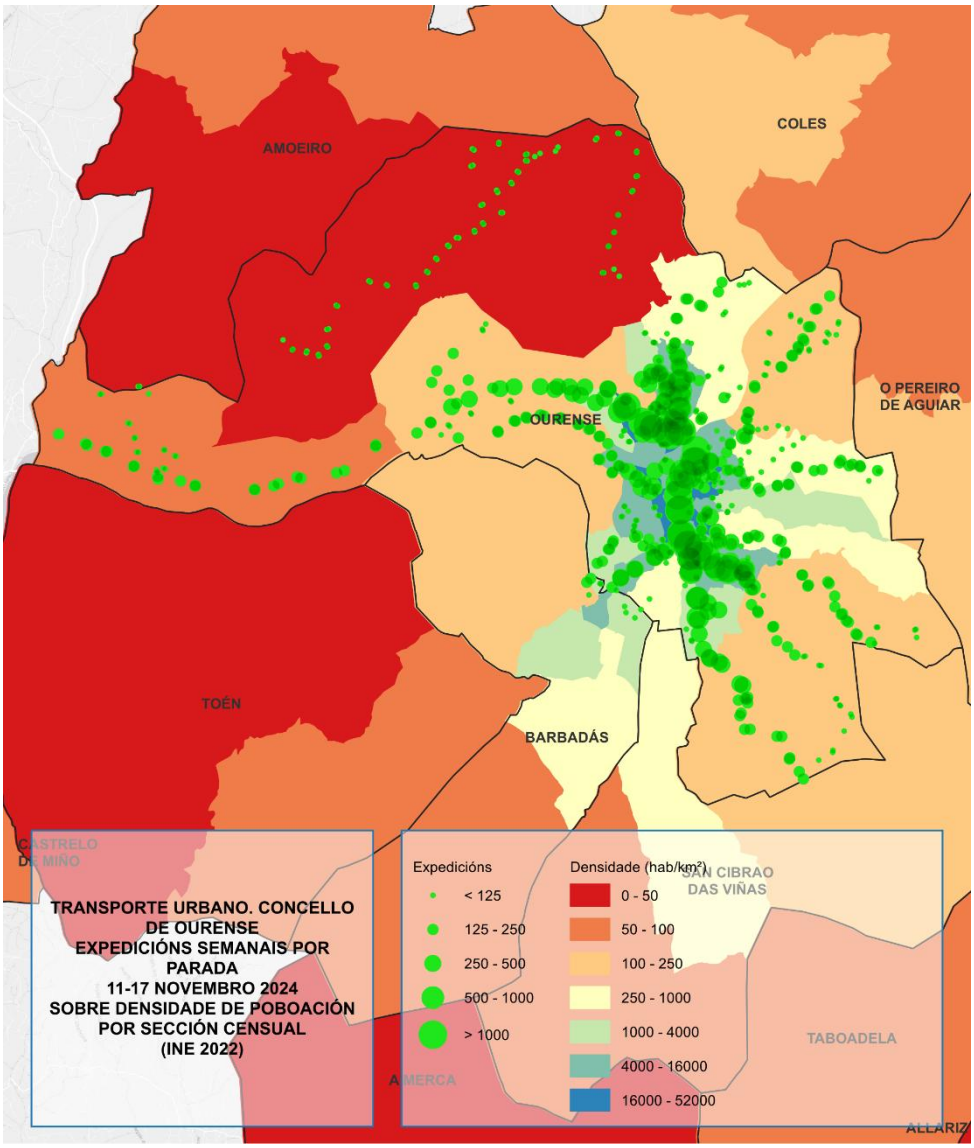



*Figura 5.90. Expedicións semanais por parada do transporte público urbano por autobús de Ourense sobre a densidade de poboación por sección censual. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Adicionalmente, a Figura 5.91 e a Figura 5.92 presentan as expedicións semanais por sección censual da rede, e as expedicións semanais por cada 1.000 habitantes en cada sección censual, obtidas coa mesma metodoloxía explicada no caso de Vigo. As seccións non recheas son aquelas que non teñen ningunha parada no seu territorio, aínda que poden estar servidas por algunha moi próxima nas seccións lindeiras. Aplícase a mesma metodoloxía explicada no apartado 5.1.2.2.

As seccións máis destacadas neste parámetro, por riba de 2.000 expedicións semanais, son as seccións 4, 10, 5, 1 e 9 do distrito 1, a 4 do distrito 5, as 6, 3, 2 e 5 do distrito 4, e as 2 e 13 do distrito 3. No que se refire ás expedicións por cada 1.000 habitantes, os valores por riba de 2.000 danse nas seccións 4, 1 e 5 do distrito 1, a 4 do distrito 5, as 13 e 2 do distrito 3, e as 15 e 6 do distrito 4. En xeral, nas dúas figuras, obsérvase unha redución dos valores cara ás zonas máis afastadas do centro e na franxa suroeste do concello.

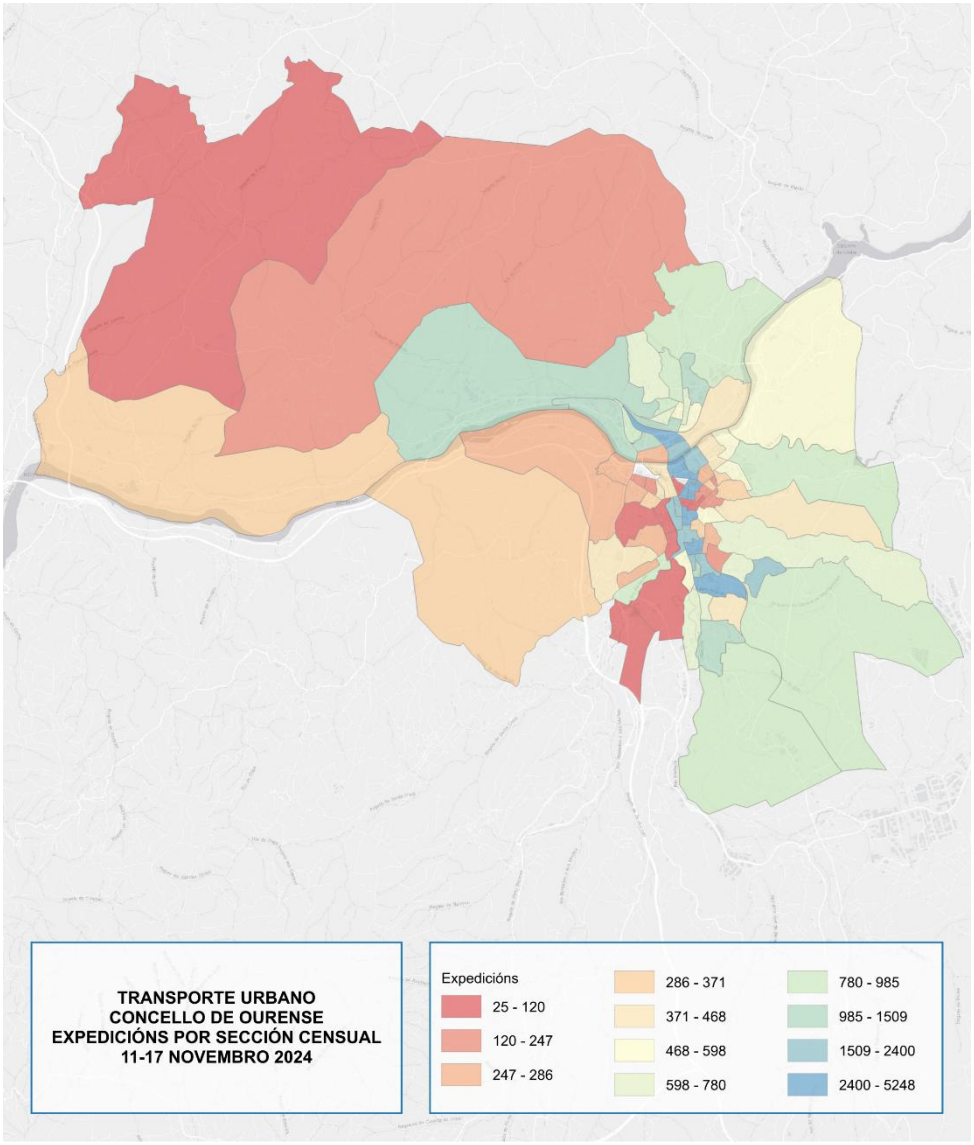



*Figura 5.91. Expedicións semanas por sección censual do transporte público urbano por autobús de Ourense. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

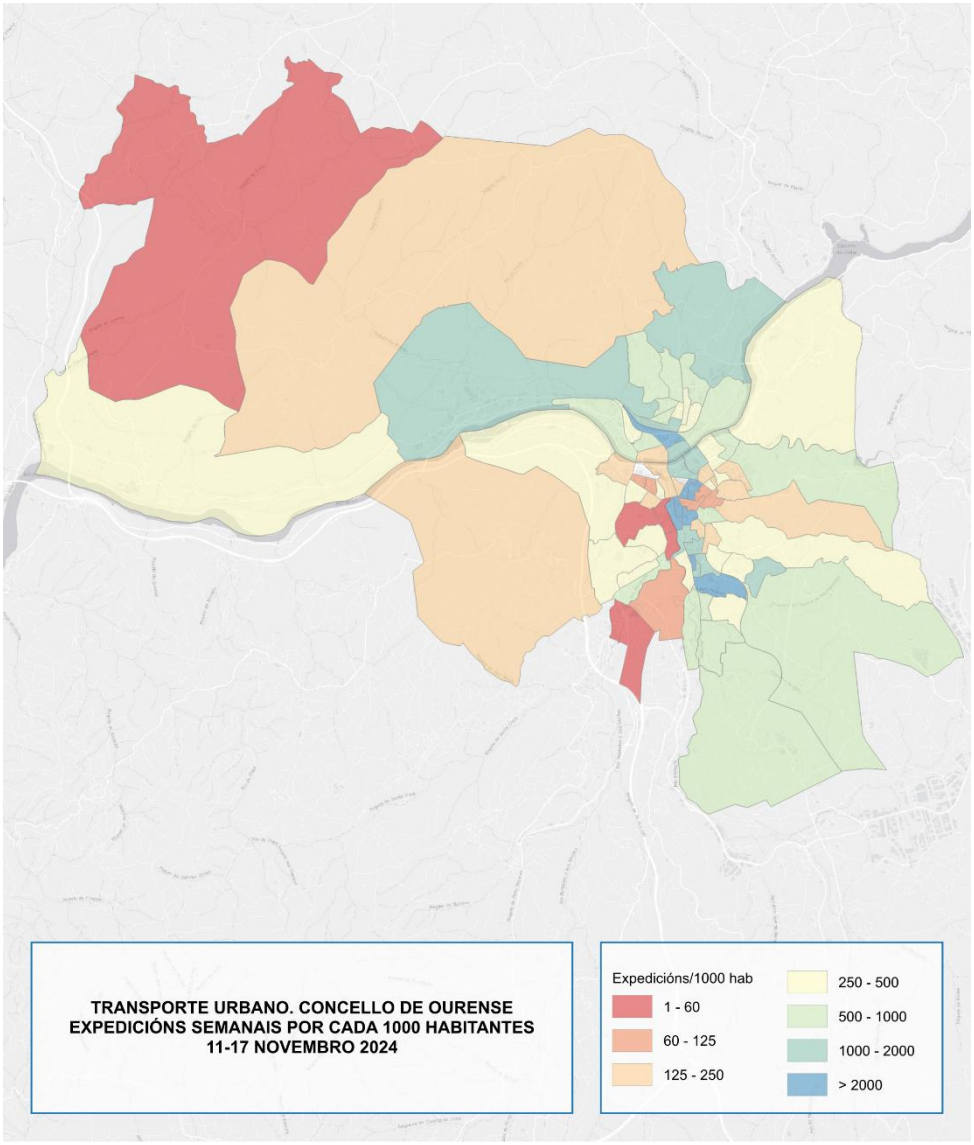



*Figura 5.92. Expedicións semanas por cada 1.000 habitantes por sección censual do transporte público urbano por autobús de Ourense. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

A demanda total do sistema de transporte público urbano de Ourense preséntase na Táboa 5.37, onde se fai tamén a comparación de viaxes en transporte público cos de mobilidade xeral de máis de 500 m. Como se pode apreciar, a porcentaxe de viaxes en transporte público en relación coas viaxes totais de máis de 500 m está en ao redor do 5,3-6,8%, valor similar ao de Vigo e por debaixo do da Coruña.

| | Viaxes transporte público urbano | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | % Transporte público |
|---|---|---|---|
| **2022** | 5.303.958 | 99.764.919 | 5,32 |
| **2023** | 6.345.201 | 98.693.880 | 6,43 |
| **2024** | 6.764.519 | 100.062.153 | 6,76 |

*Táboa 5.37. Uso do transporte público urbano no termo municipal de Ourense.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Concello de Ourense)*

### *5.1.4.3.Mobilidade da área metropolitana*

#### 5.1.4.3.1. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral na área de transporte de Ourense obtense tamén a partir dos datos de "Open Data Mobilidade" do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Os resultados agregados de mobilidade interna da área preséntanse na Táboa 5.38. Considéranse tódolos distritos incluídos na área urbana funcional de Ourense. Pódese ver que as viaxes anuais atópanse na franxa dos 161-164 millóns, dando lugar a arredor de 3 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m). Estes valores de viaxes por habitante e día son os máis altos das sete áreas analizadas.

| | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | Viaxes/día | Poboación (INE) | Viaxes/hab·día |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 164.415.424 | 450.453 | 148.060 | 3,04 |
| **2023** | 161.344.845 | 442.041 | 148.898 | 2,97 |
| **2024** | 163.399.306 | 446.446 | 147.526 | 3,03 |

*Táboa 5.38. Mobilidade xeral interna da área de transporte de Ourense. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Pola súa banda, a Táboa 5.39 presenta os datos de mobilidade total na área para distancias maiores a 500 m. Neste caso as viaxes anuais atópanse na franxa dos 211-215 millóns, dando lugar a arredor de 3,9-4,0 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m). De novo estes valores de viaxes por habitante e día son elevados, sendo superados soamente na área de Pontevedra.

| | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | Viaxes/día | Poboación (INE) | Viaxes/hab·día |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 213.237.401 | 584.212 | 148.060 | 3,95 |
| **2023** | 211.187.517 | 578.596 | 148.898 | 3,89 |
| **2024** | 214.724.275 | 586.678 | 147.526 | 3,98 |

*Táboa 5.39. Mobilidade xeral total da área de transporte de Ourense. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.93 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área funcional (en ambos sentidos) para o período 09/2023-08/2024, cun limiar mínimo de 100.000 viaxes. Ademais dos fluxos entre distritos pertencentes ao termo municipal de Ourense, xa analizados no apartado anterior, destacan, por riba dos 3 millóns de viaxes anuais (máis de 8.200 viaxes diarias de media), as relacións: Ourense (distrito 5)-O Pereiro de Aguiar e Nogueira de Ramuín (agregación de municipios) con 3.929.045, e Barbadás-Ourense (distrito 5), con 3.199.206. A primeira relación que non involucra a distritos do concello de Ourense é Allariz e Taboadela (agrupación de municipios)-A Merca e San Cibrao das Viñas (agrupación de municipios), con 2.017.089 viaxes, de novo manifestando a necesidade de cubrir estas conexións independentes da cidade principal cun servizo de transporte público adecuado. Entre os centros de atracción de viaxes da agrupación de municipios A Merca e San Cibrao das Viñas debe terse en conta o importante polígono industrial.

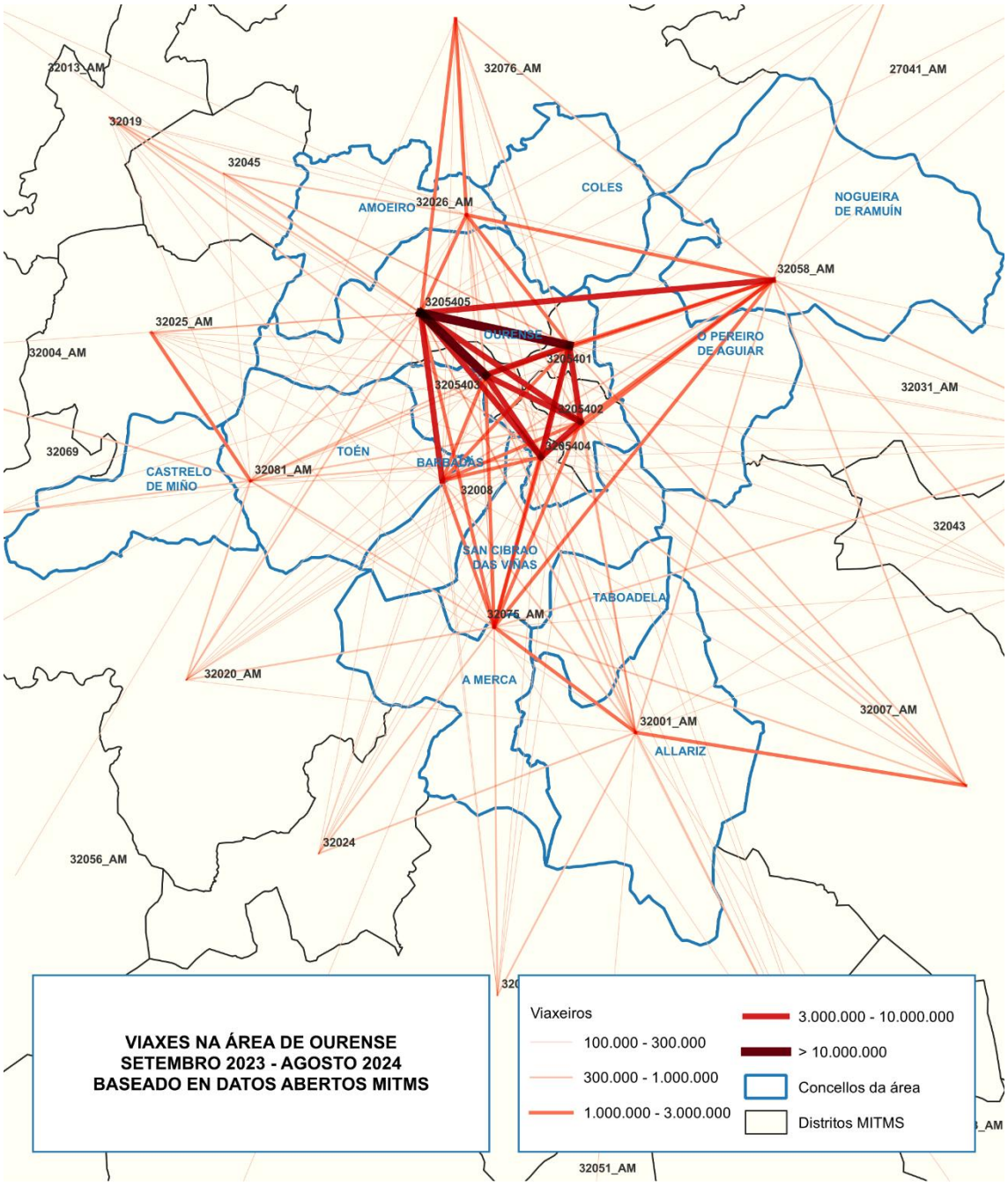



*Figura 5.93. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Ourense (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa parte, na Figura 5.94 móstranse os mesmos fluxos no período 09/2022-08/2023, así como a variación en porcentaxe entre ambos.

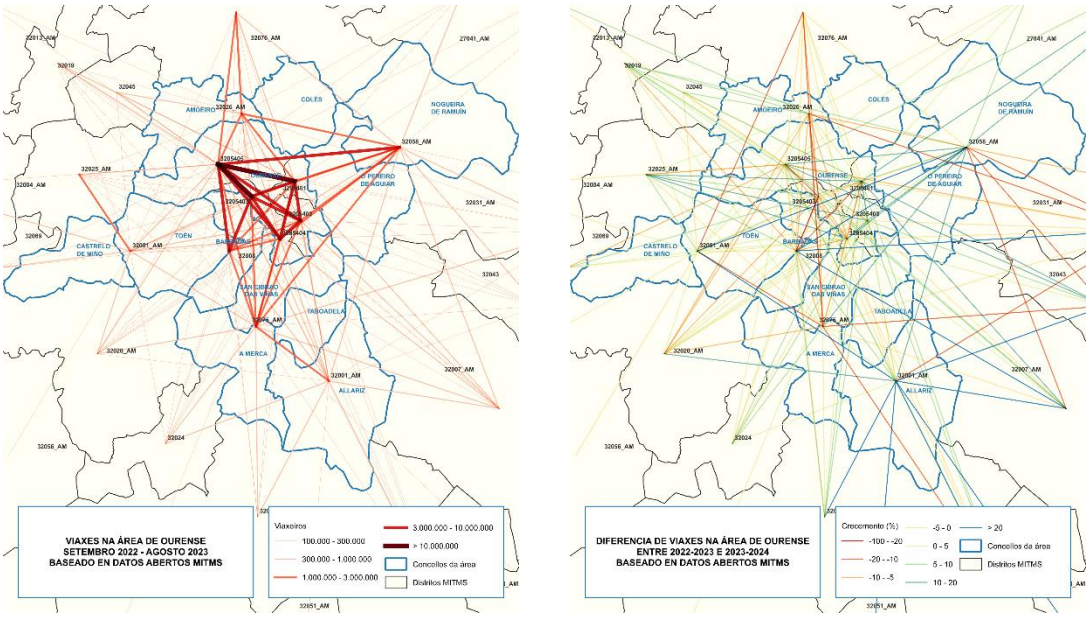



*Figura 5.94. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Ourense (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

A Figura 5.95 presenta a mesma información que a da Figura 5.93, pero neste caso agrupada por municipio de orixe e destino, en lugar de por distrito. Pola súa banda a Táboa 5.40 mostra os valores representados na Figura 5.95 de maneira exhaustiva. Márcanse cunha cor máis escura as agrupacións de municipios. Sen contar os desprazamentos internos de cada municipio destacan, por riba dos 10 millóns de viaxes anuais (máis de 27.800 viaxes diarias de media), os fluxos nas conexións Barbadás-Ourense (13.312.680), Ourense-O Pereiro de Aguiar e Nogueira de Ramuín (agregación de municipios, 10.937.438), e Ourense-San Cibrao das Viñas e A Merca (agrupación de municipios, 10.729.547). De novo, a primeira relación por fluxo non conectada con Ourense é Allariz e Taboadela (agrupación de municipios)-San Cibrao das Viñas e A Merca (agrupación de municipios), con 2.017.089 viaxes anuais.

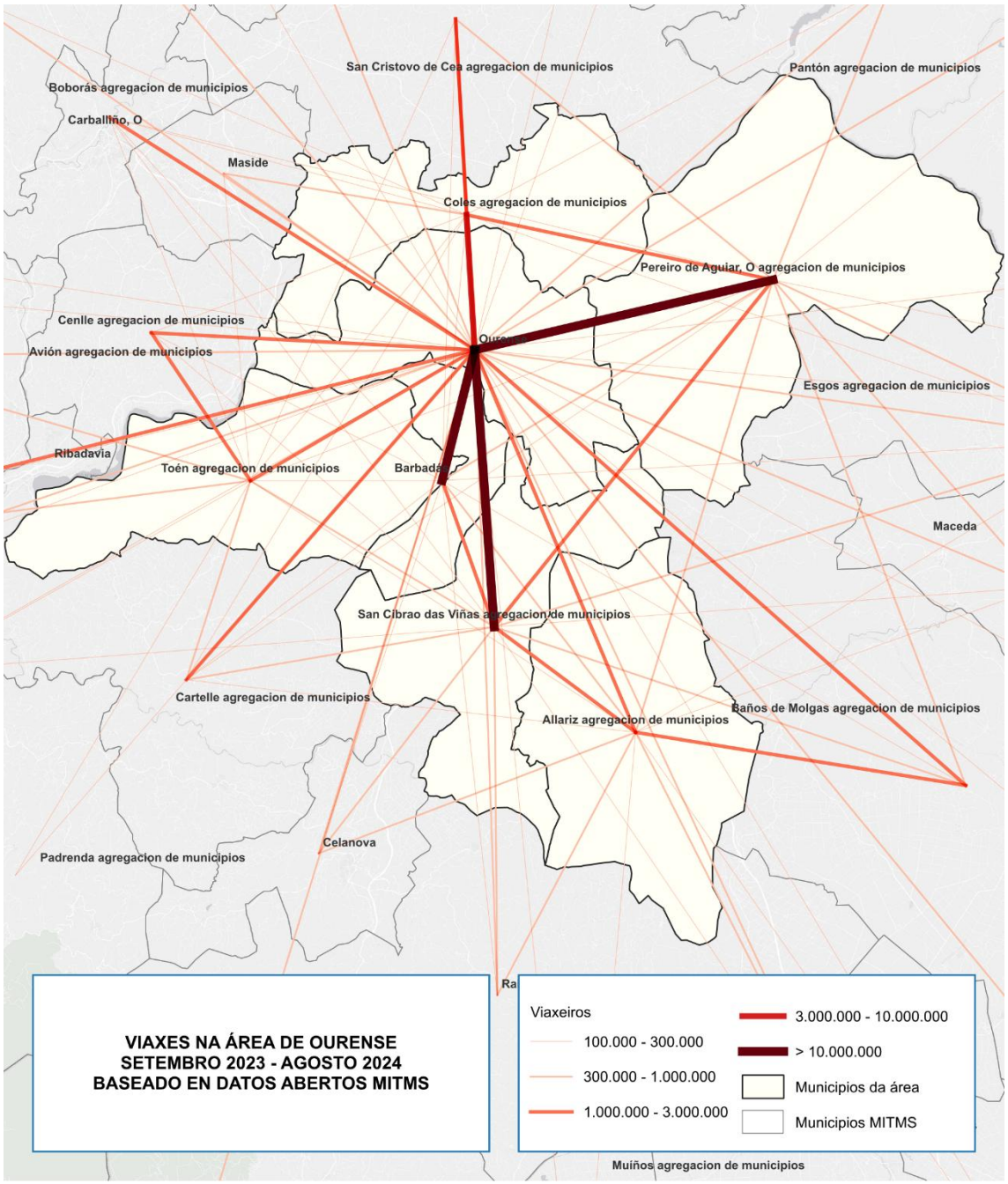



*Figura 5.95. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Ourense (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Allariz+ Taboadela | Barbadás | Coles+Amoeiro | Ourense | O Pereiro de Aguiar+ Nogueira de Ramuín | San Cibrao das Viñas+ A Merca | Toén+ Castrelo de Miño |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 32001_AM | 32008 | 32026_AM | 32054 | 32058_AM | 32075_AM | 32081_AM |
| Allariz+Taboadela | | 1.340.691 | 356.735 | 96.133 | 2.754.334 | 700.632 | 2.017.089 | 106.210 |
| Barbadás | | | 764.275 | 215.965 | 13.312.680 | 858.171 | 1.630.508 | 266.943 |
| Coles+Amoeiro | | | | 942.642 | 4.499.928 | 1.243.844 | 273.663 | 228.293 |
| Ourense | | | | | 99.782.987 | 10.937.438 | 10.729.547 | 2.576.413 |
| O Pereiro de A.+ Nogueira de R | | | | | | 1.797.040 | 1.987.783 | 244.778 |
| San Cibrao das Viñas +A Merca | | | | | | | 1.906.023 | 429.093 |
| Toén+ Castrelo de Miño | | | | | | | | 272.550 |
| **Total: 162.272.391** | | | | | | | | |

*Táboa 5.40. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Ourense (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa banda, a Táboa 5.41 presenta a porcentaxe de viaxes internas da área metropolitana que supón cada unha das relacións entre concellos. Pódese apreciar a forte predominancia dos desprazamentos internos de Ourense (61,49%), ocupando a segunda posición das cidades principais das áreas analizadas, só por debaixo de Lugo, o que pon de manifesto a maior importancia do concello principal nesta área. Para apreciar mellor a importancia das outras conexións, a Táboa 5.42 presenta estas porcentaxes con respecto á mobilidade interna da área sen considerar os desprazamentos internos de Ourense. Pode apreciarse que destacan moitas das conexións con Ourense: Barbadás, as agrupacións de O Pereiro de Aguiar e Nogueira de Ramuín, e de San Cibrao das Viñas e A Merca, e nun chanzo inferior a agrupación de Coles e Amoeiro, e Allariz e Taboadela.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Allariz+ Taboadela | Barbadás | Coles+Amoeiro | Ourense | O Pereiro de Aguiar+ Nogueira de Ramuín | San Cibrao das Viñas+ A Merca | Toén+ Castrelo de Miño |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 32001_AM | 32008 | 32026_AM | 32054 | 32058_AM | 32075_AM | 32081_AM |
| Allariz+Taboadela | | 0,83% | 0,22% | 0,06% | 1,70% | 0,43% | 1,24% | 0,07% |
| Barbadás | | | 0,47% | 0,13% | 8,20% | 0,53% | 1,00% | 0,16% |
| Coles+Amoeiro | | | | 0,58% | 2,77% | 0,77% | 0,17% | 0,14% |
| Ourense | | | | | 61,49% | 6,74% | 6,61% | 1,59% |
| O Pereiro de A.+ Nogueira de R | | | | | | 1,11% | 1,22% | 0,15% |
| San Cibrao das Viñas +A Merca | | | | | | | 1,17% | 0,26% |
| Toén+ Castrelo de Miño | | | | | | | | 0,17% |

*Táboa 5.41. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Ourense (09/2023-08/2024).*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Allariz+ Taboadela | Barbadás | Coles+Amoeiro | Ourense | O Pereiro de Aguiar+ Nogueira de Ramuín | San Cibrao das Viñas+ A Merca | Toén+ Castrelo de Miño |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 32001_AM | 32008 | 32026_AM | 32054 | 32058_AM | 32075_AM | 32081_AM |
| Allariz+Taboadela | | 2,15% | 0,57% | 0,15% | 4,41% | 1,12% | 3,23% | 0,17% |
| Barbadás | | | 1,22% | 0,35% | 21,30% | 1,37% | 2,61% | 0,43% |
| Coles+Amoeiro | | | | 1,51% | 7,20% | 1,99% | 0,44% | 0,37% |
| Ourense | | | | | | 17,50% | 17,17% | 4,12% |
| O Pereiro de A.+ Nogueira de R | | | | | | 2,88% | 3,18% | 0,39% |
| San Cibrao das Viñas +A Merca | | | | | | | 3,05% | 0,69% |
| Toén+ Castrelo de Miño | | | | | | | | 0,44% |

*Táboa 5.42. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Ourense (09/2023-08/2024), sen considerar as viaxes internas do concello de Ourense. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

#### 5.1.4.3.2. Transporte público interurbano por autobús

A información sobre a oferta de transporte interurbano por autobús na zona de Ourense obtense do mesmo modo que para os casos anteriores, a partir dos datos GTFS dispoñibles no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, para a semana do 2 ao 8 de outubro de 2023.

Na Figura 5.96 preséntanse as rutas de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense superpostas sobre a densidade de poboación por parroquia.

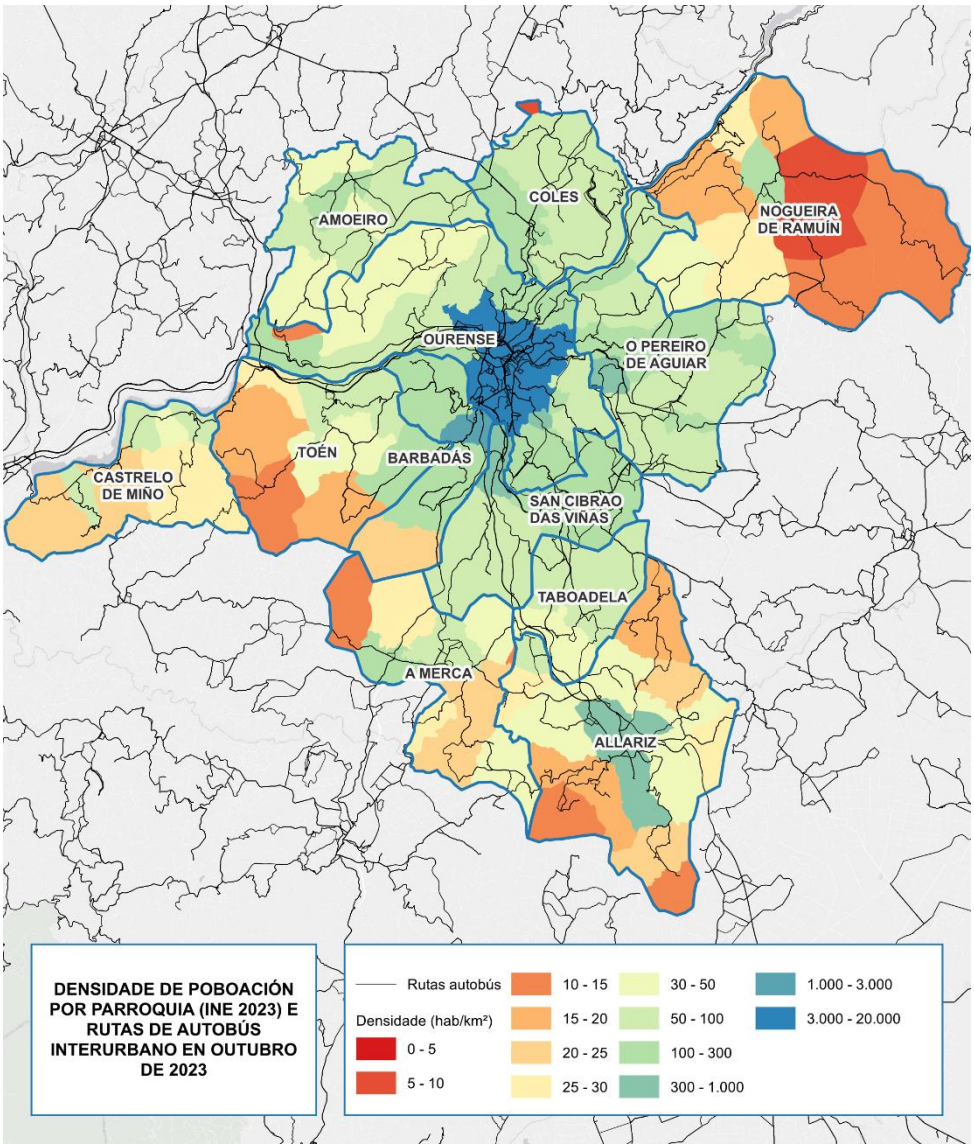



*Figura 5.96. Mapa de rutas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia na área de transporte de Ourense. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.97 preséntase o número de expedicións nese período para cada parroquia ou núcleo principal, obtidas coa mesma metodoloxía explicada no caso de Vigo, mentres que na Figura 5.98 móstrase a información por concellos. Os valores nulos corresponden a parroquias que non dispoñen de parada de transporte interurbano por autobús no seu territorio, aínda que poden estar servidas por paradas nas parroquias adxacentes. Os valores por riba de 500 expedicións semanais danse unicamente no núcleo principal de Ourense (2.243) e na parroquia San Bernabeu da Valenzá en Barbadás (631). O número de parroquias por encima de 500 expedicións só é maior que en Lugo. Na Figura 5.98 apréciase certa redución dos valores a medida que nos afastamos do municipio principal, especialmente cara o leste e oeste.

Débese destacar que no concello de Ourense existe un servizo de transporte público urbano (que tamén conecta con algún punto de Barbadás), polo que nestes gráficos non se inclúe toda a oferta que se presta no devandito concello.

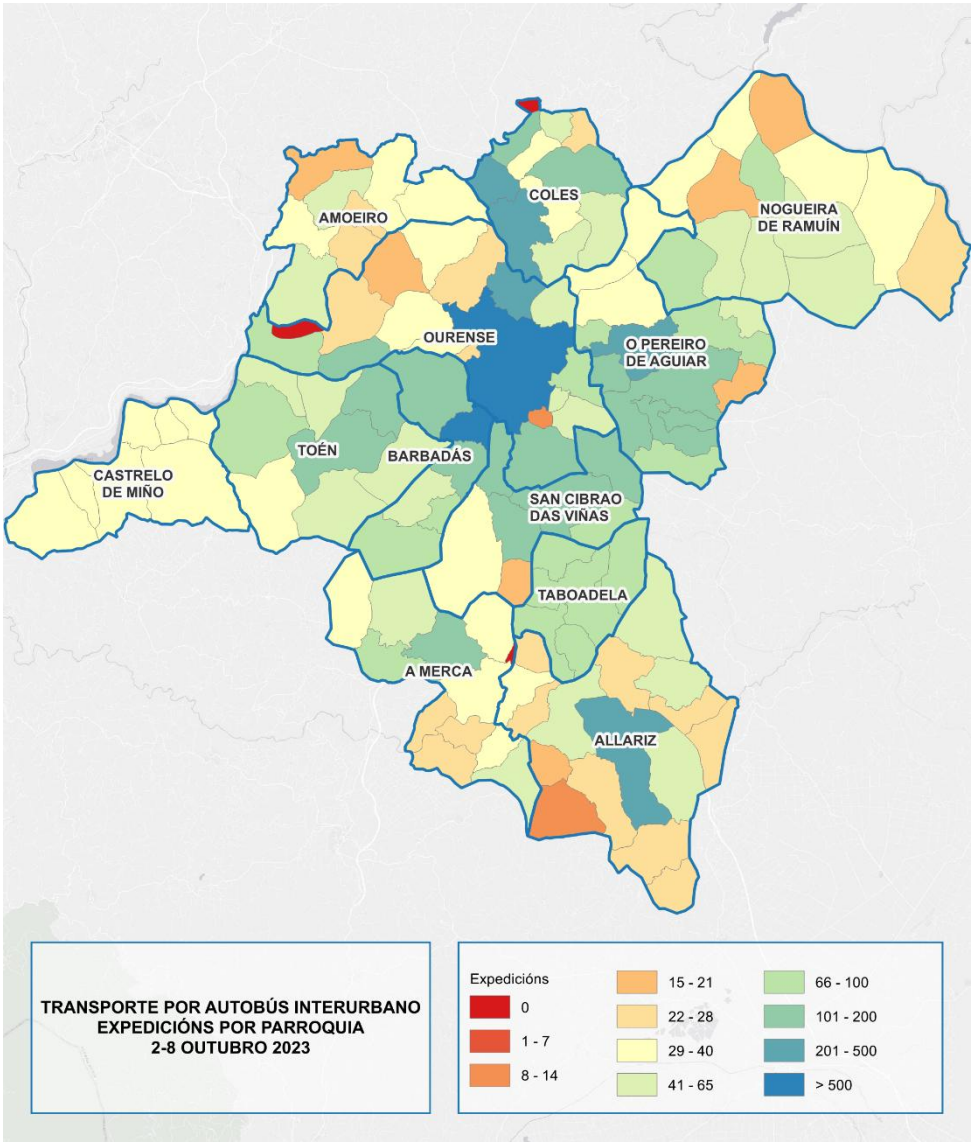



*Figura 5.97. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ourense. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

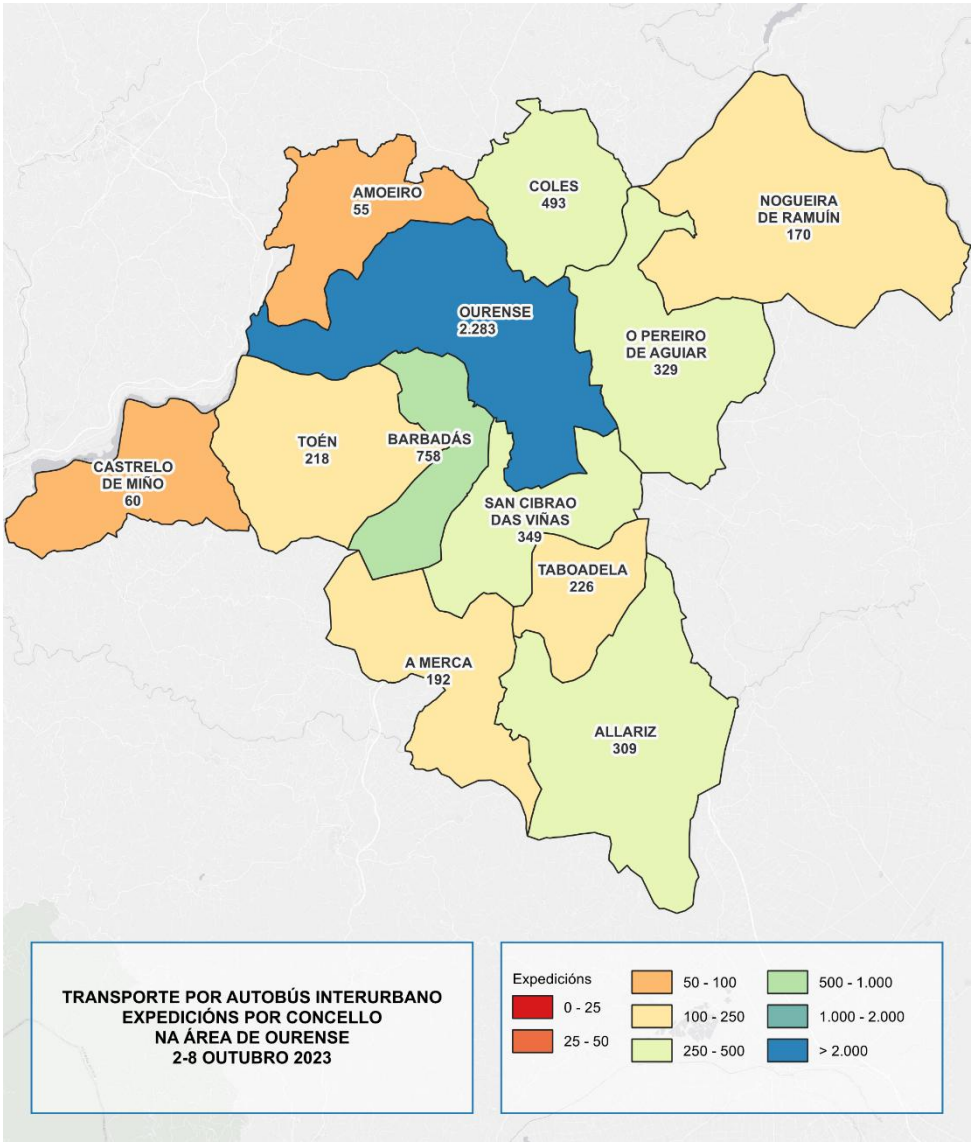



*Figura 5.98. Expedicións por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ourense. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Por outra banda, a Figura 5.99 e a Figura 5.100 presentan o número de expedicións por cada mil habitantes en cada un dos ámbitos territoriais. A orde de magnitude é similar aos casos de Vigo e A Coruña. Os valores por riba de 500 expedicións semanais por cada mil habitantes atópanse nas seguintes parroquias:

| Concello | Parroquia | Expedicións semanais por cada mil habitantes |
|---|---|---|
| Coles | Cambeo (Santo Estevo) | 1.216,72 |
| Nogueira de Ramuín | Santa Cruz de Rubiacós (Santa Cruz) | 937,50 |
| Coles | Santa Mariña de Albán (Santa Mariña) | 791,04 |
| Ourense | Untes (Santo Estevo) | 712,60 |
| Coles | Ucelle (Santa María) | 631,07 |
| Barbadás | Loiro (San MartiÃ±o) | 528,74 |
| Allariz | Coedo (Santiago) | 521,74 |
| Taboadela | Torán (Santa Maríaa) | 519,38 |
| Nogueira de Ramuín | Santo Estevo de Ribas de Sil (Santo Estevo) | 514,71 |

*Táboa 5.43. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ourense.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

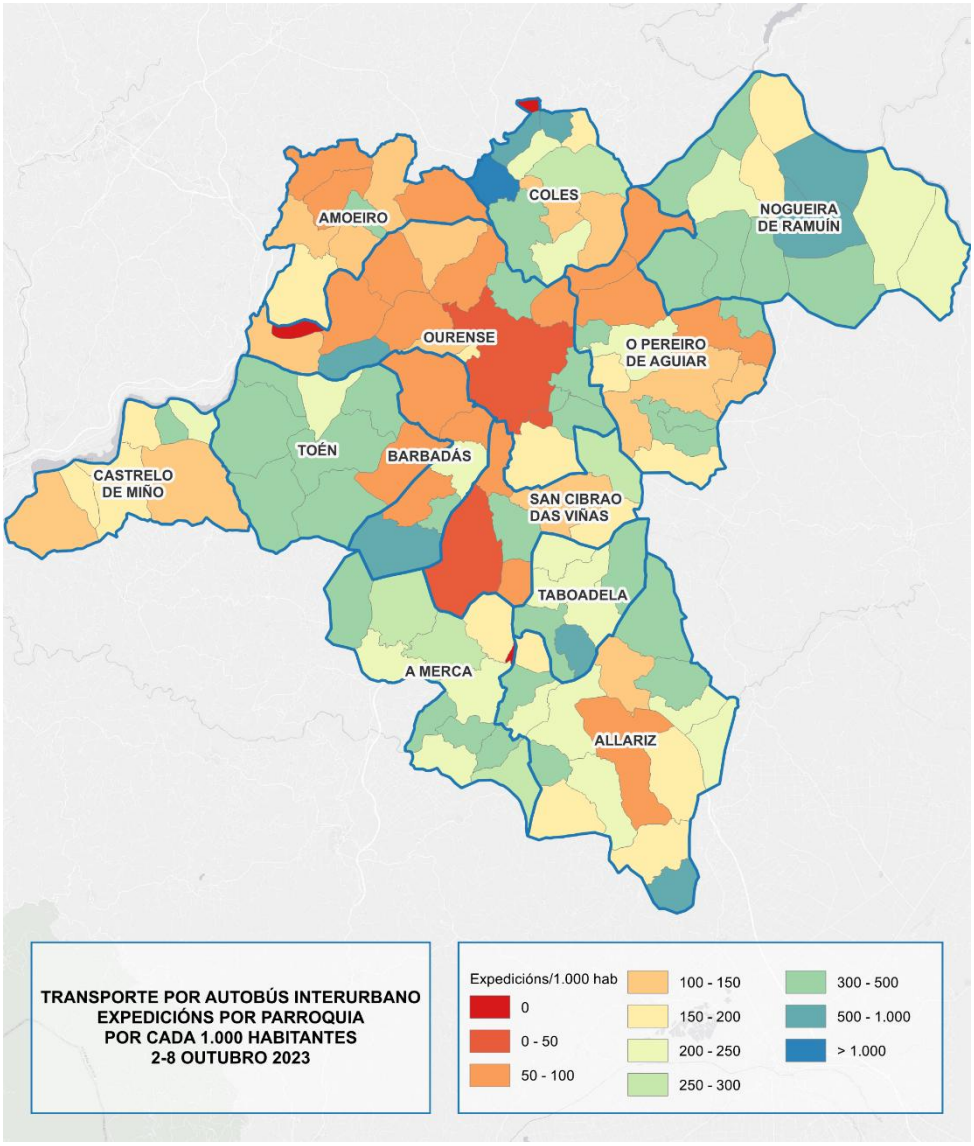



*Figura 5.99. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ourense. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

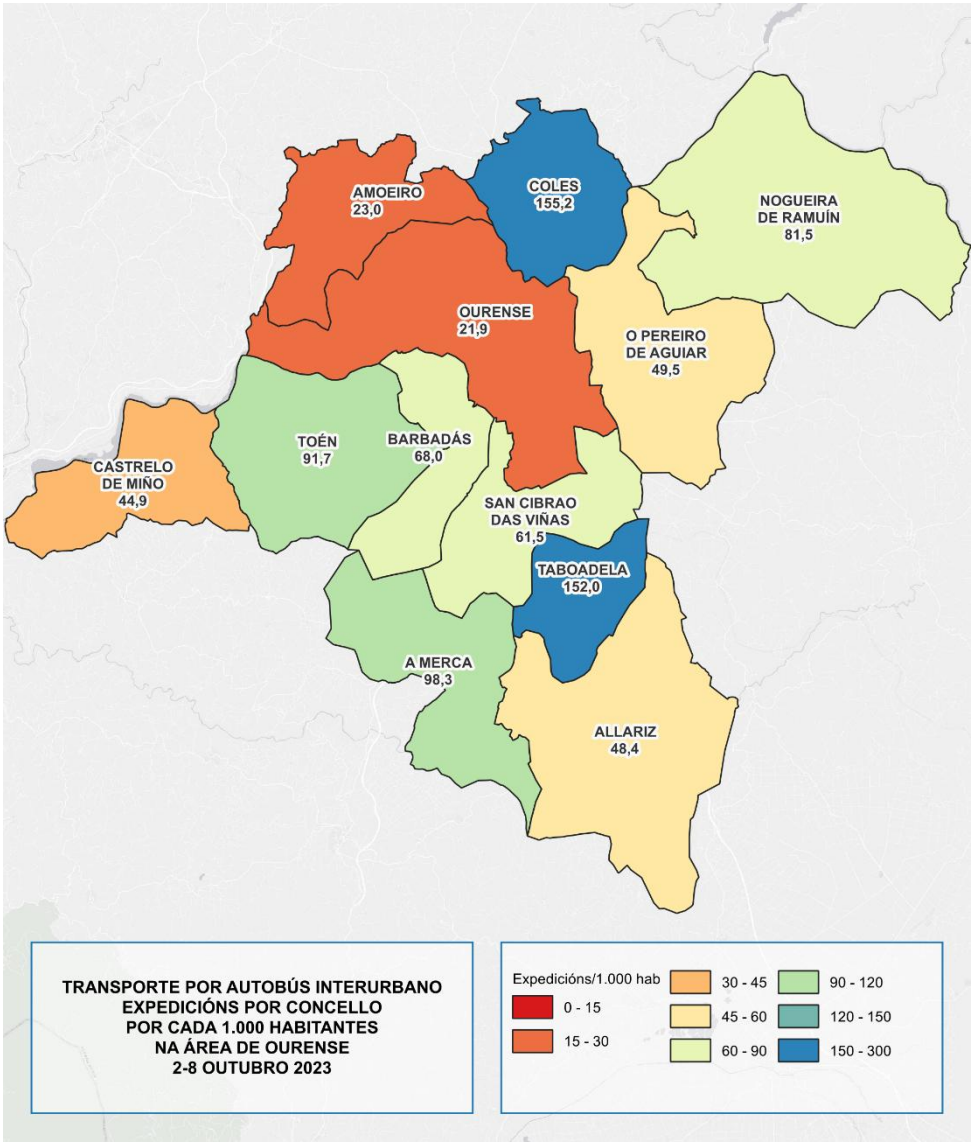



*Figura 5.100. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ourense. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Os datos de demanda de transporte público interurbano por autobús proceden da mesma fonte e teñen as mesmas limitacións salientadas para os casos de Vigo e A Coruña.

A Figura 5.101 e a Figura 5.102 mostran a demanda dos servizos de transporte interurbano por autobús en cada concello, para os períodos 09/2023-08/2024 e 09/2022-08/2023 respectivamente. Como en outras áreas, apréciase que o concello con máis demanda é Ourense, con 766.486 subidas anuais en 2023-2024, sendo o único que supera as 500.000. Pola súa banda, Barbadás ten 224.092 subidas anuais en 2023-2024. Todo o resto están por debaixo de 100.000 subidas anuais. En xeral, os valores son bastante inferiores aos da Coruña e Vigo, xa que a poboación do ámbito é moito máis baixa.

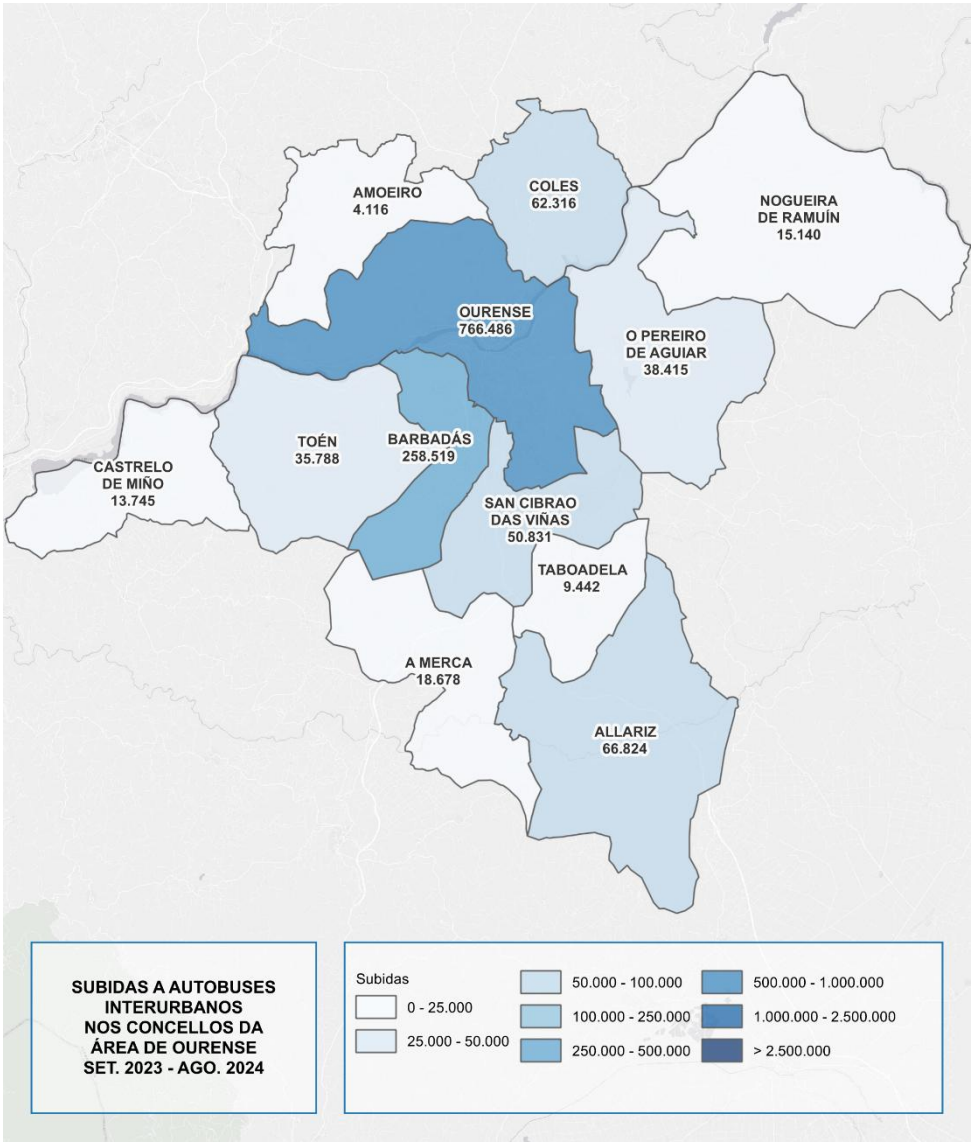



*Figura 5.101. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

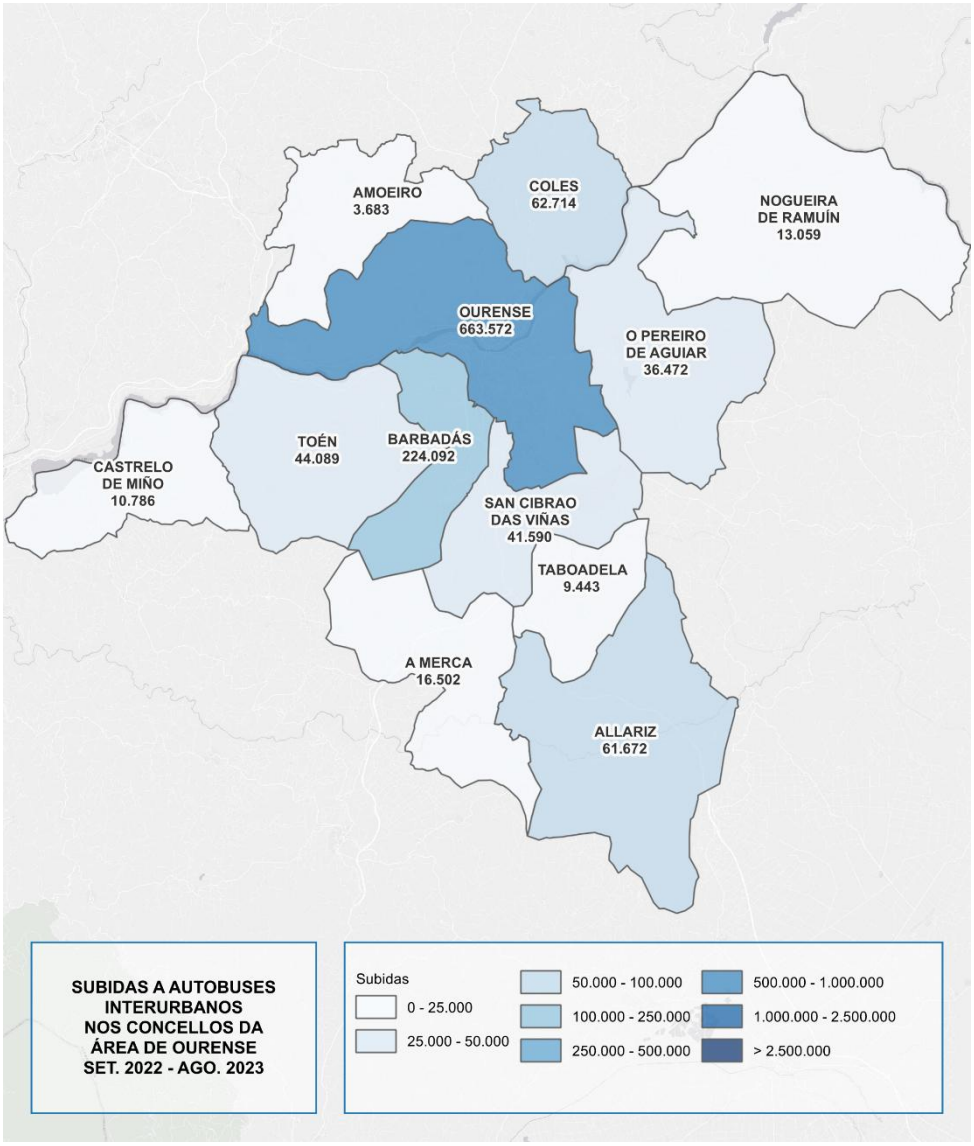



*Figura 5.102. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Ourense 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Pola súa banda, a Figura 5.103 e a Figura 5.104 presentan a demanda por expedición en cada un dos concellos para os mesmos períodos, estimada da maneira que se indicou para o caso de Vigo. Para o período 09/2023-08/2024 os valores máis altos danse en Barbadás (6,56) e Ourense (6,46), estando o resto por debaixo de 5,0. En xeral os valores son máis baixos que os das áreas de Vigo e A Coruña.

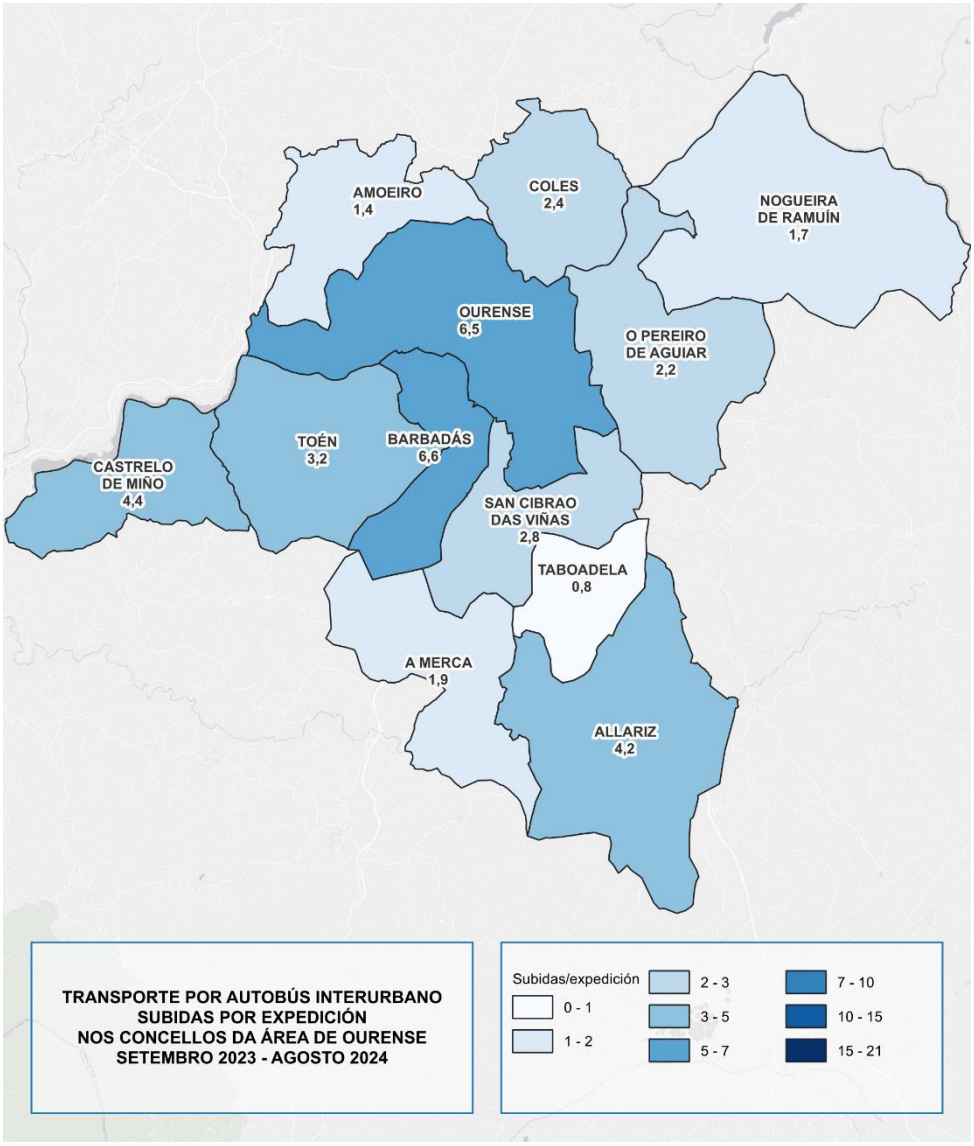



*Figura 5.103. Demanda estimada por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia*

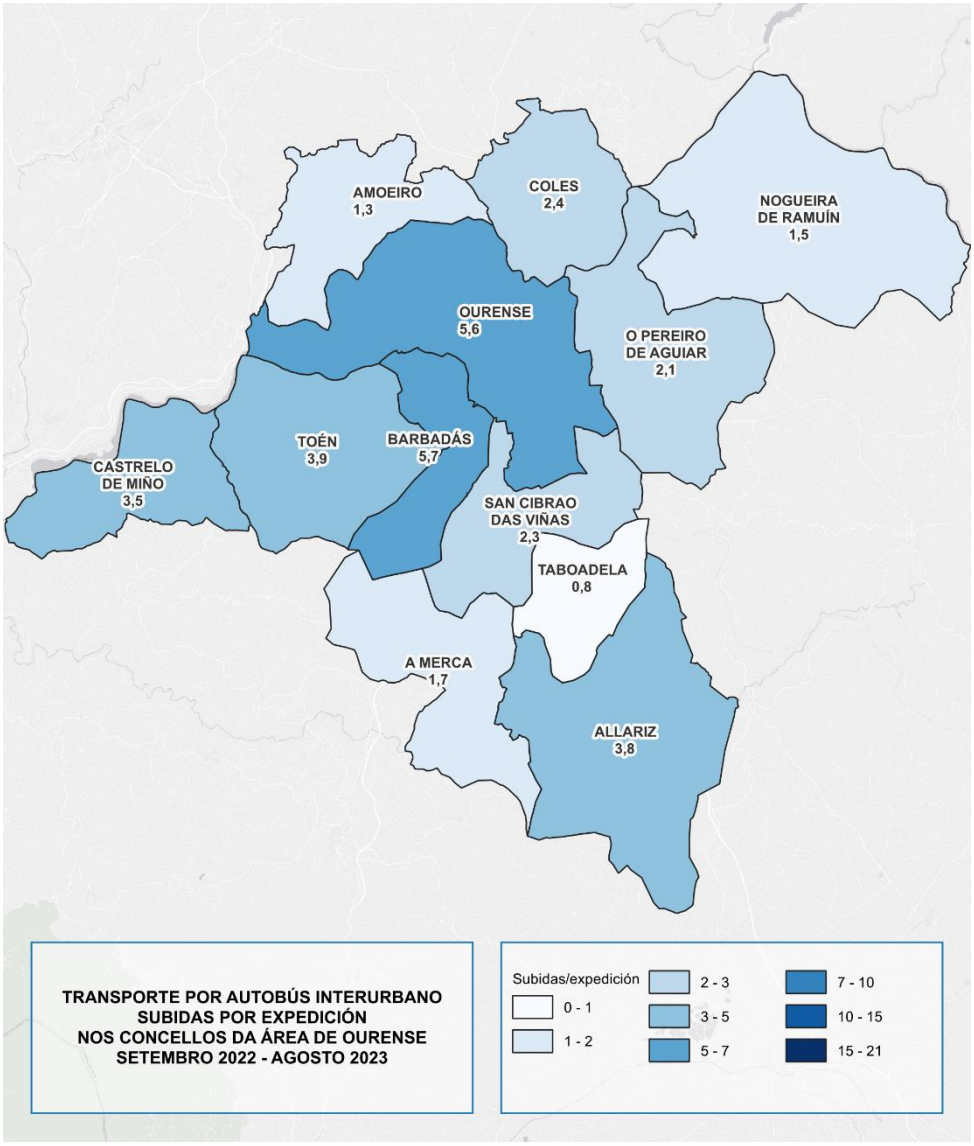



*Figura 5.104. Demanda estimada por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense 09/2022-08/2023.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia*

Adicionalmente, a Figura 5.105 e a Figura 5.106 presentan os fluxos orixe-destino (en ambos sentidos) en transporte público interurbano por autobús entre os distintos municipios da área de Ourense para ámbolos períodos. Do mesmo xeito que para os casos de Vigo e A Coruña, os principais son radiais. O único valor por riba de 250.000 é a conexión entre Ourense e Barbadás, con 452.026 en 2023-2024. Tódolos demais están por debaixo de 100.000 viaxes anuais, e as conexións transversais neste caso teñen fluxos moi baixos, sendo o máximo o de Barbadás-Toén, con 5.501 viaxes anuais. Pódese observar que os fluxos que detectaban os datos de mobilidade entre a agrupación Allariz-Taboadela e de A Merca-San Cibrao das Viñas non están a ser realizados en transporte público, cando menos en servizos directos.

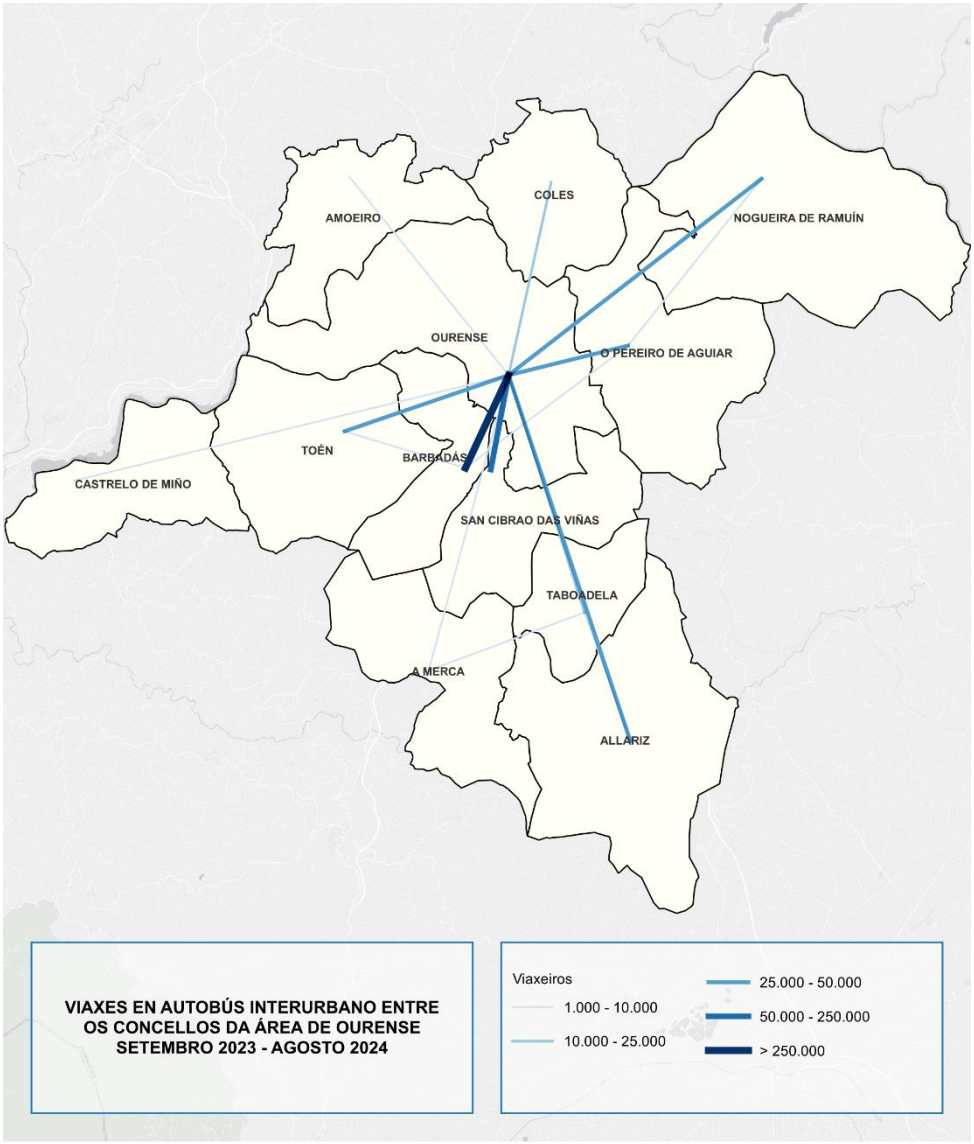



*Figura 5.105. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

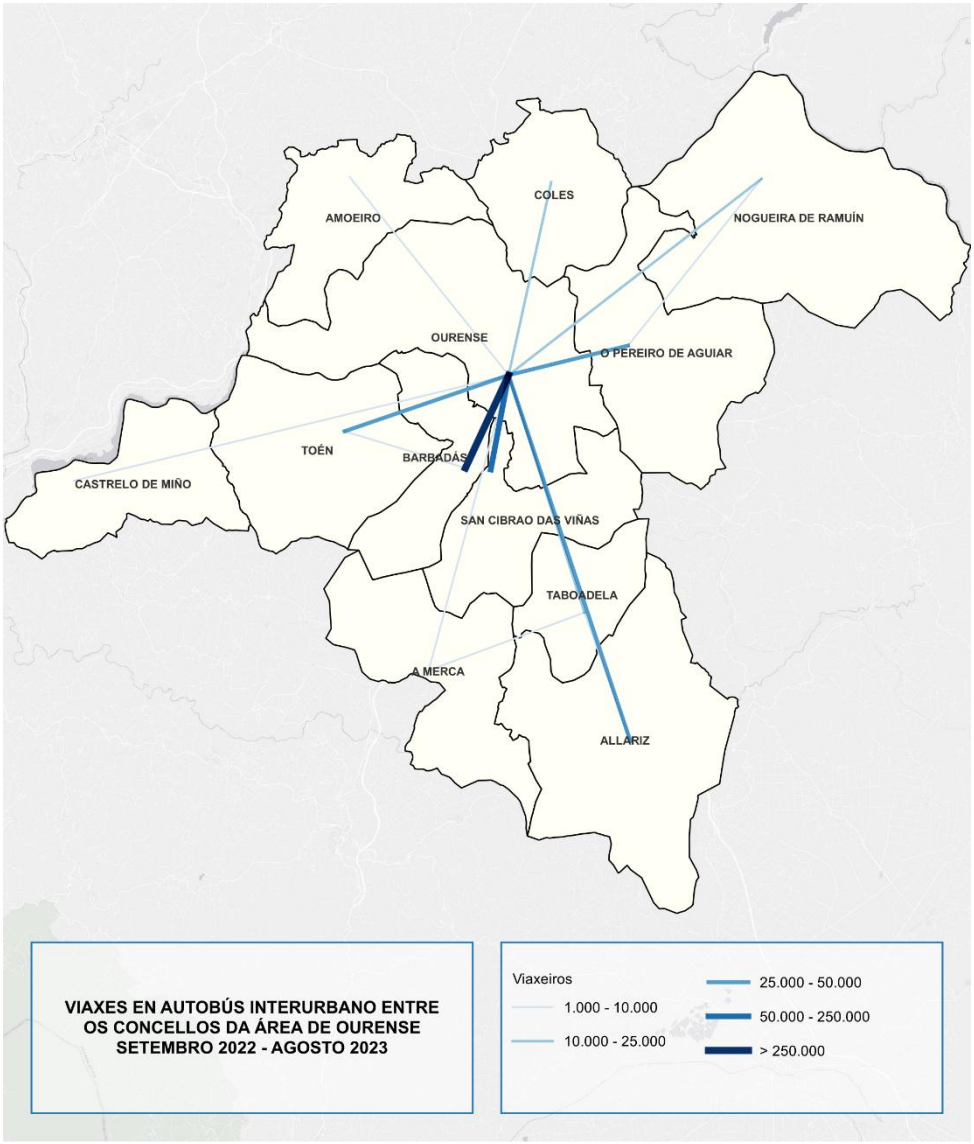



*Figura 5.106. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Estes fluxos de viaxes en autobús interurbano para 2023-2024 preséntanse tamén na Táboa 5.44, onde se aprecian tamén os fluxos internos a cada termo municipal.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 / Destino | Allariz | Amoeiro | Barbadás | Castrelo de Miño | Coles | A Merca | Nogueira de Ramuín | Ourense | O Pereiro de Aguiar | San Cibrao das Viñas | Taboadela | Toén | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | 32001 | 32002 | 32008 | 32022 | 32026 | 32047 | 32052 | 32054 | 32058 | 32075 | 32079 | 32081 | |
| Allariz | 35.552 | | | | | 467 | | 22.070 | | 95 | 751 | | 58.935 |
| Amoeiro | | 104 | | | 94 | | | 3.885 | | | | | 4.083 |
| Barbadás | | | 22.626 | 4 | | 7 | | 232.418 | 408 | | | 2.980 | 258.443 |
| Castrelo de Miño | | | 1 | 8.906 | | | | 1.682 | | | | 495 | 11.084 |
| Coles | | 15 | | | 34.479 | | | 11.768 | | | | | 46.262 |
| A Merca | 357 | | 3 | | | 9.832 | | 989 | | 3 | 1.181 | | 12.365 |
| Nogueira de Ramuín | | | | | | | 3.017 | 11.568 | 419 | | | | 15.004 |
| Ourense | 21.529 | 4.153 | 219.608 | 1.274 | 11.508 | 1.740 | 12.359 | 117.164 | 22.994 | 39.838 | 3.067 | 17.627 | 472.861 |
| O Pereiro de Aguiar | | | 1.912 | | | | 647 | 21.569 | 10.293 | | | | 34.421 |
| San Cibrao das Viñas | 4 | | | | | | | 41.510 | 12 | 8.763 | 224 | | 50.513 |
| Taboadela | 440 | | | | | 274 | | 7.773 | | 102 | 733 | | 9.322 |
| Toén | | | 2.521 | 473 | | | | 17.419 | | | | 15.357 | 35.770 |
| Total | 57.882 | 4.272 | 246.671 | 10.657 | 46.081 | 12.320 | 16.023 | 489.815 | 34.126 | 48.801 | 5.956 | 36.459 | 1.009.063 |

*Táboa 5.44. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Para poder facer unha comparación coa mobilidade xeral na área, preséntase, na Táboa 5.45, unha información similar a da anterior, pero neste caso considerando as agrupacións de municipios utilizadas no estudo de Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e sen distinguir os fluxos entre municipios por sentido. Márcase cunha cor máis escura as agrupacións de municipios.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Destino / Orixe | Allariz+ Taboadela 32001_AM | Barbadás 32008 | Coles+Amoeiro 32026_AM | Ourense 32054 | O Pereiro de Aguiar+ Nogueira de Ramuín 32058_AM | San Cibrao das Viñas+ A Merca 32075_AM | Toén+ Castrelo de Miño 32081_AM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Allariz+Taboadela | 37.476 | | | 54.439 | | 2.704 | |
| Barbadás | | 22.626 | | 452.026 | 2.320 | 10 | 5.506 |
| Coles+Amoeiro | | | 34.692 | 31.314 | | | |
| Ourense | | | | 117.164 | 68.490 | 84.077 | 38.002 |
| O Pereiro de A.+ Nogueira de R | | | | | 14.376 | 12 | |
| San Cibrao das Viñas +A Merca | | | | | | 18.598 | |
| Toén+ Castrelo de Miño | | | | | | | 25.231 |
| **Total: 1.009.063** | | | | | | | |

*Táboa 5.45. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024, considerando as agrupacións de municipios utilizadas en mobilidade xeral.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: o valor para os desprazamentos internos de Ourense non é representativo debido á existencia dun sistema de transporte urbano que non se está a considerar nesta táboa*

Pola súa banda, a Táboa 5.46 presenta a mesma información pero en porcentaxes de fluxos de transporte interurbano por autobús entre cada par de municipios respecto ao total da área, sen considerar as viaxes internas do municipio principal.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Destino / Orixe | Allariz+ Taboadela 32001_AM | Barbadás 32008 | Coles+Amoeiro 32026_AM | Ourense 32054 | O Pereiro de Aguiar+ Nogueira de Ramuín 32058_AM | San Cibrao das Viñas+ A Merca 32075_AM | Toén+ Castrelo de Miño 32081_AM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Allariz+Taboadela | 4,20% | | | 6,10% | | 0,30% | |
| Barbadás | | 2,54% | | 50,68% | 0,26% | 0,00% | 0,62% |
| Coles+Amoeiro | | | 3,89% | 3,51% | | | |
| Ourense | | | | | 7,68% | 9,43% | 4,26% |
| O Pereiro de A.+ Nogueira de R | | | | | 1,61% | 0,00% | |
| San Cibrao das Viñas +A Merca | | | | | | 2,09% | |
| Toén+ Castrelo de Miño | | | | | | | 2,83% |

*Táboa 5.46. Porcentaxe de viaxes entre municipios respecto ao total de viaxes en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: non se inclúe a porcentaxe dos desprazamentos internos de Ourense por non ser representativo debido á existencia dun sistema de transporte urbano*

Comparando a Táboa 5.45 coa Táboa 5.40 pódese obter a porcentaxe de utilización do transporte público nas relacións entre os diferentes municipios da área, que se presenta na Táboa 5.47. Debe destacarse que no caso de agrupación de municipios, o valor de desprazamentos internos inclúe tanto os internos de cada uno dos concellos agrupados como os de conexión entre ambos. Pódese apreciar que o valor máis alto dáse nos desprazamentos internos da agrupación de Toén e Castrelo de Miño (9,26%), coa matización realizada. O seguinte valor por orde, bastante máis baixo, tamén corresponde a desprazamentos internos de agrupación dos municipios Coles e Amoeiro (3,68%). Os seguintes son os de Barbadás con Ourense (3,40%) e os desprazamentos internos de Barbadás (2,96%). Como xa se indicou, nos desprazamentos internos o número de viaxes de mobilidade xeral pode estar infrarrepresentado (e polo tanto a porcentaxe de transporte público sobrerrepresentada), debido a que soamente se consideran viaxes de máis de 500 m. Pódese apreciar que a porcentaxe do transporte público respecto a mobilidade total é moi baixa en moitas relacións, o que pode dar idea da falta dun servizo de transporte público de calidade competitivo co automóbil. Por outra banda, os valores da área de Ourense son sensiblemente máis baixos que os da Coruña ou Vigo (e os de Santiago de Compostela que se presentarán posteriormente).

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Destino | Allariz+ Taboadela | Barbadás | Coles+Amoeiro | Ourense | O Pereiro de Aguiar+ Nogueira de Ramuín | San Cibrao das Viñas+ A Merca | Toén+ Castrelo de Miño |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | 32001_AM | 32008 | 32026_AM | 32054 | 32058_AM | 32075_AM | 32081_AM |
| Allariz+Taboadela | 2,80% | | | 1,98% | | 0,13% | |
| Barbadás | | 2,96% | | 3,40% | 0,27% | 0,00% | 2,06% |
| Coles+Amoeiro | | | 3,68% | 0,70% | | | |
| Ourense | | | | | 0,63% | 0,78% | 1,47% |
| O Pereiro de A.+ Nogueira de R | | | | | 0,80% | 0,00% | |
| San Cibrao das Viñas +A Merca | | | | | | 0,98% | |
| Toén+ Castrelo de Miño | | | | | | | 9,26% |
| **Total (sen desprazamentos internos de Ourense): 1,61%** | | | | | | | |

*Táboa 5.47. Porcentaxe de utilización do transporte interurbano por autobús en relación coa mobilidade xeral nos desprazamentos entre concellos na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia). Nota: non se inclúe o valor para os desprazamentos internos de Ourense por non ser representativo debido á existencia dun sistema de transporte urbano*

Finalmente, na Figura 5.107 móstrase a porcentaxe que representa o transporte público interurbano por autobús respecto ás viaxes totais de máis de 500 m en cada par orixe-destino de municipios. A única conexión por riba do 5% dentro dos límites do mapa presentado é a de Ourense con Ribadavia (5,26%), que non pertence á área.

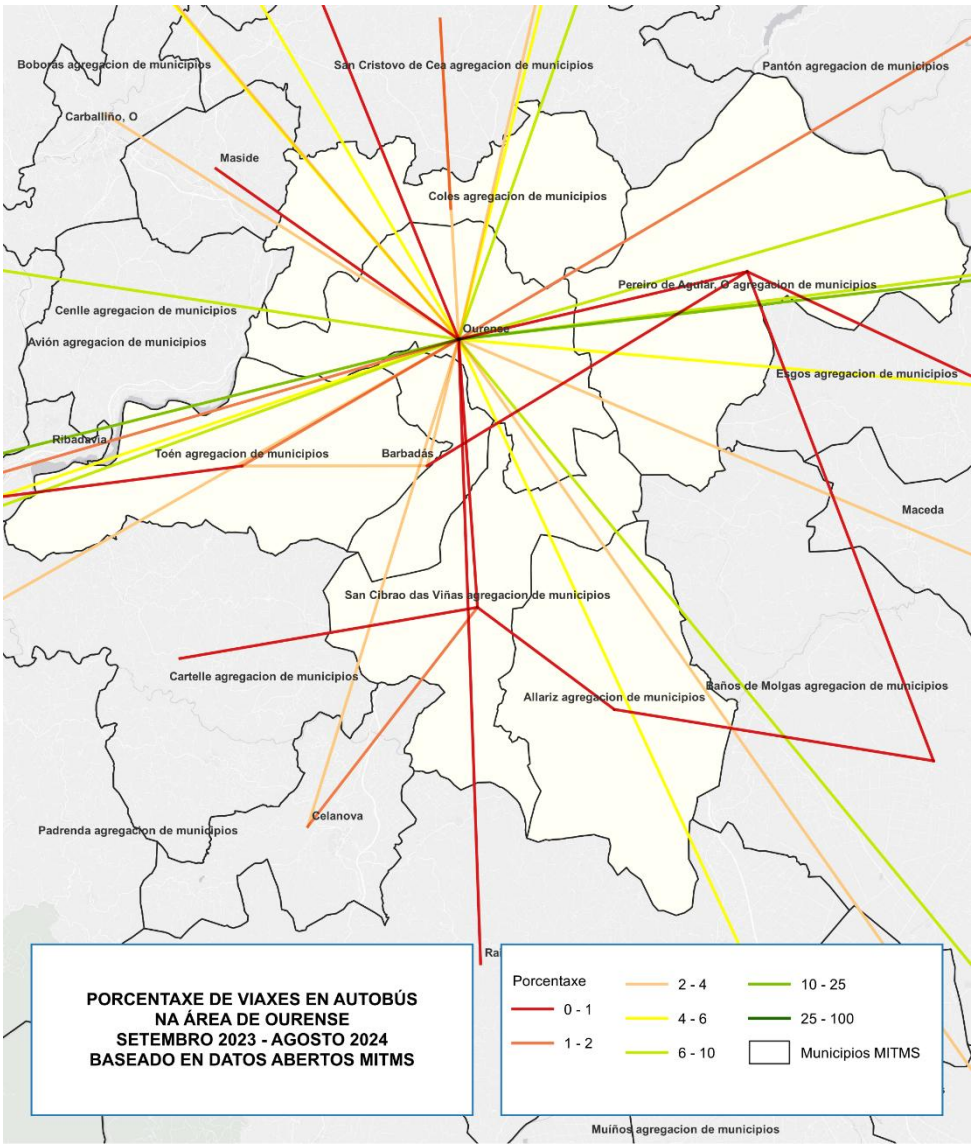



*Figura 5.107. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m na área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia e Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Adicionalmente, para coñecer a distribución mensual da demanda do autobús interurbano na área de Ourense, e poder comparar o comportamento da mesma nos diferentes municipios, preséntase a Figura 5.108. Como nos casos anteriores, pódese apreciar, por unha banda, o predominio do concello de Ourense, que con 766.486 subidas supón o 57,2% de toda área no ano presentado. O concello de Ourense é o penúltimo dos principais das áreas analizadas por número de subidas, superando unicamente a Lugo, pero é o terceiro en porcentaxe, só por detrás de Lugo (66,0%) e Pontevedra (63,3%). Este feito pon de manifesto a maior relevancia de Ourense respecto ao resto dos concellos da área en materia de mobilidade. Os seguintes municipios en subidas son, por esta orde: Barbadás (258.519, 19,3%), Allariz (66.824, 5,0%), Coles (62.316, 4,6%), e San Cibrao das Viñas (50.831, 3,8%). O resto están por baixo de 40.000 subidas anuais e do 3% das subidas totais. Debe sinalarse que os totais non coinciden cos da Táboa 5.44, debido a que nese caso só se consideraban as viaxes dentro da área.

Respecto ás variacións mensuais, pódese apreciar que en tódolos concellos da área as subidas ao transporte público decrecen de maneira importante en xullo e agosto, así como en decembro, o que pode estar asociado ao descenso da mobilidade obrigada por traballo e estudos nos períodos vacacionais e aos días festivos.

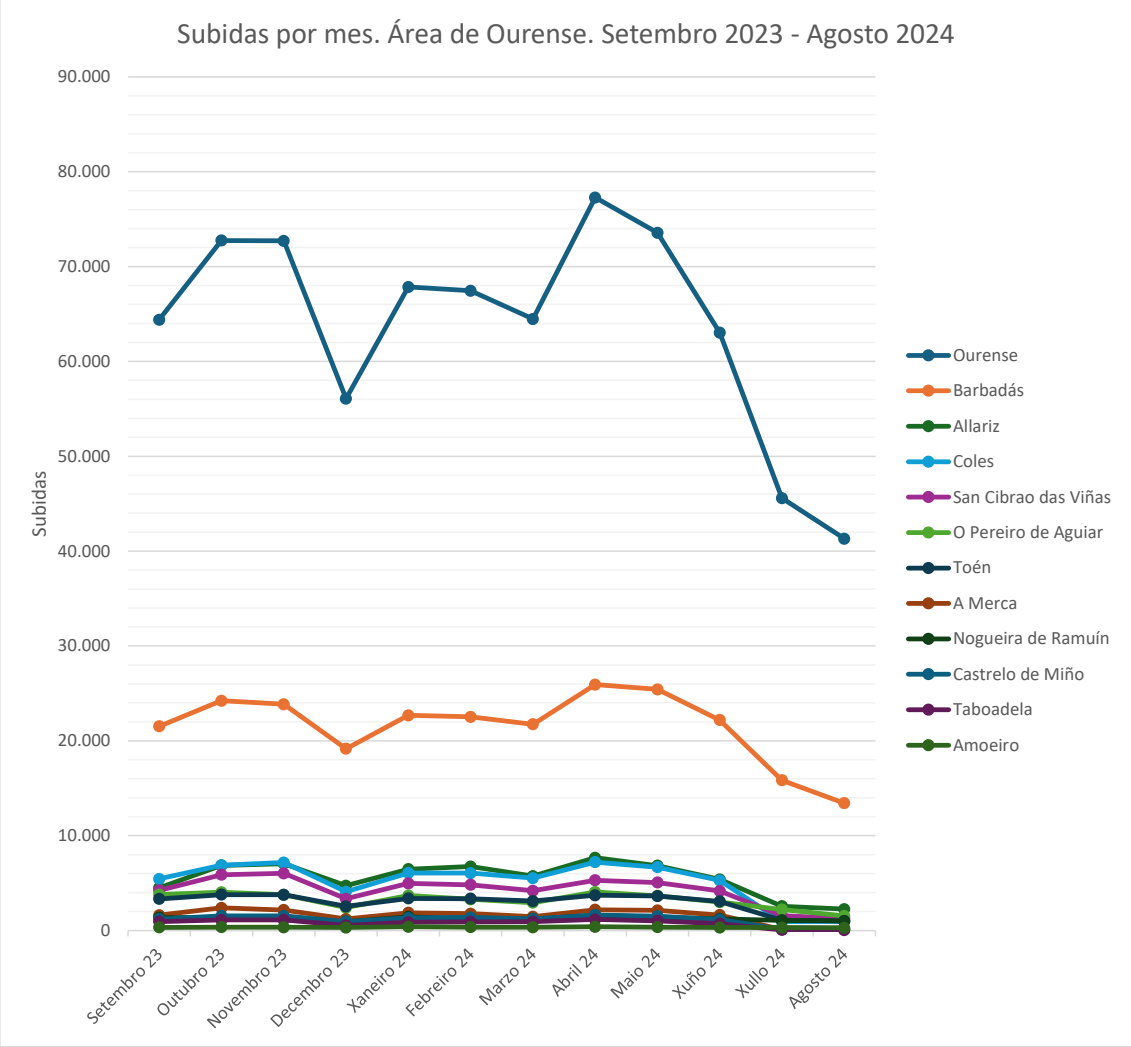



*Figura 5.108. Subidas mensuais no autobús interurbano nos concellos da área de transporte de Ourense 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Como idea global do uso do transporte público na área metropolitana, na Táboa 5.48 compárase a mobilidade xeral de viaxes de máis de 500 m interna na área, descontando a do municipio de Ourense, cos fluxos en transporte público nese mesmo ámbito. Como xa se comentara, haberá parte destas viaxes que non sexan susceptibles de realizarse en transporte público, ben porque a distancia non é moi longa ou ben porque non hai un servizo razoable para conectar a orixe e destino da devandita viaxe. Para o caso do ano 2024, os datos de transporte público non son completos, faltando aproximadamente a demanda da última quincena do mes de decembro, o que debe terse en conta para analizar a evolución do uso do transporte público. Os valores obtidos, da orde de magnitude dos de Lugo, son baixos, non alcanzando a metade dos valores de uso que se obtiveron para A Coruña, que foi a área de maior utilización do transporte público segundo este cálculo.

| | Viaxes internos área de Ourense (sen internos municipio Ourense) en transporte público interurbano | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) internos área de Ourense (sen internos municipio Ourense) | % Transporte público |
|---|---|---|---|
| **2022** | 722.158 | 64.650.505 | 1,12 |
| **2023** | 827.777 | 62.650.965 | 1,32 |
| **2024*** | 876.368 | 63.337.152 | 1,38 |

*Táboa 5.48. Uso do transporte público interurbano na área de transporte de Ourense sen incluír o termo municipal de Ourense. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota*: o dato de transporte público de 2024 non corresponde ao ano completo*

#### 5.1.4.3.3. Repartición modal incluíndo modos brandos

De novo, para obter información sobre desprazamentos en modos brandos, recórrese a outras fontes.

No caso de Ourense, o Plan de Mobilidade Urbana Sostible do ano 2019, redactado por URBA+ consultora de urbanismo y arquitectura, fai referencia aos datos do plan anterior, de 2012, indicando que se obtiveron a partir da enquisa de mobilidade EDM 2006, das enquisas realizadas polo Instituto de Sondaxe en 2004, así como dos estudos previos do Plan Integral de Transporte de Galicia. O devandito Plan de 2012 presenta a repartición modal para viaxes internas no termo municipal de Ourense que figura na Táboa 5.49.

| | Viaxes internas | % mobilidade interna |
|---|---|---|
| **Vehículo privado** | 151.277 | 48,1% |
| **Transporte público** | 35.473 | 11,3% |
| **Non motorizados** | 127.610 | 40,6% |
| **TOTAL** | 314.360 | 100% |

*Táboa 5.49. Repartición modal para as viaxes do termo municipal de Ourense no ano 2012.*
*(Fonte: Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Ourense, URBA+ consultora de urbanismo y arquitectura)*

Ademais destes datos indícase que na cidade de Ourense o vehículo motorizado supón o 59,4% dos desprazamentos internos, con 186.000 viaxes diarias, e que a este valor habería que sumar 36.300 viaxes atraídas de termos municipais lindeiros, e 59.500 viaxes con orixe no exterior desta zona, chegando a un total de viaxes motorizadas diarias de 282.500.

Por outra banda, no documento de 2019 indícase que se fixeron un total de 715 enquisas na rúa Paseo durante 4 días de setembro de 2017, a persoas con desprazamentos procedentes do centro urbano (34%) e de diferentes barrios da cidade (66%). O resultado do repartición modal, que neste caso pode estar nesgada pola propia metodoloxía da enquisa, se presenta na Táboa 5.50.

| | Repartición modal |
|---|---|
| **Vehículo a motor** | 24% |
| **Transporte público** | 17% |
| **A pé** | 50% |
| **Outro** | 8% |

*Táboa 5.50. Repartición modal para as viaxes do termo municipal de Ourense no ano 2019.*
*(Fonte: Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Ourense, URBA+ consultora de urbanismo y arquitectura)*

De novo os valores presentados nestas táboas difiren sensiblemente das porcentaxes de uso de transporte público presentados nos apartados anteriores, debido as razóns xa sinaladas para os casos doutras zonas.

### 5.1.5. Zona de Santiago de Compostela

#### *5.1.5.1. Características socioeconómicas*

Na Figura 5.109 preséntase a poboación total por parroquia e núcleos principais en 2023 (véxase o apartado 4.2 para aclaracións) na zona de Santiago de Compostela, e na Figura 5.110 móstrase a súa evolución entre 2018 e 2023, tanto en valor absoluto como en porcentaxe. Pódese ver que a parroquia con maior poboación está no termo municipal de Santiago de Compostela (núcleo principal de Santiago, con 82.591 habitantes en 2023), cun segundo chanzo nalgunhas parroquias de Ames (Santa María de Biduído con 15.172, e San Xoán de Ortoño con 11.714), e un terceiro nalgunhas parroquias da Estrada (San Paio con 9.591), Ordes (Santa María con 7.789) e Teo (San Simón de Ons de Cacheiras con 5.955 e San Xoán de Calo con 4.962). Con respecto á evolución da poboación entre 2018 e 2023, pódese ver que a poboación creceu especialmente tamén en parroquias do termo municipal de Santiago de Compostela e Ames (Santa María de Biduído cun crecemento de 649 habitantes e San Xoán de Ortoño con 520), pero existe un segundo chanzo que engloba parroquias da coroa metropolitana dos municipios de Brión e Teo, así como tamén de municipios máis afastados como Negreira, Ordes, Oroso, Padrón e Vila de Cruces. Pódese apreciar certa concentración do crecemento nas parroquias de Santiago de Compostela e a súa contorna máis próxima, especialmente cara ao sur, aínda que tamén hai parroquias con perda de poboación nesta zona, como San Francisco de Asís dos Tilos, San Martiño de Aríns, San Cristovo do Eixo, Santa María de Conxo ou San Martiño de Laraño. Analizando o crecemento porcentual, parece claro un patrón de maior crecemento (ou menor descenso) nas parroquias máis próximas a Santiago de Compostela, con maior descenso nas parroquias máis afastadas. Con todo, existen excepcións nalgunhas parroquias de Boqueixón (San Pedro de Doas), A Estrada (especialmente San Cristovo de Remesar e Santo Estevo de Lagartóns, pero tamén outras), Negreira (destacando San Xián e Santa María de Covas), Ordes (Santa María), Val do Dubra (San Salvador de Bembibre) ou Vila de Cruces (especialmente Santiago de Fontao pero tamén outras). Ao contrario do que se observaba en Vigo, A Coruña e Ourense, no caso de Santiago de Compostela hai un incremento de poboación na cidade principal da área.

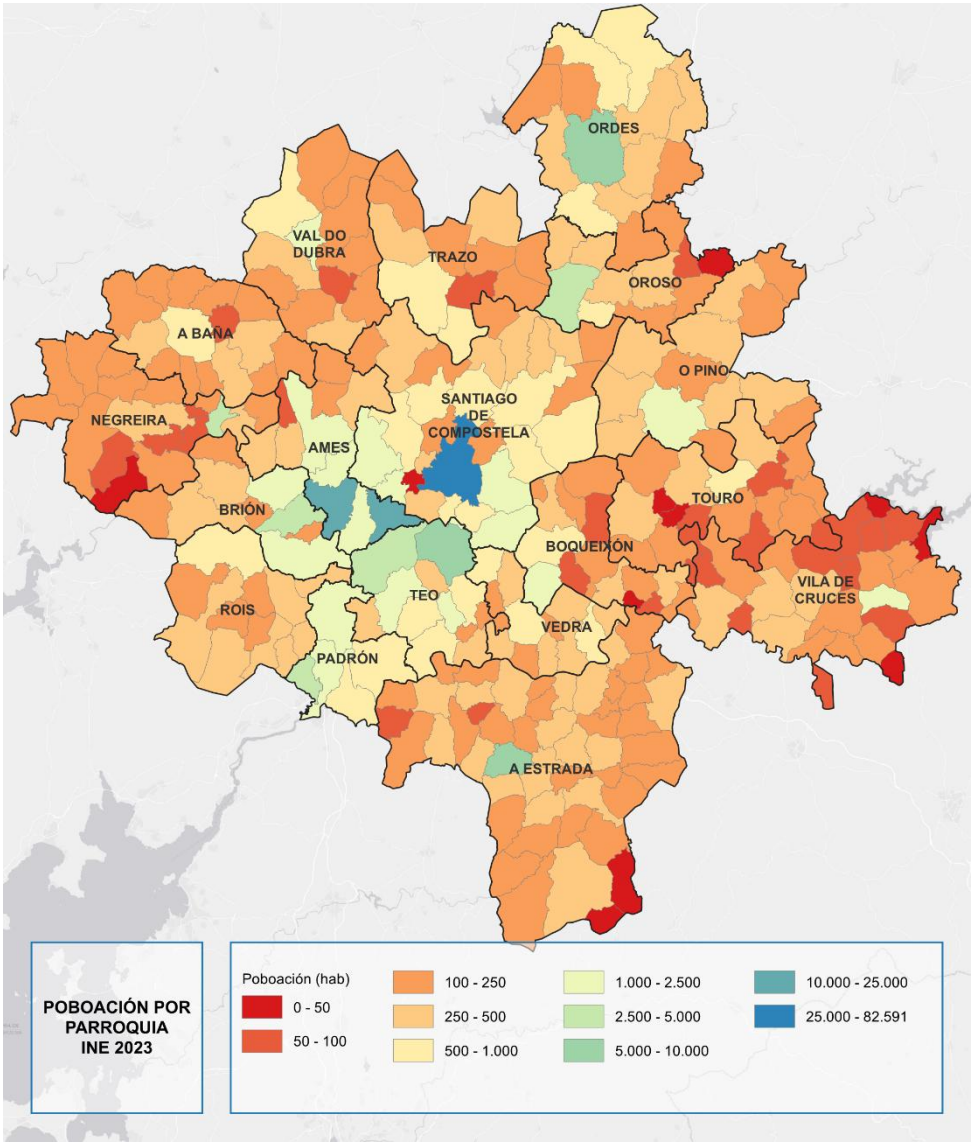



*Figura 5.109. Poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

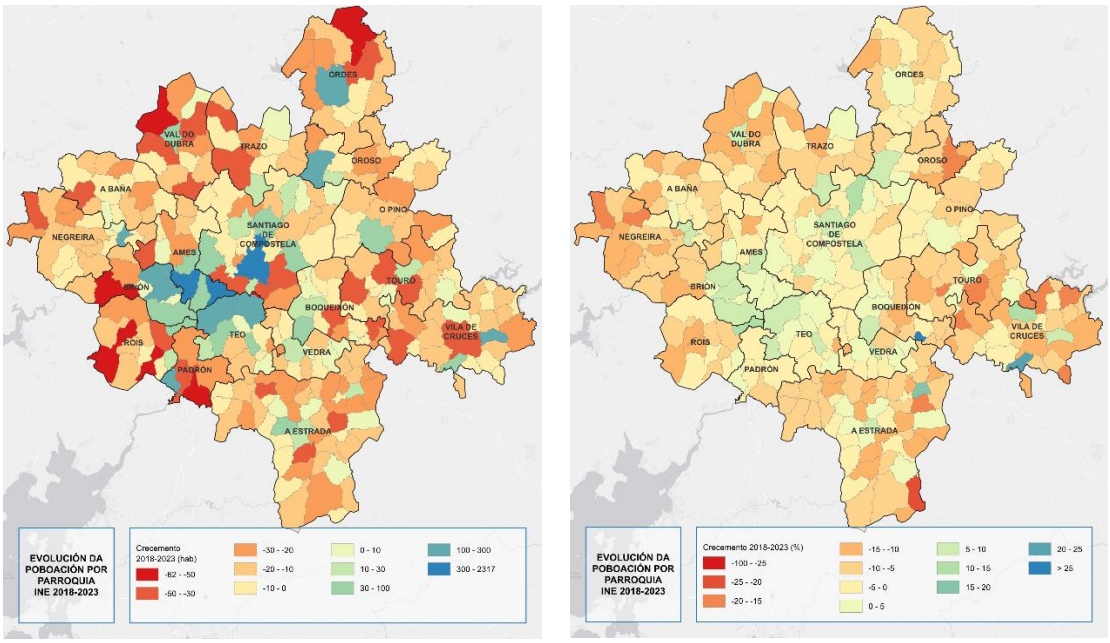



*Figura 5.110. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe na área de transporte de Santiago de Compostela.*
*(Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Se se analiza a densidade de poboación por sección censual, que se presenta na Figura 5.111, apréciase que as densidades máis altas prodúcense nalgunhas das seccións do municipio de Santiago de Compostela. Os catro valores máis altos (entre case 56.000 e case 40.000 hab/km$^2$) danse no distrito 5 (seccións 22, 2, 19 e 10), mentres que o quinto é na sección 13 do distrito 3 de Ames (con algo máis de 36.000 hab/km$^2$). A partir de aquí existen 8 seccións entre 36.000 hab/km$^2$ e 20.000 hab/km$^2$, e 18 adicionais entre 20.000 hab/km$^2$ e 10.000 hab/km$^2$, todas elas nos devanditos municipios salvo a número 29 por orde de densidade, que se atopa en Ordes (sección 6 do distrito 1, con algo máis de 10.000 hab/km$^2$). Fóra dos municipios de Santiago e Ames só existen 5 seccións censuais por riba de 5.000 hab/km$^2$: a indicada en Ordes, as seccións 9 e 6 do distrito 1 de Teo, e as seccións 1 e 2 do distrito 1 da Estrada.

Do mesmo xeito que sucedía no caso da Coruña, apréciase, como patrón xeral, que as densidades se van reducindo a medida que nos afastamos do municipio principal cara á periferia da área metropolitana, con algunhas excepcións na Estrada, Negreira, Ordes, Oroso e Padrón. De novo isto terá consecuencias para a consecución dunha mobilidade sostible a medida que nos arredamos da primeira coroa metropolitana. A expansión da densidade na área metropolitana enfócase principalmente cara ao sur e o suroeste, aos municipios de Teo e Ames. Fóra desta primeira coroa, existen núcleos relevantes como Ordes, A Estrada e Padrón. Cara ao nordés destaca a presenza dos polígonos industriais e empresariais máis próximos á capital galega: Tambre, Boisaca, A Sionlla e Costa Vella, existindo tamén polígonos noutros municipios.

A Figura 5.112 mostra a densidade de poboación por parroquia.

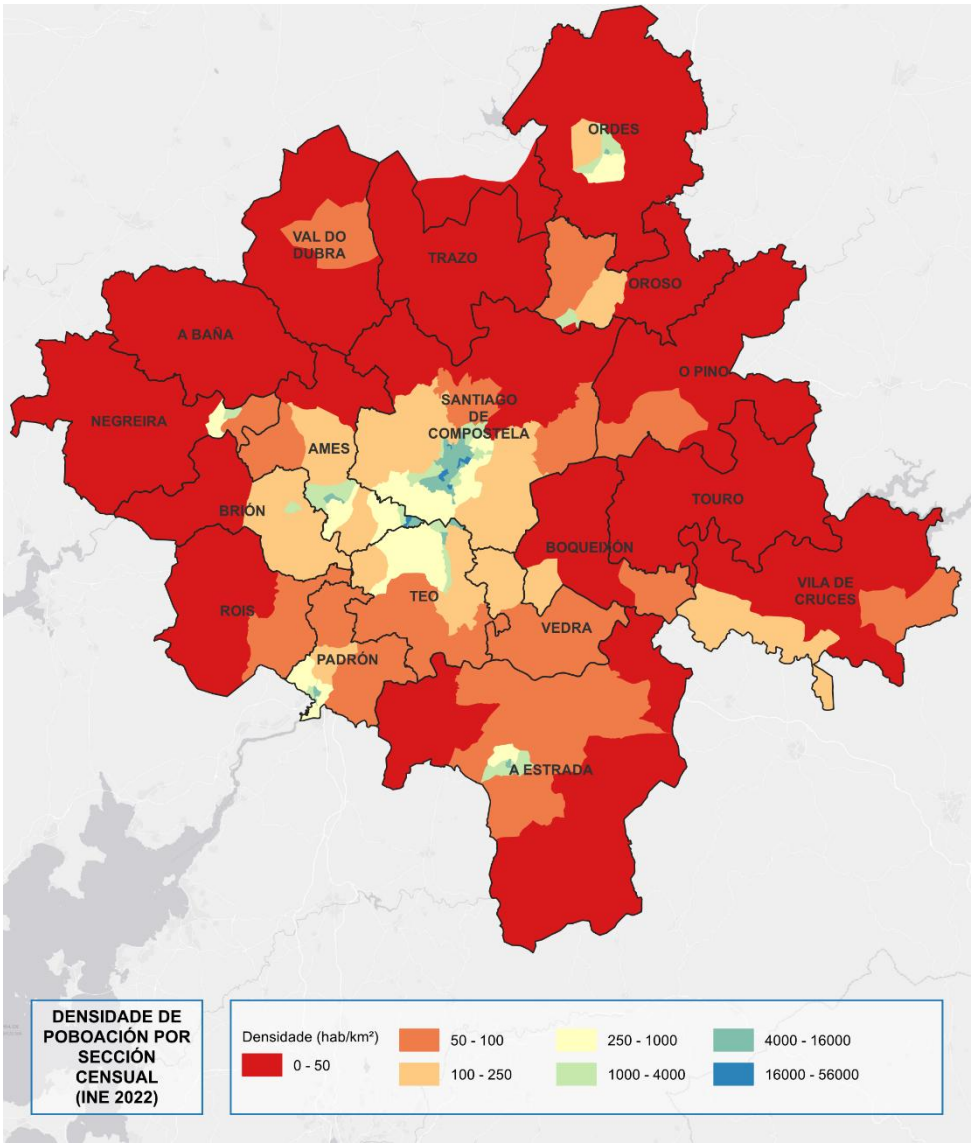



*Figura 5.111. Densidade de poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Santiago de Compostela.*
*(Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

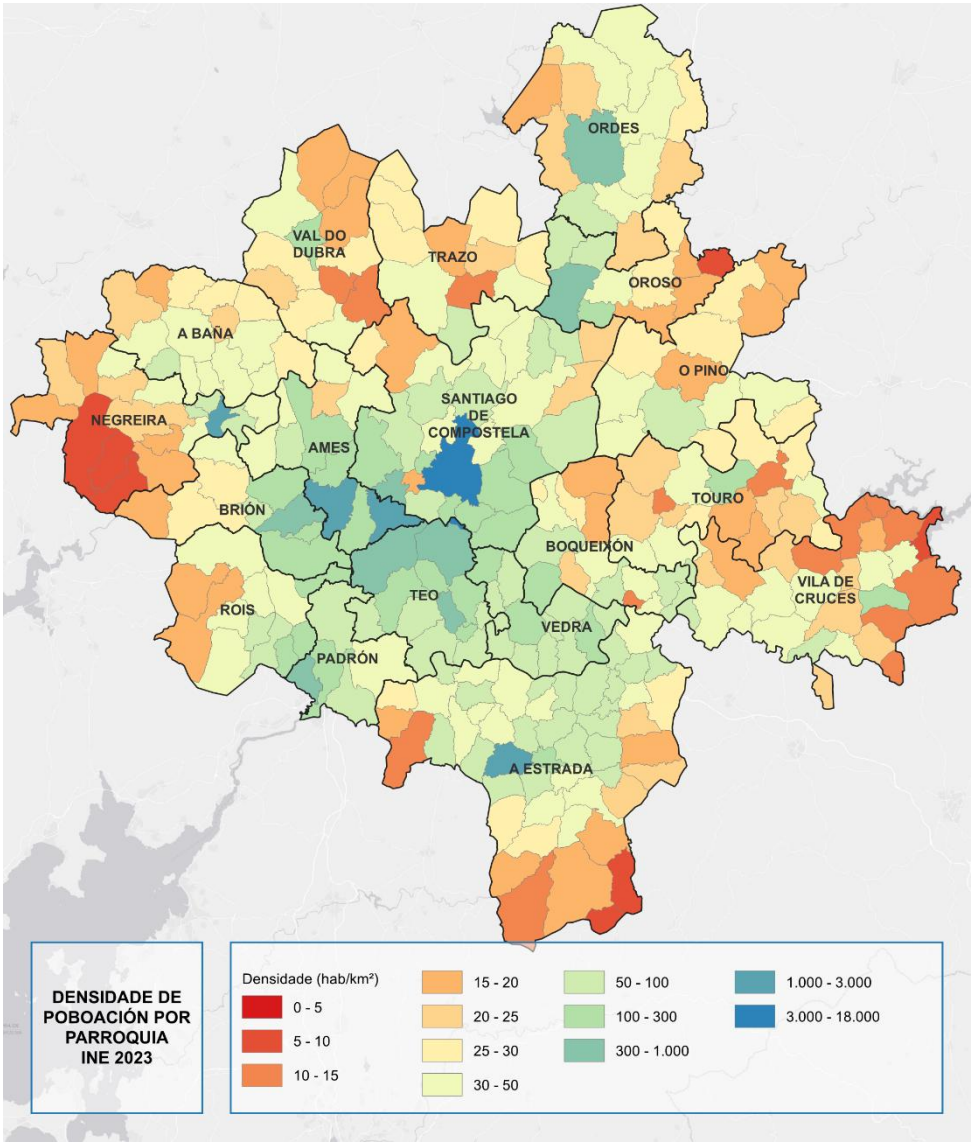



*Figura 5.112. Densidade de poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.113 móstranse os valores de renda media por persoa e por fogar por sección censual. Obsérvase que as zonas con rendas máis altas, con valores por encima de 20.000 euros/persoa, concéntranse nalgunhas seccións dos municipios Santiago de Compostela: seccións 4 (23.671), 3 (23.327), 7 (22.874), 5 (22.263), 6 (21.817), 23 (21.769), 13 (21.212) e 8 (20.192) do distrito 5, sección 2 do distrito 1 (21.668) e sección 3 do distrito 4 (20.327); Teo (sección 7 do distrito 1, 21.893); e Ames (sección 10 do distrito 3, 20.817). O valor máis alto fóra dos devanditos municipios dáse en Padrón (sección 2 do distrito 2) con 15.785 euros/persoa. Nesta área de transporte non existe ningunha sección por debaixo dos 10.000 euros/persoa. De novo, a nivel municipal pode destacarse que os municipio de Santiago é o quinto galego por nivel de renda, mentres que Teo é o sexto.

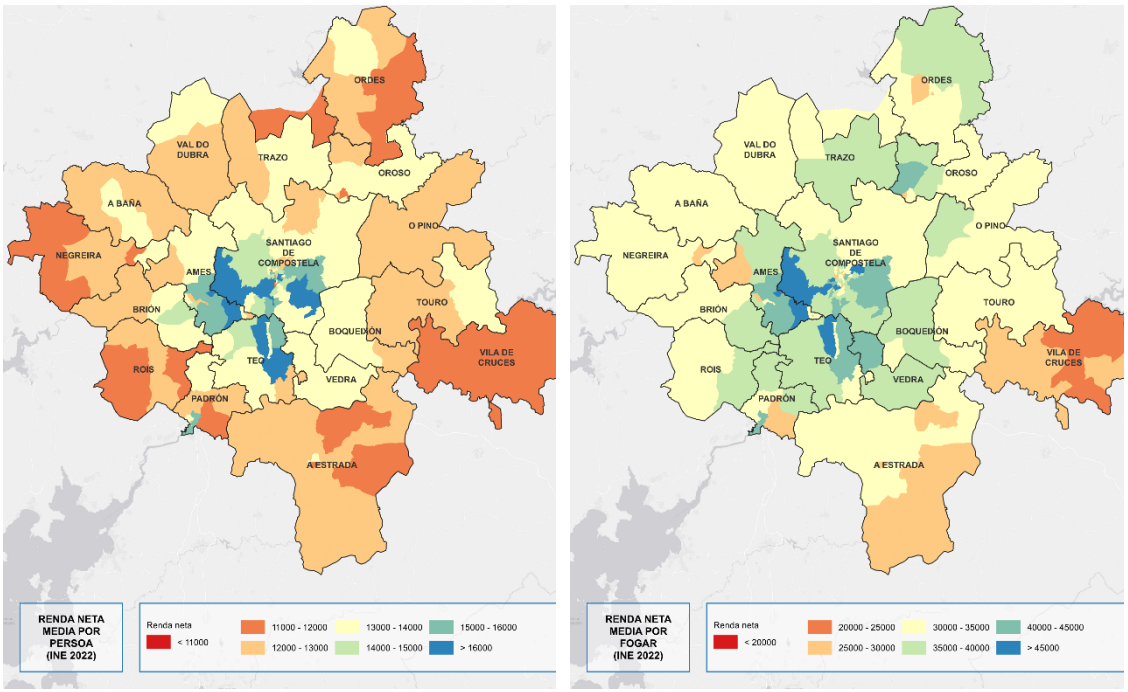



*Figura 5.113. Renda neta media por persoa e por fogar en 2022 na área de transporte de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Polo seu lado, a Figura 5.114 presenta a idade media da poboación por sección censual, mentres que na Figura 5.115 móstrase a porcentaxe de poboación con idade menor de 18 anos e maior de 65. En xeral obsérvase unha idade media menor nas zonas da primeira coroa metropolitana (Santiago de Compostela, Ames, Teo, e as seccións máis próximas de Brión, Oroso, O Pino e Vedra), ademais dalgunhas seccións da Estrada, Ordes, Padrón e Val de Dubra, en xeral coincidentes coas de maior densidade de poboación xa indicadas anteriormente.

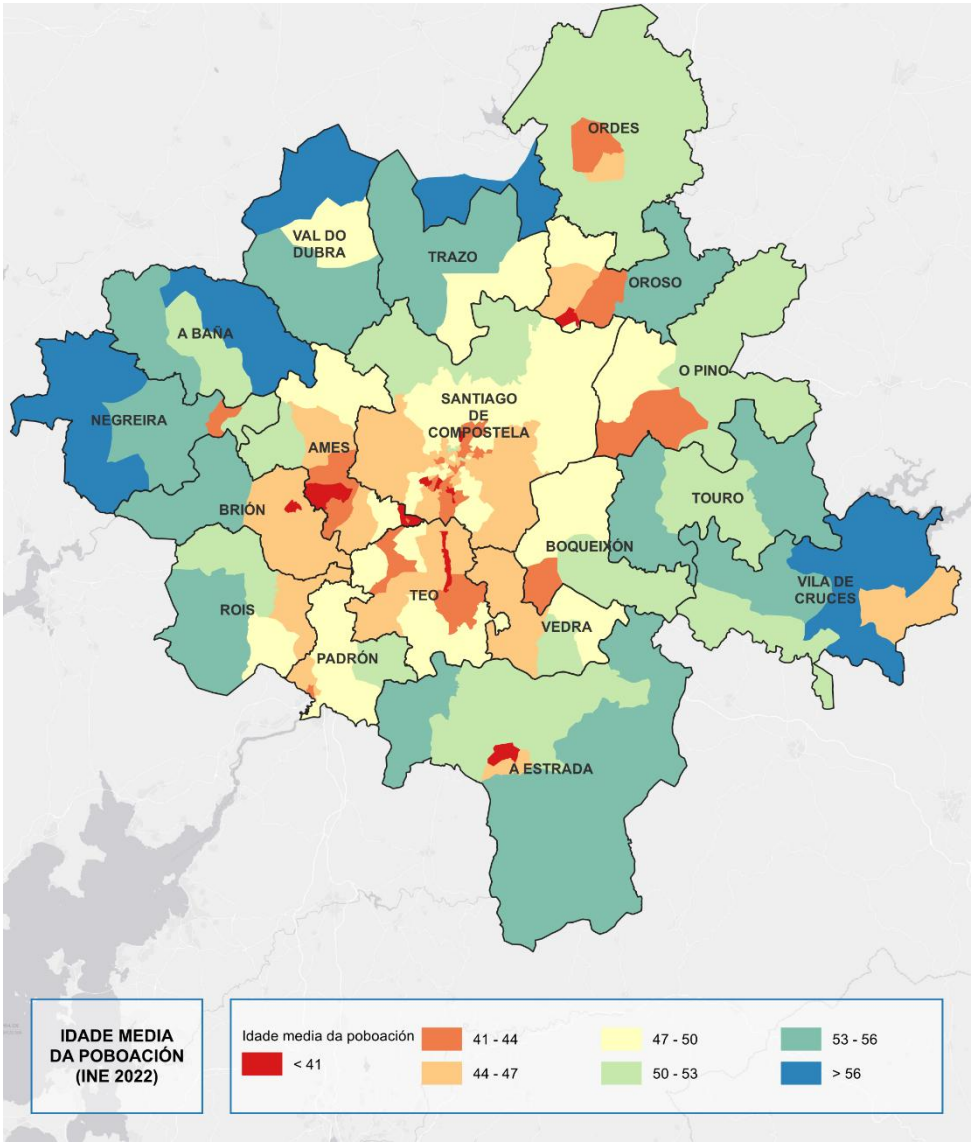



*Figura 5.114. Idade media da poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

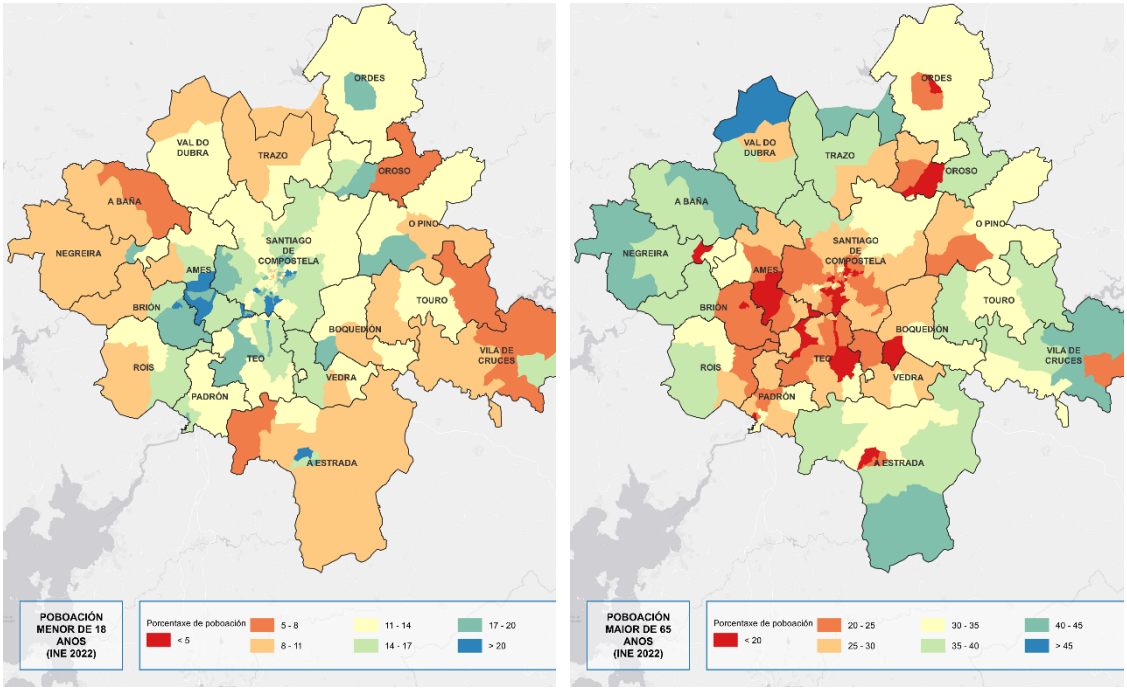



*Figura 5.115. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 na área de transporte de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

No que se refire ao tamaño dos fogares, a Figura 5.116 presenta o tamaño medio e a porcentaxe de vivendas unipersoais. Non se observa un patrón claro en ningún dos dous casos, estando as porcentaxes baixas distribuídas pola zona. De forma similar a outras áreas, como é lóxico, as zonas con maior tamaño medio do fogar coinciden sensiblemente coas de menores porcentaxes de fogares unipersoais.

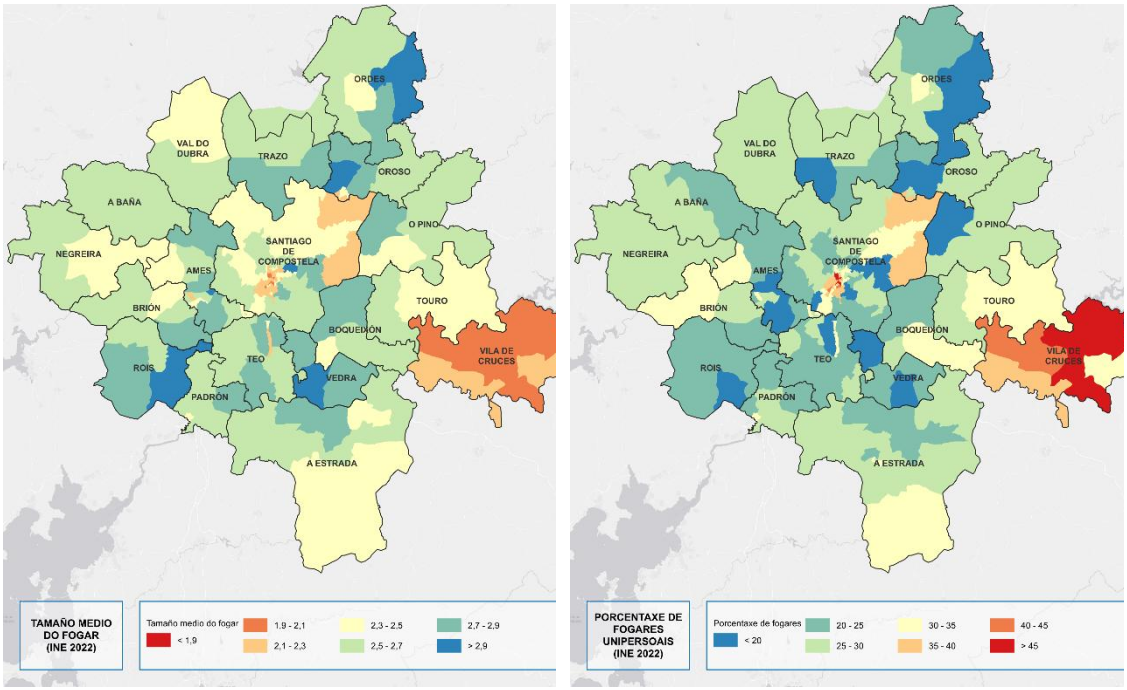



*Figura 5.116. Tamaño medio do fogar e porcentaxe de fogares unipersoais na área de transporte de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Finalmente, a Figura 5.117 presenta o índice de motorización por termo municipal (dado que non se dispón de datos cunha maior desagregación espacial), así como o seu crecemento entre 2018 e 2023. Pódese ver que os valores máis baixos están en Santiago de Compostela (536,5) e Ames (528,1), por baixo de 550 turismos por cada 1.000 habitantes, como ocorría noutras áreas metropolitanas nas que as zonas máis urbanas presentaban unha menor motorización. Dos restantes, só Brión (593,7) está por baixo dos 600 turismos por cada 1.000 habitantes. Pódese ver que hai varios municipios por riba dos 700 turismos por cada 1.000 habitantes: Touro (781,5), Val do Dubra (762,0), Trazo (758,2), Boqueixón (712,3), Vedra (711,1) Rois (702,3), e Vila de Cruces (701,3). Por outra banda, apréciase que o valor creceu en tódolos municipios salvo en Vila de Cruces, onde descendeu moi lixeiramente.

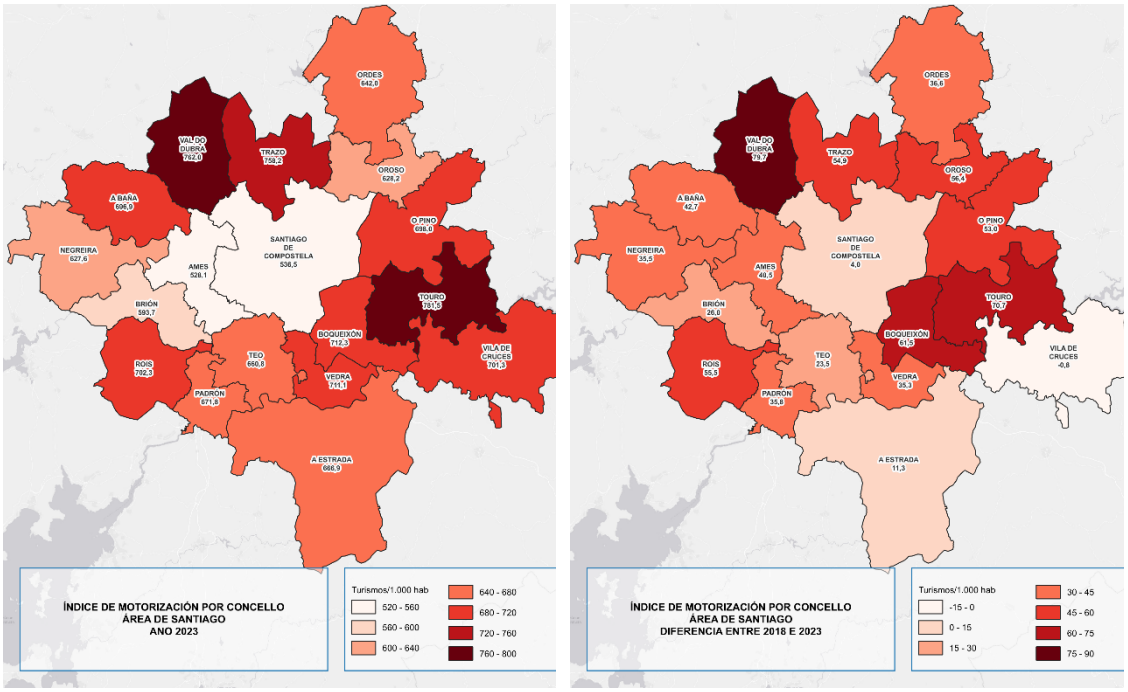



*Figura 5.117. Índice de motorización por concello en 2023 e variación 2018-2023 na área de transporte de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística e Instituto Galego de Estatística)*

### *5.1.5.2.Mobilidade interna do termo municipal de Santiago de Compostela*

#### 5.1.5.2.1. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral no termo municipal de Santiago de Compostela obtense da mesma forma que se especificou para os casos anteriores.

Os resultados agregados preséntanse na Táboa 5.51. As viaxes anuais sitúanse nuns 100 millóns, dando lugar a arredor de 2,7-2,8 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m), valor similar ao de Vigo e por enriba de A Coruña ou Ourense.

| | **Viaxes distancia > 500 m (MITMS)** | **Viaxes/día** | **Poboación (INE)** | **Viaxes/hab·día** |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 98.285.114 | 269.274 | 98.179 | 2,74 |
| **2023** | 96.642.879 | 264.775 | 98.687 | 2,68 |
| **2024** | 101.716.152 | 277.913 | 99.536 | 2,79 |

*Táboa 5.51. Mobilidade xeral do termo municipal de Santiago de Compostela. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.118 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte para o período 09/2023-08/2024. Neste caso o único valor por riba de 10 millóns de viaxes anuais dáse na relación Distrito 4-Distrito 5, con 15.483.555. Por riba de 6 millóns de viaxes están as relacións: Distrito 3-Distrito 4 (7.689.297), Distrito 1-Distrito 5 (6.760.427), Distrito 2-Distrito 4 (6.733.658) e Distrito 2-Distrito 5 (6.388.336). O resto de relacións teñen os seguintes valores: Distrito 3-Distrito 5, 5.196.476; Distrito 2-Distrito 3, 5.108.204; Distrito 1-Distrito 2, 3.563.269; Distrito 1-Distrito 4, 3.180.997; Distrito 2-Distrito 6, 2.024.035; Distrito 1-Distrito 3, 1.731.221; Distrito 4-Distrito 6, 1.605.601; Distrito 3-Distrito 6, 1.502.854; Distrito 5-Distrito 6, 1.442.039; e Distrito 1-Distrito 6, 469.701.

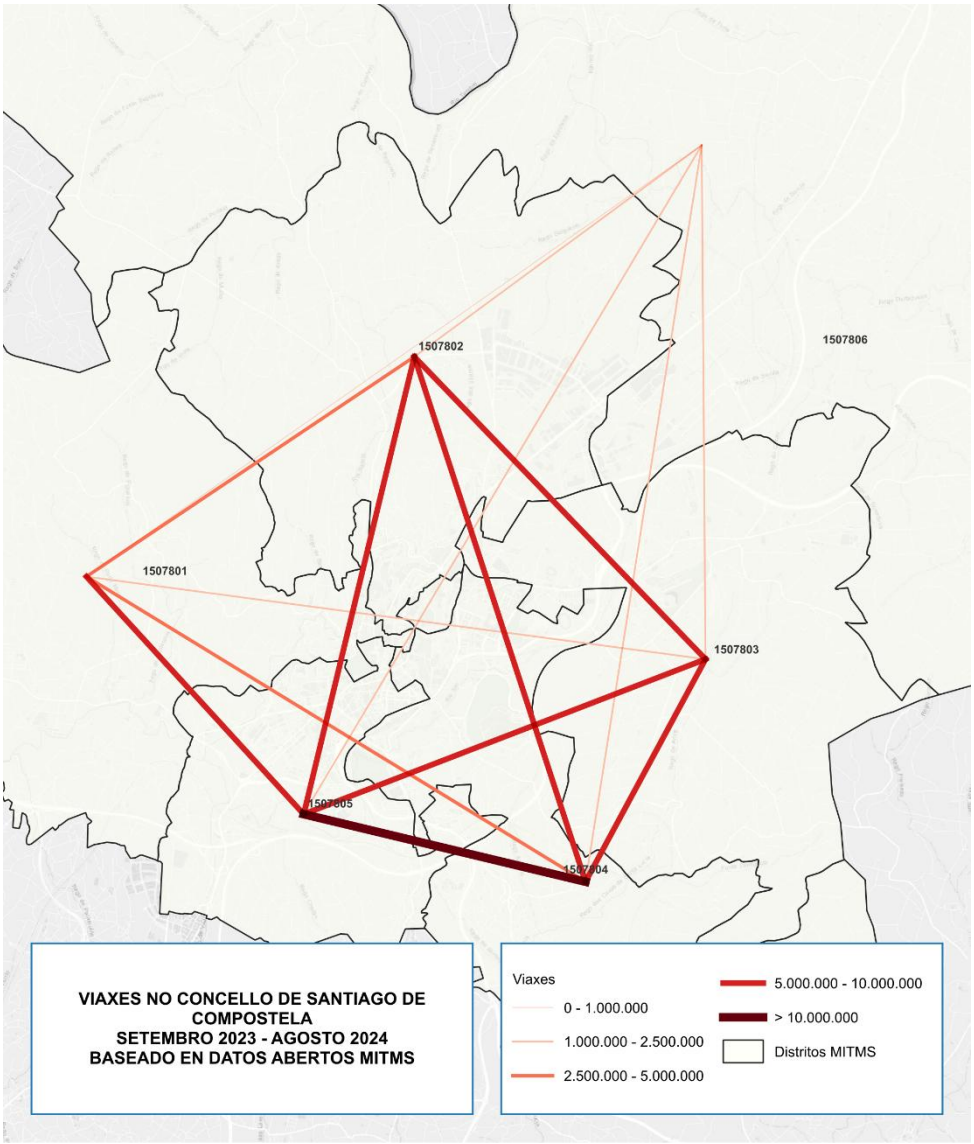



*Figura 5.118. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Santiago de Compostela (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa banda, na Figura 5.119 móstranse os mesmos fluxos no período 09/2022-08/2023, así como a variación en porcentaxe entre ambos. Percíbense crecementos por riba do 10% nas conexións do distrito 1 cos 3, 4 e 2. Os descensos máis pronunciados en

porcentaxe danse nas relacións do distrito 6 cos 2 e 5, ambos descendendo máis dun 5%.

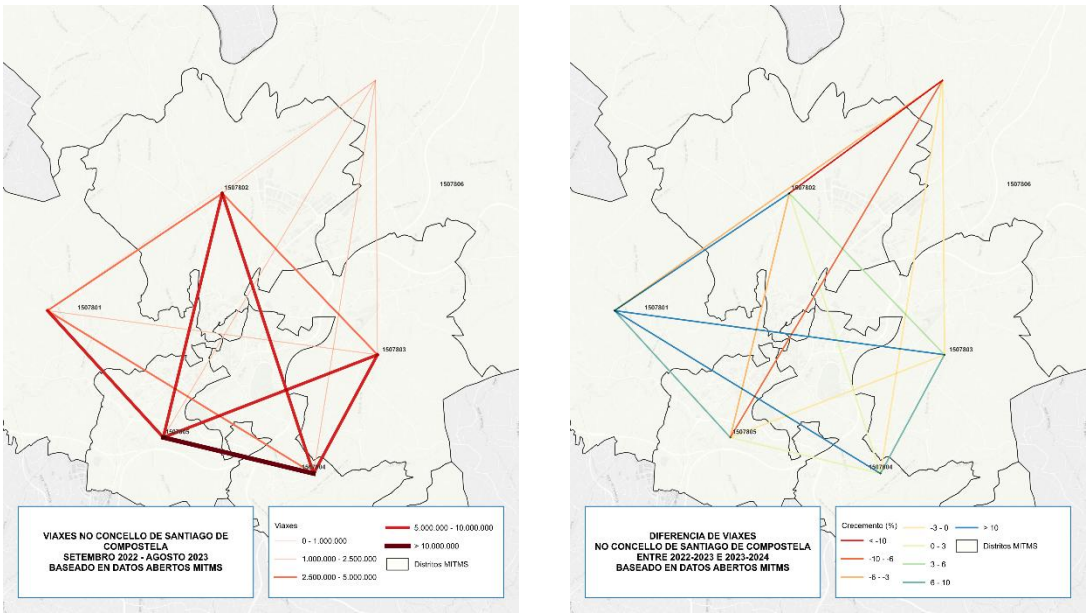



*Figura 5.119. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Santiago de Compostela (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

### 5.1.5.2.2. Transporte público urbano por autobús

No caso de Santiago de Compostela, a información sobre o sistema de transporte público urbano non se atopa dispoñible no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e tampouco se puido obter mediante outras fontes, polo que non é posible realizar unha análise da oferta similar ás que se presentaron previamente para outras cidades. En calquera caso, na Figura 5.120 preséntase o mapa das liñas existentes tal e como figura na páxina web de TUSSA (Transportes Urbanos de Santiago S.A.).

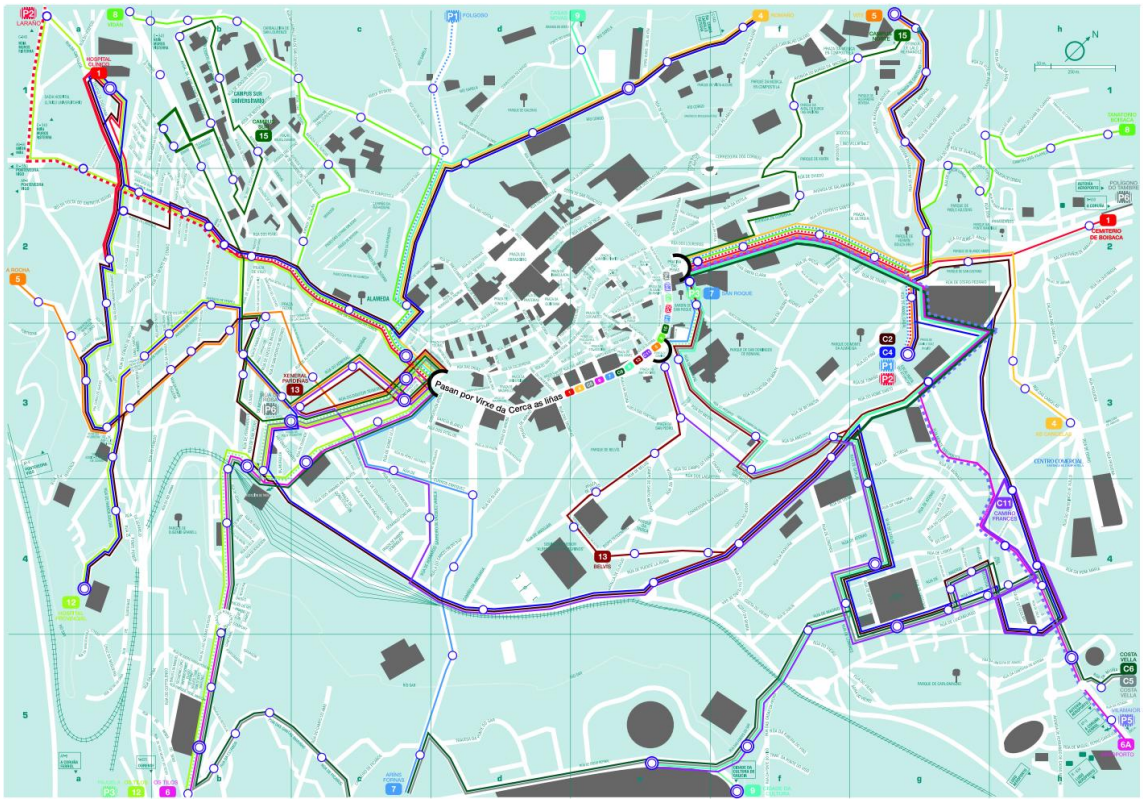



*Figura 5.120. Liñas e paradas do transporte público urbano por autobús de Santiago de Compostela. (Fonte: TUSSA)*

Si se dispón de datos sobre a demanda do sistema, que se presentan na Táboa 5.52, onde se fai tamén a comparación de viaxes en transporte público cos de mobilidade xeral de máis de 500 m. Como se pode apreciar, a porcentaxe de viaxes en transporte público en relación coas viaxes totais de máis de 500 m está en arredor do 6,0-8,1%, valor intermedio entre os de Vigo e A Coruña.

| | Viaxes transporte público urbano | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | % Transporte público |
|---|---|---|---|
| **2022** | 5.871.577 | 98.285.114 | 5,97 |
| **2023** | 7.554.326 | 96.642.879 | 7,82 |
| **2024** | 8.277.136 | 101.716.152 | 8,14 |

*Táboa 5.52. Uso do transporte público urbano no termo municipal de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e TUSSA)*

### *5.1.5.3.Mobilidade da área metropolitana*

#### 5.1.5.3.1. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral na área de transporte de Santiago de Compostela obtense tamén a partir dos datos de "Open Data Mobilidade" do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Os resultados agregados de mobilidade interna da área preséntanse na Táboa 5.53. Considéranse tódolos distritos incluídos na área de transporte de Santiago. Pódese ver que as viaxes anuais atópanse na franxa dos 228-239 millóns, dando lugar a arredor de 2,5-2,6 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m). Estes valores de viaxes por habitante e día son os máis baixos de tódolos analizados, lixeiramente por debaixo de Lugo.

| | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | Viaxes/día | Poboación (INE) | Viaxes/hab·día |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 228.805.806 | 626.865 | 249.566 | 2,51 |
| **2023** | 228.815.333 | 626.891 | 250.667 | 2,50 |
| **2024** | 239.099.870 | 653.278 | 252.017 | 2,59 |

*Táboa 5.53. Mobilidade xeral interna da área de transporte de Santiago de Compostela. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Pola súa banda, a Táboa 5.54 presenta os datos de mobilidade total na área para distancias maiores a 500 m. Neste caso as viaxes anuais atópanse na franxa dos 310-324 millóns, dando lugar a arredor de 3,4-3,5 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m). Estes valores de viaxes por habitante e día totais son menores que os de Vigo, Ourense ou Pontevedra, pero maiores que os da Coruña ou Lugo, sendo moi similares aos de Ferrol.

| | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | Viaxes/día | Poboación (INE) | Viaxes/hab·día |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 310.924.535 | 851.848 | 249.566 | 3,41 |
| **2023** | 311.583.216 | 853.653 | 250.667 | 3,41 |
| **2024** | 324.423.316 | 886.403 | 252.017 | 3,52 |

*Táboa 5.54. Mobilidade xeral total da área de transporte de Santiago de Compostela. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.121 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte (en ambos sentidos) para o período 09/2023-08/2024, cun limiar mínimo de 100.000 viaxes. Ademais dos fluxos entre distritos pertencentes ao termo municipal de Santiago de Compostela, xa analizados no apartado anterior, destacan, por riba dos 3 millóns de viaxes anuais (máis de 8.200 viaxes diarias de media), as relacións: Ames-Santiago de C. (distrito 5) con 7.982.990, Ames-Teo (distrito 1) con 7.297.562, Ames-Brión con 5.829.639, Santiago de C. (distrito 5)-Teo (distrito 1) con 4.858.558 e Santiago de C. (distrito 4)-Teo (distrito 1) con 3.632.217.

Como sucedía nos casos anteriores, ademais das relacións de Santiago de Compostela coa área metropolitana, existen fluxos transversais importantes dentro da mesma, cuxo servizo mediante transporte público supón un reto adicional dentro deste territorio. Aprécianse tamén as relacións de ámbito comarcal, nas contornas de Ordes, Padrón ou A Estrada, por exemplo.

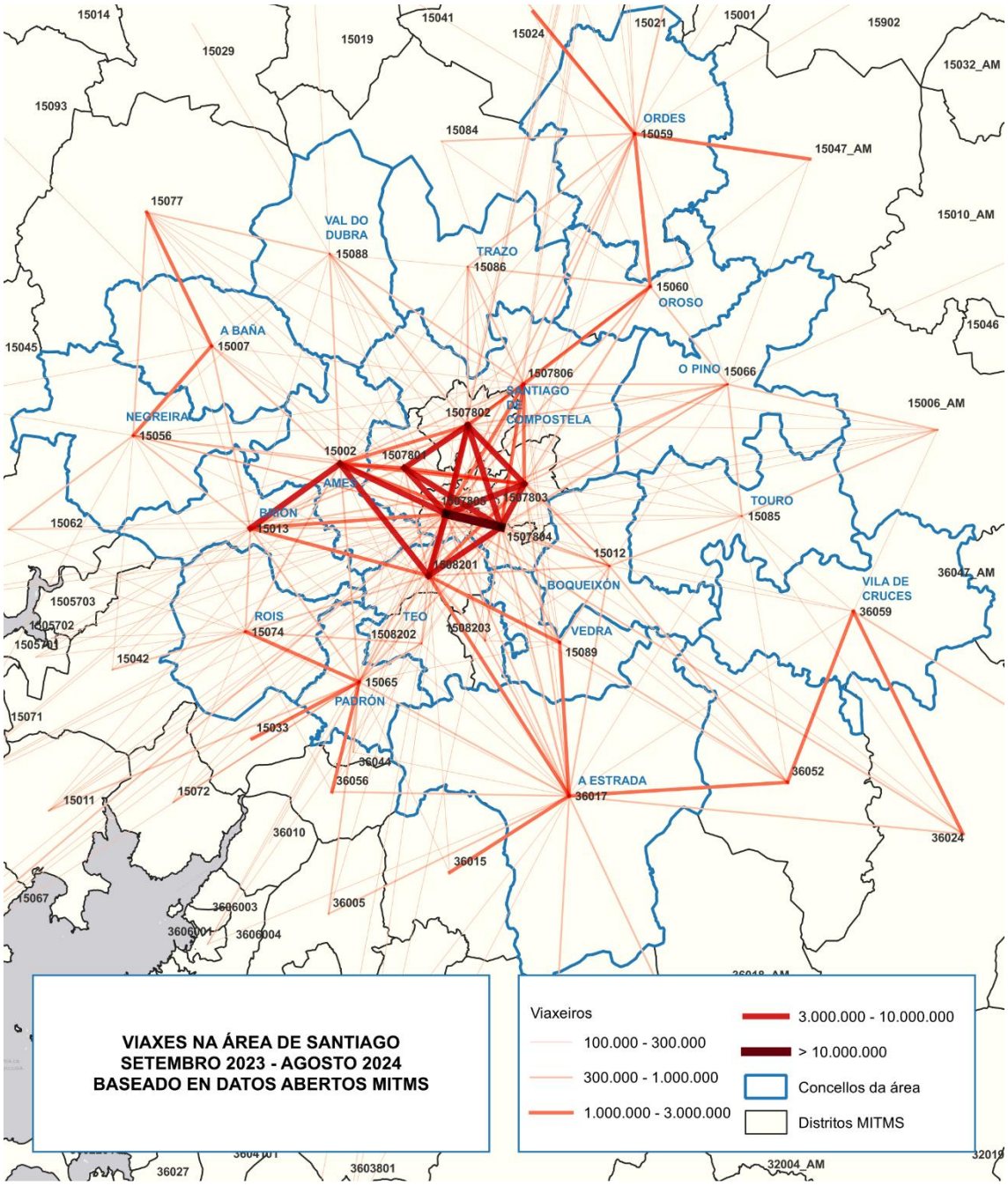



*Figura 5.121. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Santiago de Compostela (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa parte, na Figura 5.122 móstranse os mesmos fluxos no período 09/2022-08/2023, así como a variación en porcentaxe entre ambos. As variacións son, en xeral, non moi acusadas, salvo para algúns pares de orixe-destino concretos, a maioría deles fóra do territorio da área de transporte.

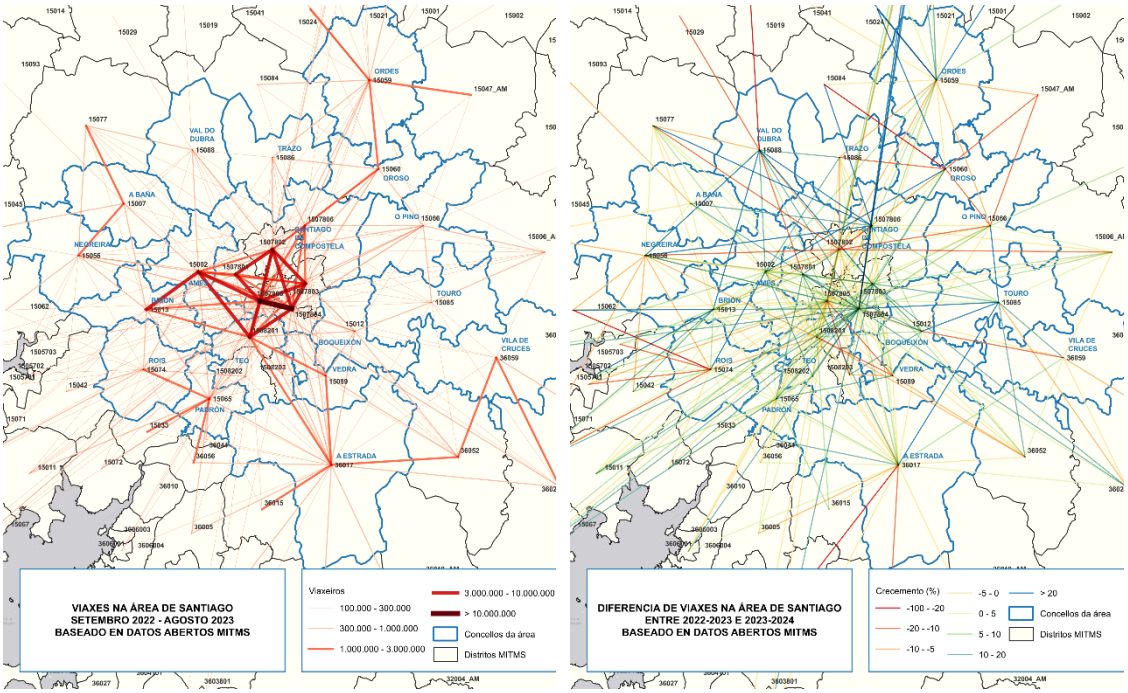



*Figura 5.122. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Santiago de Compostela (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

A Figura 5.123 presenta a mesma información que a da Figura 5.121, pero neste caso agrupada por municipio de orixe e destino, en lugar de por distrito. Pola súa banda a Táboa 5.55 mostra os valores representados na Figura 5.64 de maneira exhaustiva. Sen contar os desprazamentos internos de cada municipio destacan, por riba dos 10 millóns de viaxes anuais (máis de 27.800 viaxes diarias de media), os fluxos entre Ames-Santiago de Compostela (16.969.595) e Santiago de Compostela-Teo (14.629.537). Pola súa banda, entre 5 e 10 millóns de viaxes anuais, aparecen unicamente dúas relacións non conectadas con Santiago: Ames-Teo (7.629.781) e Ames-Brión (5.829.639). De novo, será importante prestar un servizo de transporte público de calidade nas conexións transversais, que nalgúns casos destacan con fluxos moi elevados que non están no eixo de conexión coa cidade principal.

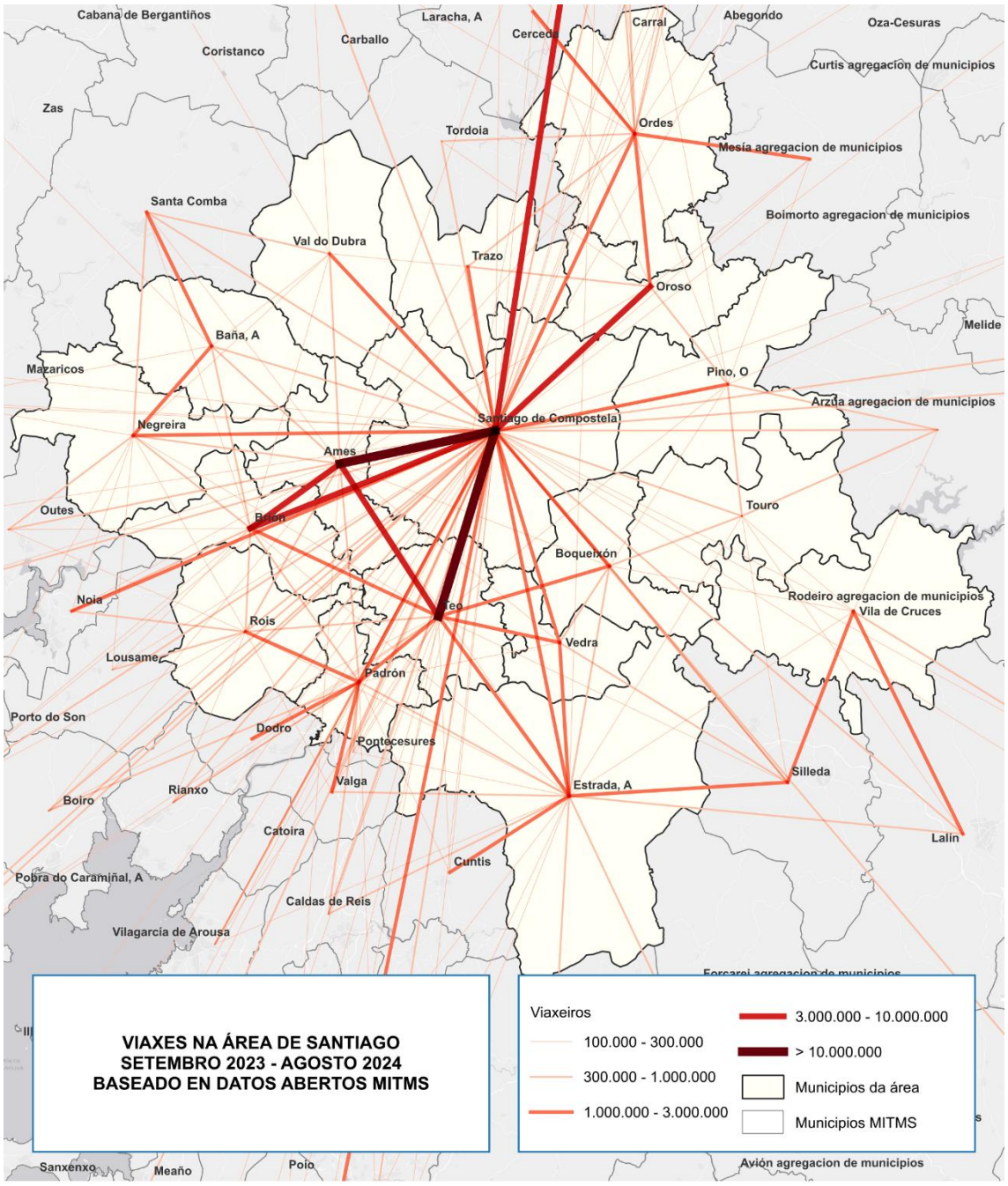



*Figura 5.123. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Santiago de Compostela (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Ames | A Baña | Boqueixón | Brión | Negreira | Ordes | Oroso | Padrón | O Pino | Rois | Santiago de Compostela | Teo | Touro | Trazo | Val do Dubra | Vedra | A Estrada | Vila de Cruces |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 15002 | 15007 | 15012 | 15013 | 15056 | 15059 | 15060 | 15065 | 15066 | 15074 | 15078 | 15082 | 15085 | 15086 | 15088 | 15089 | 36017 | 36059 |
| Ames | | 5.648.793 | 369.783 | 134.670 | 5.829.639 | 739.951 | 112.616 | 179.418 | 970.117 | 138.229 | 566.193 | 16.969.595 | 7.629.781 | 43.199 | 160.318 | 366.360 | 120.624 | 281.704 | 16.369 |
| A Baña | | | 403.519 | 6.804 | 432.865 | 1.412.272 | 7.449 | 5.519 | 28.128 | 5.931 | 30.478 | 620.776 | 65.697 | 1.598 | 60.486 | 180.056 | 4.835 | 10.415 | 700 |
| Boqueixón | | | | 375.360 | 41.264 | 111.44 | 43.303 | 62.387 | 88.879 | 235.222 | 8.356 | 2.502.488 | 1.238.754 | 405.921 | 37.854 | 11.813 | 787.003 | 968.940 | 150.672 |
| Brión | | | | | 1.267.930 | 925.403 | 24.911 | 20.462 | 522.606 | 32.866 | 378.329 | 3.766.595 | 1.270.161 | 10.750 | 73.057 | 139.314 | 38.645 | 108.486 | 4.876 |
| Negreira | | | | | | 1.482.358 | 8.817 | 7.288 | 60.913 | 11.821 | 134.438 | 1.194.304 | 128.640 | 2.988 | 68.385 | 131.568 | 8.153 | 22.381 | 1.110 |
| Ordes | | | | | | | 2.517.135 | 1.812.530 | 25.086 | 151.647 | 6.743 | 2.029.453 | 71.105 | 20.252 | 388.938 | 75.930 | 17.199 | 24.120 | 5.353 |
| Oroso | | | | | | | | 409.719 | 16.942 | 322.193 | 3.051 | 3.982.153 | 77.249 | 53.761 | 308.490 | 76.375 | 9.716 | 21.164 | 6.366 |
| Padrón | | | | | | | | | 4.506.208 | 24.455 | 1.850.999 | 1.749.315 | 2.013.287 | 11.592 | 10.637 | 25.418 | 148.984 | 753.593 | 6.440 |
| O Pino | | | | | | | | | | 854.324 | 6.335 | 2.425.117 | 126.380 | 756.859 | 63.797 | 26.274 | 48.704 | 94.630 | 87.331 |
| Rois | | | | | | | | | | | 151.276 | 614.728 | 759.478 | 3.525 | 9.167 | 14.778 | 7.747 | 218.993 | 791 |
| Santiago de C. | | | | | | | | | | | | 99.928.052 | 14.629.537 | 862.474 | 1.647.266 | 1.312.550 | 2.101.313 | 2.534.129 | 294.268 |
| Teo | | | | | | | | | | | | | 3.706.885 | 95.746 | 71.152 | 97.048 | 1.407.825 | 1.812.348 | 27.340 |
| Touro | | | | | | | | | | | | | | 389.121 | 9.105 | 4.350 | 90.380 | 131.380 | 278.038 |
| Trazo | | | | | | | | | | | | | | | 74.775 | 203.947 | 5.625 | 10.401 | 1.829 |
| Val do Dubra | | | | | | | | | | | | | | | | 233.753 | 7.163 | 12.219 | 1.079 |
| Vedra | | | | | | | | | | | | | | | | | 361.916 | 1.394.463 | 24.844 |
| A Estrada | | | | | | | | | | | | | | | | | | 8.445.886 | 220.549 |
| Vila de Cruces | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 758.100 |
| **Total: 235.391.179** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

*Táboa 5.55. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Santiago de Compostela (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa banda, a Táboa 5.56 presenta a porcentaxe de viaxes internas da área metropolitana que supón cada unha das relacións entre concellos. Pódese apreciar a forte predominancia dos desprazamentos internos de Santiago (42,45%), aínda que ocupando a sexta posición nesta porcentaxe de tódalas áreas analizadas, só por riba de Ferrol. Para apreciar mellor a importancia das outras conexións, a Táboa 5.57 presenta estas porcentaxes con respecto á mobilidade interna da área sen considerar os desprazamentos internos de Santiago. Pode apreciarse que destacan algunhas das conexións con Santiago (especialmente Ames e Teo), pero tamén a conexión de Ames con Brión. Por outra banda, destacan tamén os desprazamentos internos da Estrada, Ames e Padrón.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Ames | A Baña | Boqueixón | Brión | Negreira | Ordes | Oroso | Padrón | O Pino | Rois | Santiago de Compostela | Teo | Touro | Trazo | Val do Dubra | Vedra | A Estrada | Vila de Cruces |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 15002 | 15007 | 15012 | 15013 | 15056 | 15059 | 15060 | 15065 | 15066 | 15074 | 15078 | 15082 | 15085 | 15086 | 15088 | 15089 | 36017 | 36059 |
| Ames | | 2,40% | 0,16% | 0,06% | 2,48% | 0,31% | 0,05% | 0,08% | 0,41% | 0,06% | 0,24% | 7,21% | 3,24% | 0,02% | 0,07% | 0,16% | 0,05% | 0,12% | 0,01% |
| A Baña | | | 0,17% | 0,00% | 0,18% | 0,60% | 0,00% | 0,00% | 0,01% | 0,00% | 0,02% | 0,26% | 0,03% | 0,00% | 0,03% | 0,08% | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| Boqueixón | | | | 0,16% | 0,02% | 0,00% | 0,02% | 0,03% | 0,04% | 0,10% | 0,00% | 1,06% | 0,53% | 0,17% | 0,02% | 0,00% | 0,33% | 0,41% | 0,07% |
| Brión | | | | | 0,54% | 0,39% | 0,01% | 0,01% | 0,22% | 0,01% | 0,16% | 1,60% | 0,54% | 0,00% | 0,03% | 0,06% | 0,02% | 0,05% | 0,00% |
| Negreira | | | | | | 0,63% | 0,00% | 0,00% | 0,03% | 0,01% | 0,06% | 0,51% | 0,05% | 0,00% | 0,03% | 0,06% | 0,00% | 0,01% | 0,00% |
| Ordes | | | | | | | 1,07% | 0,77% | 0,01% | 0,06% | 0,00% | 0,86% | 0,03% | 0,01% | 0,17% | 0,03% | 0,01% | 0,01% | 0,00% |
| Oroso | | | | | | | | 0,17% | 0,01% | 0,14% | 0,00% | 1,69% | 0,03% | 0,02% | 0,13% | 0,03% | 0,00% | 0,01% | 0,00% |
| Padrón | | | | | | | | | 1,91% | 0,01% | 0,79% | 0,74% | 0,86% | 0,00% | 0,00% | 0,01% | 0,06% | 0,32% | 0,00% |
| O Pino | | | | | | | | | | 0,36% | 0,00% | 1,03% | 0,05% | 0,32% | 0,03% | 0,01% | 0,02% | 0,04% | 0,04% |
| Rois | | | | | | | | | | | 0,06% | 0,26% | 0,32% | 0,00% | 0,00% | 0,01% | 0,00% | 0,09% | 0,00% |
| Santiago de C. | | | | | | | | | | | | 42,45% | 6,21% | 0,37% | 0,70% | 0,56% | 0,89% | 1,08% | 0,13% |
| Teo | | | | | | | | | | | | | 1,57% | 0,04% | 0,03% | 0,04% | 0,60% | 0,77% | 0,01% |
| Touro | | | | | | | | | | | | | | 0,17% | 0,00% | 0,00% | 0,04% | 0,06% | 0,12% |
| Trazo | | | | | | | | | | | | | | | 0,03% | 0,09% | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| Val do Dubra | | | | | | | | | | | | | | | | 0,10% | 0,00% | 0,01% | 0,00% |
| Vedra | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,15% | 0,59% | 0,01% |
| A Estrada | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3,59% | 0,09% |
| Vila de Cruces | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,32% |

*Táboa 5.56. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Santiago de Compostela (09/2023-08/2024).*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Ames | A Baña | Boqueixón | Brión | Negreira | Ordes | Oroso | Padrón | O Pino | Rois | Santiago de Compostela | Teo | Touro | Trazo | Val do Dubra | Vedra | A Estrada | Vila de Cruces |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 15002 | 15007 | 15012 | 15013 | 15056 | 15059 | 15060 | 15065 | 15066 | 15074 | 15078 | 15082 | 15085 | 15086 | 15088 | 15089 | 36017 | 36059 |
| Ames | | 4,17% | 0,27% | 0,10% | 4,30% | 0,55% | 0,08% | 0,13% | 0,72% | 0,10% | 0,42% | 12,53% | 5,63% | 0,03% | 0,12% | 0,27% | 0,09% | 0,21% | 0,01% |
| A Baña | | | 0,30% | 0,01% | 0,32% | 1,04% | 0,01% | 0,00% | 0,02% | 0,00% | 0,04% | 0,46% | 0,05% | 0,00% | 0,04% | 0,13% | 0,00% | 0,01% | 0,00% |
| Boqueixón | | | | 0,28% | 0,03% | 0,01% | 0,03% | 0,05% | 0,07% | 0,17% | 0,01% | 1,85% | 0,91% | 0,30% | 0,03% | 0,01% | 0,58% | 0,72% | 0,12% |
| Brión | | | | | 0,94% | 0,68% | 0,02% | 0,02% | 0,39% | 0,02% | 0,28% | 2,78% | 0,94% | 0,01% | 0,05% | 0,10% | 0,03% | 0,08% | 0,00% |
| Negreira | | | | | | 1,09% | 0,01% | 0,01% | 0,04% | 0,01% | 0,10% | 0,88% | 0,09% | 0,00% | 0,05% | 0,10% | 0,01% | 0,02% | 0,00% |
| Ordes | | | | | | | 1,86% | 1,34% | 0,02% | 0,11% | 0,00% | 1,50% | 0,05% | 0,01% | 0,29% | 0,06% | 0,01% | 0,02% | 0,00% |
| Oroso | | | | | | | | 0,30% | 0,01% | 0,24% | 0,00% | 2,94% | 0,06% | 0,04% | 0,23% | 0,06% | 0,01% | 0,02% | 0,00% |
| Padrón | | | | | | | | | 3,33% | 0,02% | 1,37% | 1,29% | 1,49% | 0,01% | 0,01% | 0,02% | 0,11% | 0,56% | 0,00% |
| O Pino | | | | | | | | | | 0,63% | 0,00% | 1,79% | 0,09% | 0,56% | 0,05% | 0,02% | 0,04% | 0,07% | 0,06% |
| Rois | | | | | | | | | | | 0,11% | 0,45% | 0,56% | 0,00% | 0,01% | 0,01% | 0,01% | 0,16% | 0,00% |
| Santiago de C. | | | | | | | | | | | | | 10,80% | 0,64% | 1,22% | 0,97% | 1,55% | 1,87% | 0,22% |
| Teo | | | | | | | | | | | | | 2,74% | 0,07% | 0,05% | 0,07% | 1,04% | 1,34% | 0,02% |
| Touro | | | | | | | | | | | | | | 0,29% | 0,01% | 0,00% | 0,07% | 0,10% | 0,21% |
| Trazo | | | | | | | | | | | | | | | 0,06% | 0,15% | 0,00% | 0,01% | 0,00% |
| Val do Dubra | | | | | | | | | | | | | | | | 0,17% | 0,01% | 0,01% | 0,00% |
| Vedra | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,27% | 1,03% | 0,02% |
| A Estrada | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6,23% | 0,16% |
| Vila de Cruces | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,56% |

*Táboa 5.57. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Santiago de Compostela (09/2023-08/2024), sen considerar as viaxes internas do concello de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

### 5.1.5.3.2. Transporte público interurbano por autobús

A información sobre a oferta de transporte interurbano por autobús na zona de Santiago de Compostela obtense do mesmo modo que para os casos anteriores, a partir dos datos GTFS dispoñibles no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, para a semana do 2 ao 8 de outubro de 2023.

Na Figura 5.124 preséntanse as rutas de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela superpostas sobre a densidade de poboación por parroquia.

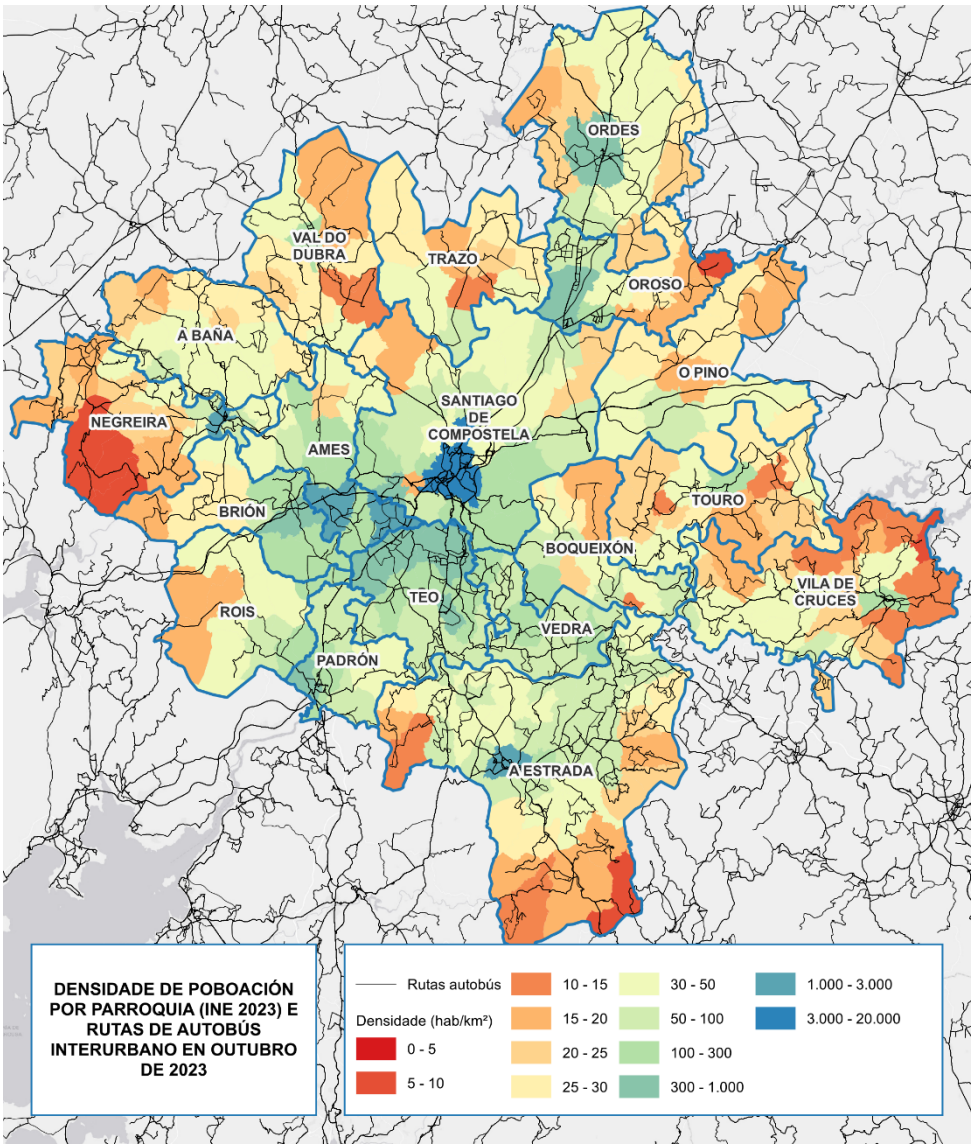



*Figura 5.124. Mapa de rutas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia na área de transporte de Santiago de Compostela.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.125 preséntase o número de expedicións nese período para cada parroquia ou núcleo principal, obtidas coa mesma metodoloxía explicada no caso de Vigo, mentres que na Figura 5.126 móstrase a información por concellos. Os valores nulos corresponden a parroquias que non dispoñen de parada de transporte interurbano por autobús no seu territorio, aínda que poden estar servidas por paradas nas parroquias adxacentes. Os valores por riba de 500 expedicións semanais danse nas seguintes parroquias:

| Concello | Parroquia | Expedicións semanais |
|---|---|---|
| Santiago de Compostela | Santiago de Compostela | 4.431 |
| Ames | Biduído (Santa María) | 1.459 |
| Santiago de Compostela | Vidán (Divino Salvador) | 1.172 |
| Ames | Ortoño (San Xoán) | 1.120 |
| Santiago de Compostela | Conxo (Santa María) | 988 |
| Teo | Calo (San Xoán) | 937 |
| Santiago de Compostela | Laraño (San Martiño) | 919 |
| Brión | Os Ánxeles (Santa María) | 893 |
| Santiago de Compostela | Villestro (Santa María) | 770 |
| Santiago de Compostela | O Castiñeiriño (Nosa Señora de Fátima) | 727 |
| Ames | Bugallido (San Pedro) | 654 |
| Teo | Cacheiras (San Simón de Ons) | 642 |
| Estrada, A | A Estrada (San Paio) | 612 |
| Padrón | Padrón (Santiago) | 604 |
| Teo | Lucí (Santa Mariña) | 515 |

*Táboa 5.58. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

O núcleo principal de Santiago é o segundo con máis número de expedicións das áreas metropolitanas de Galicia, só por detrás da Coruña. En comparación con esa área existen moitas menos parroquias por encima das 500 expedicións semanais, e só dúas parroquias fóra da cidade superan as 1.000 expedicións (mesmo número que en Vigo), fronte a nove no caso da Coruña. Pola contra, as cifras son superiores ás de Pontevedra, Ferrol, Ourense e Lugo. Na Figura 5.126 apréciase unha redución dos valores a medida que nos afastamos do municipio principal, especialmente cara ao norte e o leste.

Débese destacar que no concello de Santiago de Compostela existe un servizo de transporte público urbano, polo que nestes gráficos non se inclúe toda a oferta que se presta no devandito concello.

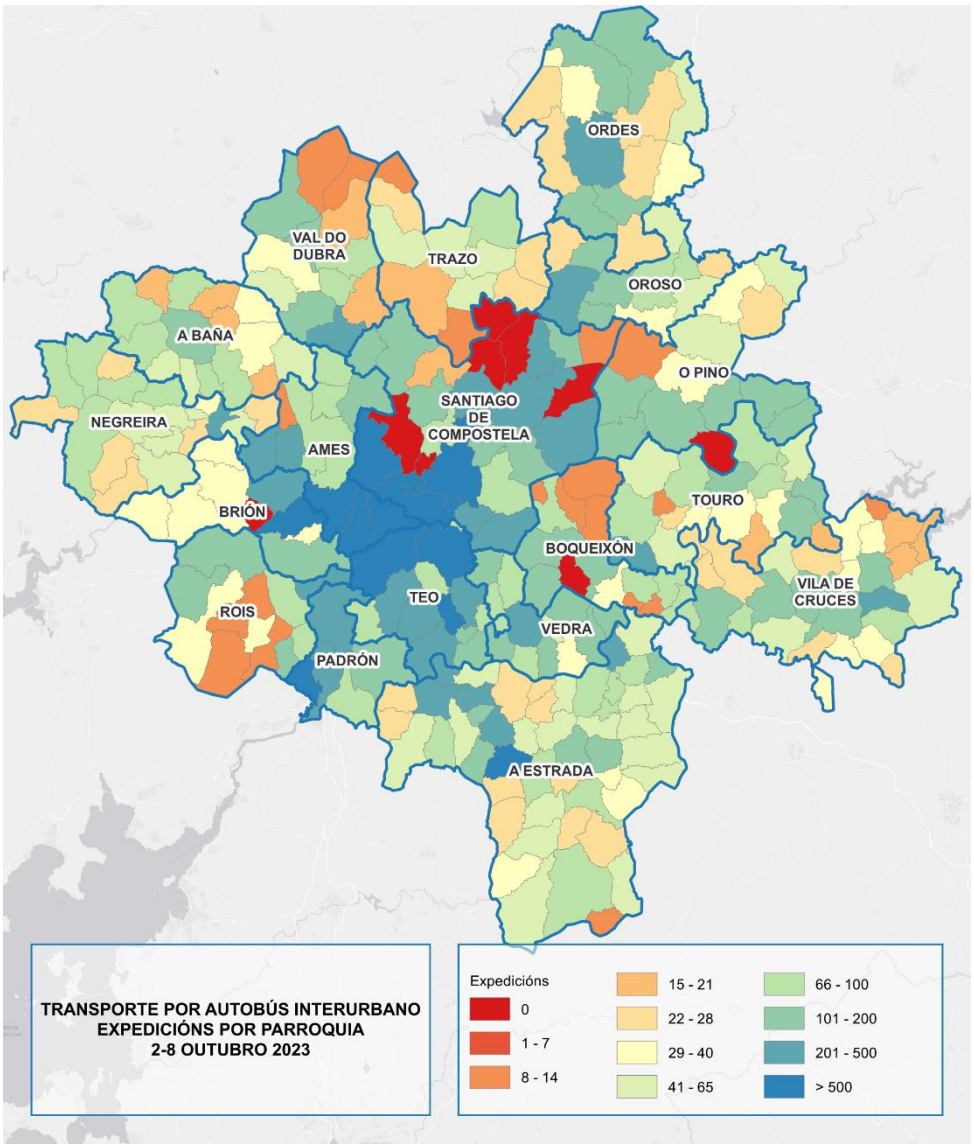



*Figura 5.125. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

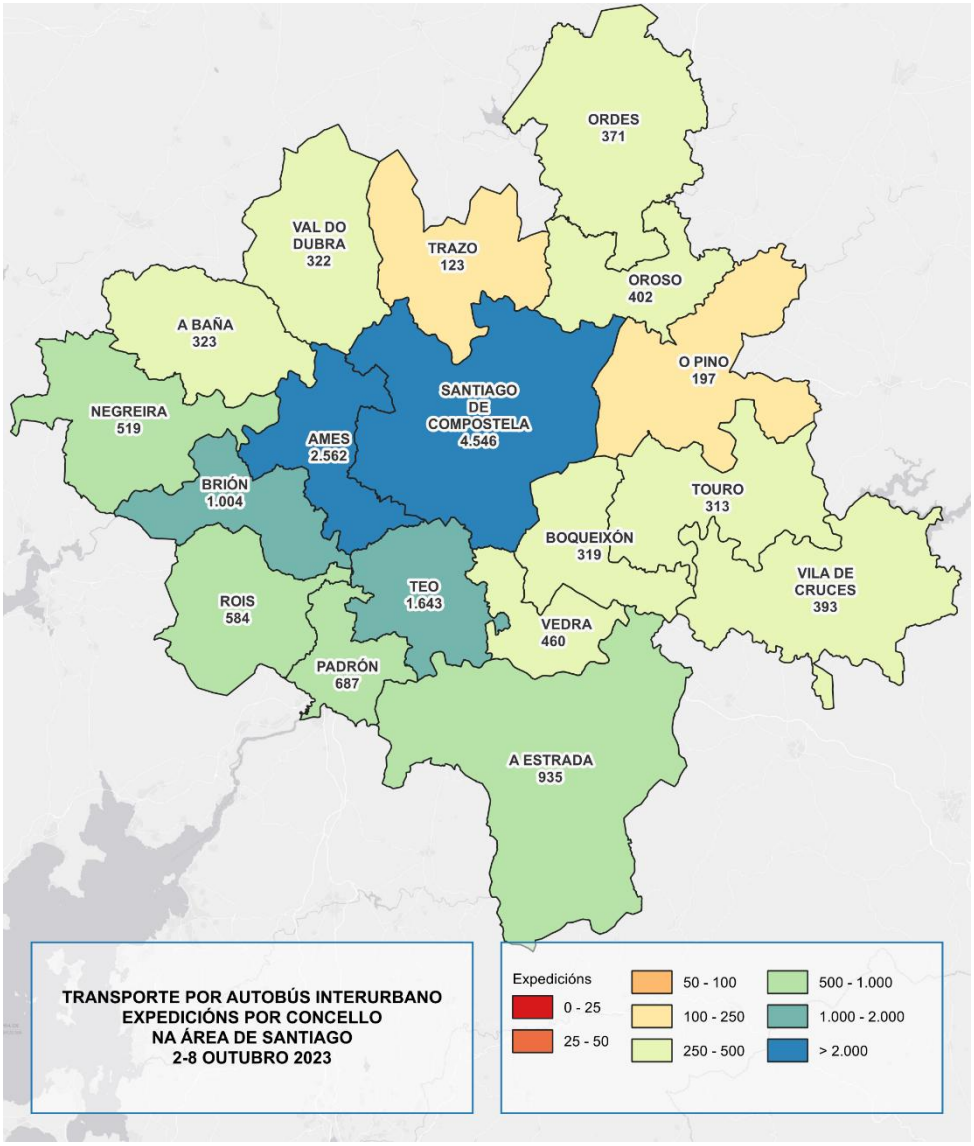



*Figura 5.126. Expedicións por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Por outra banda, a Figura 5.127 e a Figura 5.128 presentan o número de expedicións por cada mil habitantes en cada un dos ámbitos territoriais. O valor excepcionalmente alto de Divino Salvador de Vidán pode deberse a que é unha parroquia con pouca poboación na que se atopa un dos grandes centros de atracción de viaxes, o Hospital Clínico Universitario de Santiago. Os valores por riba de 500 expedicións semanais por cada mil habitantes atópanse nas seguintes parroquias:

| Concello | Parroquia | Expedicións semanais por cada mil habitantes |
|---|---|---|
| Santiago de Compostela | Vidán (Divino Salvador) | 36.625,00 |
| Estrada, A | Baloira (San Salvador) | 2.357,14 |
| Santiago de Compostela | Conxo (Santa María) | 2.250,57 |
| Val do Dubra | Vilariño (San Pedro) | 1.420,29 |
| Santiago de Compostela | O Castiñeiriño (Nosa Señora de Fátima) | 1.348,79 |
| Touro | Andeade (Santiago) | 1.232,88 |
| Estrada, A | Couso (Santa María) | 1.128,21 |
| Vila de Cruces | Besexos (San Fiz) | 1.093,33 |
| Estrada, A | Loimil (Santa María) | 1.084,34 |
| Touro | San Miguel de Vilar (San Miguel) | 1.051,81 |
| Estrada, A | Toedo (San Pedro) | 1.035,90 |
| Oroso | Calvente (San Xoán) | 1.000,00 |
| Estrada, A | Liripio (San Xoán Bautista) | 1.000,00 |
| Vila de Cruces | Bascuas (Santa Mariña) | 989,01 |
| Santiago de Compostela | San Lázaro (Santiago) | 893,94 |
| Estrada, A | San Xurxo de Vea (San Xurxo) | 876,33 |
| Touro | Calvos de Socamiño (San Martiño) | 866,20 |
| Rois | Ribasar (Santa Mariña) | 828,92 |
| Boqueixón | Boqueixón (San Vicente) | 814,66 |
| Touro | Bendaña (Santa María) | 796,61 |
| Vila de Cruces | Cumeiro (San Pedro) | 793,10 |
| Negreira | A Pena (San Mamede) | 784,00 |
| Val do Dubra | San Román (Santa Mariña) | 770,56 |
| Vila de Cruces | Gres (Santiago) | 765,63 |
| Santiago de Compostela | Laraño (San Martiño) | 754,52 |
| Val do Dubra | Portomouro (San Cristovo) | 731,21 |
| Teo | Vilariño (San Tomé) | 730,77 |
| Ames | Agrón (San Lourenzo) | 728,86 |
| Ames | Tapia (San Cristovo) | 726,42 |
| Touro | Turces (Santa María) | 706,29 |
| Estrada, A | Santa Cristina de Vea (Santa Cristina) | 694,16 |
| Santiago de Compostela | Santa Cristina de Fecha (Santa Cristina) | 682,43 |
| Baña, A | San Cibrán de Barcala (San Cibrán) | 669,49 |
| Oroso | Pasarelos (San Román) | 666,67 |

| | | |
|---|---|---|
| Santiago de Compostela | Marantes (San Vicente) | 664,95 |
| Ames | Trasmonte (Santa María) | 662,72 |
| Rois | Ermedelo (San Martiño) | 652,17 |
| Negreira | Campelo (San Fins) | 647,06 |
| Vila de Cruces | Asorei (Santa María) | 647,06 |
| Boqueixón | Donas (San Pedro) | 647,06 |
| Touro | Enquerentes (San Miguel) | 604,65 |
| Estrada, A | San Tomé de Ancorados (San Tomé) | 594,59 |
| Pino, O | San Mamede de Ferreiros (San Mamede) | 582,47 |
| Ordes | Pereira (Santaia) | 581,47 |
| Vila de Cruces | Piloño (Santa María) | 578,57 |
| Estrada, A | Matalobos (Santa Baia) | 575,97 |
| Teo | Rarís (San Miguel) | 569,75 |
| Vila de Cruces | Arnego (Santa María) | 566,67 |
| Estrada, A | Arnois (San Xiao) | 563,03 |
| Vila de Cruces | Duxame (San Miguel) | 561,40 |
| Negreira | Zas (San Mamede) | 552,63 |
| Estrada, A | Rubín (Santa María) | 546,08 |
| Estrada, A | Riobó (San Martiño) | 545,98 |
| Vila de Cruces | Ferreirós (San Xes) | 533,33 |
| Negreira | Xallas (San Pedro) | 523,49 |
| Negreira | Bugallido (San Pedro) | 514,97 |
| Vila de Cruces | Sabrexo (Santa María) | 514,56 |
| Oroso | Deixebre (Santa María) | 513,85 |
| Oroso | Vilarromarís (San Tomé) | 501,90 |
| Teo | Lucí (Santa Mariña) | 501,46 |
| Negreira | Lueiro (Santa Baia) | 500,00 |

*Táboa 5.59. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

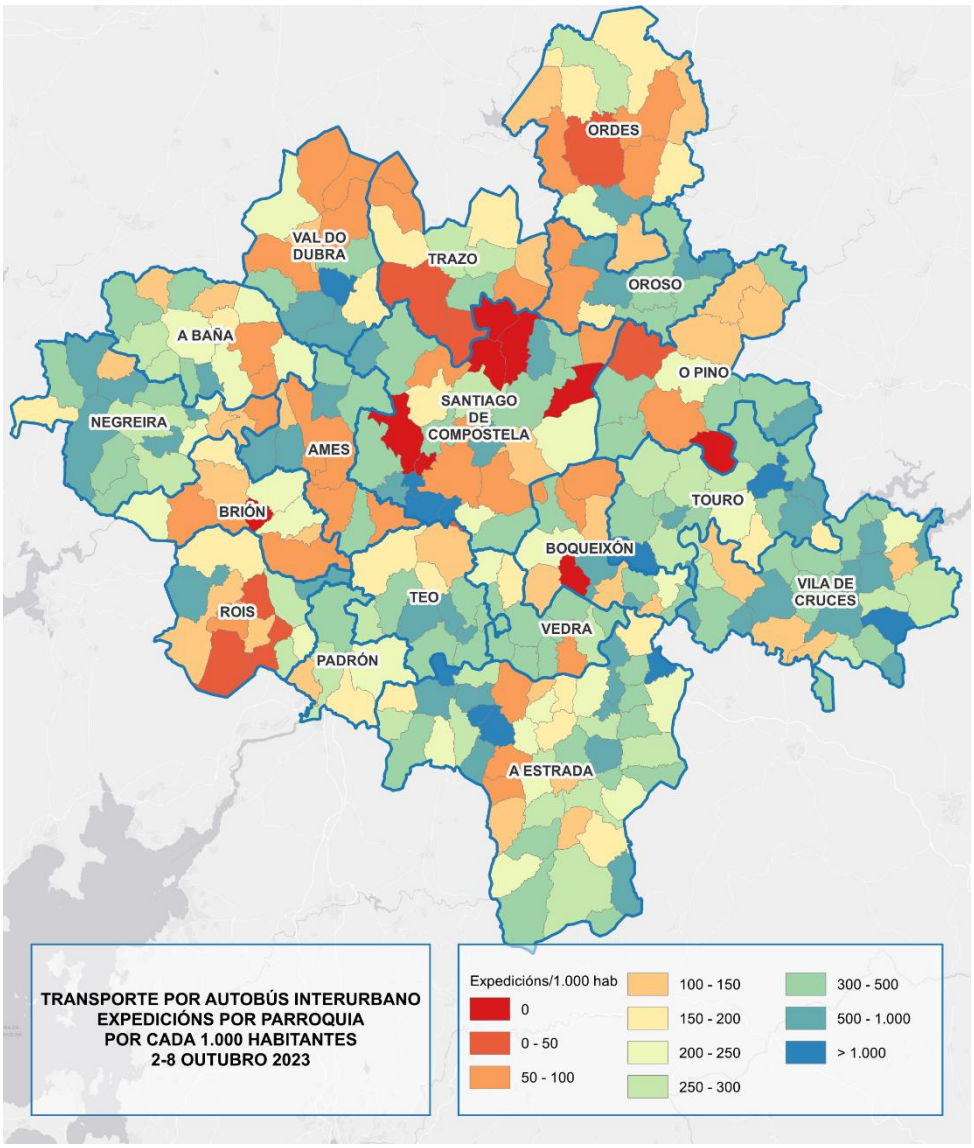



*Figura 5.127. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

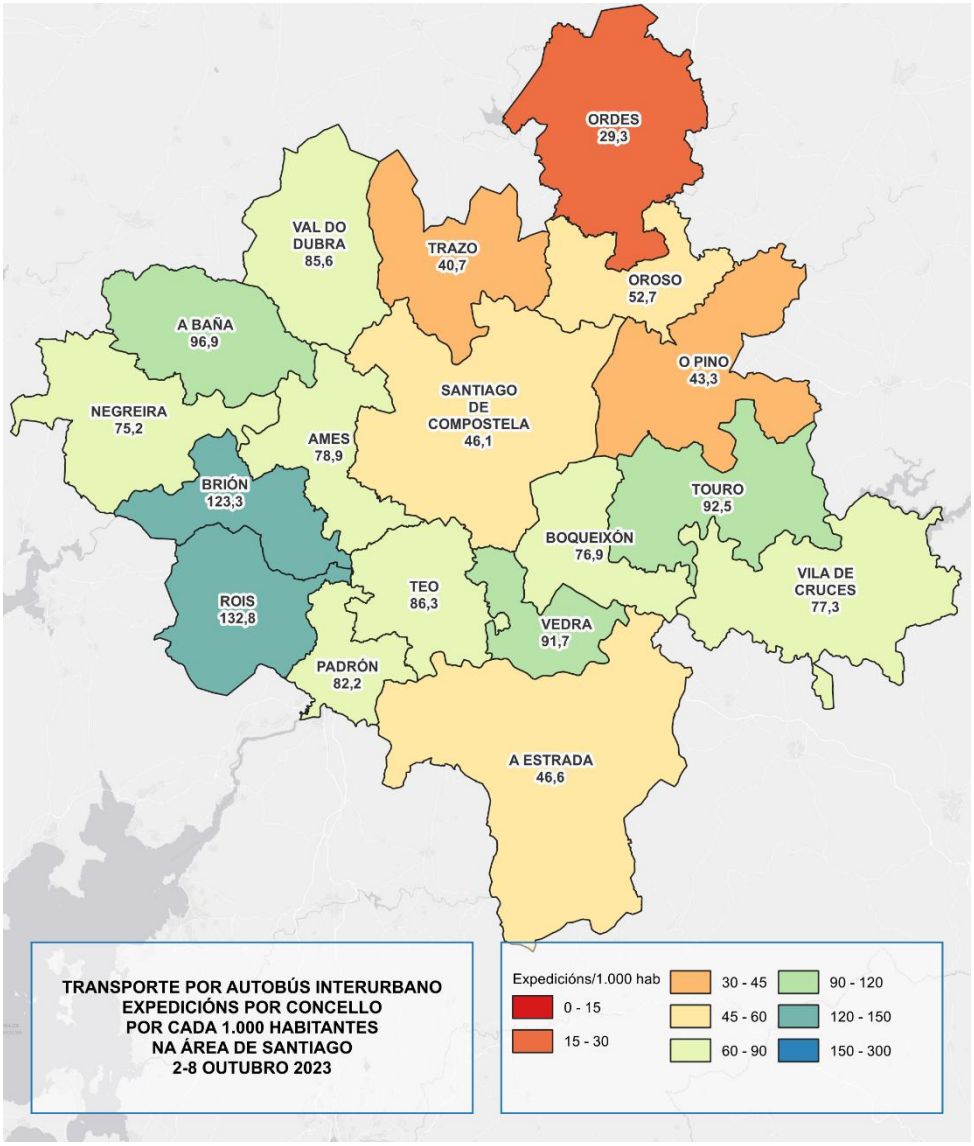



*Figura 5.128. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Santiago de Compostela. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Os datos de demanda de transporte público interurbano por autobús proceden da mesma fonte e teñen as mesmas limitacións salientadas para os casos de Vigo e A Coruña.

A Figura 5.129 e a Figura 5.130 mostran a demanda dos servizos de transporte interurbano por autobús en cada concello, para os períodos 09/2023-08/2024 e 09/2022-08/2023 respectivamente. Apréciase que o concello con máis demanda é Santiago de Compostela seguido de Ames, ambos por riba de 500.000 subidas anuais. Pola súa banda, A Estrada, Teo, Ordes, Oroso, Brión, Negreira e Vedra atópanse entre 100.000 e 500.000 subidas anuais. En xeral, os valores nos municipios da coroa metropolitana son próximos aos de Ferrol, algo máis baixos que os de Vigo e bastante inferiores aos da Coruña, mentres que son superiores aos das outras áreas.

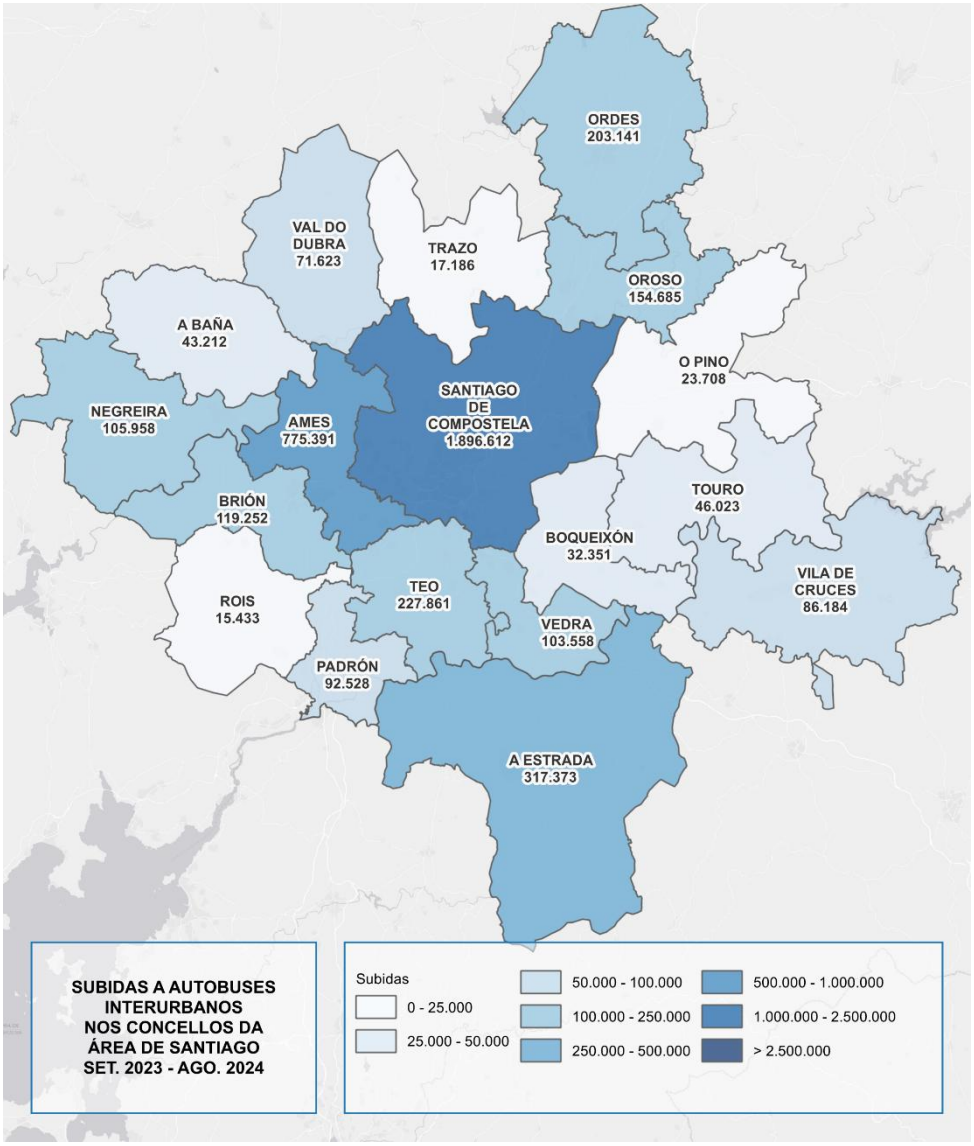



*Figura 5.129. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

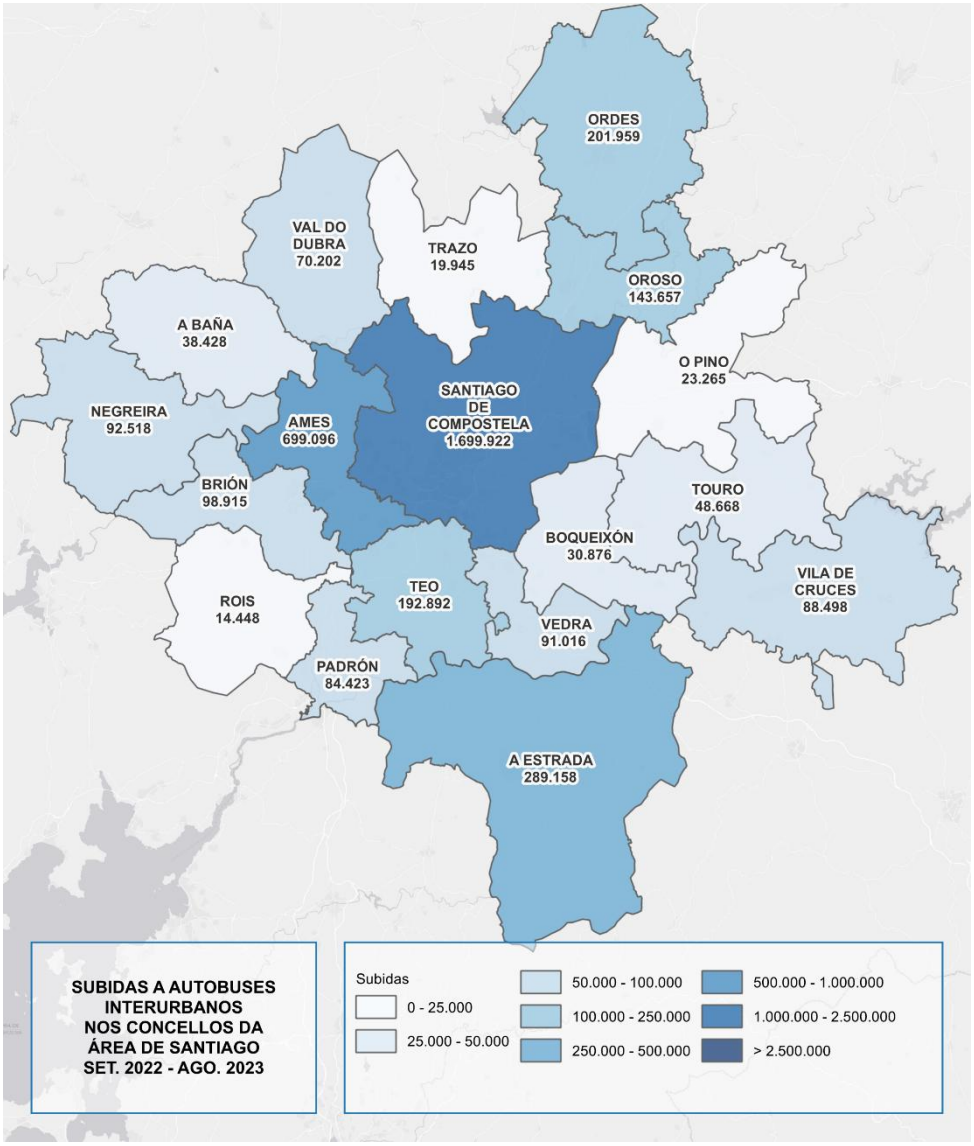



*Figura 5.130. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Pola súa banda, a Figura 5.131 e a Figura 5.132 presentan a demanda por expedición en cada un dos concellos para os mesmos períodos. Para o período 09/2023-08/2024 os valores máis altos danse en Ordes (10,53) e Santiago de Compostela (8,02). En xeral os valores son máis baixos que os das áreas de Vigo e A Coruña.

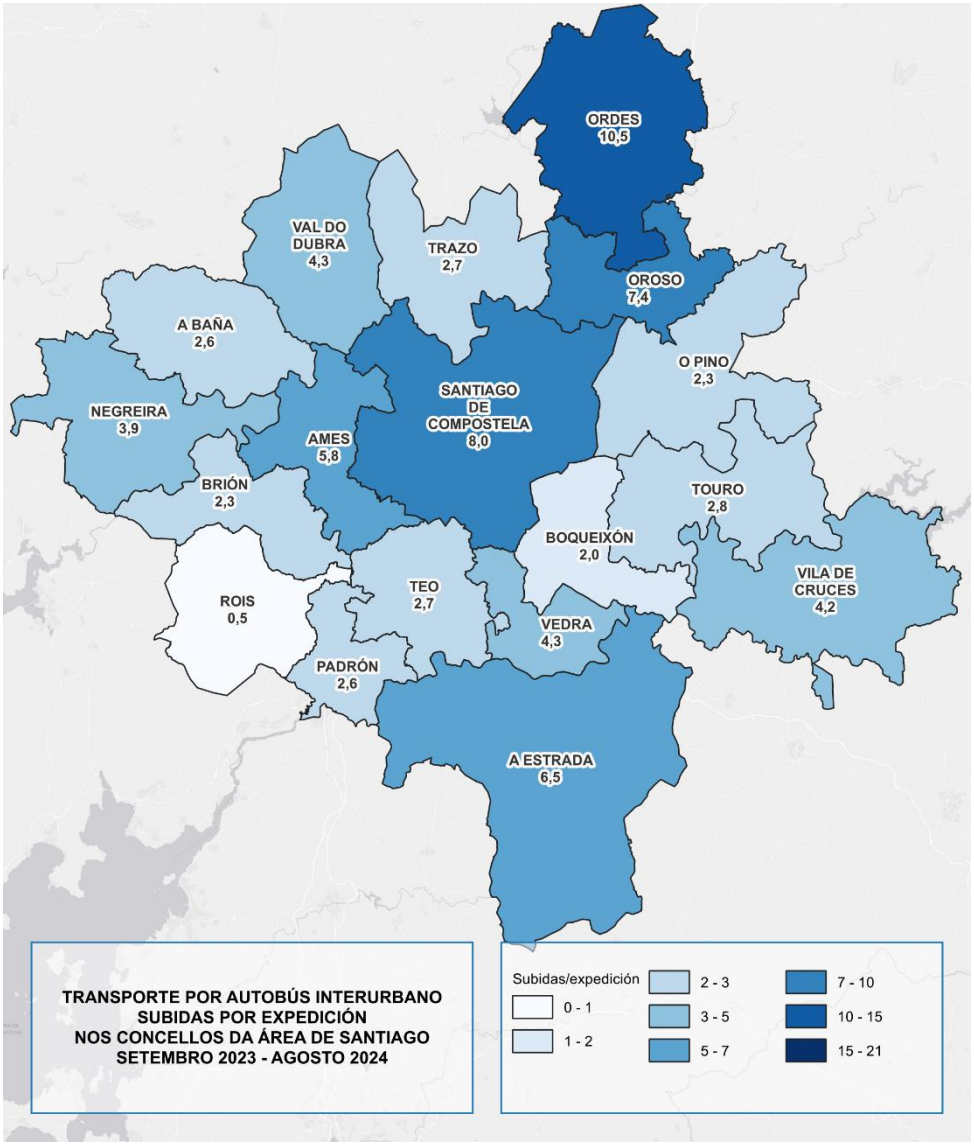



*Figura 5.131. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia*

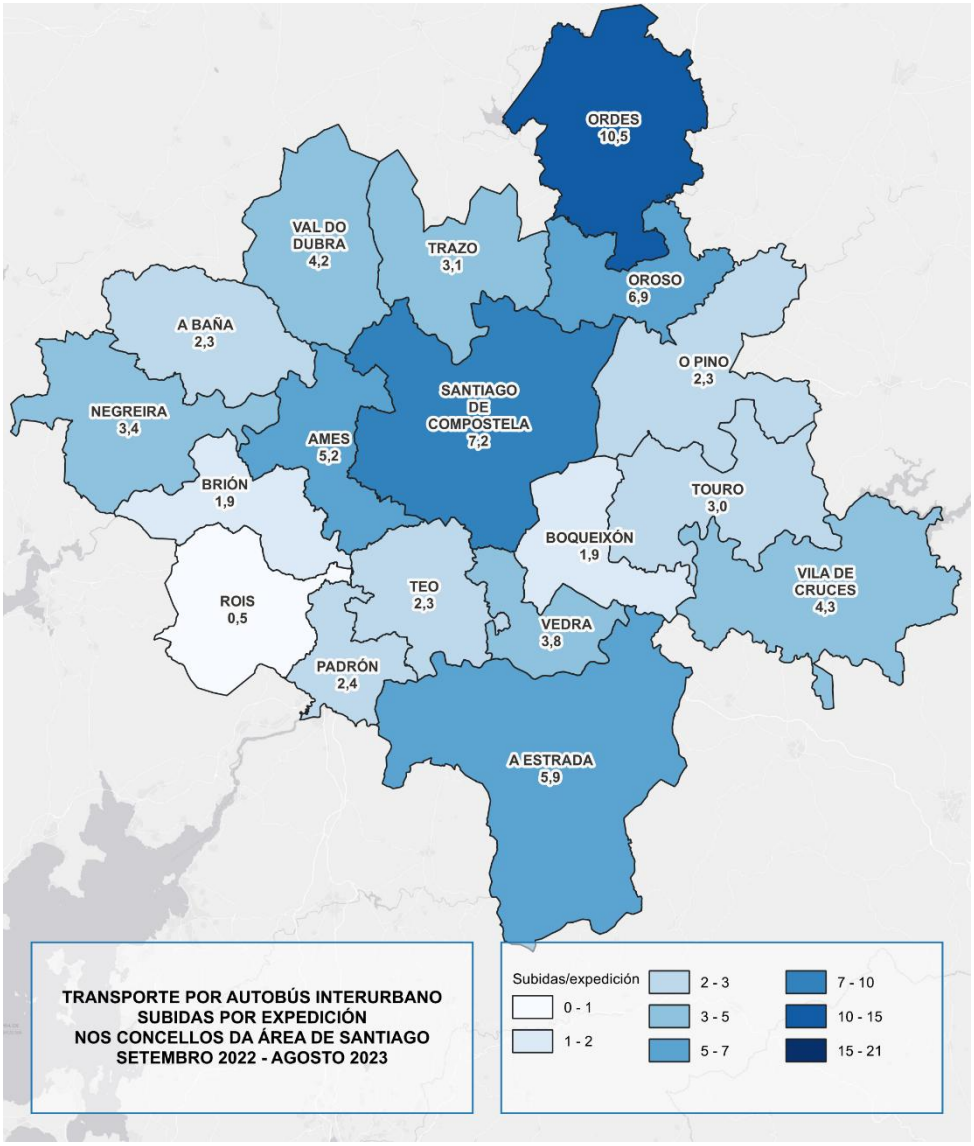



*Figura 5.132. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2022-08/2023.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia*

Adicionalmente, a Figura 5.133 e a Figura 5.134 presentan os principais fluxos orixe-destino (en ambos sentidos) en transporte público interurbano por autobús entre os distintos municipios da área de Santiago de Compostela para ámbolos períodos. Do mesmo xeito que para os casos de Vigo e A Coruña, os principais son radiais. O único valor por riba de 500.000 é a conexión entre Santiago e Ames, con 1.355.631 viaxes anuais. As conexión entre Santiago e Teo, Brión, e Oroso están entre 100.000 e 500.000 viaxes anuais. A primeira conexión por volume que non involucra a Santiago é a de Ames con Brión, con 25.095 viaxes anuais en 2023-2024, valor moi por debaixo das conexións principais equivalentes de Vigo e A Coruña. Nas conexións transversais é a de Ames con Teo, con 21.828 viaxes. Estas dúas relacións coinciden coas que presentaban maiores fluxos de mobilidade total.

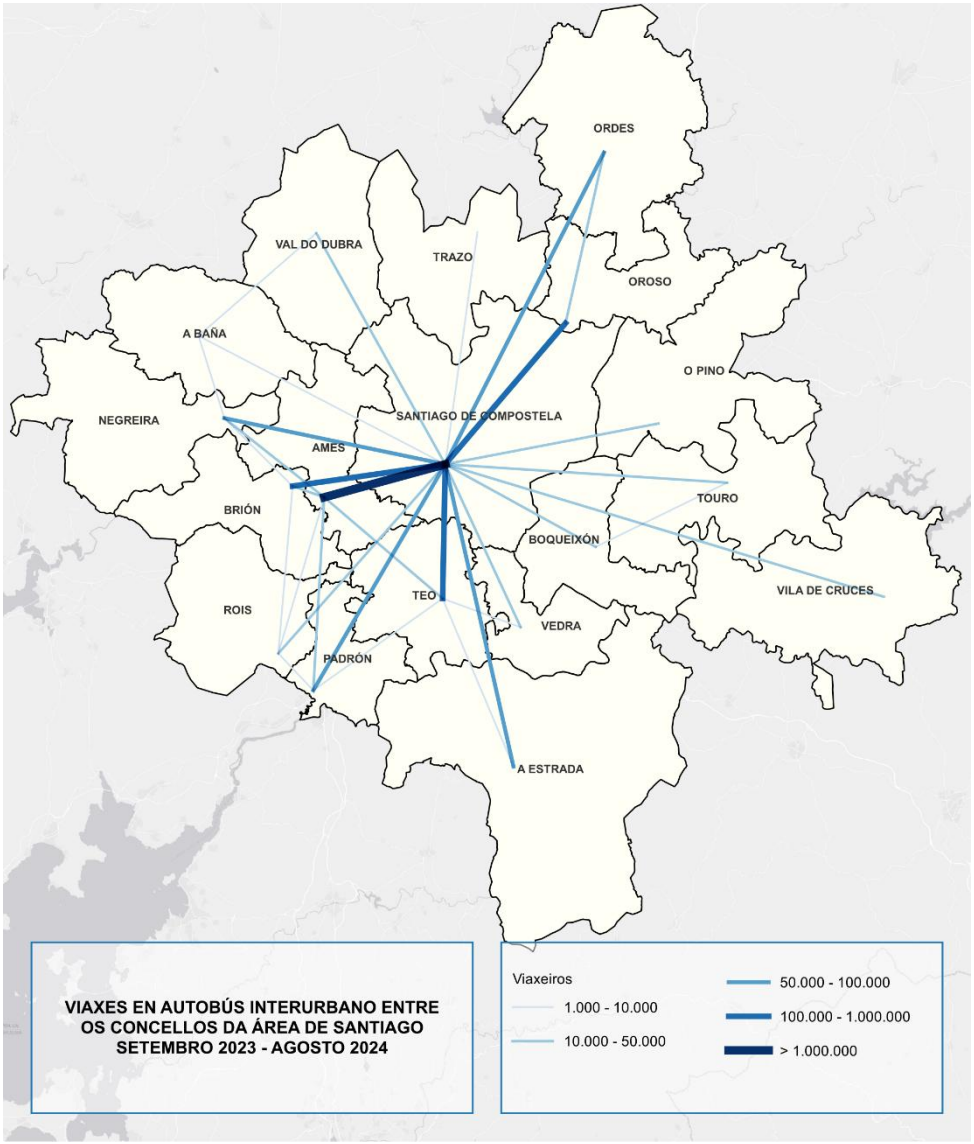



*Figura 5.133. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

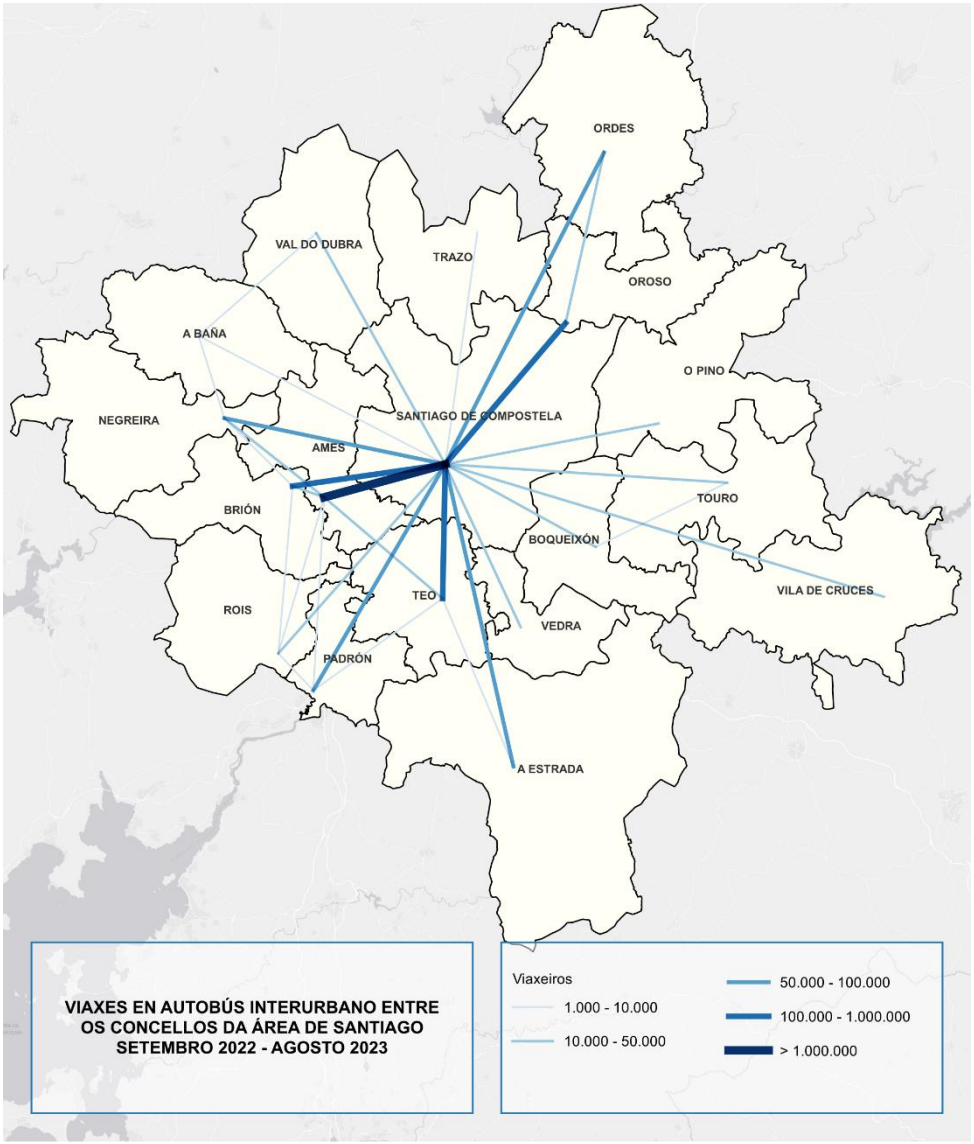



*Figura 5.134. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Estes fluxos de viaxes en autobús interurbano para 2023-2024 preséntanse tamén na Táboa 5.60, onde se aprecian tamén os fluxos internos a cada termo municipal. O valor total de viaxes é de 3.625.881, por debaixo dos más de 4,5 millóns de Vigo ou os case 8,4 millóns de A Coruña, pero superior aos das restantes áreas.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Ames | A Baña | Boqueixón | Brión | Negreira | Ordes | Oroso | Padrón | O Pino | Rois | Santiago de Compostela | Teo | Touro | Trazo | Val do Dubra | Vedra | A Estrada | Vila de Cruces | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 15002 | 15007 | 15012 | 15013 | 15056 | 15059 | 15060 | 15065 | 15066 | 15074 | 15078 | 15082 | 15085 | 15086 | 15088 | 15089 | 36017 | 36059 | |
| Ames | | 41.448 | 85 | | 19.592 | 11.236 | | | 4.848 | | 1.847 | 672.603 | 15.292 | | | 29 | | | | 766.980 |
| A Baña | | 45 | 37.049 | | | 1.577 | | | | | | 1.147 | | | | 2.752 | | | | 42.570 |
| Boqueixón | | | | 12.296 | | | | | | | | 18.808 | | 576 | | | 35 | 19 | 202 | 31.936 |
| Brión | | 5.503 | 4 | | 1.355 | 2.244 | | | 271 | | 593 | 107.812 | | | | | | | | 117.782 |
| Negreira | | 9.370 | 3.580 | | 2.204 | 49.421 | | | | | | 39.074 | | | | | | | | 103.649 |
| Ordes | | | | | | | 115.747 | 8.969 | | 183 | | 38.584 | | | | | | | | 163.483 |
| Oroso | | | | | | | 9.628 | 68.291 | | 129 | | 72.028 | | | | | | | | 150.076 |
| Padrón | | 5.373 | | | 284 | | | | 14.191 | | 3.190 | 45.133 | 2.032 | | | | | | | 70.203 |
| O Pino | | | | | | | 121 | 13 | | 1.425 | | 16.159 | | | | | | | | 17.718 |
| Rois | | 1.504 | | | 952 | | | | 2.595 | | 1.261 | 8.170 | 23 | | | | | | | 14.505 |
| Santiago de C. | | 683.028 | 680 | 18.757 | 108.128 | 36.127 | 36.223 | 66.752 | 46.710 | 12.612 | 5.412 | 61.924 | 124.398 | 11.094 | 1.487 | 16.136 | 20.351 | 40.094 | 7.759 | 1.297.672 |
| Teo | | 6.536 | | | | | | | 1.255 | | 7 | 178.357 | 36.703 | | | | 681 | 3.899 | | 227.438 |
| Touro | | | | 721 | | | | | | | | 11.612 | | 33.208 | | | | | 2 | 45.543 |
| Trazo | | | | | | | | | | | | 2.786 | | | 13.771 | | | | | 16.557 |
| Val do Dubra | | 17 | 1.905 | | | | | | | | | 17.972 | | | 10 | 51.125 | | | | 71.029 |
| Vedra | | | | 49 | | | | | | | | 18.904 | 326 | | | | 83.764 | 31 | | 103.074 |
| A Estrada | | | | 12 | | | | | | | | 41.553 | 3.625 | | | | 15 | 258.838 | 1 | 304.044 |
| Vila de Cruces | | | | 218 | | | | | | | | 7.467 | | 4 | | | | 1 | 73.932 | 81.622 |
| Total | | 752.824 | 43.303 | 32.053 | 132.515 | 100.605 | 161.719 | 144.025 | 69.870 | 14.349 | 12.310 | 1.360.093 | 182.399 | 44.882 | 15.268 | 70.042 | 104.846 | 302.882 | 81.896 | 3.625.881 |

*Táboa 5.60. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Para poder facer unha comparación coa mobilidade xeral na área, preséntase, na Táboa 5.31, unha información similar a da anterior, pero neste caso sen distinguir os fluxos entre municipios por sentido. No caso de Santiago de Compostela non existen agrupacións de municipios na área de transporte considerada.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Ames | A Baña | Boqueixón | Brión | Negreira | Ordes | Oroso | Padrón | O Pino | Rois | Santiago de Compostela | Teo | Touro | Trazo | Val do Dubra | Vedra | A Estrada | Vila de Cruces |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 15002 | 15007 | 15012 | 15013 | 15056 | 15059 | 15060 | 15065 | 15066 | 15074 | 15078 | 15082 | 15085 | 15086 | 15088 | 15089 | 36017 | 36059 |
| Ames | | 41.448 | 130 | | 25.095 | 20.606 | | | 10.221 | | 3.351 | 1.355.631 | 21.828 | | | 46 | | | |
| A Baña | | | 37.049 | | 4 | 5.157 | | | | | | 1.827 | | | | 4.657 | | | |
| Boqueixón | | | | 12.296 | | | | | | | | 37.565 | | 1.297 | | | 84 | 31 | 420 |
| Brión | | | | | 1.355 | 4.448 | | | 555 | | 1.545 | 215.940 | | | | | | | |
| Negreira | | | | | | 49.421 | | | | | | 75.201 | | | | | | | |
| Ordes | | | | | | | 115.747 | 18.597 | | 304 | | 74.807 | | | | | | | |
| Oroso | | | | | | | | 68.291 | | 142 | | 138.780 | | | | | | | |
| Padrón | | | | | | | | | 14.191 | | 5.785 | 91.843 | 3.287 | | | | | | |
| O Pino | | | | | | | | | | 1.425 | | 28.771 | | | | | | | |
| Rois | | | | | | | | | | | 1.261 | 13.582 | 30 | | | | | | |
| Santiago de C. | | | | | | | | | | | | 61.924 | 302.755 | 22.706 | 4.273 | 34.108 | 39.255 | 81.647 | 15.226 |
| Teo | | | | | | | | | | | | | 36.703 | | | | 1.007 | 7.524 | |
| Touro | | | | | | | | | | | | | | 33.208 | | | | | 6 |
| Trazo | | | | | | | | | | | | | | | 13.771 | 10 | | | |
| Val do Dubra | | | | | | | | | | | | | | | | 51.125 | | | |
| Vedra | | | | | | | | | | | | | | | | | 83.764 | 46 | |
| A Estrada | | | | | | | | | | | | | | | | | | 258.838 | 2 |
| Vila de Cruces | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 73.932 |
| **Total: 3.625.881** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

*Táboa 5.61. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024, considerando as agrupacións de municipios utilizadas en mobilidade xeral. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: o valor para os desprazamentos internos de Santiago de Compostela non é representativo debido á existencia dun sistema de transporte urbano que non se está a considerar nesta táboa*

Pola súa banda, a Táboa 5.62 presenta a mesma información pero en porcentaxes de fluxos de transporte interurbano por autobús entre cada par de municipios respecto ao total da área, sen considerar as viaxes internas do municipio principal.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Ames | A Baña | Boqueixón | Brión | Negreira | Ordes | Oroso | Padrón | O Pino | Rois | Santiago de Compostela | Teo | Touro | Trazo | Val do Dubra | Vedra | A Estrada | Vila de Cruces |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 15002 | 15007 | 15012 | 15013 | 15056 | 15059 | 15060 | 15065 | 15066 | 15074 | 15078 | 15082 | 15085 | 15086 | 15088 | 15089 | 36017 | 36059 |
| Ames | | 1,16% | 0,00% | | 0,70% | 0,58% | | | 0,29% | | 0,09% | 38,04% | 0,61% | | | 0,00% | | | |
| A Baña | | | 1,04% | | 0,00% | 0,14% | | | | | | 0,05% | | | | 0,13% | | | |
| Boqueixón | | | | 0,35% | | | | | | | | 1,05% | | 0,04% | | | 0,00% | 0,00% | 0,01% |
| Brión | | | | | 0,04% | 0,12% | | | 0,02% | | 0,04% | 6,06% | | | | | | | |
| Negreira | | | | | | 1,39% | | | | | | 2,11% | | | | | | | |
| Ordes | | | | | | | 3,25% | 0,52% | | 0,01% | | 2,10% | | | | | | | |
| Oroso | | | | | | | | 1,92% | | 0,00% | | 3,89% | | | | | | | |
| Padrón | | | | | | | | | 0,40% | | 0,16% | 2,58% | 0,09% | | | | | | |
| O Pino | | | | | | | | | | 0,04% | | 0,81% | | | | | | | |
| Rois | | | | | | | | | | | 0,04% | 0,38% | 0,00% | | | | | | |
| Santiago de C. | | | | | | | | | | | | | 8,49% | 0,64% | 0,12% | 0,96% | 1,10% | 2,29% | 0,43% |
| Teo | | | | | | | | | | | | | 1,03% | | | | 0,03% | 0,21% | |
| Touro | | | | | | | | | | | | | | 0,93% | | | | | 0,00% |
| Trazo | | | | | | | | | | | | | | | 0,39% | 0,00% | | | |
| Val do Dubra | | | | | | | | | | | | | | | | 1,43% | | | |
| Vedra | | | | | | | | | | | | | | | | | 2,35% | 0,00% | |
| A Estrada | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7,26% | 0,00% |
| Vila de Cruces | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2,07% |

*Táboa 5.62. Porcentaxe de viaxes entre municipios respecto ao total de viaxes en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: non se inclúe a porcentaxe dos desprazamentos internos de Santiago de Compostela por non ser representativo debido á existencia dun sistema de transporte urbano*

Comparando a Táboa 5.61 coa Táboa 5.55 pódese obter a porcentaxe de utilización do transporte público nas relacións entre os diferentes municipios da área, que se presenta na Táboa 5.63. Pódese apreciar que os valores máis altos danse, de maneira xeral, nalgunhas das conexións con Santiago de Compostela, probablemente polo mellor servizo nas mesmas. É o caso de Santiago con Ames (7,99%), Negreira (6,30%), Brión (5,73%), Padrón (5,25%), e Vila de Cruces (5,17%). Estes valores son menores dos da Coruña e algo máis altos, en xeral, que os de Vigo. Adicionalmente, hai valores de desprazamentos internos bastante altos, como son os de Vedra (23,14%), Val do Dubra (21,87%), Trazo (18,42%), Oroso (16,67%), Vila de Cruces (9,75%), A Baña (9,18%) e Touro (8,53%). Con todo, como xa se indicou, é posible que nestes casos o número de viaxes de mobilidade xeral estea infrarrepresentado (e polo tanto a porcentaxe de transporte público sobrerrepresentada), debido a que soamente se consideran viaxes de máis de 500 m. Pódese apreciar que a porcentaxe do transporte público respecto a mobilidade total é moi baixa en moitas relacións, o que pode dar idea da falta dun servizo de transporte público de calidade competitivo co automóbil.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Ames | A Baña | Boqueixón | Brión | Negreira | Ordes | Oroso | Padrón | O Pino | Rois | Santiago de Compostela | Teo | Touro | Trazo | Val do Dubra | Vedra | A Estrada | Vila de Cruces |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 15002 | 15007 | 15012 | 15013 | 15056 | 15059 | 15060 | 15065 | 15066 | 15074 | 15078 | 15082 | 15085 | 15086 | 15088 | 15089 | 36017 | 36059 |
| Ames | | 0,73% | 0,04% | | 0,43% | 2,78% | | | 1,05% | | 0,59% | 7,99% | 0,29% | | | 0,01% | | | |
| A Baña | | | 9,18% | | 0,00% | 0,37% | | | | | | 0,29% | | | | 2,59% | | | |
| Boqueixón | | | | 3,28% | | | | | | | | 1,50% | | 0,32% | | | 0,01% | 0,00% | 0,27% |
| Brión | | | | | 0,11% | 0,48% | | | 0,11% | | 0,41% | 5,73% | | | | | | | |
| Negreira | | | | | | 3,33% | | | | | | 6,30% | | | | | | | |
| Ordes | | | | | | | 4,60% | 1,03% | | 0,20% | | 3,69% | | | | | | | |
| Oroso | | | | | | | | 16,67% | | 0,04% | | 3,49% | | | | | | | |
| Padrón | | | | | | | | | 0,31% | | 0,31% | 5,25% | 0,16% | | | | | | |
| O Pino | | | | | | | | | | 0,17% | | 1,19% | | | | | | | |
| Rois | | | | | | | | | | | 0,83% | 2,21% | 0,00% | | | | | | |
| Santiago de C. | | | | | | | | | | | | | 2,07% | 2,63% | 0,26% | 2,60% | 1,87% | 3,22% | 5,17% |
| Teo | | | | | | | | | | | | | 0,99% | | | | 0,07% | 0,42% | |
| Touro | | | | | | | | | | | | | | 8,53% | | | | | 0,00% |
| Trazo | | | | | | | | | | | | | | | 18,42% | 0,00% | | | |
| Val do Dubra | | | | | | | | | | | | | | | | 21,87% | | | |
| Vedra | | | | | | | | | | | | | | | | | 23,14% | 0,00% | |
| A Estrada | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3,06% | 0,00% |
| Vila de Cruces | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 9,75% |
| **Total (sen desprazamentos internos de Santiago de Compostela): 2,68%** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

*Táboa 5.63. Porcentaxe de utilización do transporte interurbano por autobús en relación coa mobilidade xeral nos desprazamentos entre concellos na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: non se inclúe o valor para os desprazamentos internos de Santiago de Compostela por non ser representativo debido á existencia dun sistema de transporte urbano*

Finalmente, na Figura 5.135 móstrase a porcentaxe que representa o transporte público interurbano por autobús respecto ás viaxes totais de máis de 500 m en cada par orixe-destino de municipios. Pódese ver que a porcentaxe de transporte público é en xeral, menor do 10%, salvo nalgunhas conexións con municipios fóra dos límites do mapa presentado, e que están mellor servidas por transporte público. Fora da área pero dentro do mapa pódense sinalar as conexións de Santiago con Noia (10,83%), Lalín (9,37%), Boiro (7,61%), A Pobra do Caramiñal (6,53%), Melide (5,68%) e Rianxo (5,58%).

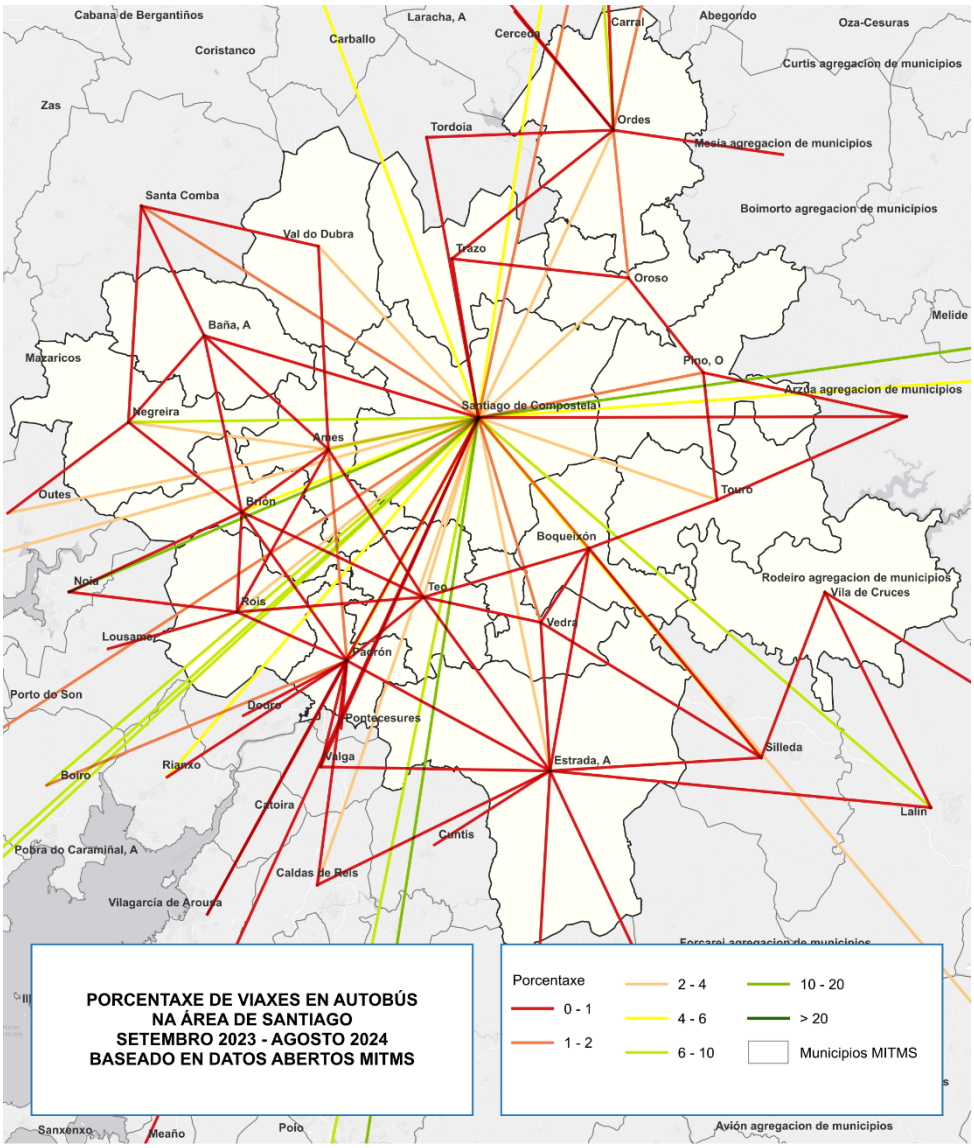



*Figura 5.135. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m na área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia e Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Adicionalmente, para coñecer a distribución mensual da demanda do autobús interurbano na área de Santiago de Compostela, e poder comparar o comportamento da mesma nos diferentes municipios, preséntase a Figura 5.136. Como nos casos anteriores, pódese apreciar, por unha banda, o predominio do concello de Santiago, que con 1.896.612 subidas supón o 43,8% de toda área no ano presentado. Este valor de subidas está por debaixo dos concellos da Coruña (3,6 millóns), Vigo (2,2 millóns) e Ferrol (2,1 millóns), e por riba do resto dos principais das áreas analizadas. No que se refire á porcentaxe, está na quinta posición, so por riba de Vigo (40,8%) e A Coruña (38,9%). Os seguintes municipios en subidas son, por esta orde: Ames (775.391, 17,9%), A Estrada (317.373, 7,3%), Teo (227.861, 5,3%), Ordes (203.141, 4,7%), Oroso (154.685, 3,6%), Brión (119.252, 2,8%), Negreira (105.958, 2,4%) e Vedra (103.558, 2,4%). O resto están por baixo de 100.000 subidas anuais e do 2,2% das subidas totais. Debe sinalarse que os totais non coinciden cos da Táboa 5.60, debido a que nese caso só se consideraban as viaxes dentro da área.

Respecto ás variacións mensuais, pódese apreciar que os concellos de Santiago de Compostela, Ames, A Estrada, Oroso, Vedra, Negreira, Vila de Cruces, Val do Dubra, Touro, A Baña, Boqueixón e Trazo reducen as subidas nos meses de xullo e agosto, así como en decembro, o que pode estar asociado ao descenso da mobilidade obrigada por traballo e estudos nos períodos vacacionais e aos días festivos. Os concellos de Teo, Brión, Padrón, O Pino e Rois mantense bastante estables, aínda que algún deles cunha demanda moi baixa.

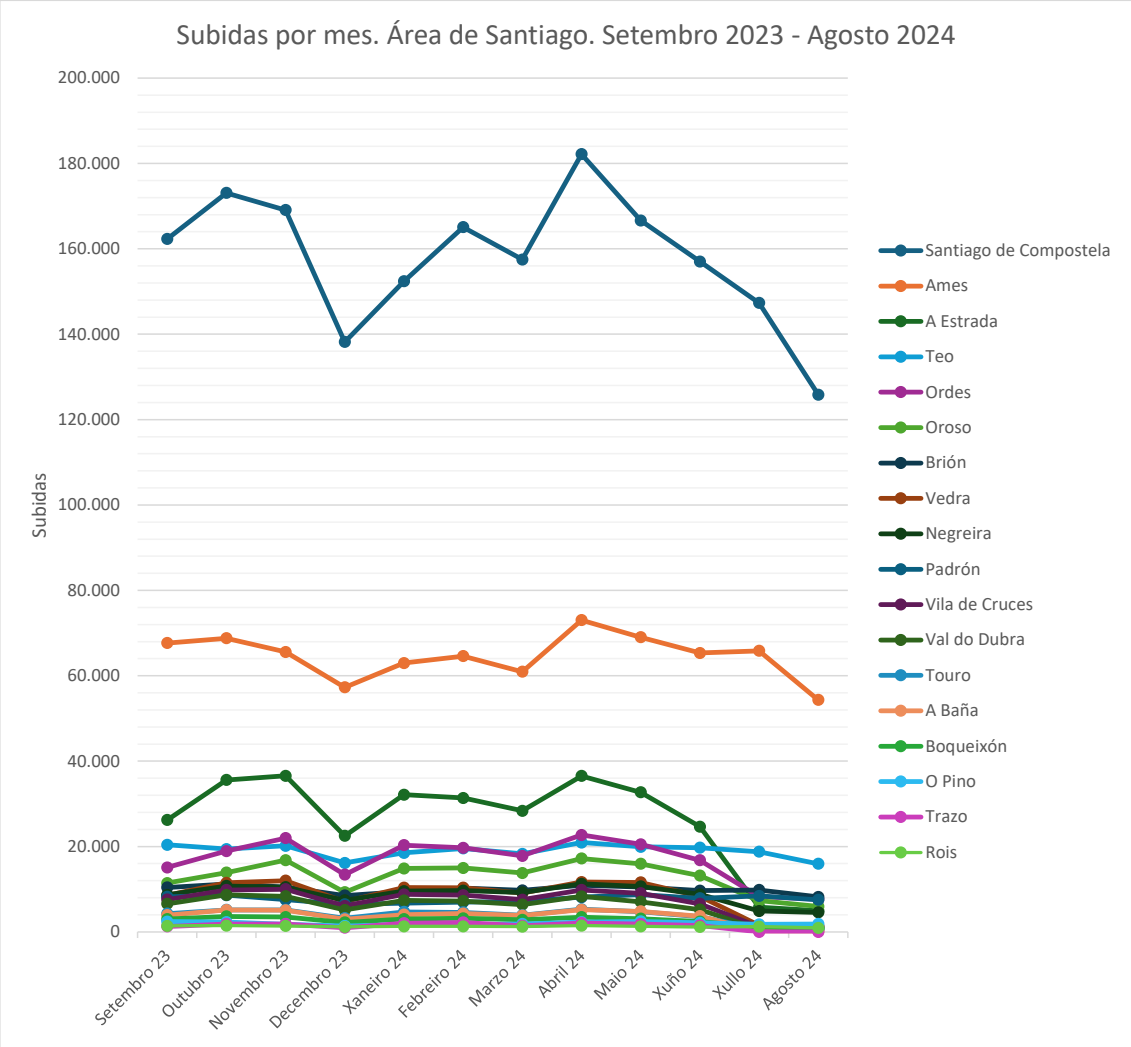



*Figura 5.136. Subidas mensuais no autobús interurbano nos concellos da área de transporte de Santiago de Compostela 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Como idea global do uso do transporte público na área metropolitana, na Táboa 5.64 compárase a mobilidade xeral de viaxes de máis de 500 m interna na área, descontando a do municipio de Santiago, cos fluxos en transporte público nese mesmo ámbito. Como xa se sinalara, haberá parte destas viaxes que non sexan susceptibles de realizarse en transporte público, ben porque a distancia non é moi longa ou ben porque non hai un servizo razoable para conectar a orixe e destino da devandita viaxe. Para o caso do ano 2024, os datos de transporte público non son completos, faltando aproximadamente a demanda da última quincena do mes de decembro, o que debe terse en conta para

analizar a evolución do uso do transporte público. Os valores obtidos son elevados, estando soamente por baixo dos da Coruña.

| | Viaxes internos área de Santiago (sen internos municipio Santiago) en transporte público interurbano | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) internos área de Santiago (sen internos municipio Santiago) | % Transporte público |
|---|---|---|---|
| **2022** | 2.937.311 | 130.520.692 | 2,25 |
| **2023** | 3.342.042 | 132.172.454 | 2,53 |
| **2024*** | 3.457.528 | 137.383.718 | 2,52 |

*Táboa 5.64. Uso do transporte público interurbano na área de transporte de Santiago sen incluír o termo municipal de Santiago. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota*: o dato de transporte público de 2024 non corresponde ao ano completo*

#### 5.1.5.3.3. Repartición modal incluíndo modos brandos

De novo, para obter información sobre desprazamentos en modos brandos, recórrese a outras fontes.

No caso de Santiago de Compostela, o Plan de Mobilidade Urbana Sostible do ano 2010 (aprobado en 2011), redactado por EPYPSA, presenta o repartición modal para a mobilidade do termo municipal e para a da área metropolitana, baseada nos resultados de 6.253 enquisas telefónicas, 5.190 realizadas a bordo de vehículos de transporte público urbano, e 1.426 en liñas interurbanas. A devandita repartición é a que figura na Táboa 5.65.

| | Viaxes Santiago de Compostela | Viaxes área metropolitana |
|---|---|---|
| **Vehículo privado** | 107.812 | 206.088 |
| | 42,5% | 53,5% |
| **Transporte público** | 30.534 | 42.049 |
| | 12,0% | 10,9% |
| **Pé** | 114.414 | 135.515 |
| | 45,1% | 35,2% |
| **Bicicleta** | 1.148 | 1.532 |
| | 0,5% | 0,4% |
| **TOTAL** | 253.908 | 385.184 |
| | 100% | 100% |

*Táboa 5.65. Repartición modal para as viaxes do termo municipal de Santiago de Compostela no ano 2010. (Fonte: Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Santiago, EPYPSA)*

No que se refire ás viaxes dende a área metropolitana a Santiago, prodúcense 69.273 viaxes diarias, das que 51.930 (75,0%) son resoltas con vehículo privado, 9.545 (13,8%) con transporte público, 1.820 (2,6%) a pé, e 290 (0,4%) en bicicleta.

Cabe sinalar que en 2024 redactouse unha actualización do Plan de Mobilidade Sostible Urbana de Santiago, pola empresa Eptisa. Este plan non parece estar accesible publicamente no momento da redacción deste informe.

De novo os valores presentados nestas táboas difiren sensiblemente das porcentaxes de uso de transporte público presentados nos apartados anteriores, debido as razóns xa sinaladas para os casos doutras zonas.

### 5.1.6. Zona de Lugo

#### *5.1.6.1. Características socioeconómicas*

Na Figura 5.137 preséntase a poboación total por parroquia e núcleos principais en 2023 (véxase o apartado 4.2 para aclaracións) na zona de Lugo, e na Figura 5.138 móstrase a súa evolución entre 2018 e 2023, tanto en valor absoluto como en porcentaxe. Pódese ver que a maior poboación está no núcleo principal de Lugo (90.413 habitantes), seguida moi de lonxe polas parroquias de San Vicenzo en Rábade (1.503), San Martiño de Guillar en Outeiro de Rei (1.167) e Santiago de Duarría en Castro de Rei (1.102), sendo estes os únicos valores por riba de 1.000 habitantes. O crecemento da poboación non ten un patrón moi claro na área, estando dispersas as zonas nas que crece máis intensamente. Neste caso, a poboación das parroquias fóra da cidade principal é reducida, o que quedará de manifesto nun menor número absoluto de viaxes metropolitanos que noutras áreas. Ao contrario do observado noutras áreas, non existe o fenómeno de decrecemento da poboación na cidade principal.

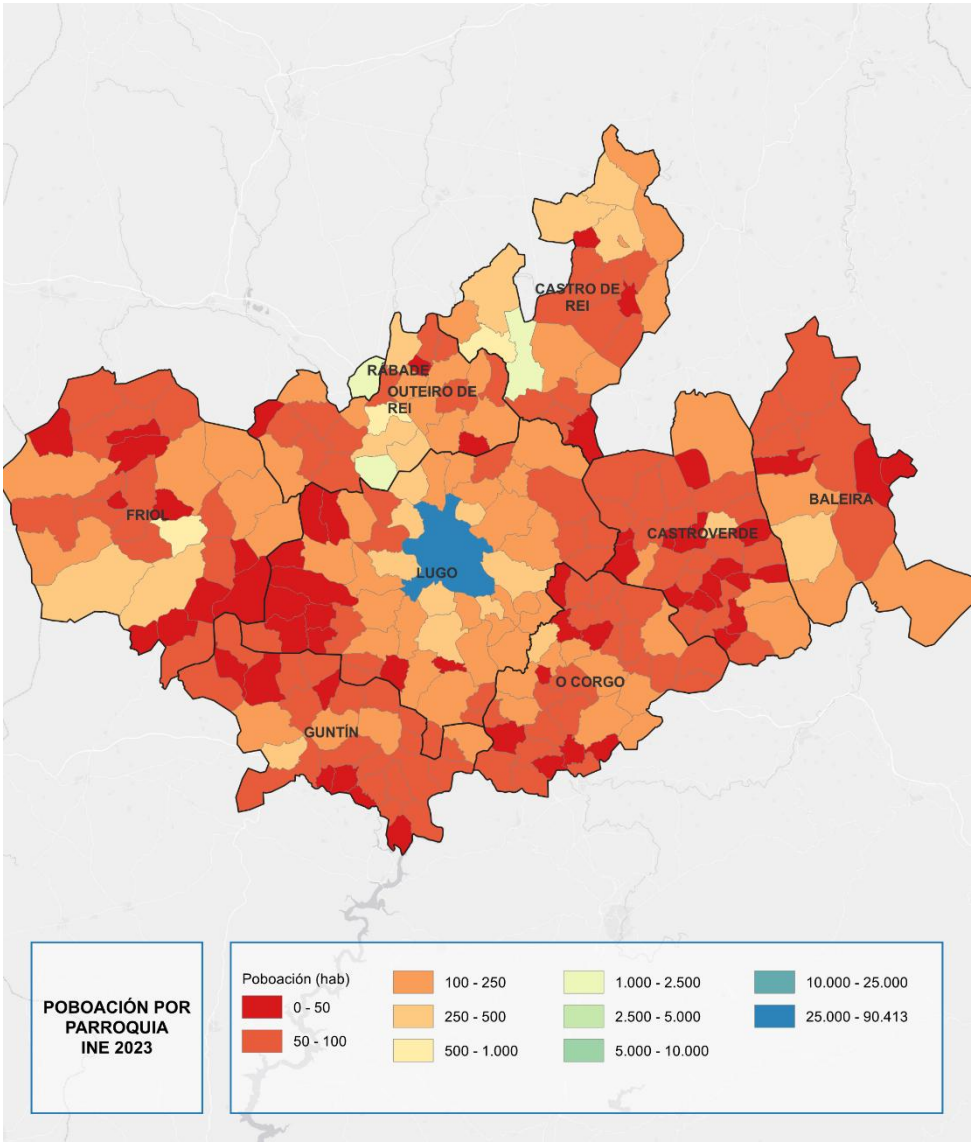



*Figura 5.137. Poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Lugo.*
*(Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

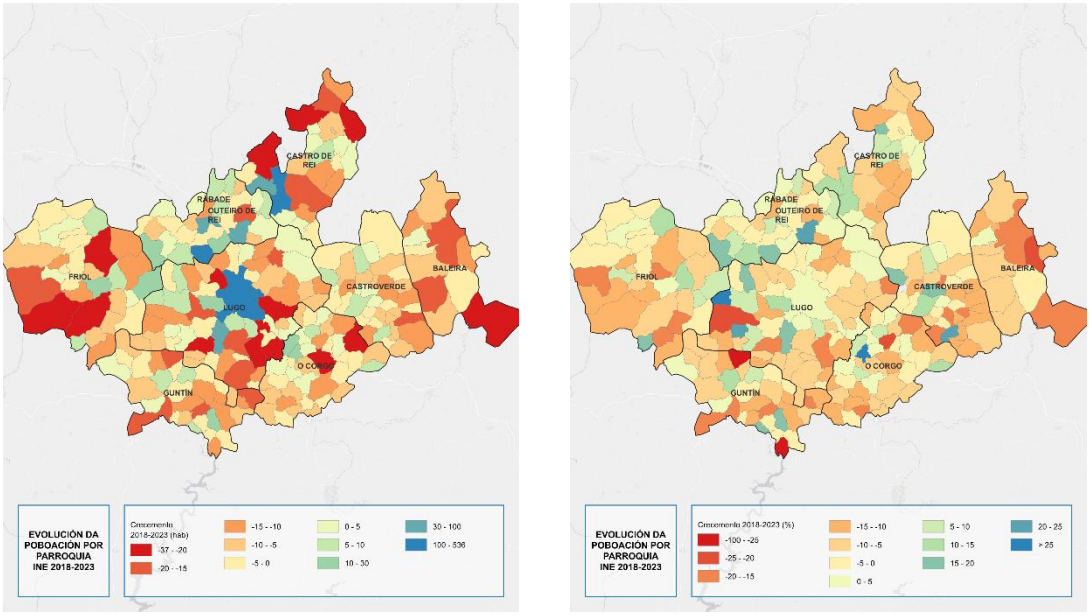



*Figura 5.138. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe na área de transporte de Lugo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Se se analiza a densidade de poboación por sección censual, que se presenta na Figura 5.139, apréciase que as densidades máis altas prodúcense nalgunhas das seccións do municipio de Lugo. O valor máis alto dáse na sección 18 do distrito 2 de Lugo, con 36.057,33 hab/km$^2$. Tamén en Lugo existen outras 17 seccións entre 10.000 e 20.000 hab/km$^2$. A sección coa máxima densidade da área fóra do municipio de Lugo é a sección 1 do distrito 1 de Rábade (288.99 hab/km$^2$).

A Figura 5.140 mostra a densidade de poboación por parroquia. Pode apreciarse un corredor norte-sur con Lugo no centro, onde están as densidades máis altas (aínda que modestas). En xeral, a densidade descende a medida que nos afastamos do devandito corredor, aínda que existen algunhas excepcións.

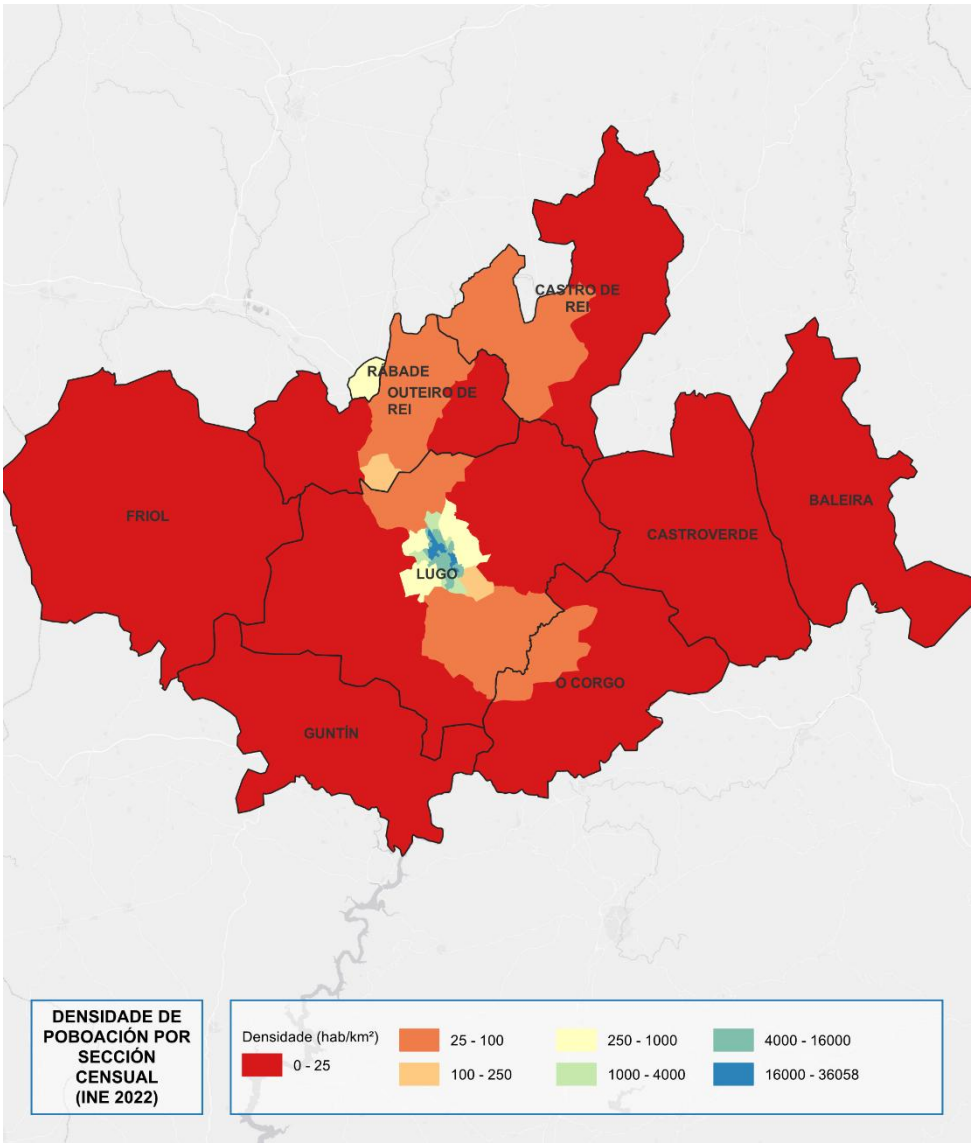



*Figura 5.139. Densidade de poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Lugo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

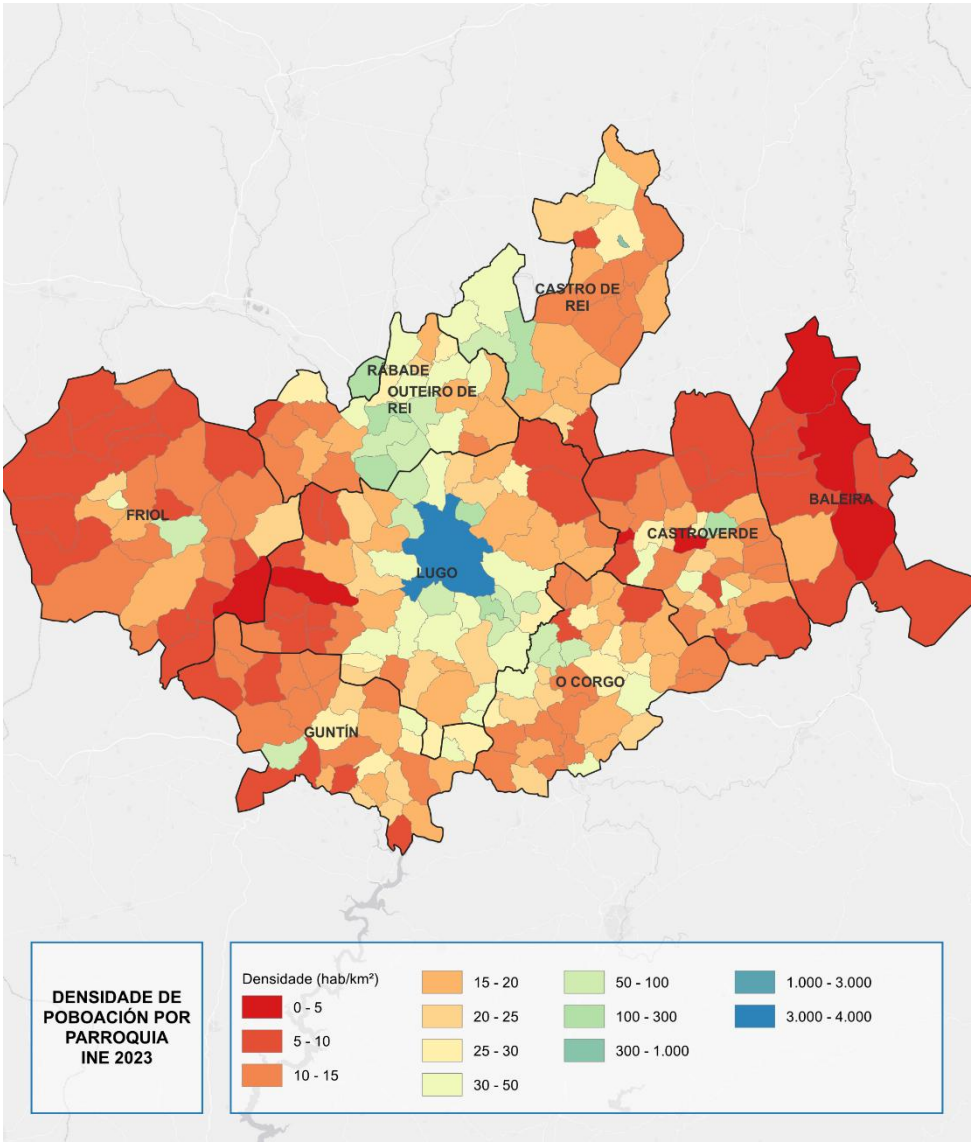



*Figura 5.140. Densidade de poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Lugo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.141 móstranse os valores de renda media por persoa e por fogar por sección censual. Soamente existen dúas seccións por riba de 20.000 euros/persoa, a sección 1 do distrito 1 (21.768), e a sección 10 do distrito 2 (20.660) de Lugo. O valor máis alto fóra do devandito municipio dáse no Corgo (sección 4 do distrito 1) con 16.277 euros/persoa. Nesta área de transporte non existe ningunha sección por debaixo dos 10.000 euros/persoa.

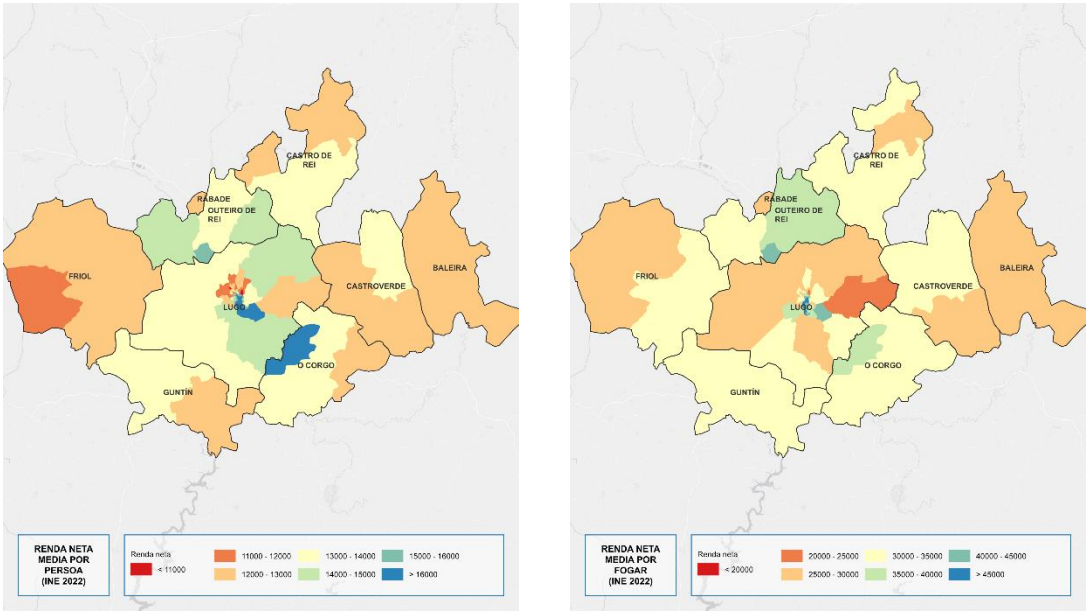



*Figura 5.141. Renda neta media por persoa e por fogar en 2022 na área de transporte de Lugo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Polo seu lado, a Figura 5.142 presenta a idade media da poboación por sección censual, mentres que na Figura 5.143 móstrase a porcentaxe de poboación con idade menor de 18 anos e maior de 65. As seccións con menor idade media concéntranse no termo municipal de Lugo, así como no suroeste de Outeiro de Rei.

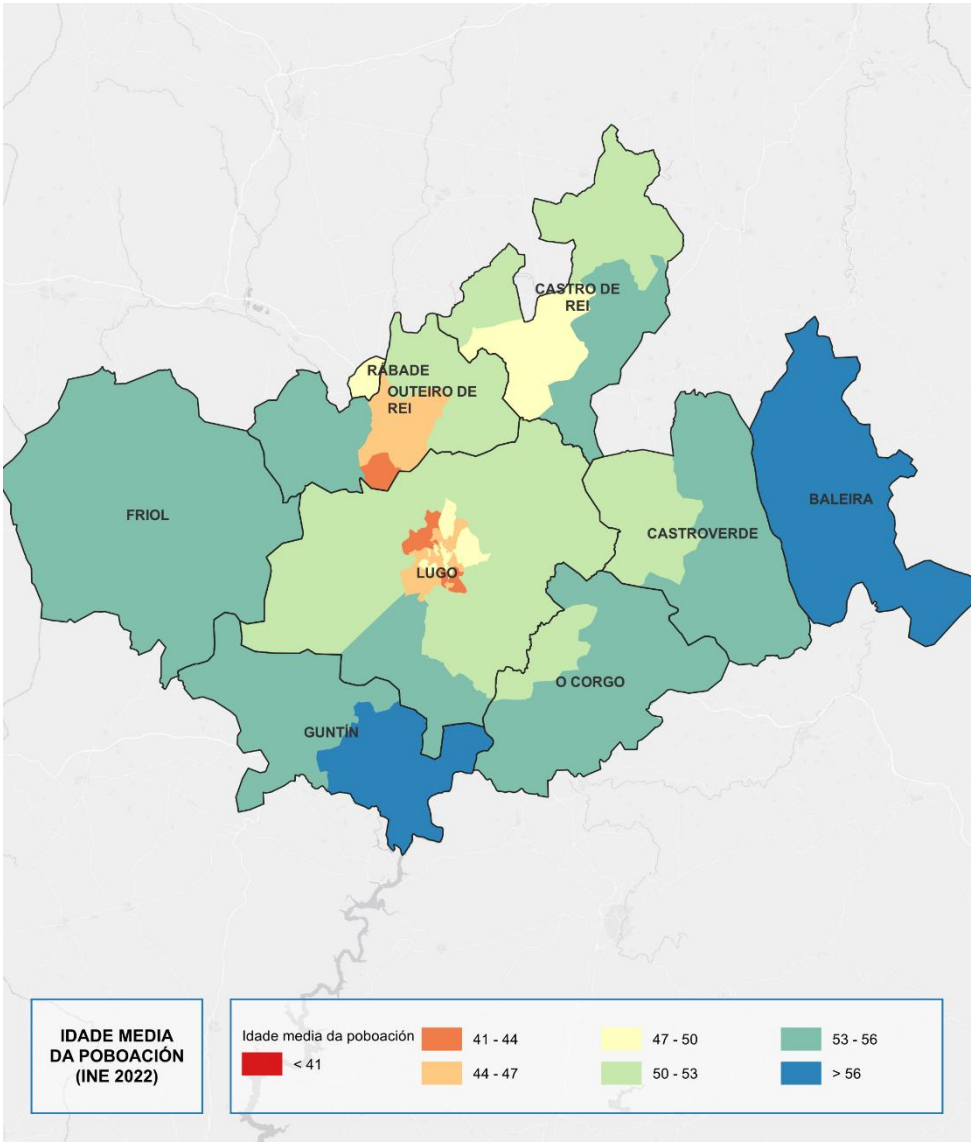



*Figura 5.142. Idade media da poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Lugo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

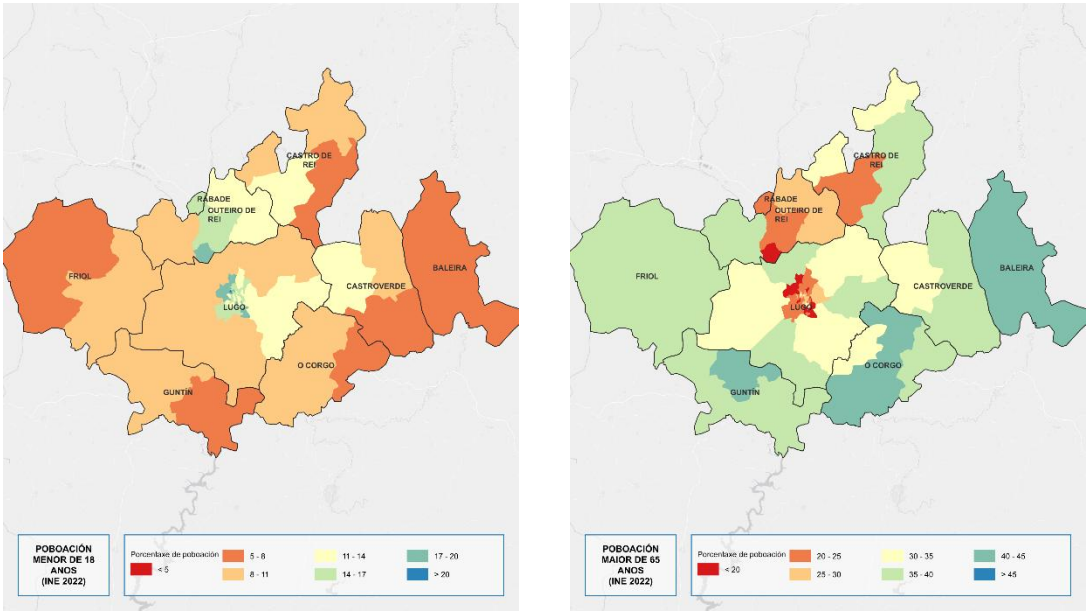



*Figura 5.143. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 na área de transporte de Lugo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

No que se refire ao tamaño dos fogares, a Figura 5.144 presenta o tamaño medio e a porcentaxe de vivendas unipersoais. Pódese comprobar, da mesma maneira que nas outras áreas, que ambas figuras son relativamente similares.

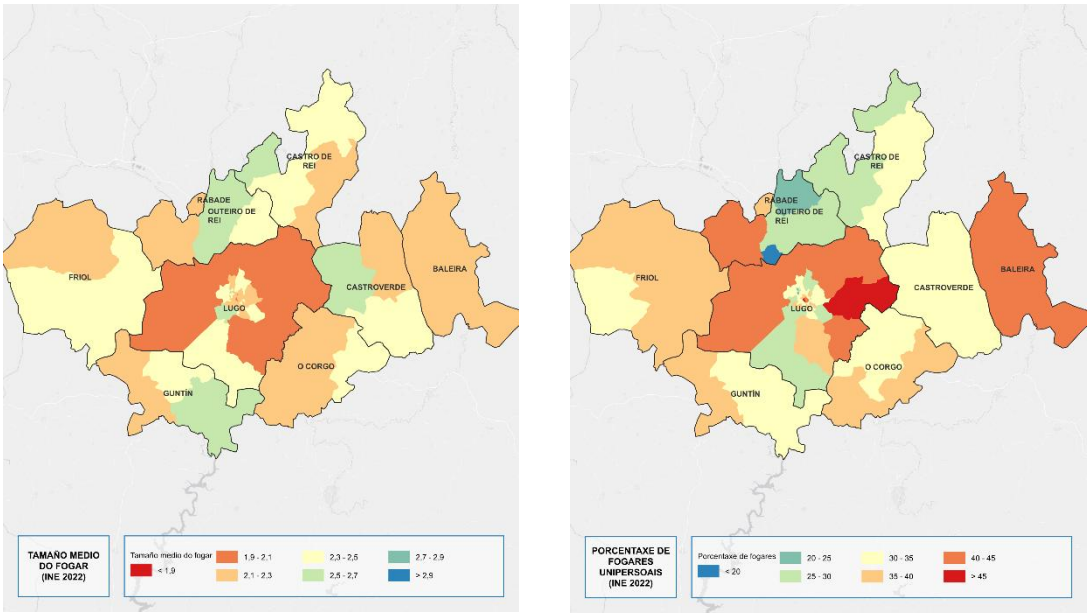



*Figura 5.144. Tamaño medio do fogar e porcentaxe de fogares unipersoais na área de transporte de Lugo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Finalmente, a Figura 5.145 presenta o índice de motorización por termo municipal (dado que non se dispón de datos cunha maior desagregación espacial), así como o seu crecemento entre 2018 e 2023. Pódese ver que o valor máis baixo está en Lugo (543,6) por debaixo de 550 turismos por cada 1.000 habitantes. Tódolos demais municipios están por encima de 700, e O Corgo (829,2) e Guntín (869,1) superan os 800 turismos por cada 1.000 habitantes. Pódese apreciar ademais que a tendencia é crecente en toda a área, incluíndo a cidade central.

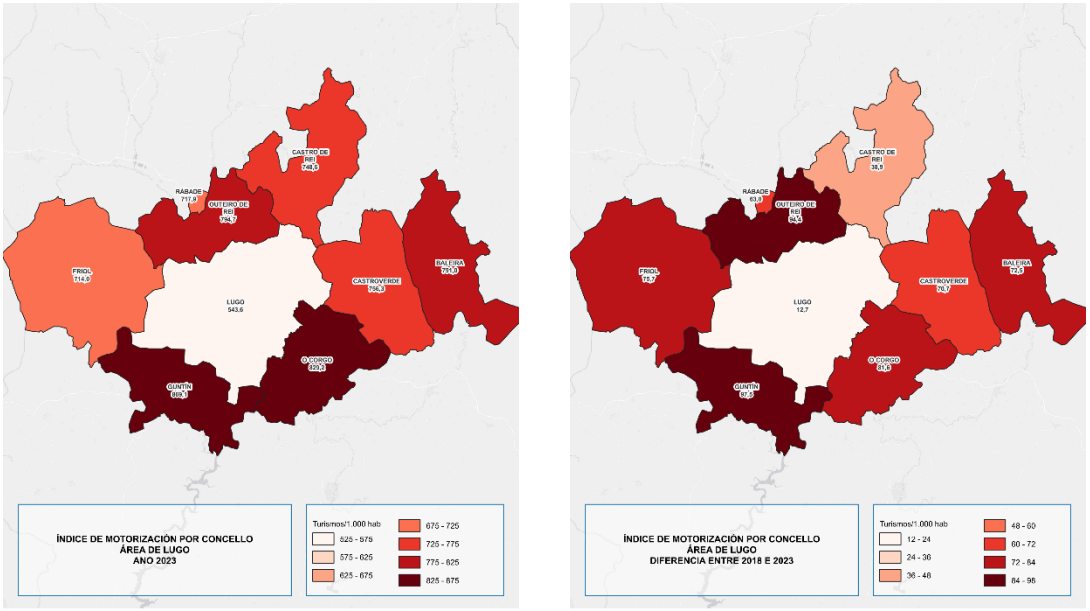



*Figura 5.145. Índice de motorización por concello en 2023 e variación 2018-2023 na área de transporte de Lugo. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística e Instituto Galego de Estatística)*

## *5.1.6.2.Mobilidade interna do termo municipal de Lugo*

### 5.1.6.2.1. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral no termo municipal de Lugo obtense da mesma forma que se especificou para os casos anteriores.

Os resultados agregados preséntanse na Táboa 5.66. As viaxes anuais sitúase nuns 93-99 millóns, dando lugar a arredor de 2,6-2,7 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m), valor intermedio entre as áreas anteriores, e claramente superior aos de Pontevedra e Ferrol.

| | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | Viaxes/día | Poboación (INE) | Viaxes/hab·día |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 94.596.822 | 259.169 | 97.211 | 2,67 |
| **2023** | 92.698.845 | 253.969 | 98.214 | 2,59 |
| **2024** | 98.501.407 | 269.130 | 99.482 | 2,71 |

*Táboa 5.66. Mobilidade xeral do termo municipal de Lugo. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.146 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte para o período 09/2023-08/2024. Neste caso o único valor por riba de 10 millóns de viaxes anuais dáse na relación Distrito 2-Distritos 1 e 3 (agrupación de distritos), con 10.640.824 viaxes. Por riba de 6 millóns de viaxes están as relacións: Distritos 4 e 9 (agrupación de distritos)-Distrito 5, con 9.362.391; Distritos 1 e 3 (agrupación de distritos)-Distritos 4 e 9 (agrupación de distritos), con 9.178.901; Distrito 2-Distritos 4 e 9 (agrupación de distritos), con 8.121.545; Distrito 2-Distritos 7 e 8 (agrupación de distritos), con 7.200.922; Distritos 1 e 3 (agrupación de distritos)-Distrito 5, con 7.041.662; Distrito 2-Distrito 5, con 6.408.528; Distritos 4 e 9 (agrupación de distritos)-Distritos 7 e 8 (agrupación de distritos), con 4.493.911; Distrito 5-Distritos 7 e 8 (agrupación de distritos), con 4.315.982; e Distritos 1 e 3 (agrupación de distritos)-Distritos 7 e 8 (agrupación de distritos), con 2.848.637. Debe terse en conta a presenza

no norte da cidade do polígono do Ceao e o Parque Empresarial de Lugo, na agrupación de distritos 4 e 9.

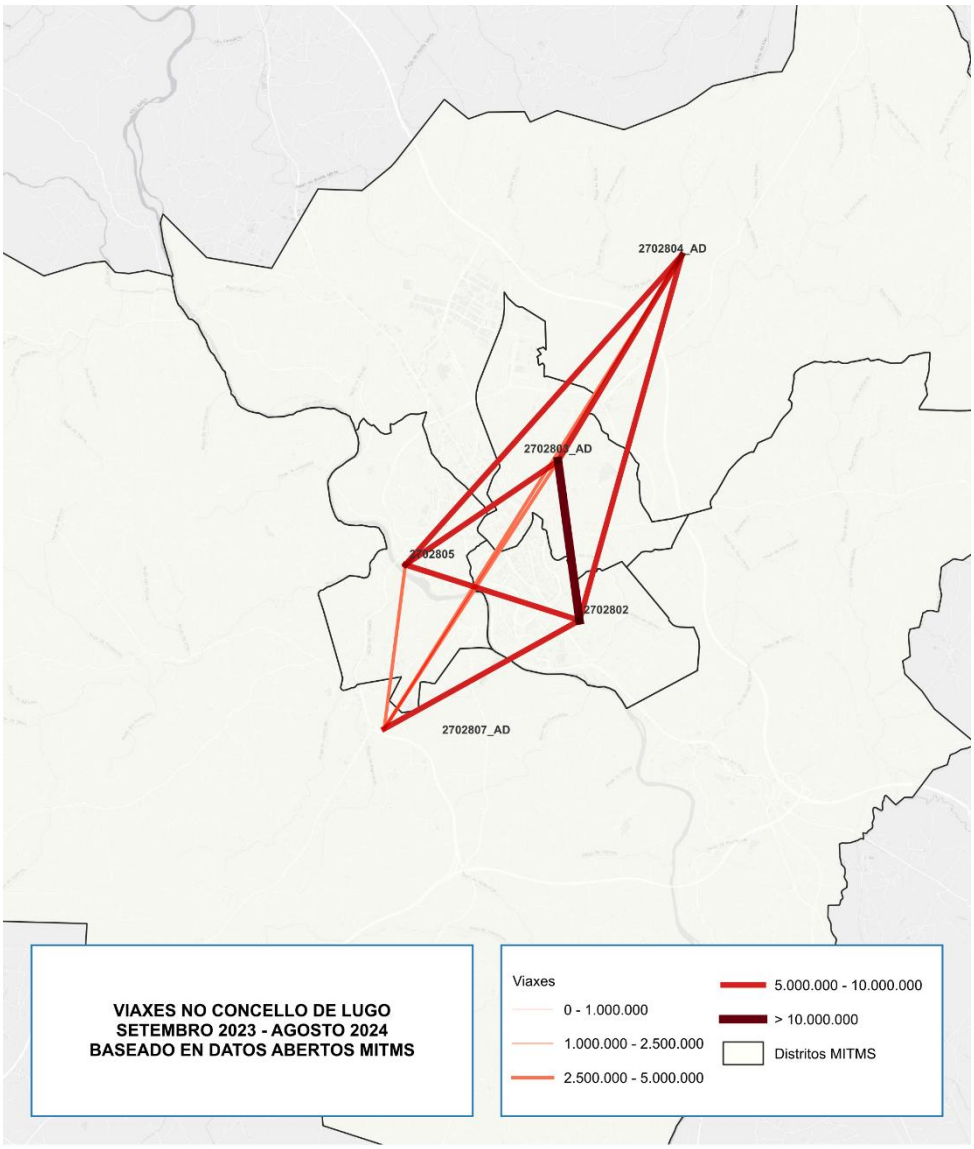



*Figura 5.146. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Lugo (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa banda, na Figura 5.147 móstranse os mesmos fluxos no período 09/2022-08/2023, así como a variación en porcentaxe entre ambos. Percíbense crecementos por riba do 10% nas conexións do distrito 2 co 5 e coa agrupación 4+9. O descenso máis pronunciado en porcentaxe dáse na relación da agrupación de distritos 4+9 coa dos 7+8, co valor de 3,48%.

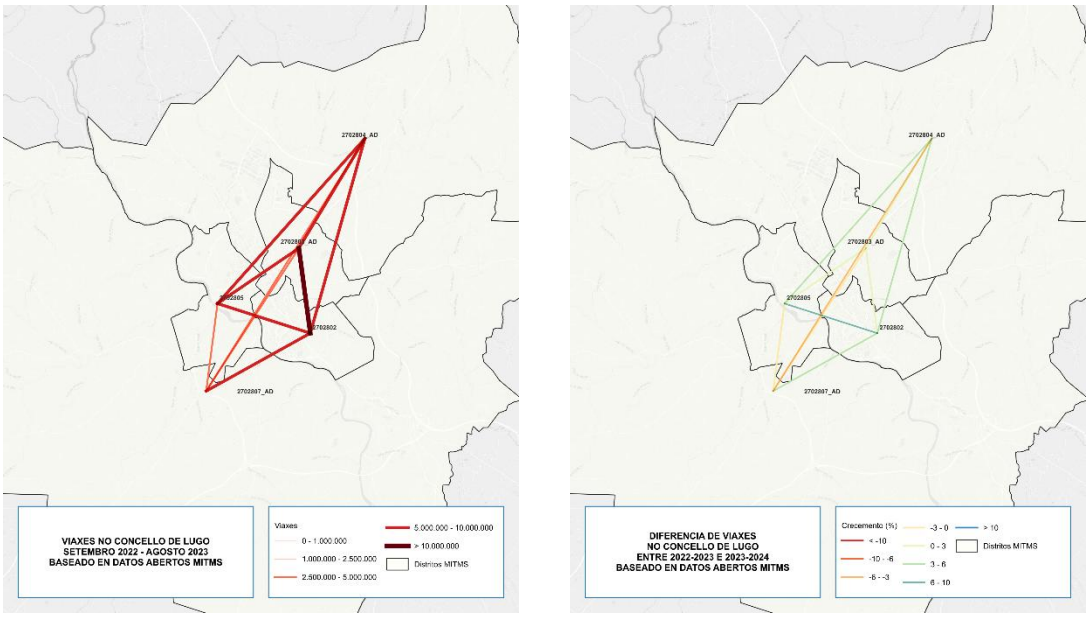



*Figura 5.147. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Lugo (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

### 5.1.6.2.2. Transporte público urbano por autobús

No caso de Lugo, a información sobre o sistema de transporte público urbano non se atopa dispoñible no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e tampouco se puido obter mediante outras fontes, polo que non é posible realizar unha análise da oferta similar ás que se presentaron previamente para outras cidades. En calquera caso, na Figura 5.148 preséntase o mapa das liñas existentes tal e como figura na páxina web de Urbanos de Lugo.

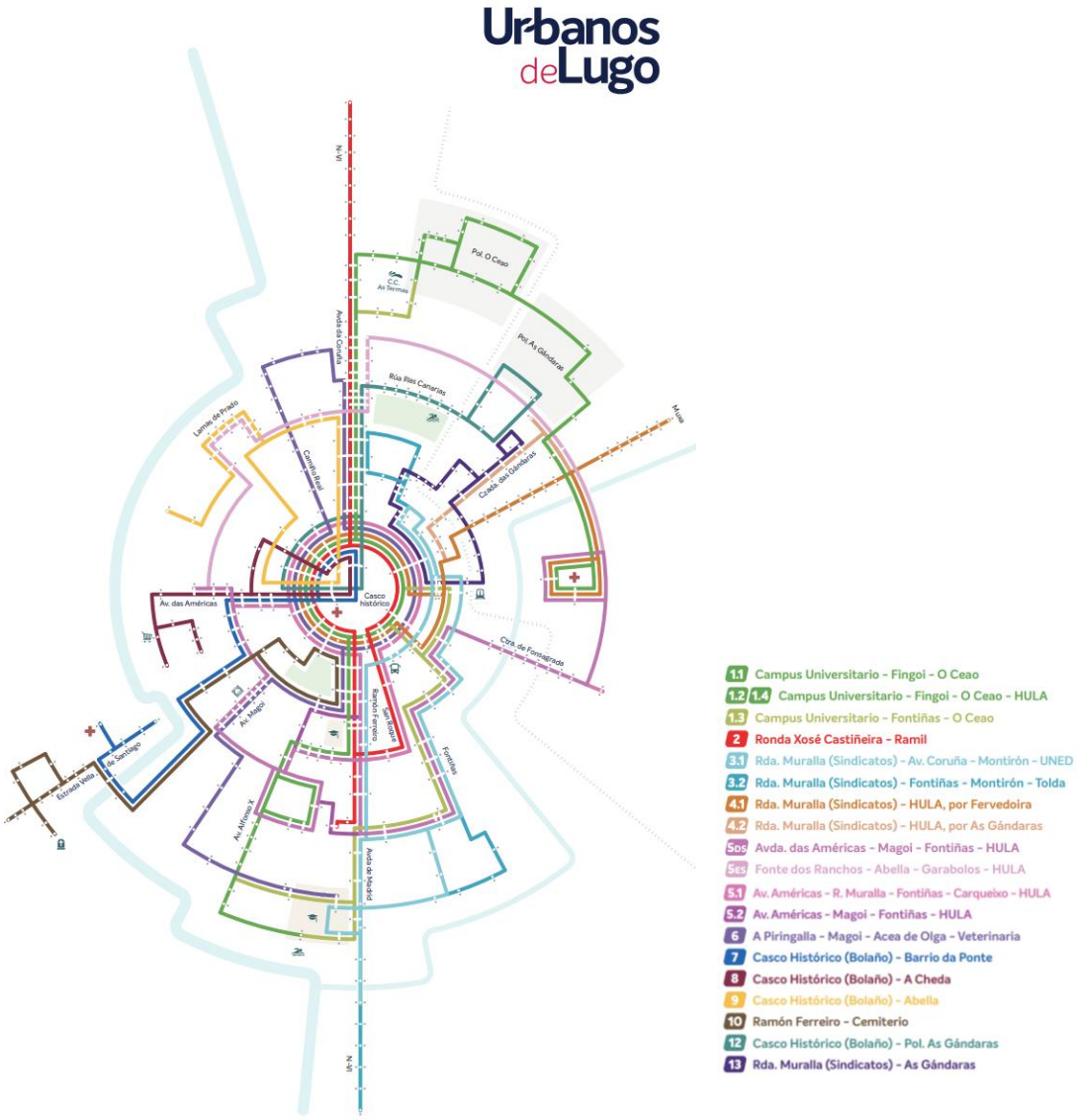



*Figura 5.148. Liñas e paradas do transporte público urbano por autobús de Lugo. (Fonte: Urbanos de Lugo)*

Si se dispón de datos sobre a demanda do sistema, que se presentan na Táboa 5.67, onde se fai tamén a comparación de viaxes en transporte público cos de mobilidade xeral de máis de 500 m. Como se pode apreciar, a porcentaxe de viaxes en transporte público en relación coas viaxes totais de máis de 500 m está en ao redor do 1,8-2,3%, valor sensiblemente inferior que o de tódolos casos anteriores que oscilaban entre valores próximos ao 6% en Vigo ou Ourense ata máis do 10% en A Coruña, con Santiago nunha posición intermedia. Sen embargo, o valor de Lugo supera ao de Pontevedra.

| | Viaxes transporte público urbano | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | % Transporte público |
|---|---|---|---|
| **2022** | 1.711.925 | 94.596.822 | 1,81 |
| **2023** | 1.988.330 | 92.698.845 | 2,14 |
| **2024** | 2.219.312 | 98.501.407 | 2,25 |

*Táboa 5.67. Uso do transporte público urbano no termo municipal de Lugo.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Concello de Lugo)*

### *5.1.6.3.Mobilidade da área metropolitana*

#### 5.1.6.3.1. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral na área de transporte de Lugo obtense tamén a partir dos datos de "Open Data Mobilidade" do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Os resultados agregados de mobilidade interna da área preséntanse na Táboa 5.68. Considéranse tódolos distritos incluídos na área de transporte de Lugo. Neste caso, os concellos do Corgo e Baleira, integrados na devandita área, están considerado nas agrupacións de municipios 27014_AM e 27046_AM nos datos abertos do Ministerio. Estas agrupacións engloban tamén aos concellos de Baralla e Pol respectivamente, non pertencentes á área. Por tanto, inclúense os datos de Baralla e Pol nos datos de mobilidade xeral da área, aínda que non pertenzan á mesma.

Pódese ver que as viaxes anuais atópanse na franxa dos 116-122 millóns, dando lugar a arredor de 2,5-2,6 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m). Estes valores de viaxes internos por habitante e día son moi similares aos da área de Santiago, e están por baixo dos das restantes áreas analizadas.

| | **Viaxes distancia > 500 m (MITMS)** | **Viaxes/día** | **Poboación (INE)** | **Viaxes/hab·día** |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 116.080.947 | 318.030 | 125.375 | 2,54 |
| **2023** | 116.021.062 | 317.866 | 126.290 | 2,52 |
| **2024** | 122.172.065 | 333.803 | 127.366 | 2,62 |

*Táboa 5.68. Mobilidade xeral interna da área de transporte de Lugo. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Pola súa banda, a Táboa 5.69 presenta os datos de mobilidade total na área para distancias maiores a 500 m. Neste caso as viaxes anuais atópanse na franxa dos 153-161 millóns, dando lugar a arredor de 3,3-3,5 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m). De novo estes valores de viaxes totais por habitante e día son moi similares aos da área de Santiago, e tamén neste caso aos de Ferrol, sendo maiores que na Coruña e menores que en Vigo, Ourense e Pontevedra.

| | **Viaxes distancia > 500 m (MITMS)** | **Viaxes/día** | **Poboación (INE)** | **Viaxes/hab·día** |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 153.527.308 | 420.623 | 125.375 | 3,35 |
| **2023** | 153.593.700 | 420.805 | 126.290 | 3,33 |
| **2024** | 161.683.130 | 441.757 | 127.366 | 3,47 |

*Táboa 5.69. Mobilidade xeral total da área de transporte de Lugo. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.149 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte (en ambos sentidos) para o período 09/2023-08/2024, cun limiar mínimo de 100.000 viaxes. Ademais dos fluxos entre distritos ou agrupacións pertencentes ao termo municipal de Lugo, xa analizados no apartado anterior, os valores máis altos corresponden ás relacións: Lugo (agrupación de distritos 4 e 9)-Outeiro de Rei, con 1.884.359 viaxes anuais; Begonte e Rábade (agrupación de municipios)-Outeiro de Rei, con 1.738.738; Castro de Rei-Pol e Baleira (agrupación de municipios), con 1.252.507; e

Castro de Rei-Pastoriza e Abadín (agrupación de municipios), con 1.235.629. Tódalas demais conexións están por baixo de 1.000.000 viaxes anuais.

Como sucedía nos casos anteriores, ademais das relacións de Lugo coa área metropolitana, existen fluxos transversais importantes dentro da mesma, cuxo servizo mediante transporte público supón un reto adicional dentro deste territorio.

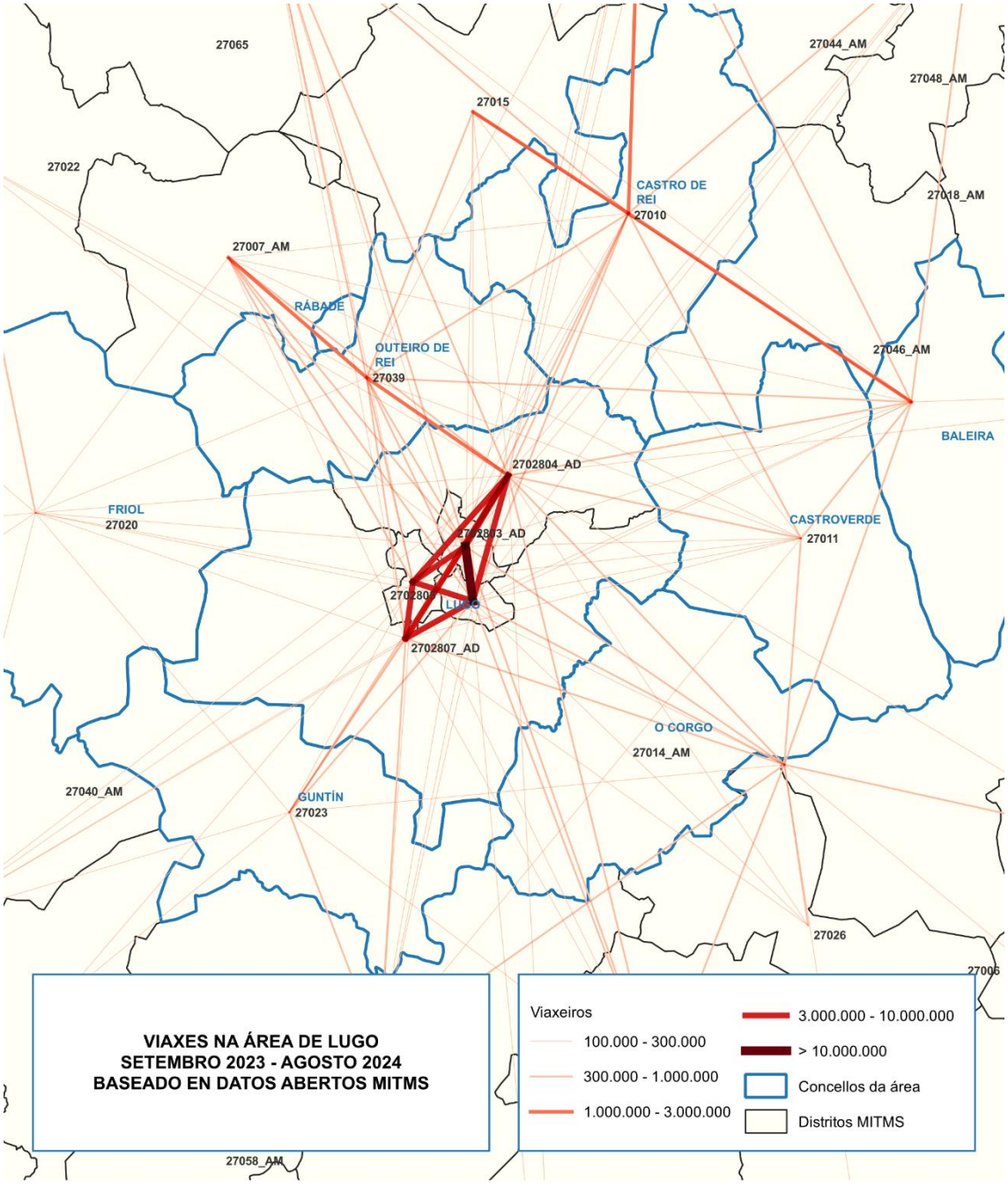



*Figura 5.149. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Lugo (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa parte, na Figura 5.150 móstranse os mesmos fluxos no período 09/2022-08/2023, así como a variación en porcentaxe entre ambos. As variacións porcentuais son, nalgúns casos, importantes, pero sobre valores absolutos non moi altos.

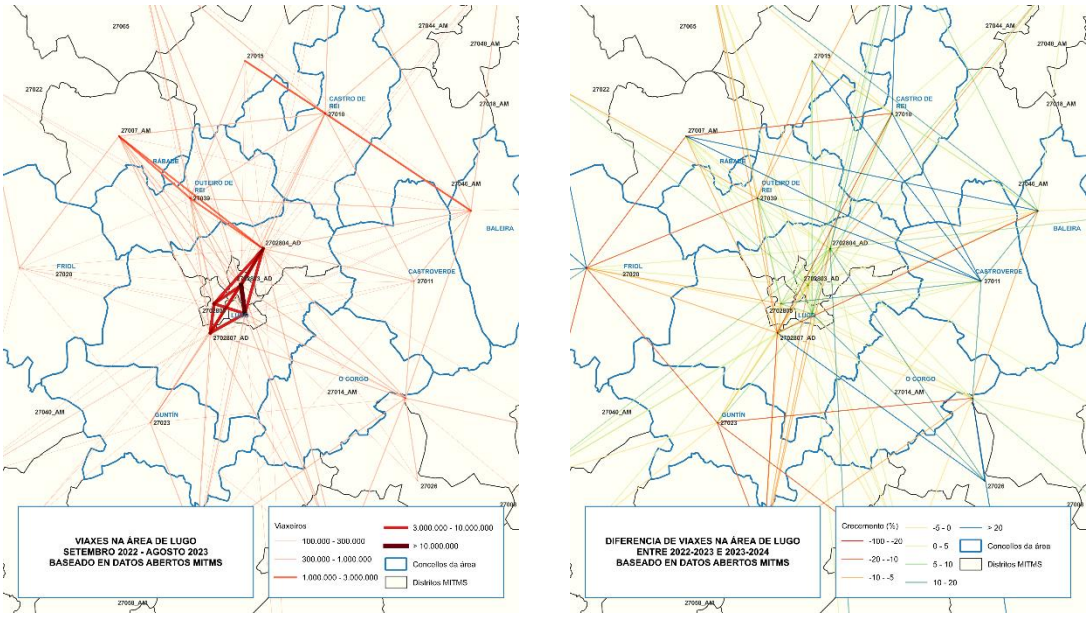



*Figura 5.150. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Lugo (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

A Figura 5.151 presenta a mesma información que a da Figura 5.149, pero neste caso agrupada por municipio de orixe e destino, en lugar de por distrito. Pola súa banda a Táboa 5.70 mostra os valores representados na Figura 5.151 de maneira exhaustiva. Sen contar os desprazamentos internos de cada municipio destacan a relación Lugo-Outeiro de Rei con 4.502.002 viaxes anuais. Nun seguinte chanzo atópanse O Corgo e Baralla (agrupación de municipios)-Lugo, con 2.594.376, e Begonte e Rábade (agrupación de municipios)-Lugo, con 2.405.546. A seguinte relación por fluxo non implica ao municipio de Lugo, sendo Begonte e Rábade (agrupación de municipios)-Outeiro de Rei, con 1.738.738. Apréciase un certo eixo transversal Cospeito - Castro de Rei - Pol (agrupación de municipios).

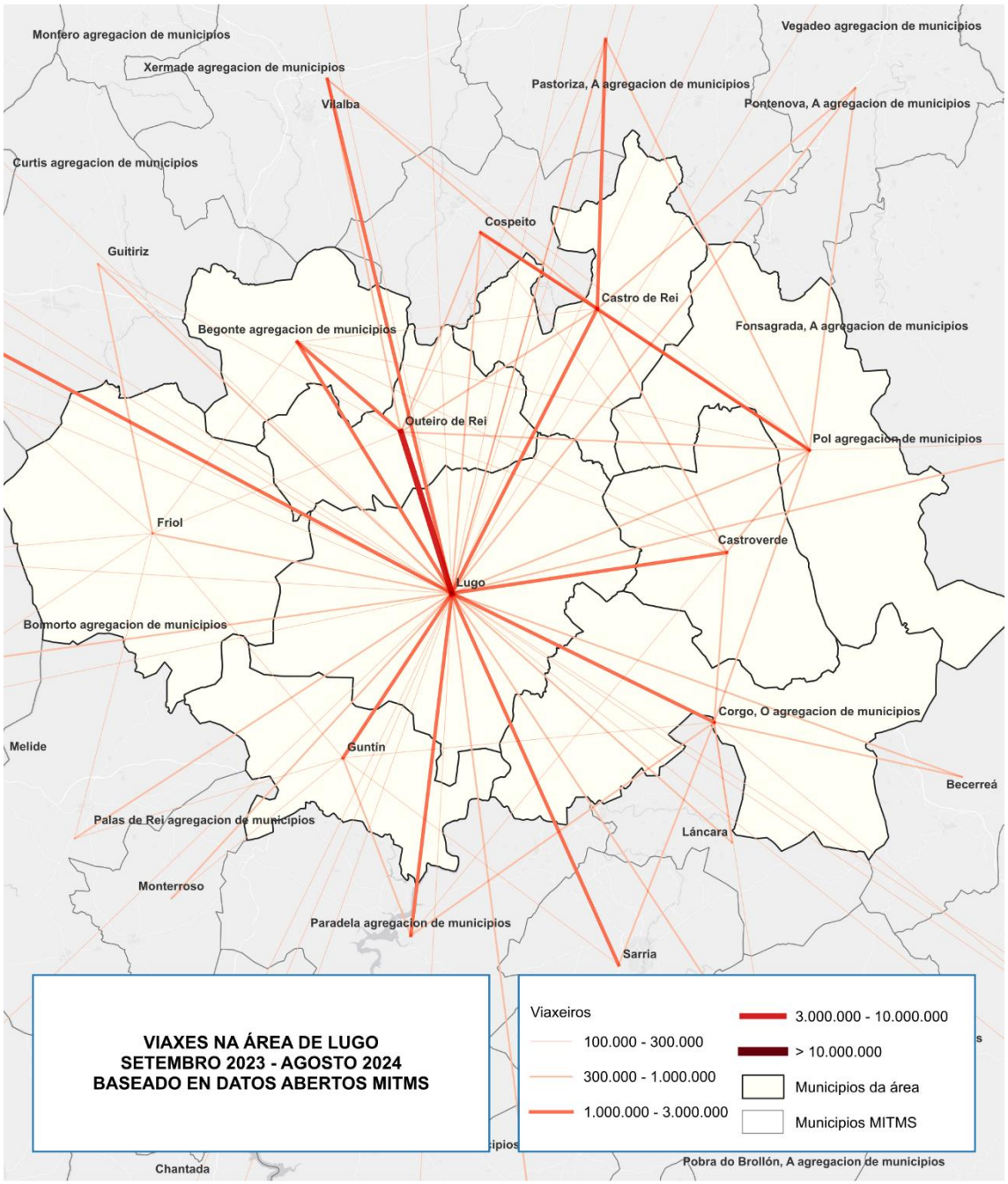



*Figura 5.151. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Lugo (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Begonte+ Rábade | Castro de Rei | Castroverde | O Corgo+ Baralla | Friol | Guntín | Lugo | Outeiro de Rei | Pol+ Baleira |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 27007_AM | 27010 | 27011 | 27014_AM | 27020 | 27023 | 27028 | 27039 | 27046_AM |
| Begonte+Rábade | | | 295.892 | 130.861 | 39.371 | 275.738 | 42.741 | 2.405.546 | 1.738.738 | 271.600 |
| Castro de Rei | | | 1.225.007 | 496.508 | 26.201 | 16.787 | 13.617 | 1.600.542 | 836.605 | 1.252.507 |
| Castroverde | | | | 331.796 | 618.885 | 12.031 | 57.054 | 1.135.129 | 214.433 | 658.676 |
| O Corgo+Baralla | | | | | 1.087.421 | 8.206 | 138.843 | 2.594.376 | 58.045 | 310.183 |
| Friol | | | | | | 633.872 | 128.231 | 892.689 | 255.612 | 20.960 |
| Guntín | | | | | | | 108.595 | 1.477.112 | 57.679 | 16.505 |
| Lugo | | | | | | | | 95.396.898 | 4.502.002 | 893.969 |
| Outeiro de Rei | | | | | | | | | 968.628 | 454.951 |
| Pol+Baleira | | | | | | | | | | 532.402 |
| **Total: 124.233.445** | | | | | | | | | | |

*Táboa 5.70. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Lugo (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa banda, a Táboa 5.71 presenta a porcentaxe de viaxes internas da área metropolitana que supón cada unha das relacións entre concellos. Pódese apreciar a forte predominancia dos desprazamentos internos de Lugo (76,79%), a máis alta de tódalas áreas analizadas, o que pon de manifesto a maior importancia do concello principal nesta área. Para apreciar mellor a importancia das outras conexións, a Táboa 5.72 presenta estas porcentaxes con respecto á mobilidade interna da área sen considerar os desprazamentos internos de Lugo. Pode apreciarse que destacan moitas das conexións con Lugo (especialmente Outeiro de Rei, as agrupacións de municipios de O Corgo e Baralla, e de Begonte e Rábade, así como Castro de Rei e Guntín). Tamén destaca a conexión da agrupación Begonte + Rábade con Outeiro de Rei, e a de Castro de Rei coa agrupación Pol + Baleira. Nos desprazamentos internos destaca Castro de Rei.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Begonte+ Rábade | Castro de Rei | Castroverde | O Corgo+ Baralla | Friol | Guntín | Lugo | Outeiro de Rei | Pol+ Baleira |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 27007_AM | 27010 | 27011 | 27014_AM | 27020 | 27023 | 27028 | 27039 | 27046_AM |
| Begonte+Rábade | | | 0,24% | 0,11% | 0,03% | 0,22% | 0,03% | 1,94% | 1,40% | 0,22% |
| Castro de Rei | | | 0,99% | 0,40% | 0,02% | 0,01% | 0,01% | 1,29% | 0,67% | 1,01% |
| Castroverde | | | | 0,27% | 0,50% | 0,01% | 0,05% | 0,91% | 0,17% | 0,53% |
| O Corgo+Baralla | | | | | 0,88% | 0,01% | 0,11% | 2,09% | 0,05% | 0,25% |
| Friol | | | | | | 0,51% | 0,10% | 0,72% | 0,21% | 0,02% |
| Guntín | | | | | | | 0,09% | 1,19% | 0,05% | 0,01% |
| Lugo | | | | | | | | 76,79% | 3,62% | 0,72% |
| Outeiro de Rei | | | | | | | | | 0,78% | 0,37% |
| Pol+Baleira | | | | | | | | | | 0,43% |

*Táboa 5.71. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Lugo (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Begonte+ Rábade | Castro de Rei | Castroverde | O Corgo+ Baralla | Friol | Guntín | Lugo | Outeiro de Rei | Pol+ Baleira |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 27007_AM | 27010 | 27011 | 27014_AM | 27020 | 27023 | 27028 | 27039 | 27046_AM |
| Begonte+Rábade | | | 1,03% | 0,45% | 0,14% | 0,96% | 0,15% | 8,34% | 6,03% | 0,94% |
| Castro de Rei | | | 4,25% | 1,72% | 0,09% | 0,06% | 0,05% | 5,55% | 2,90% | 4,34% |
| Castroverde | | | | 1,15% | 2,15% | 0,04% | 0,20% | 3,94% | 0,74% | 2,28% |
| O Corgo+Baralla | | | | | 3,77% | 0,03% | 0,48% | 9,00% | 0,20% | 1,08% |
| Friol | | | | | | 2,20% | 0,44% | 3,10% | 0,89% | 0,07% |
| Guntín | | | | | | | 0,38% | 5,12% | 0,20% | 0,06% |
| Lugo | | | | | | | | | 15,61% | 3,10% |
| Outeiro de Rei | | | | | | | | | 3,36% | 1,58% |
| Pol+Baleira | | | | | | | | | | 1,85% |

*Táboa 5.72. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Lugo (09/2023-08/2024), sen considerar as viaxes internas do concello de Lugo. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

#### 5.1.6.3.2. Transporte público interurbano por autobús

A información sobre a oferta de transporte interurbano por autobús na zona de Lugo obtense do mesmo modo que para os casos anteriores, a partir dos datos GTFS dispoñibles no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, para a semana do 2 ao 8 de outubro de 2023.

Na Figura 5.152 preséntanse as rutas de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo superpostas sobre a densidade de poboación por parroquia. Pódese ver que as parroquias sen servizo están, en xeral, entre as de densidade de poboación máis baixa (por baixo de 20 hab/km$^2$).

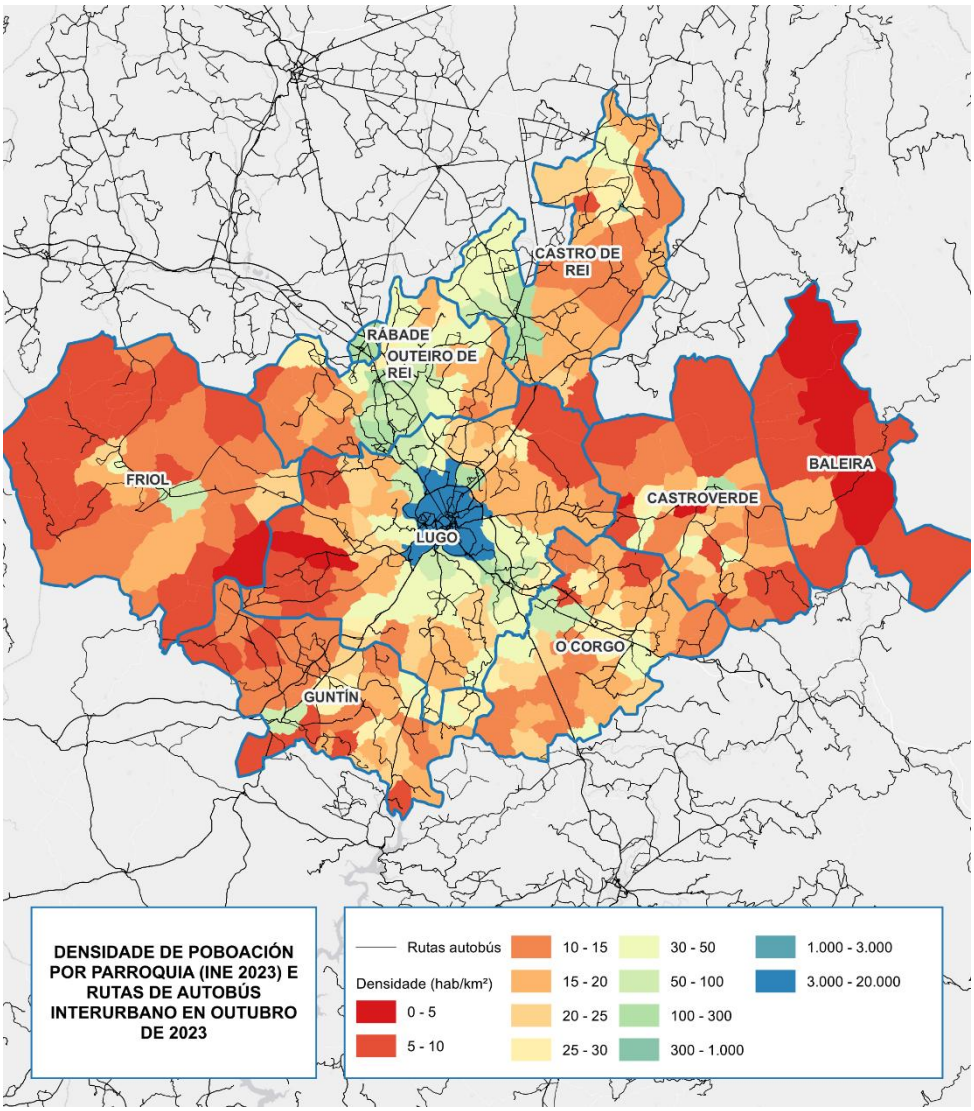



*Figura 5.152. Mapa de rutas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia na área de transporte de Lugo. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.153 preséntase o número de expedicións nese período para cada parroquia ou núcleo principal, obtidas coa mesma metodoloxía explicada no caso de Vigo, mentres que na Figura 5.154 móstrase a información por concellos. Os valores nulos corresponden a parroquias que non dispoñen de parada de transporte interurbano por autobús no seu territorio, aínda que poden estar servidas por paradas nas parroquias adxacentes. O único valor por riba de 500 expedicións semanais dáse no núcleo principal de Lugo, con 1.314. Nun seguinte chanzo, por riba de 200, están as seguintes parroquias: San Xoán de Outeiro de Rei (252), San Salvador de Guntín de Pallarés (248), San Vicenzo de Rábade (247) y San Martiño de Guillar en Outeiro de Rei (237). É a única área na que non hai parroquias con máis de 500 expedicións fóra da cidade central, que ademais presenta, no núcleo principal de Lugo, o número de expedicións semanais totais máis baixo das áreas analizadas. O valor máis baixo seguinte para o núcleo principal de tódalas áreas analizadas é o de Ourense, con 2.243.

Na Figura 5.154 apréciase unha concentración dos valores máis altos na franxa norte-sur, e certo descenso cara ao leste e oeste.

Débese destacar que no concello de Lugo existe un servizo de transporte público urbano, polo que nestes gráficos non se inclúe toda a oferta que se presta no devandito concello.

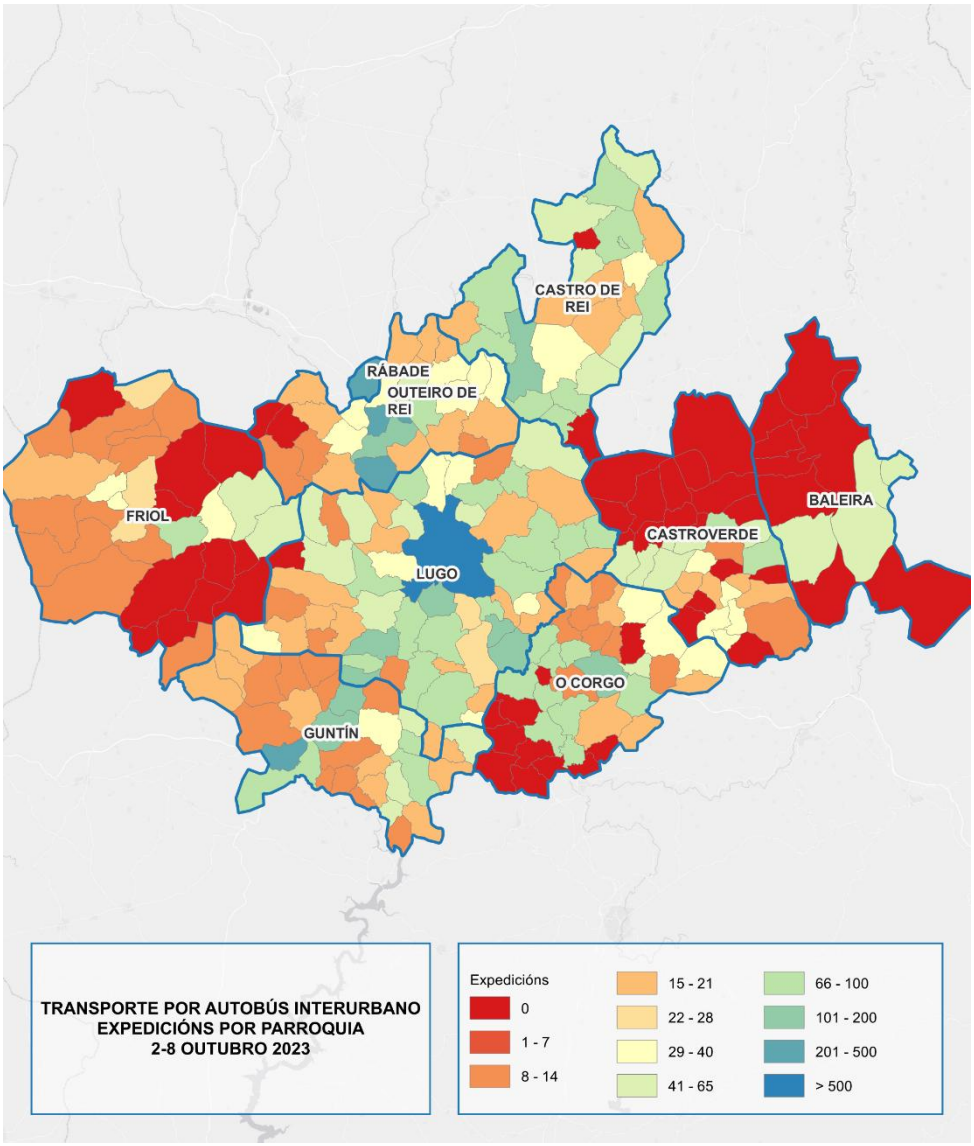



*Figura 5.153. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Lugo. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

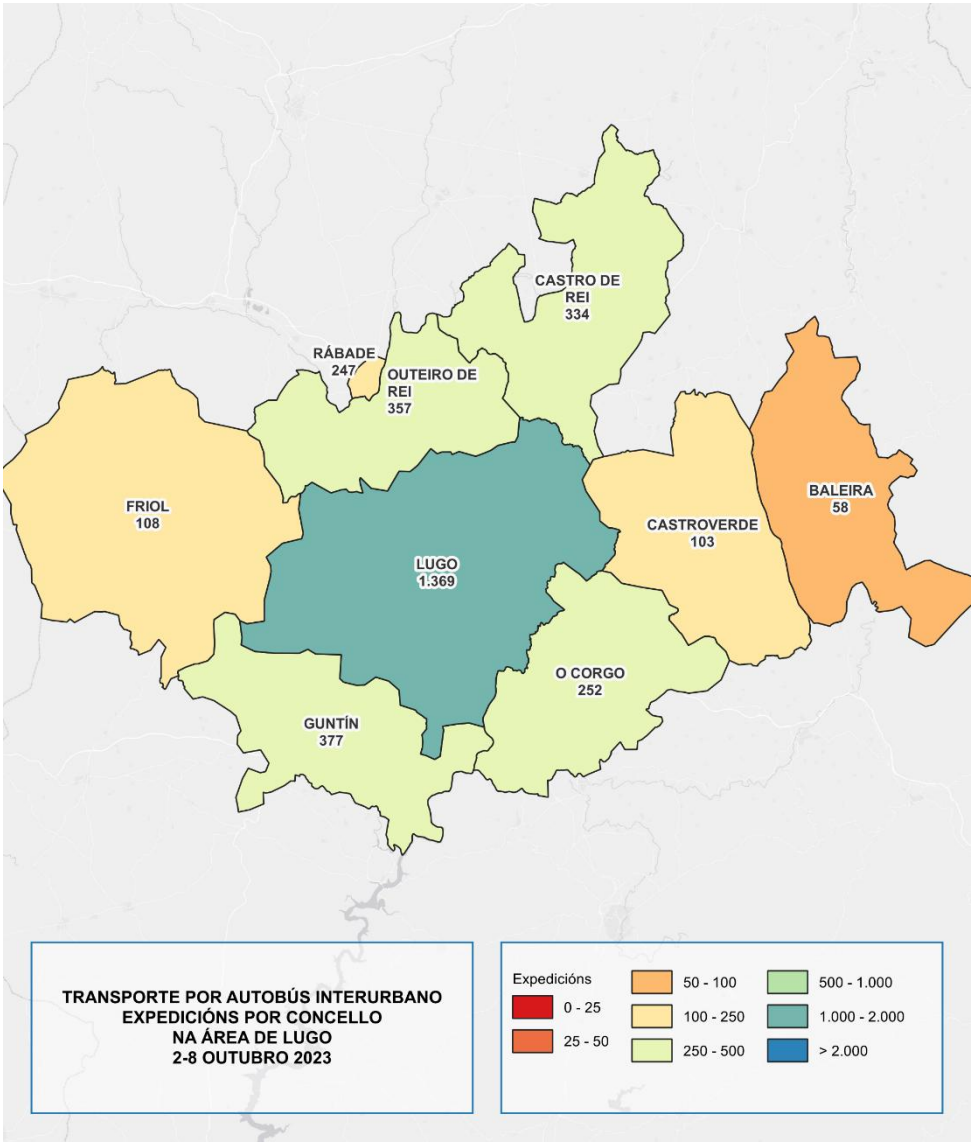



*Figura 5.154. Expedicións por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Lugo. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Por outra banda, a Figura 5.155 e a Figura 5.156 presentan o número de expedicións por cada mil habitantes en cada un dos ámbitos territoriais. Os valores por riba de 500 expedicións semanais por cada mil habitantes atópanse nas seguintes parroquias:

| Concello | Parroquia | Expedicións semanais por cada mil habitantes |
|---|---|---|
| Castroverde | Recesende (San Cibrao) | 4.200,00 |
| Castroverde | Agustín (Santa María) | 2.500,00 |
| Castroverde | Souto de Torres (San Tomé) | 2.250,00 |
| Lugo | Monte de Meda (Santa María Madanela) | 2.153,85 |
| Guntín | Monte de Meda (San Martiño) | 1.988,51 |
| Corgo, O | Maceda (San Pedro) | 1.972,97 |
| Baleira | A Degolada (San Lourenzo) | 1.846,15 |
| Guntín | Lousada (Santa Eulalia) | 1.483,33 |
| Castroverde | Paderne (Santo Estevo) | 1.465,12 |
| Corgo, O | Sabarei (Santa María Madanela) | 1.403,85 |
| Lugo | Gondar (Santa María) | 1.383,33 |
| Castroverde | Vilalle (San Pedro) | 1.380,95 |
| Corgo, O | San Cosme de Manán (San Cosme) | 1.258,62 |
| Guntín | Piñeiras (San Mamede) | 1.156,86 |
| Lugo | Lamas (Santalla) | 1.142,86 |
| Castroverde | A Frairía (Santa María) | 1.079,37 |
| Corgo, O | Anseán (Santa Catarina) | 1.073,53 |
| Castro de Rei | Mondriz (Santiago) | 1.047,06 |
| Castro de Rei | Dumpín (Santalla) | 1.038,96 |
| Lugo | Bascuas (Santa María) | 1.000,00 |
| Baleira | A Lastra (San Xoán) | 979,59 |
| Lugo | Prógalo (Santiago) | 952,38 |
| Guntín | Ferreira de Pallares (Santa María) | 923,08 |
| Castro de Rei | Duancos (Santa María) | 920,00 |
| Lugo | San Xoán de Pena (San Xoán) | 909,55 |
| Lugo | Calde (San Pedro) | 901,48 |
| Lugo | O Outeiro das Camoiras (San Salvador) | 897,96 |
| Guntín | Guntín de Pallares (San Salvador) | 864,11 |
| Lugo | Rubiás (San Xillao) | 854,55 |
| Castroverde | Cellán de Mosteiro (San Pedro) | 833,33 |
| Castro de Rei | Quintela (Santa María) | 797,10 |
| Corgo, O | Castrillón (San Salvador) | 796,88 |
| Guntín | Mosteiro (Santa María) | 790,00 |
| Friol | Madelos (Santalla) | 755,56 |
| Guntín | San Mamede de Lousada (San Mamede) | 752,94 |
| Lugo | Muxa (Santa María) | 750,00 |
| Lugo | Santa Marta de Fixós (Santa Marta) | 740,74 |
| Corgo, O | O Corgo (San Xoán) | 722,51 |

| | | |
|---|---|---|
| Lugo | Santa Comba (San Pedro) | 721,97 |
| Castroverde | Mirandela (Santo André) | 714,29 |
| Castro de Rei | Balmonte (San Salvador) | 714,29 |
| Castroverde | Monte (Santa María) | 707,87 |
| Castroverde | Barreiros (San Cosme) | 689,66 |
| Castro de Rei | A Azúmara (San Xoán) | 673,08 |
| Lugo | San Pedro de Mera (San Pedro) | 655,74 |
| Castro de Rei | Viladonga (Santiago) | 650,60 |
| Guntín | Pradeda (Santa Eulalia) | 639,27 |
| Guntín | Mougán (Santa María Madanela) | 627,66 |
| Corgo, O | Chamoso (San Cristovo) | 604,94 |
| Castroverde | Goi (Santa María Madanela) | 588,24 |
| Friol | Bra (San Martiño) | 583,33 |
| Castro de Rei | Ramil (Santa Mariña) | 570,25 |
| Corgo, O | Cabreiros (Santa Mariña) | 557,14 |
| Lugo | O Veral (San Vicente) | 548,15 |
| Corgo, O | Queizán (Santa María) | 545,45 |
| Lugo | San Martiño de Piñeiro (San Martiño) | 535,71 |
| Castro de Rei | Ludrio (Santa María) | 533,33 |
| Castroverde | Arcos (San Paio) | 529,41 |
| Lugo | San Xoán do Alto (San Xoán) | 528,93 |
| Baleira | A Fontaneira (Santiago) | 527,47 |
| Corgo, O | Gomeán (Santiago) | 526,60 |
| Castroverde | Miranda (Santiago) | 526,32 |
| Lugo | Teixeiro (Santa María) | 512,82 |
| Outeiro de Rei | Folgueira (San Nicolás) | 512,82 |
| Castroverde | Pereiramá (San Xulián) | 508,47 |

*Táboa 5.73. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Lugo. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

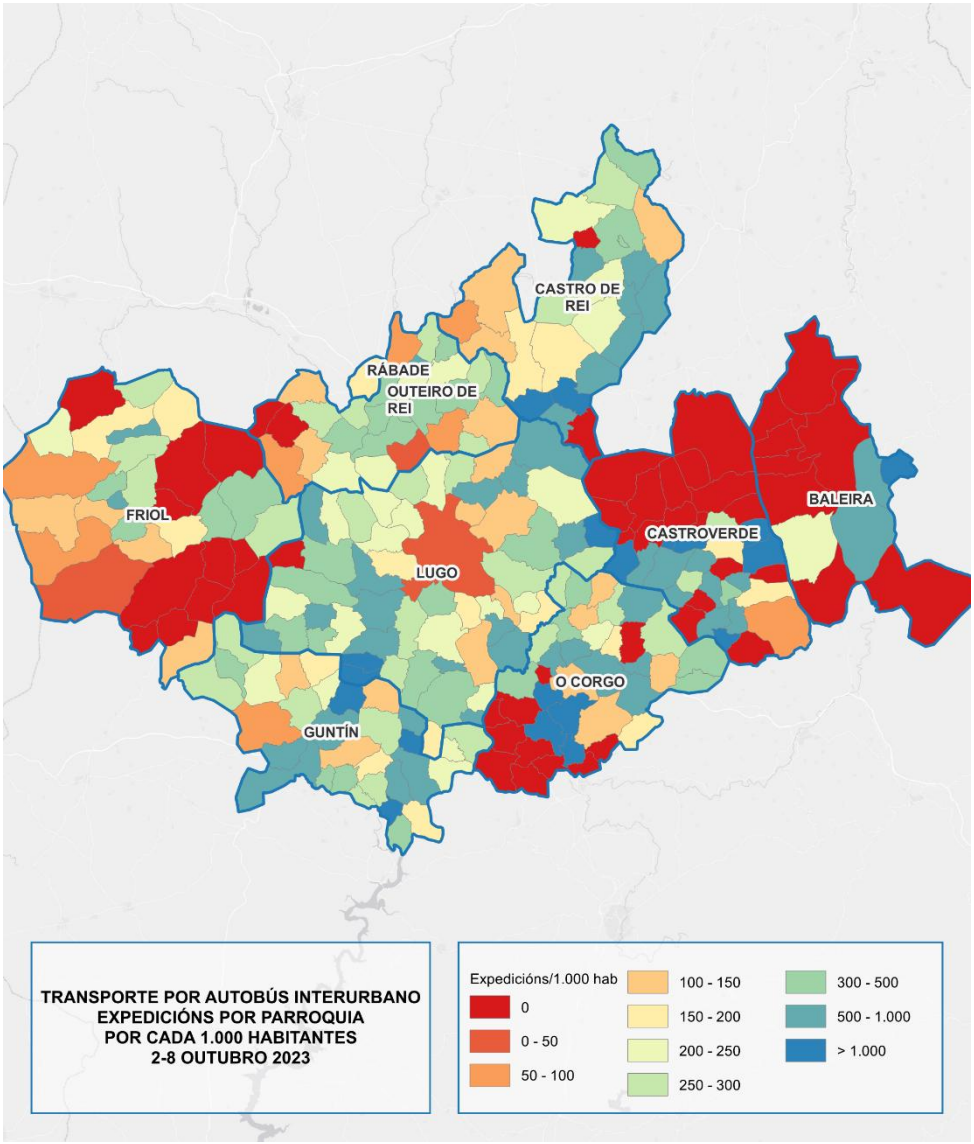



*Figura 5.155. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Lugo. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

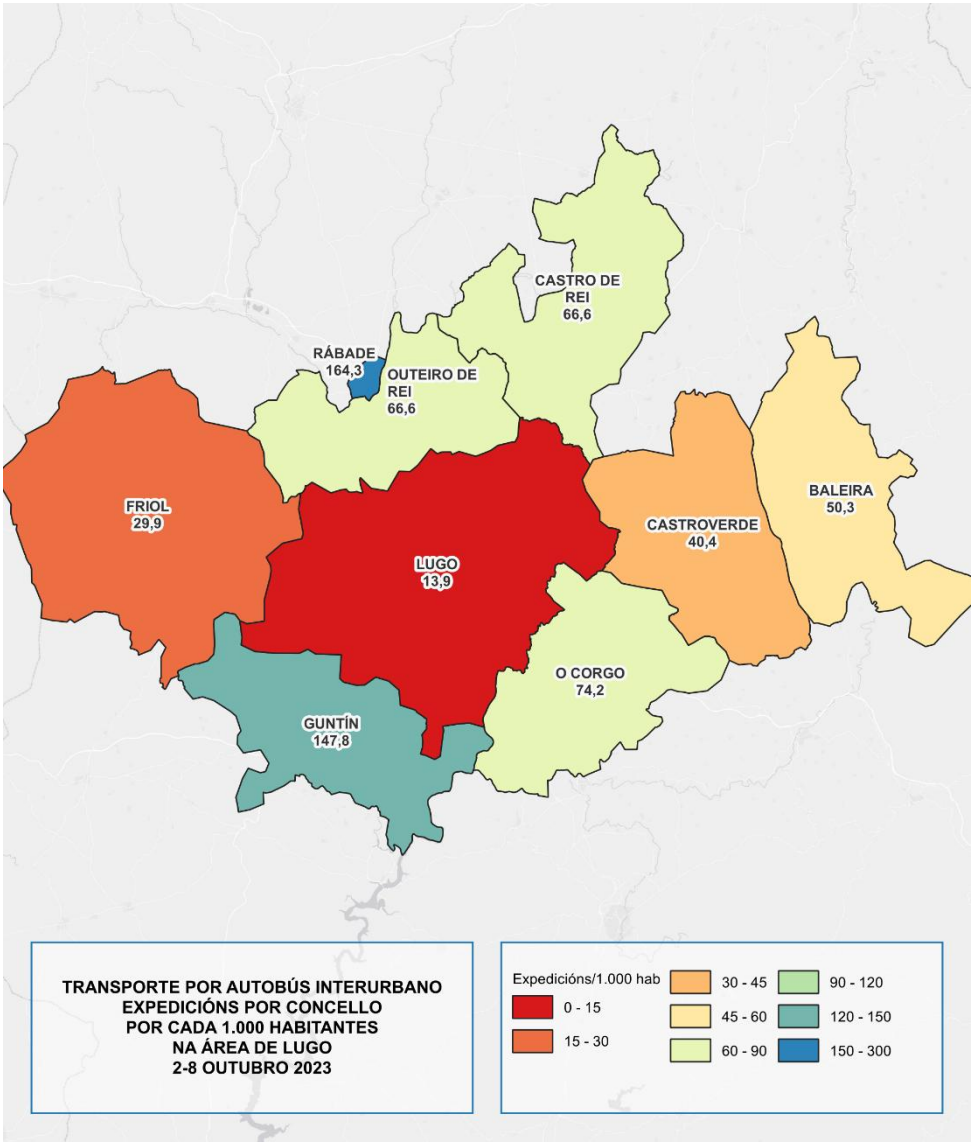



*Figura 5.156. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Lugo. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Os datos de demanda de transporte público interurbano por autobús proceden da mesma fonte e teñen as mesmas limitacións salientadas para os casos anteriores.

A Figura 5.157 e a Figura 5.158 mostran a demanda dos servizos de transporte interurbano por autobús en cada concello, para os períodos 09/2023-08/2024 e 09/2022-08/2023 respectivamente. Apréciase que o concello con máis demanda é Lugo, seguido a moita distancia por Castro de Rei, Outeiro de Rei e Rábade. En xeral, os valores son máis baixos que para o resto de áreas analizadas.

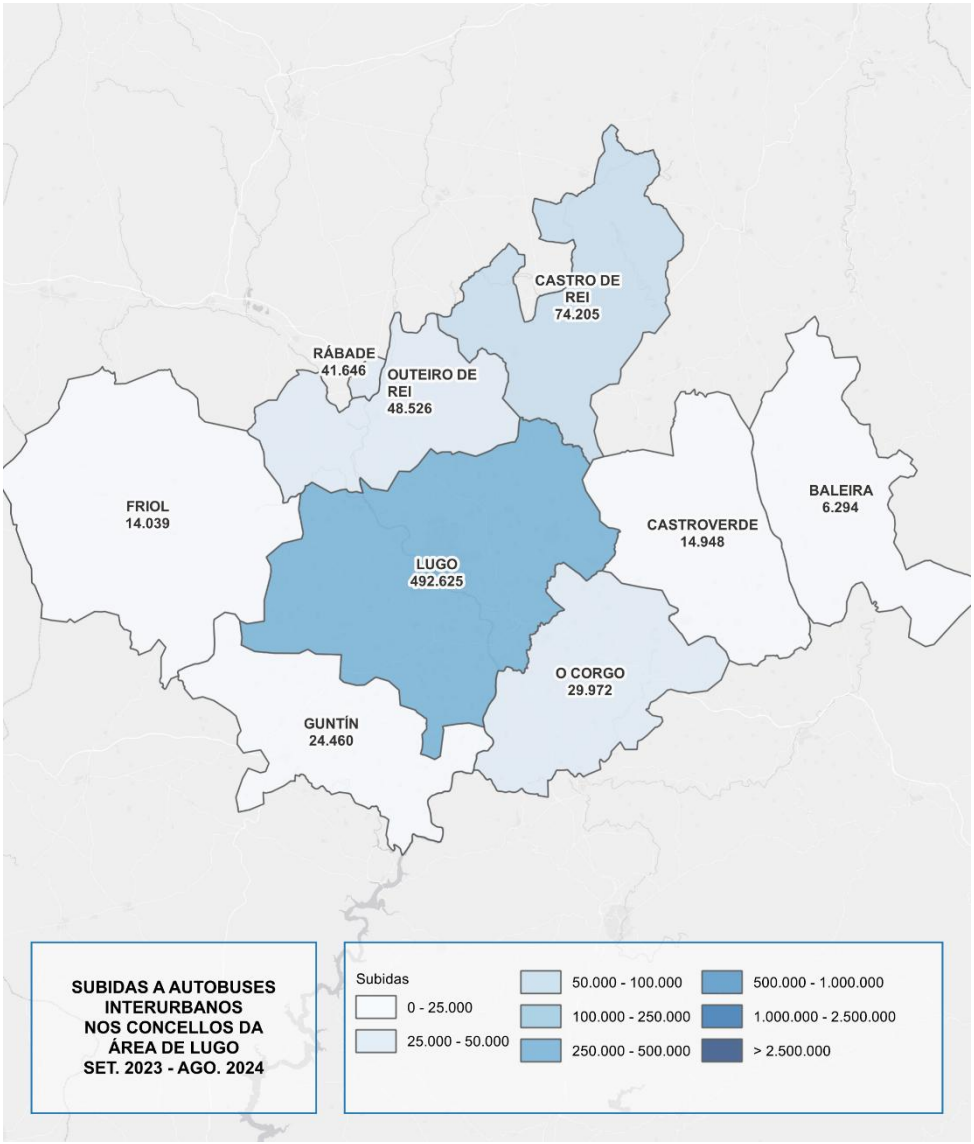



*Figura 5.157. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

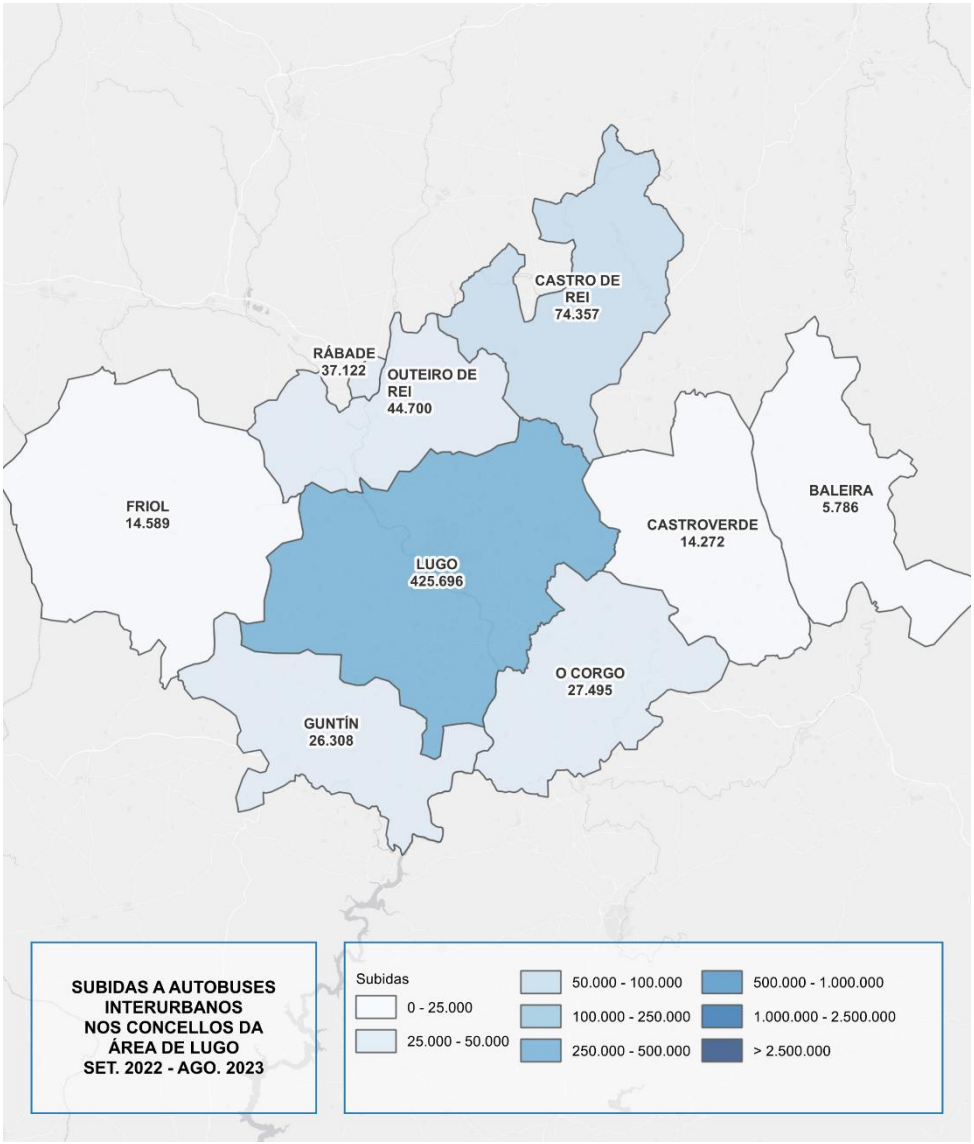



*Figura 5.158. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Lugo 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Pola súa banda, a Figura 5.159 e a Figura 5.160 presentan a demanda por expedición en cada un dos concellos para os mesmos períodos. Para o período 09/2023-08/2024 os valores máis altos danse en Lugo (6,92), Castro de Rei (4,27) e Rábade (3,24). O valor de Lugo é da mesma orde de magnitude que o de Ourense. Os valores do resto de concellos son tamén similares aos dos concellos da devandita área.

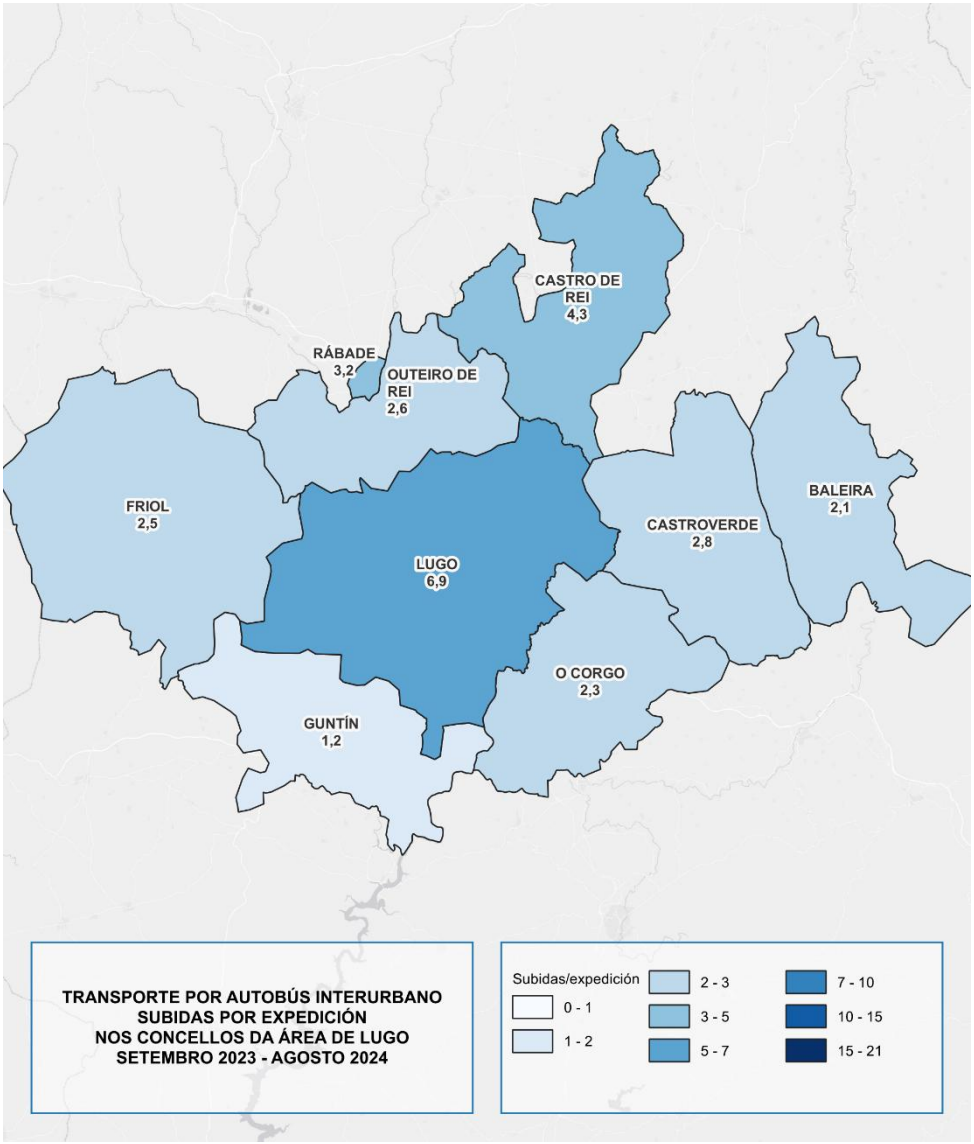



*Figura 5.159. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

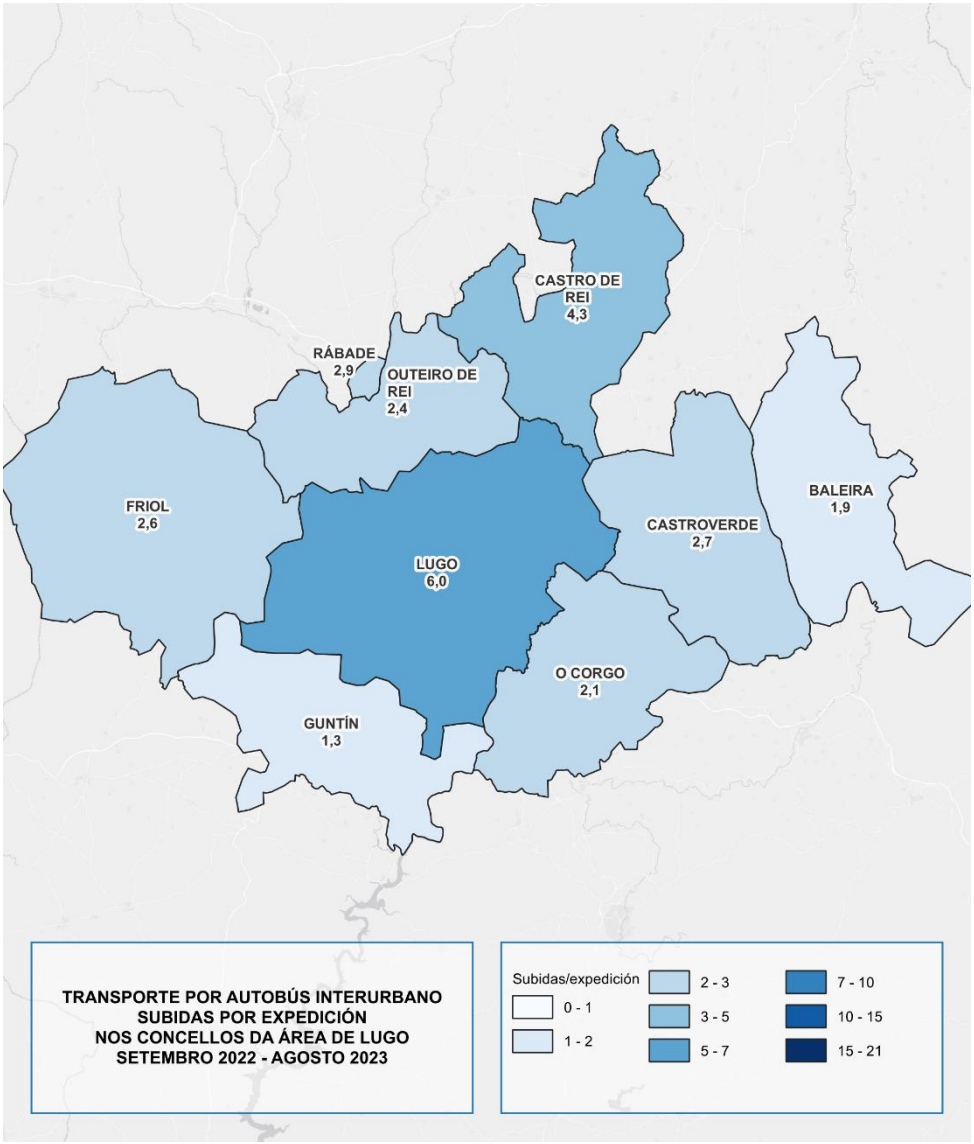



*Figura 5.160. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Adicionalmente, a Figura 5.161 e a Figura 5.162 presentan os fluxos orixe-destino (en ambos sentidos) en transporte público interurbano por autobús entre os distintos municipios da área de Lugo para ámbolos períodos. Do mesmo xeito que para outros casos, os principais son radiais. O único valor por riba de 20.000 viaxes anuais dáse na conexión de Rábade con Outeiro de Rei (24.533 en 2023-2024), e entre 10.000 e 20.000 atópanse os seguintes: O Corgo-Lugo (19.492), Lugo-Rábade (17.932), Castroverde-Lugo (15.679), Guntín-Lugo (14.481), Friol-Lugo (11.809), e Castro de Rei-Lugo (11.237). Tódolos valores son sensiblemente inferiores aos das áreas presentadas anteriormente. A conexión transversal entre Baleira e Castro de Rei non ten reflexo no transporte público, cando menos en servizos directos.

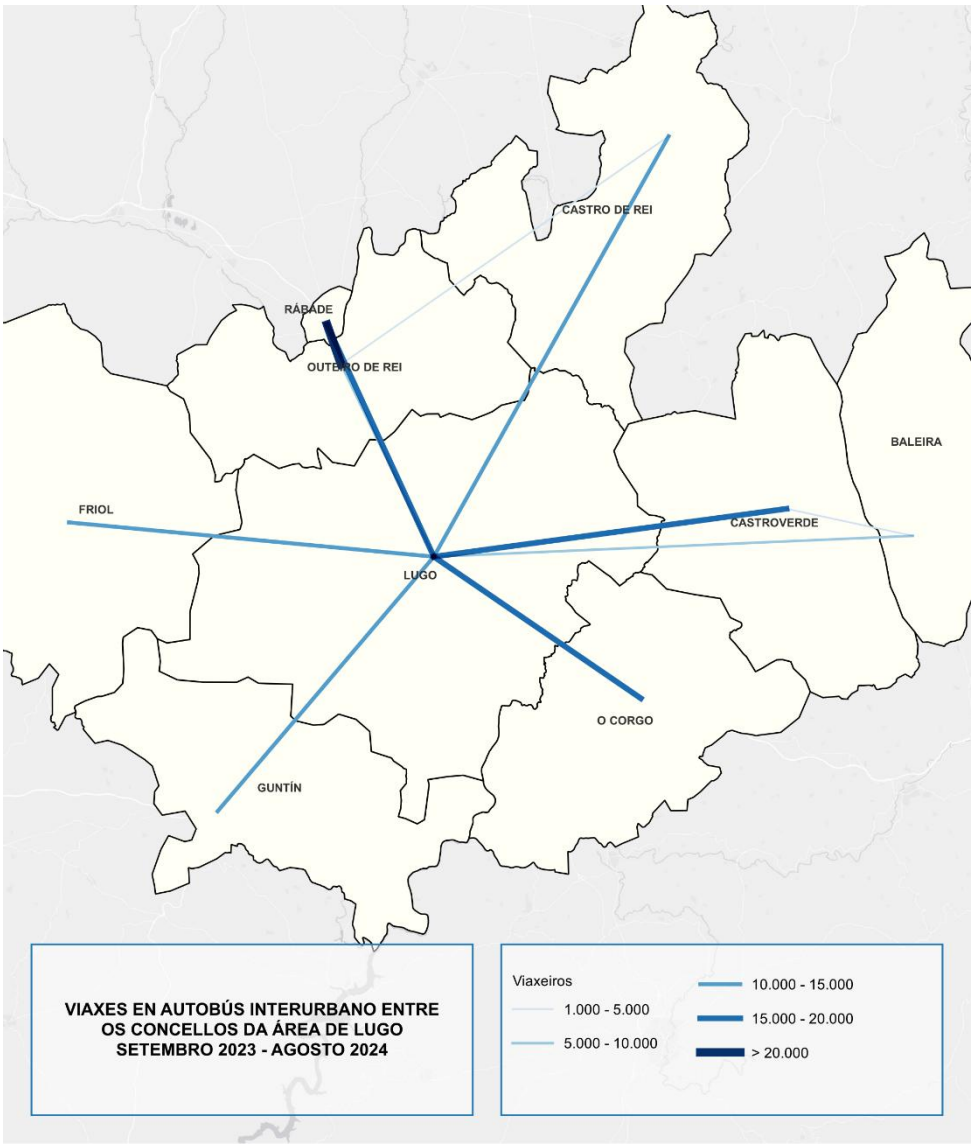



*Figura 5.161. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

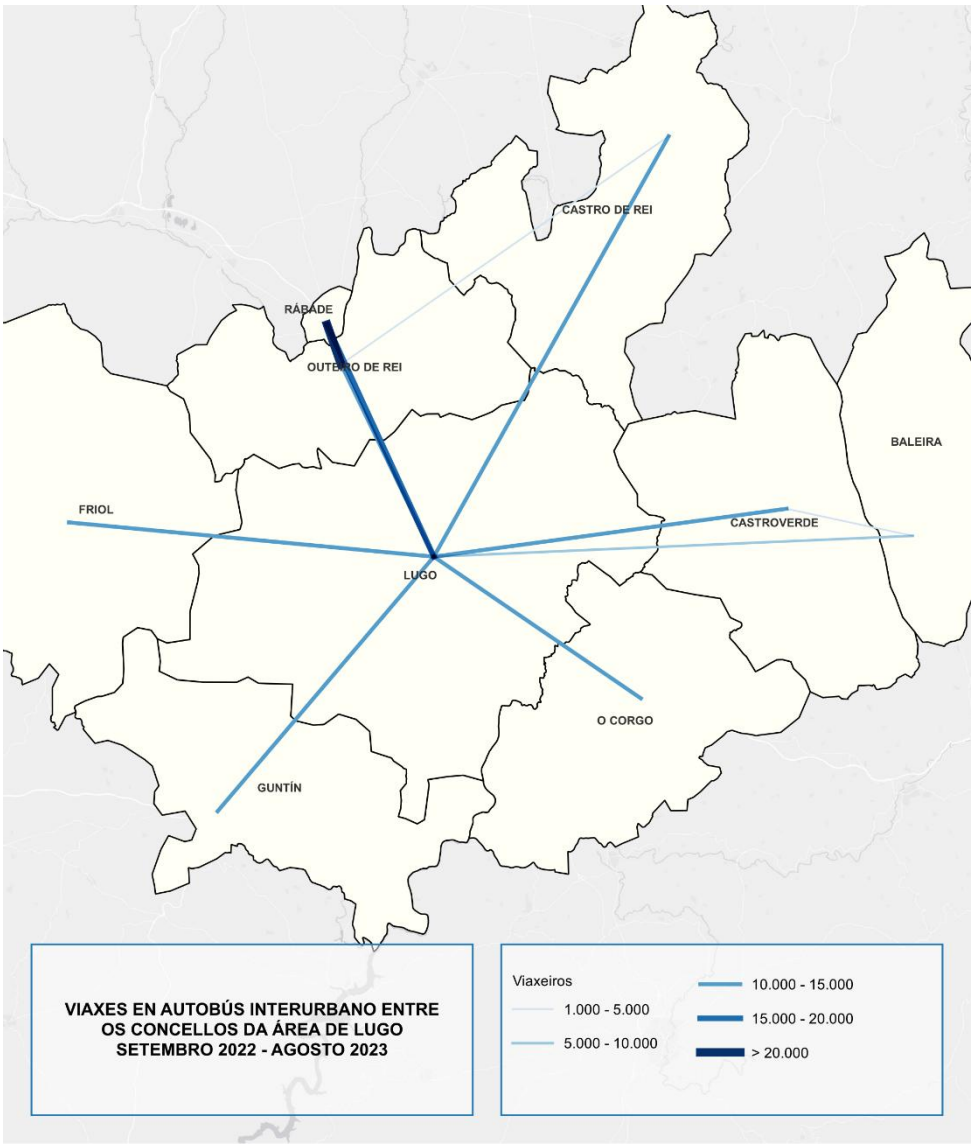



*Figura 5.162. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Estes fluxos de viaxes en autobús interurbano para 2023-2024 preséntanse tamén na Táboa 5.74, onde se aprecian tamén os fluxos internos a cada termo municipal, cuxa magnitude é bastante máis alta que as anteriores en moitos casos.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Destino / Orixe | Baleira 27004 | Castro de Rei 27010 | Castroverde 27011 | O Corgo 27014 | Friol 27020 | Guntín 27023 | Lugo 27028 | Outeiro de Rei 27039 | Rábade 27056 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Baleira | 144 | | 707 | | | | 5.068 | | | 5.919 |
| Castro de Rei | | 60.197 | | | | | 5.671 | 94 | | 65.962 |
| Castroverde | 562 | | 5.659 | 2 | | | 8.275 | | | 14.498 |
| O Corgo | | | 18 | 20.086 | | | 9.167 | | | 29.271 |
| Friol | | | | | 7.566 | | 6.464 | 7 | | 14.037 |
| Guntín | | | | | | 15.299 | 6.845 | | | 22.144 |
| Lugo | 4.229 | 5.566 | 7.404 | 10.325 | 5.345 | 7.636 | 145.119 | 4.468 | 9.058 | 199.150 |
| Outeiro de Rei | | 1.190 | | | 5 | | 5.512 | 29.121 | 11.935 | 47.763 |
| Rábade | | | | | | | 8.874 | 12.598 | 7.219 | 28.691 |
| Total | 4.935 | 66.953 | 13.788 | 30.413 | 12.916 | 22.935 | 200.995 | 46.288 | 28.212 | 427.435 |

*Táboa 5.74. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Para poder facer unha comparación coa mobilidade xeral na área, preséntase, na Táboa 5.75, unha información similar a da anterior, pero neste caso considerando as agrupacións de municipios utilizadas no estudo de Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e sen distinguir os fluxos entre municipios por sentido. Márcase cunha cor máis escura as agrupacións de municipios.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Destino / Orixe | Begonte+ Rábade 27007_AM | Castro de Rei 27010 | Castroverde 27011 | O Corgo+ Baralla 27014_AM | Friol 27020 | Guntín 27023 | Lugo 27028 | Outeiro de Rei 27039 | Pol+ Baleira 27046_AM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Begonte+Rábade | 33.123 | | | | | | 25.786 | 25.129 | |
| Castro de Rei | | 60.197 | | | | | 11.237 | 1.284 | 232 |
| Castroverde | | | 5.659 | 467 | | | 15.679 | | 1.269 |
| O Corgo+Baralla | | | | 29.697 | | | 31.768 | | |
| Friol | | | | | 7.566 | | 11.809 | 12 | |
| Guntín | | | | | | 15.299 | 14.481 | | |
| Lugo | | | | | | | 145.119 | 9.980 | 11.792 |
| Outeiro de Rei | | | | | | | | 29.121 | |
| Pol+Baleira | | | | | | | | | 6.425 |
| **Total: 493.131** | | | | | | | | | |

*Táboa 5.75. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024, considerando as agrupacións de municipios utilizadas en mobilidade xeral. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: o valor para os desprazamentos internos de Lugo non é representativo debido á existencia dun sistema de transporte urbano que non se está a considerar nesta táboa*

Pola súa banda, a Táboa 5.76 presenta a mesma información pero en porcentaxes de fluxos de transporte interurbano por autobús entre cada par de municipios respecto ao total da área, sen considerar as viaxes internas do municipio principal.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Begonte+ Rábade | Castro de Rei | Castroverde | O Corgo+ Baralla | Friol | Guntín | Lugo | Outeiro de Rei | Pol+ Baleira |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 27007_AM | 27010 | 27011 | 27014_AM | 27020 | 27023 | 27028 | 27039 | 27046_AM |
| Begonte+Rábade | | 9,52% | | | | | | 7,41% | 7,22% | |
| Castro de Rei | | | 17,30% | | | | | 3,23% | 0,37% | 0,07% |
| Castroverde | | | | 1,63% | 0,13% | | | 4,51% | | 0,36% |
| O Corgo+Baralla | | | | | 8,53% | | | 9,13% | | |
| Friol | | | | | | 2,17% | | 3,39% | 0,00% | |
| Guntín | | | | | | | 4,40% | 4,16% | | |
| Lugo | | | | | | | | | 2,87% | 3,39% |
| Outeiro de Rei | | | | | | | | | 8,37% | |
| Pol+Baleira | | | | | | | | | | 1,85% |

*Táboa 5.76. Porcentaxe de viaxes entre municipios respecto ao total de viaxes en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota: non se inclúe a porcentaxe dos desprazamentos internos de Lugo debido á existencia dun sistema de transporte urbano que non se está a considerar nesta táboa*

Comparando a Táboa 5.75 coa Táboa 5.70 pódese obter a porcentaxe de utilización do transporte público nas relacións entre os diferentes municipios da área, que se presenta na Táboa 5.77. Debe destacarse que no caso de agrupación de municipios, o valor de desprazamentos internos inclúe tanto os internos de cada uno dos concellos agrupados como os de conexión entre ambos. Pódese ver que, sen considerar os desprazamentos interiores, a porcentaxe de transporte público é en xeral moi baixa (menor que no resto de áreas), sendo os valores máis altos os das conexións Castroverde-Lugo (1,38%) e Friol-Lugo (1,32%). Para os desprazamentos internos destacan Guntín (14,09%), Castro de Rei (4,91%) e Outeiro de Rei (3,01%). Como xa se indicou, nos desprazamentos internos o número de viaxes de mobilidade xeral pode estar infrarrepresentado (e polo tanto a porcentaxe de transporte público sobrerrepresentada), debido a que soamente se consideran viaxes de máis de 500 m. Pódese apreciar que a porcentaxe do transporte público respecto a mobilidade total é moi baixa en moitas relacións, o que pode dar idea da falta dun servizo de transporte público de calidade competitivo co automóbil.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Begonte+ Rábade | Castro de Rei | Castroverde | O Corgo+ Baralla | Friol | Guntín | Lugo | Outeiro de Rei | Pol+ Baleira |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 27007_AM | 27010 | 27011 | 27014_AM | 27020 | 27023 | 27028 | 27039 | 27046_AM |
| Begonte+Rábade | | | | | | | | 1,07% | 1,45% | |
| Castro de Rei | | | 4,91% | | | | | 0,70% | 0,15% | 0,02% |
| Castroverde | | | | 1,71% | 0,08% | | | 1,38% | | 0,19% |
| O Corgo+Baralla | | | | | 2,73% | | | 1,22% | | |
| Friol | | | | | | 1,19% | | 1,32% | 0,00% | |
| Guntín | | | | | | | 14,09% | 0,98% | | |
| Lugo | | | | | | | | | 0,22% | 1,32% |
| Outeiro de Rei | | | | | | | | | 3,01% | |
| Pol+Baleira | | | | | | | | | | 1,21% |
| **Total (sen desprazamentos internos de Lugo): 1,71%** | | | | | | | | | | |

*Táboa 5.77. Porcentaxe de utilización do transporte interurbano por autobús en relación coa mobilidade xeral nos desprazamentos entre concellos na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia). Nota: Non se inclúe o valor para os desprazamentos internos de Lugo por non ser representativo debido á existencia dun sistema de transporte urbano que non se está a considerar nesta táboa*

Finalmente, na Figura 5.163 móstrase a porcentaxe que representa o transporte público interurbano por autobús respecto ás viaxes totais de máis de 500 m en cada par orixe-destino de municipios. As conexións con valores relativamente altos son externas á área.

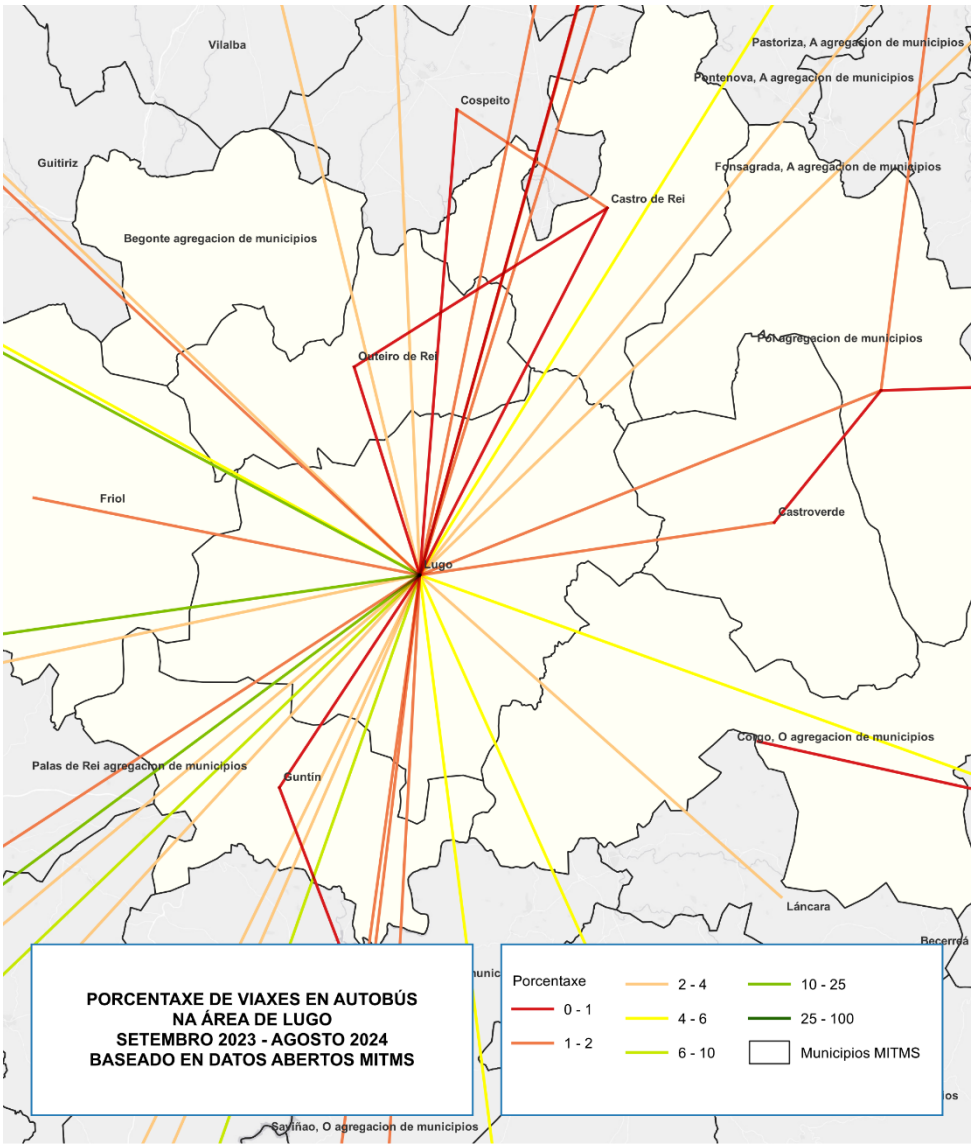



*Figura 5.163. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m na área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia e Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Adicionalmente, para coñecer a distribución mensual da demanda do autobús interurbano na área de Lugo, e poder comparar o comportamento da mesma nos diferentes municipios, preséntase a Figura 5.164. Como nos casos anteriores, pódese apreciar, por unha banda, o predominio do concello de Lugo, que con 492.625 subidas supón o 66,0% de toda área no ano presentado. Este valor de subidas é o máis baixo dos concellos principais de tódalas áreas analizadas. Con todo, no que se refire á porcentaxe, está na primeira posición, o que pon de manifesto a maior relevancia de Lugo respecto ao resto dos concellos da área en materia de mobilidade. Cabe destacar que, como se mostrou na Táboa 5.2, a gran área urbana de Lugo é a única das galegas na que só se considera o municipio principal, o que reforza esta idea da menor intensidade da relación con concellos limítrofes. Os seguintes municipios en subidas son, por esta orde: Castro de Rei (74.205, 9,9%), Outeiro de Rei (48.526, 6,5%), Rábade (41.646, 5,6%) e O Corgo (29.972, 4,0%). O resto están por baixo de 25.000 subidas anuais e do 3,5% das

subidas totais. Debe sinalarse que os totais non coinciden cos da Táboa 5.74, debido a que nese caso só se consideraban as viaxes dentro da área.

Respecto ás variacións mensuais, pódese apreciar que tódolos concellos salvo Baleira reducen as subidas nos meses de xullo e agosto, así como en decembro, o que pode estar asociado ao descenso da mobilidade obrigada por traballo e estudos nos períodos vacacionais e aos días festivos. Baleira mantén a demanda bastante estable ao longo do ano, se ben con valores moi baixos.

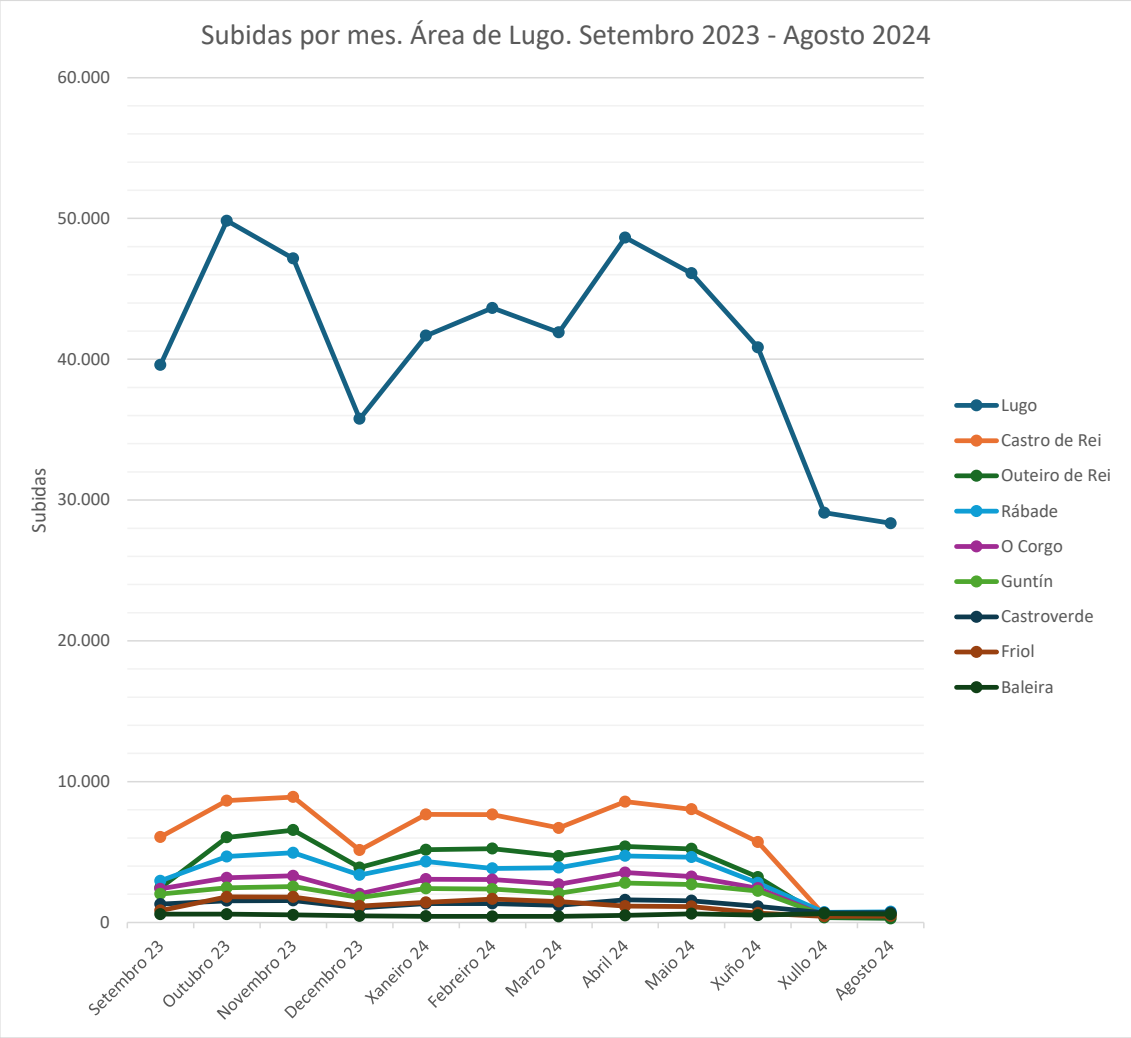



*Figura 5.164. Subidas mensuais no autobús interurbano nos concellos da área de transporte de Lugo 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Como idea global do uso do transporte público na área metropolitana, na Táboa 5.78 compárase a mobilidade xeral de viaxes de máis de 500 m interna na área, descontando a do municipio de Lugo, cos fluxos en transporte público nese mesmo ámbito. Haberá parte destas viaxes que non sexan susceptibles de realizarse en transporte público, ben porque a distancia non é moi longa ou ben porque non hai un servizo razoable para conectar a orixe e destino da devandita viaxe. Para o caso do ano 2024, os datos de transporte público non son completos, faltando aproximadamente a demanda da última quincena do mes de decembro, o que debe terse en conta para analizar a evolución do uso do transporte público. Por outra banda, neste caso engádense aos municipios

integrados na área os concellos de Baralla e Pol, que non forman parte da mesma pero están agrupados co Corgo e con Baleira nas agrupacións 27014_AM e 27046_AM, e polo tanto están agregados nos datos de mobilidade xeral considerados, tal e como se explicou no apartado referente a mobilidade xeral. Os valores obtidos, similares aos de Ourense, son reducidos, sendo inferiores á metade dos obtidos para A Coruña, que foi a área de maior utilización do transporte público segundo este cálculo.

| | Viaxes internos área de Lugo (sen internos municipio Lugo) en transporte público interurbano | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) internos área de Lugo (sen internos municipio Lugo) | % Transporte público |
|---|---|---|---|
| **2022** | 273.211 | 21.484.125 | 1,27 |
| **2023** | 299.189 | 23.322.217 | 1,28 |
| **2024** | 297.328 | 23.670.658 | 1,26 |

*Táboa 5.78. Uso do transporte público interurbano na área de transporte de Lugo sen incluír o termo municipal de Lugo. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota*: o dato de transporte público de 2024 non corresponde ao ano completo*

#### 5.1.6.3.3. Repartición modal incluíndo modos brandos

De novo, para obter información sobre desprazamentos en modos brandos, recórrese a outras fontes.

No Plan de Mobilidade e Espazo Público de Lugo, redactado en 2009 pola Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, indícase que nun día laborable medio, o 35% dos desprazamentos dos residentes realízanse en vehículo privado, mentres que o transporte público é minoritario (5%), quedando un 60% para desprazamentos en modos brandos. No documento se indica que estes datos proceden do estudo do Instituto Sondaxe de 2004.

De novo estes valores difiren sensiblemente das porcentaxes de uso de transporte público presentados nos apartados anteriores, debido as razóns xa sinaladas.

### 5.1.7. Zona de Pontevedra

#### *5.1.7.1. Características socioeconómicas*

Na Figura 5.165 preséntase a poboación total por parroquia e núcleos principais en 2023 (véxase o apartado 4.2 para aclaracións) na zona de Pontevedra, e na Figura 5.166 móstrase a súa evolución entre 2018 e 2023, tanto en valor absoluto como en porcentaxe. A maior poboación dáse no núcleo principal de Pontevedra (63.149 habitantes en 2023), seguido das parroquias de Santa María do Porto de Marín (15.707), San Salvador de Poio (7.756) e San Xoán de Poio (5.375). O resto de parroquias están por baixo de 5.000 habitantes. Cabe sinalar que a parroquia da Virxe do Camiño, de Pontevedra, figura con 0 habitantes en 2023 debido á súa integración no núcleo principal a efectos estatísticos. Pódese ver que existe un patrón xeral de descenso da poboación por parroquia a medida que nos afastamos da Ría de Pontevedra.

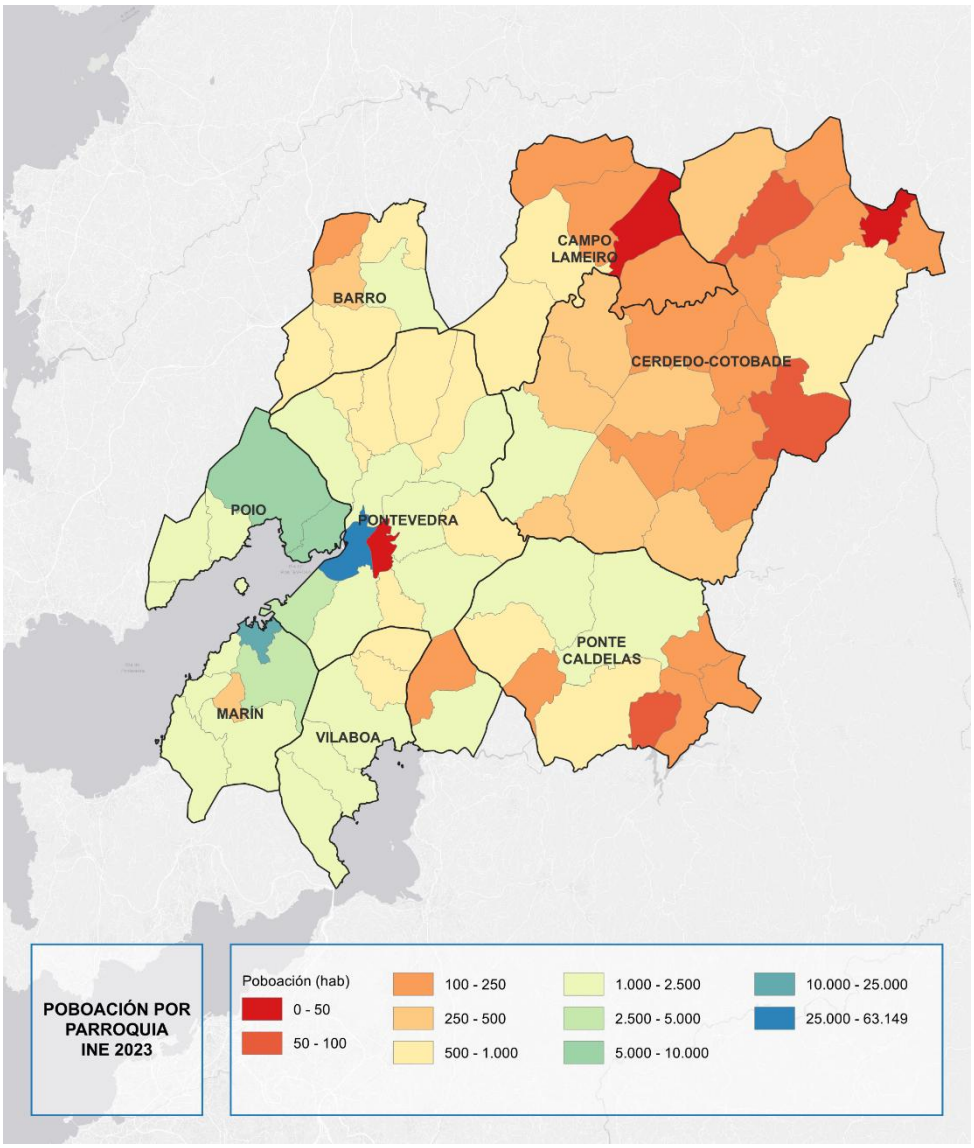



*Figura 5.165. Poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

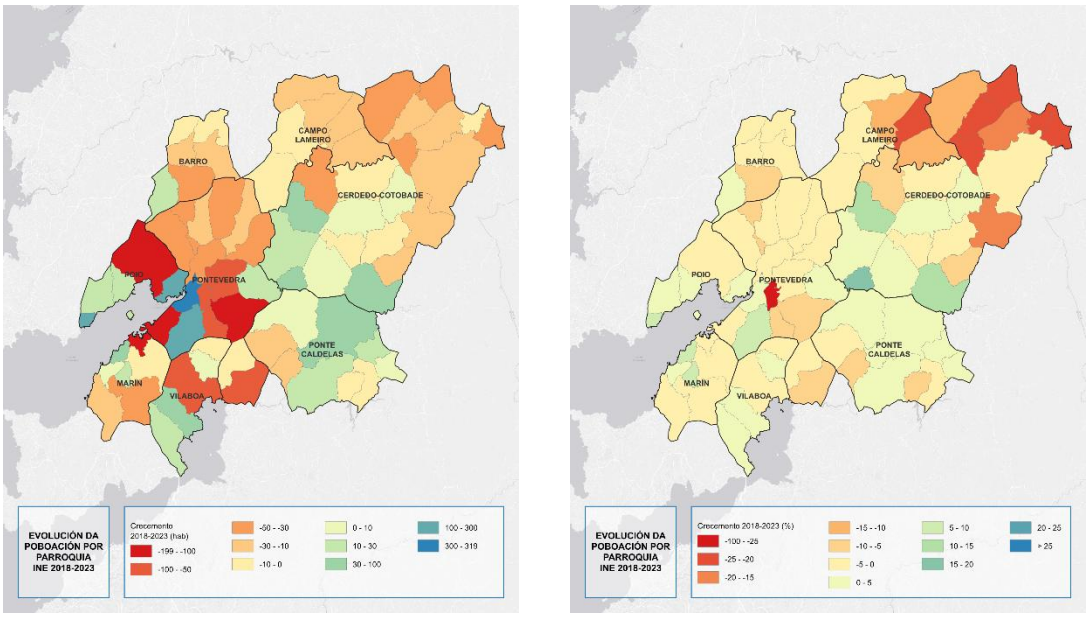



*Figura 5.166. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Se se analiza a densidade de poboación por sección censual, que se presenta na Figura 5.167, apréciase que as densidades máis altas prodúcense nalgunhas das seccións do municipio de Pontevedra. Hai catro seccións por riba de 30.000 hab/km$^2$ neste termo municipal, todas elas no distrito 2: sección 5 con 54.229,58 hab/km$^2$, sección 9 con 47.582,83, sección 3 con 36.099,39, e sección 19 con 34.316,39. A sétima sección por densidade é a 10 do distrito 1 do concello de Marín, con 26.927,71 hab/km$^2$. O valor máis alto fóra dos termos municipais de Pontevedra e Marín está na sección 7 do distrito 1 de Poio. En xeral, a densidade de poboación é máis alta no entorno da ría, e vai descendendo a medida que nos afastamos cara ao interior, estando os valores máis baixos nos municipios de Campo Lameiro, Cerdedo-Cotobade e Ponte Caldelas. Apréciase que a zona continua con densidade relativamente alta (por riba de 1.000 hab/km$^2$) excede o límite municipal de Pontevedra cara a Poio.

A Figura 5.168 presenta a densidade de poboación por parroquia. Apréciase a mesma tendencia que na figura anterior, e volve aparecer a parroquia de Virxe do Camiño sen poboación.

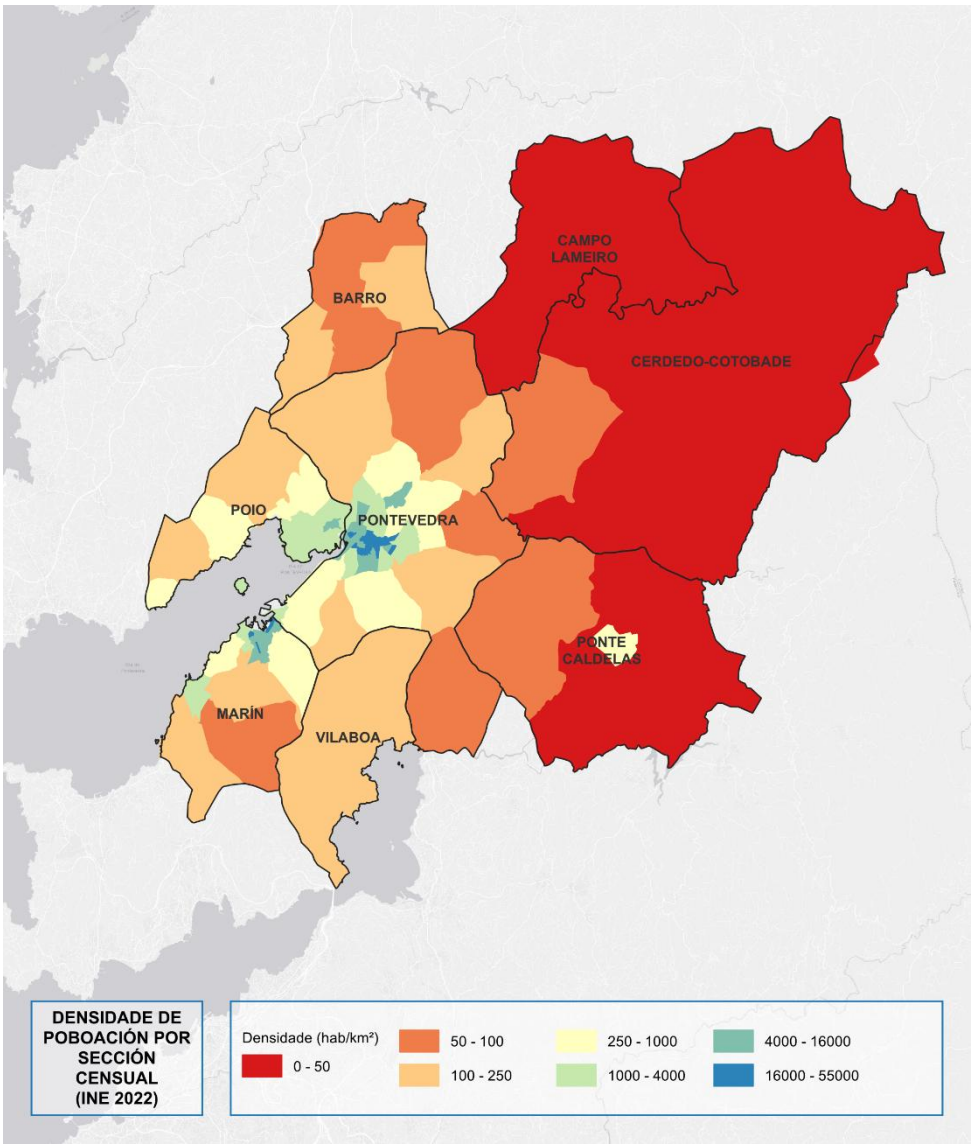



*Figura 5.167. Densidade de poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

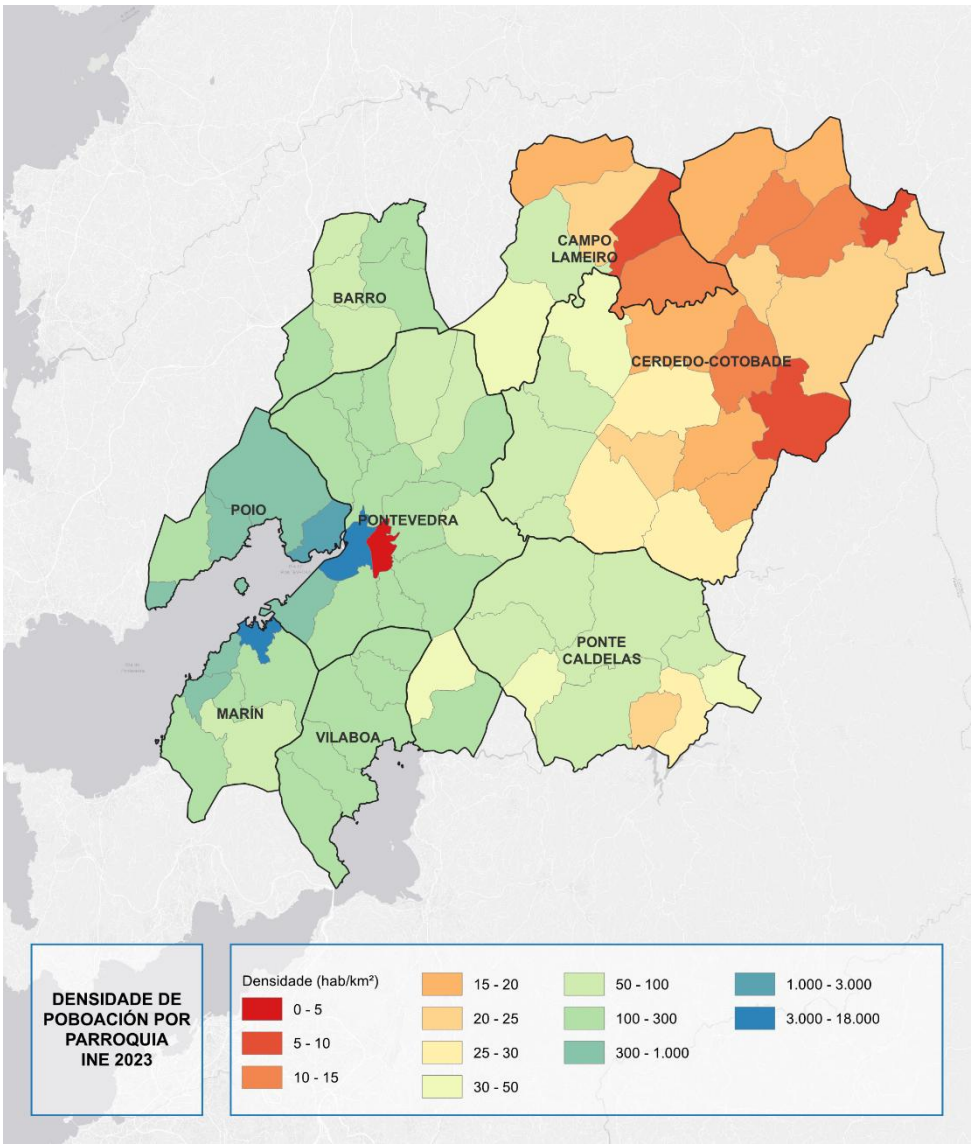



*Figura 5.168. Densidade de poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.169 móstranse os valores de renda media por persoa e por fogar por sección censual. Soamente existe unha sección por riba de 20.000 euros/persoa, a sección 2 do distrito 2 de Pontevedra (20.136). Das 24 seccións por riba dos 15.000 euros/persoa, soamente dúas son doutro municipio, en concreto do distrito 1 de Poio (sección 6, con 18.300, e sección 4 con 15.578). A única sección por debaixo de 10.000 euros/persoa é a 9 do distrito 4 de Pontevedra (9.606). A nivel municipal, o concello de Pontevedra ocupa o décimo posto por renda de tódolos concellos galegos.

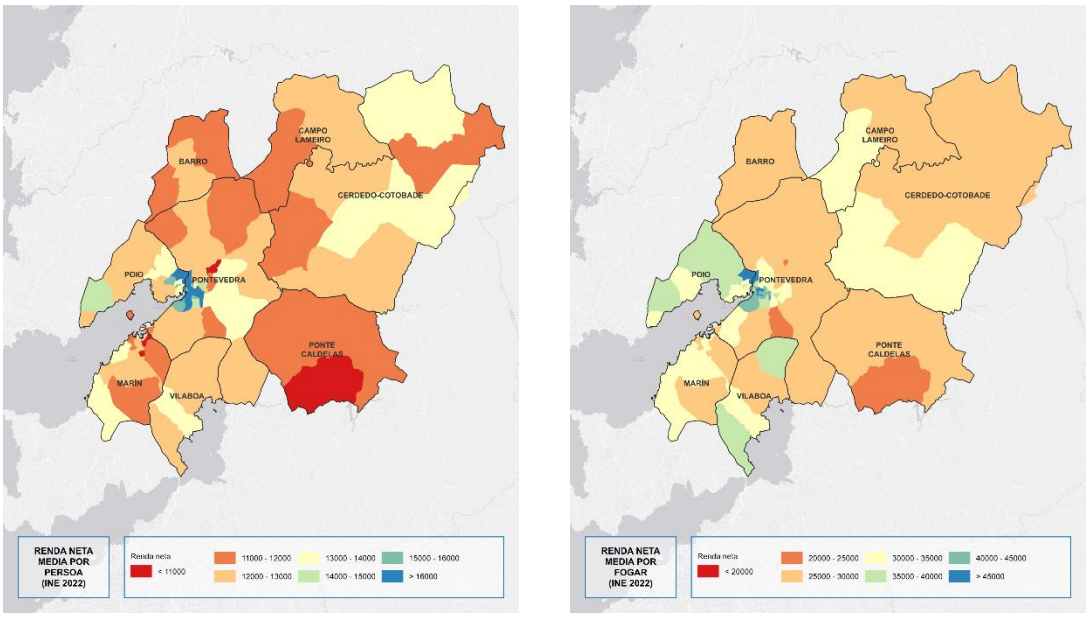



*Figura 5.169. Renda neta media por persoa e por fogar en 2022 na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Polo seu lado, a Figura 5.170 presenta a idade media da poboación por sección censual, mentres que na Figura 5.171 móstrase a porcentaxe de poboación con idade menor de 18 anos e maior de 65. As seccións con menor idade media concéntranse nos termos municipais de Pontevedra, Poio, Barro e Marín.

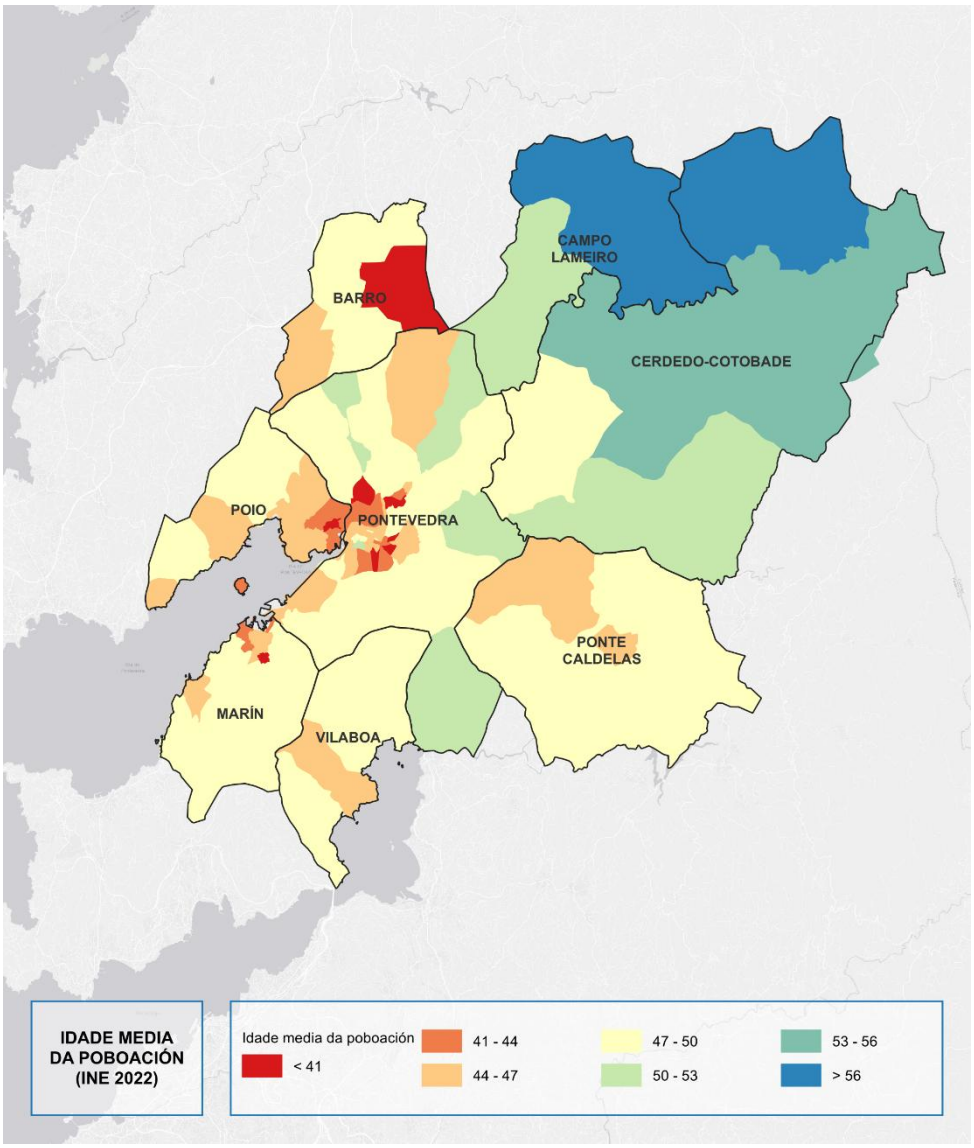



*Figura 5.170. Idade media da poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

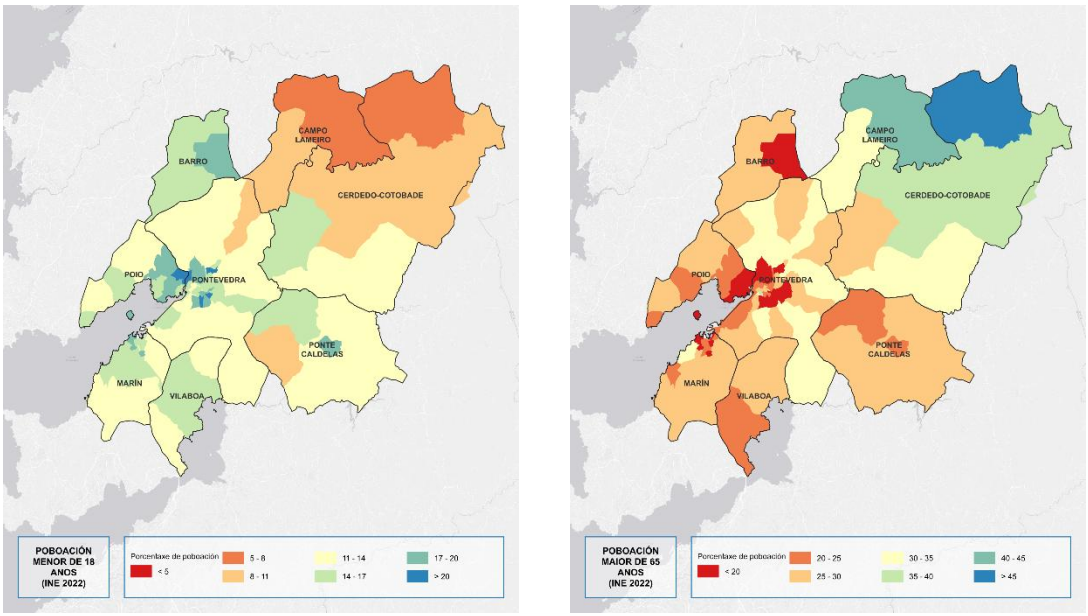



*Figura 5.171. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

No que se refire ao tamaño dos fogares, a Figura 5.172 presenta o tamaño medio e a porcentaxe de vivendas unipersoais. Pódese comprobar, da mesma maneira que nas outras áreas, que ambas figuras son relativamente similares.

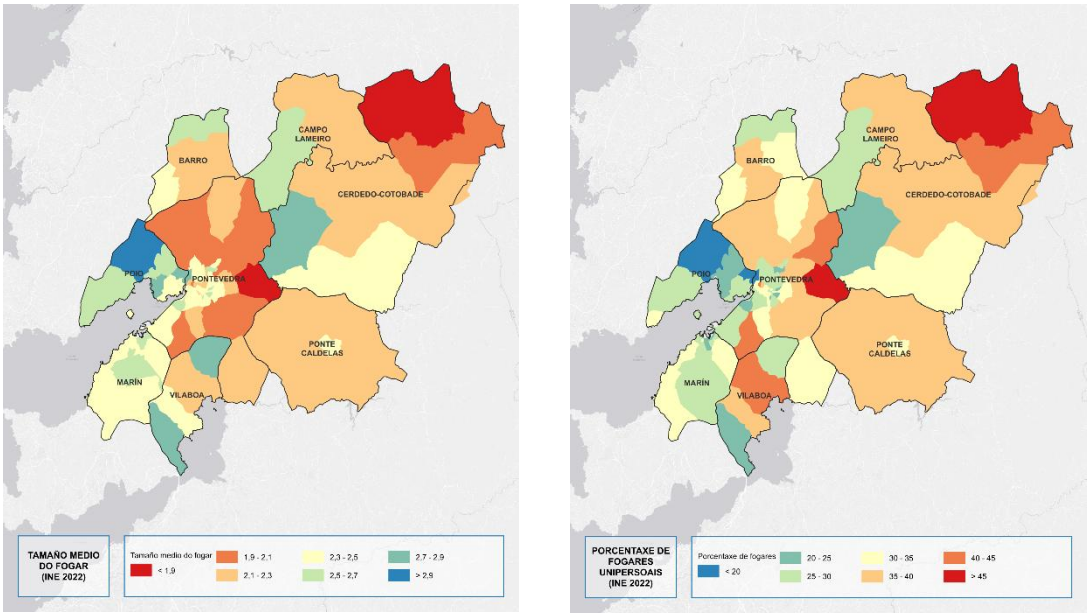



*Figura 5.172. Tamaño medio do fogar e porcentaxe de fogares unipersoais na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Finalmente, a Figura 5.173 presenta o índice de motorización por termo municipal (dado que non se dispón de datos cunha maior desagregación espacial), así como o seu crecemento entre 2018 e 2023. Pódese ver que neste caso o valor máis baixo non está no concello principal da área, como é habitual, senón en Cercedo-Cotobade (380,5), que xunto con Pontevedra (524,0) son os dous únicos casos por baixo de 550 turismos por cada 1.000 habitantes. Por riba de 700 están Campo Lameiro (704,0) e Vilaboa (706,1).

Dende 2018 a 2023 houbo crecemento en toda a área salvo nos termos municipais de Cercedo-Cotobade e Vilaboa.

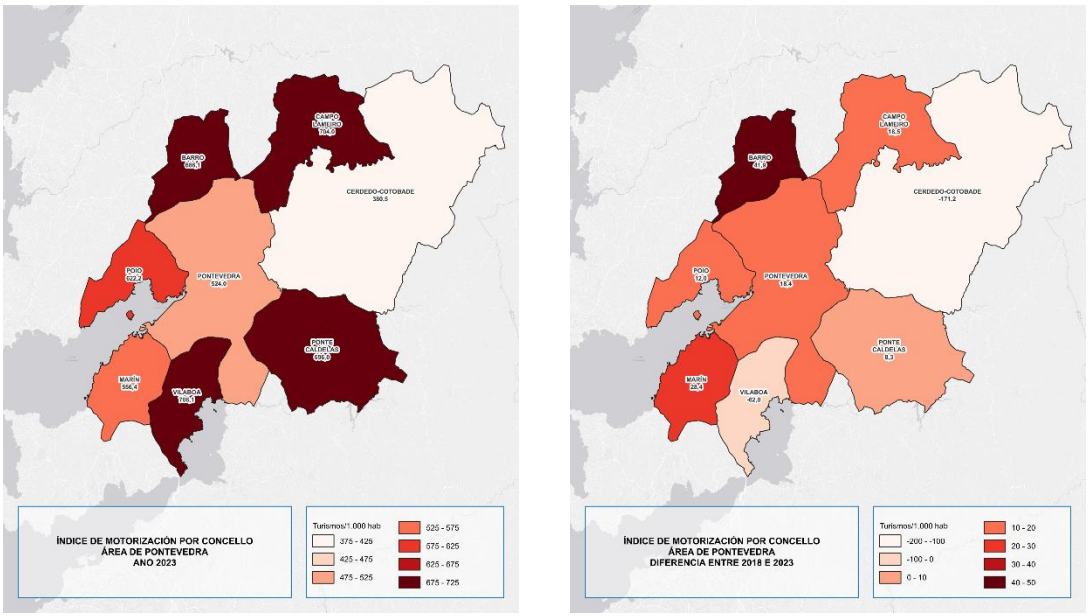



*Figura 5.173. Índice de motorización por concello en 2023 e variación 2018-2023 na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística e Instituto Galego de Estatística)*

### *5.1.7.2.Mobilidade interna do termo municipal de Pontevedra*

#### 5.1.7.2.1. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral no termo municipal de Pontevedra obtense da mesma forma que se especificou para os casos anteriores.

Os resultados agregados preséntanse na Táboa 5.79. As viaxes anuais atópanse na franxa dos 65-70 millóns, dando lugar a arredor de 2,1-2,3 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m). Trátase do valor máis baixo de tódalas áreas presentadas ata o de agora (e o máis baixo agás por Ferrol). Debe destacarse que, pola estrutura de Pontevedra e a peonalización do seu centro urbano, é probable que neste caso exista una maior proporción de viaxes de distancia menor a 500 m que non se están a considerar nestes datos.

| | **Viaxes distancia > 500 m (MITMS)** | **Viaxes/día** | **Poboación (INE)** | **Viaxes/hab·día** |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 64.547.516 | 176.843 | 82.828 | 2,14 |
| **2023** | 67.688.242 | 185.447 | 82.535 | 2,25 |
| **2024** | 69.445.354 | 189.741 | 83.077 | 2,28 |

*Táboa 5.79. Mobilidade xeral do termo municipal de Pontevedra. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.174 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte para o período 09/2023-08/2024. Destacan, por riba de 10 millóns de viaxes anuais (máis de 27.000 viaxes diarias de media), as seguintes relacións: Distrito 1-Distrito 2, con 15.194.429 viaxes, e Distrito 2-Distrito 4 e 7 (agrupación de distritos), con 10.512.379. As restantes relacións, por baixo de 6 millóns de viaxes anuais, son: Distrito 2-Distrito 5 e 6 (agrupación de distritos), con 4.650.787; Distrito 1-Distrito 4 e 7 (agrupación de distritos), con 4.477.457; Distrito 2-Distrito 3, con 3.137.575; Distrito 4 e

7 (agrupación de distritos)-Distrito 5 e 6 (agrupación de distritos), con 2.846.254; Distrito1-Distrito 5 e 6 (agrupación de distritos), con 2.443.678; Distrito 1-Distrito 3, con 1.354.165; Distrito 3-Distrito 4 e 7 (agrupación de distritos), con 815.614; e Distrito 3-Distrito 5 e 6 (agrupación de distritos), con 528.540.

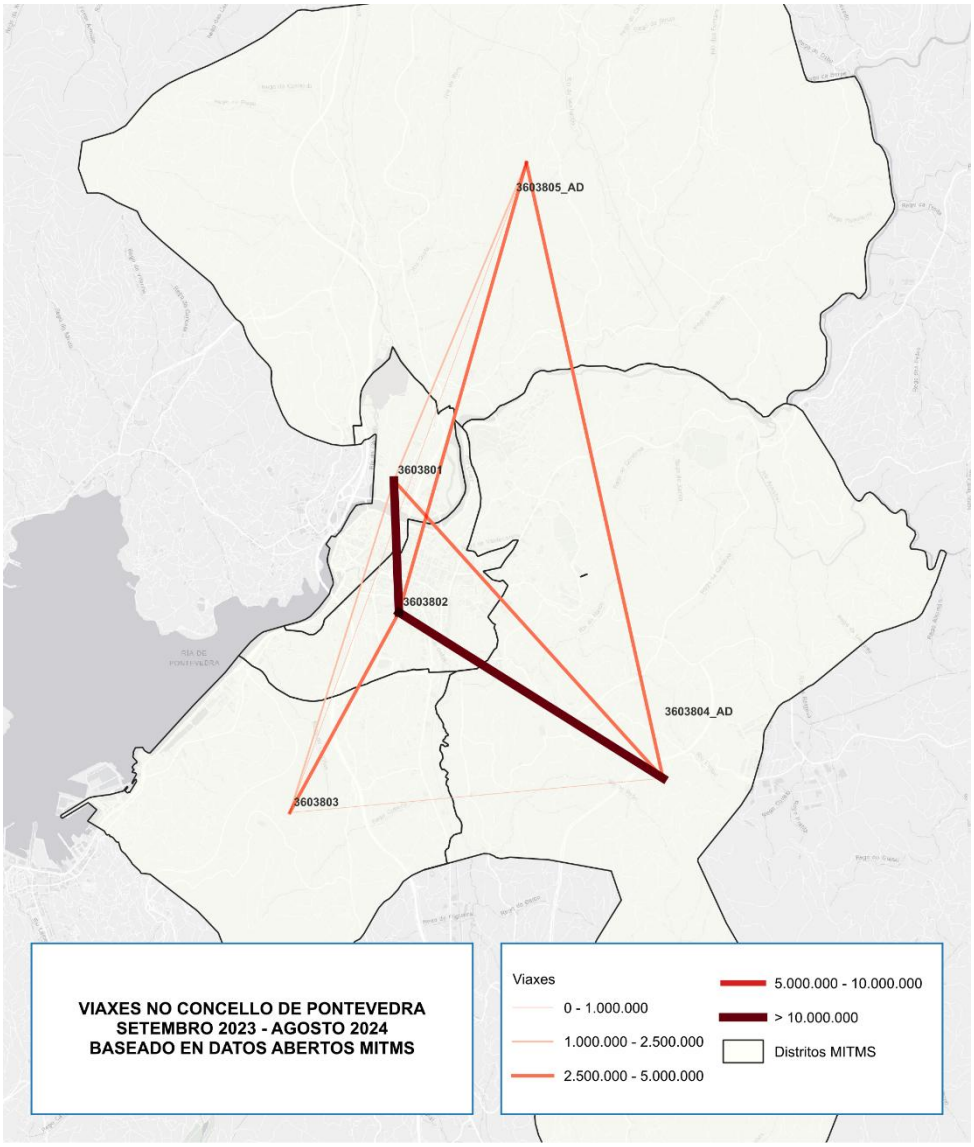



*Figura 5.174. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Pontevedra (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa banda, na Figura 5.175 móstranse os mesmos fluxos no período 09/2022-08/2023, así como a variación en porcentaxe entre ambos. Percíbese un crecemento por riba do 10% na conexión do distrito 2 coa agrupación 5+6. O descenso máis pronunciado en porcentaxe dáse na relación do distrito 3 coa agrupación 4+7, cun decaemento superior ao 5%.

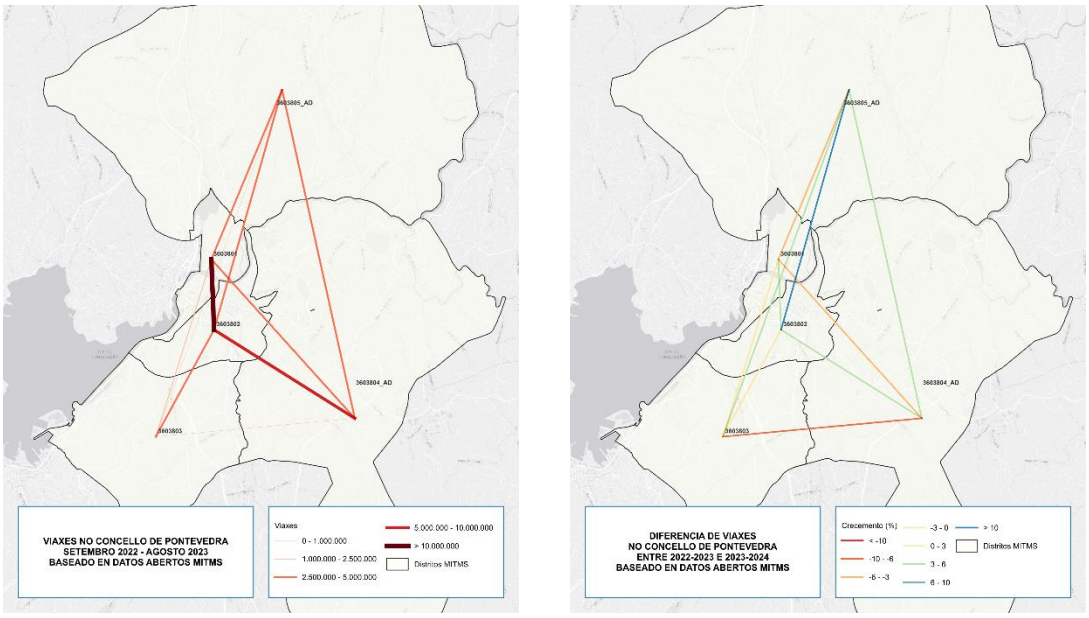



*Figura 5.175. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Pontevedra (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

### 5.1.7.2.2. Transporte público urbano por autobús

A pesar de que, segundo o artigo 26 da Lei 7/1985, do 2 de abril, Reguladora das Bases do Réxime Local, os municipios con poboación superior a 50.000 habitantes deberán prestar o servizo de transporte colectivo urbano de viaxeiros, o transporte público urbano no termo municipal de Pontevedra é prestado directamente pola Xunta de Galicia con certas rutas do contrato XG628 “Metropolitano de Pontevedra”. Aínda que no apartado de mobilidade metropolitana farase unha análise dos servizos prestados en toda a área funcional de Pontevedra, incluíndo os deste termo municipal, faise aquí unha análise adicional dos servizos circunscritos neste territorio.

A información sobre a oferta de transporte por autobús neste municipio obtense a partir dos datos GTFS dispoñibles no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, para a semana do 11 ao 17 de novembro de 2024.

A Figura 5.176 amosa as rutas de transporte público urbano por autobús do termo municipal de Pontevedra. Pódese ver que cobren as zonas onde se concentra a maior densidade de poboación do municipio.

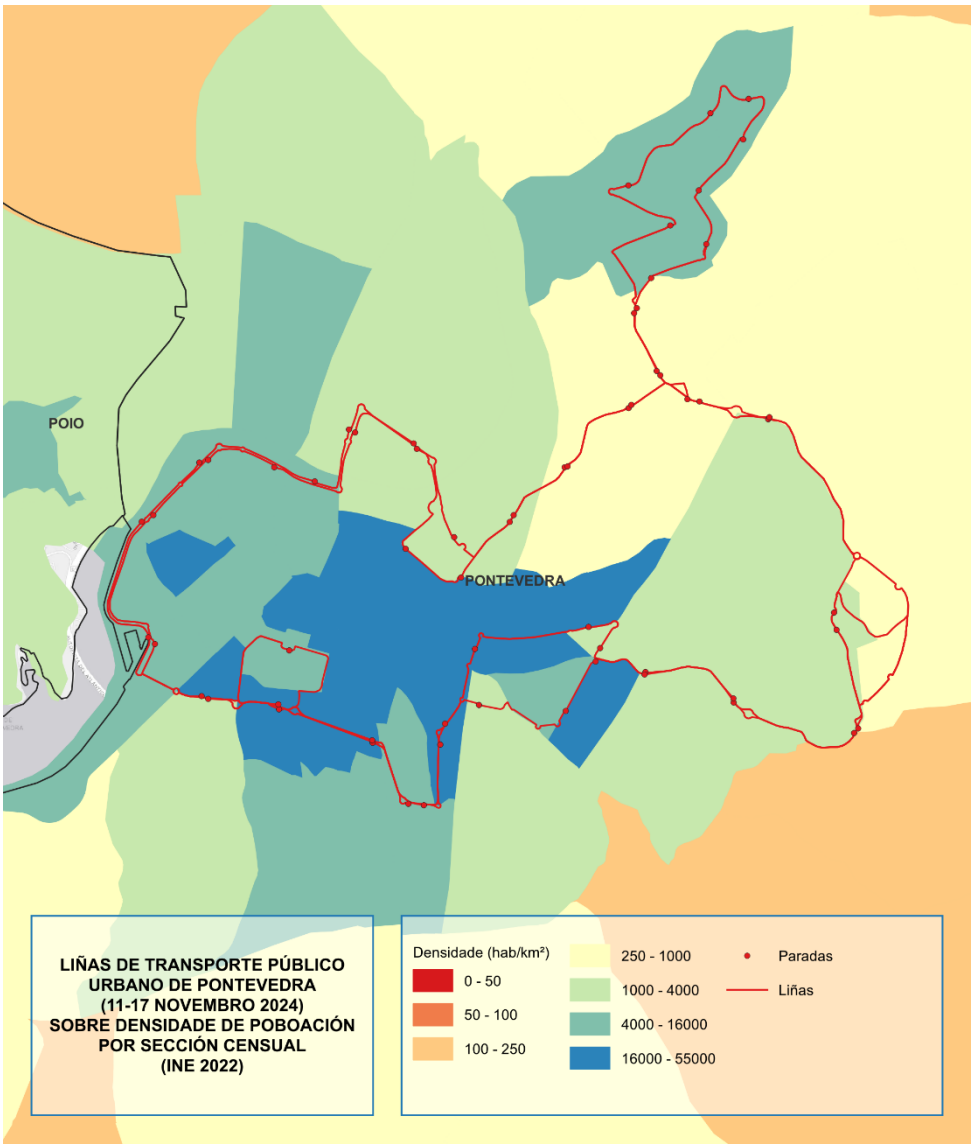



*Figura 5.176. Liñas e paradas do transporte público urbano por autobús de Pontevedra sobre a densidade de poboación por sección censual. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Pola súa banda, a Figura 5.177 presenta o número de expedicións semanais en cada unha das paradas da rede. Neste caso o número de expedicións semanais máximo é de 342, dándose nas paradas Italia, Alemania 2, Irlanda, Reino Unido 1, Reino Unido 2, Monteporreiro (Alemania 1) e Os Campos. O valor mínimo é de 165. Polo tanto, trátase dun servicio con frecuencias reducidas.

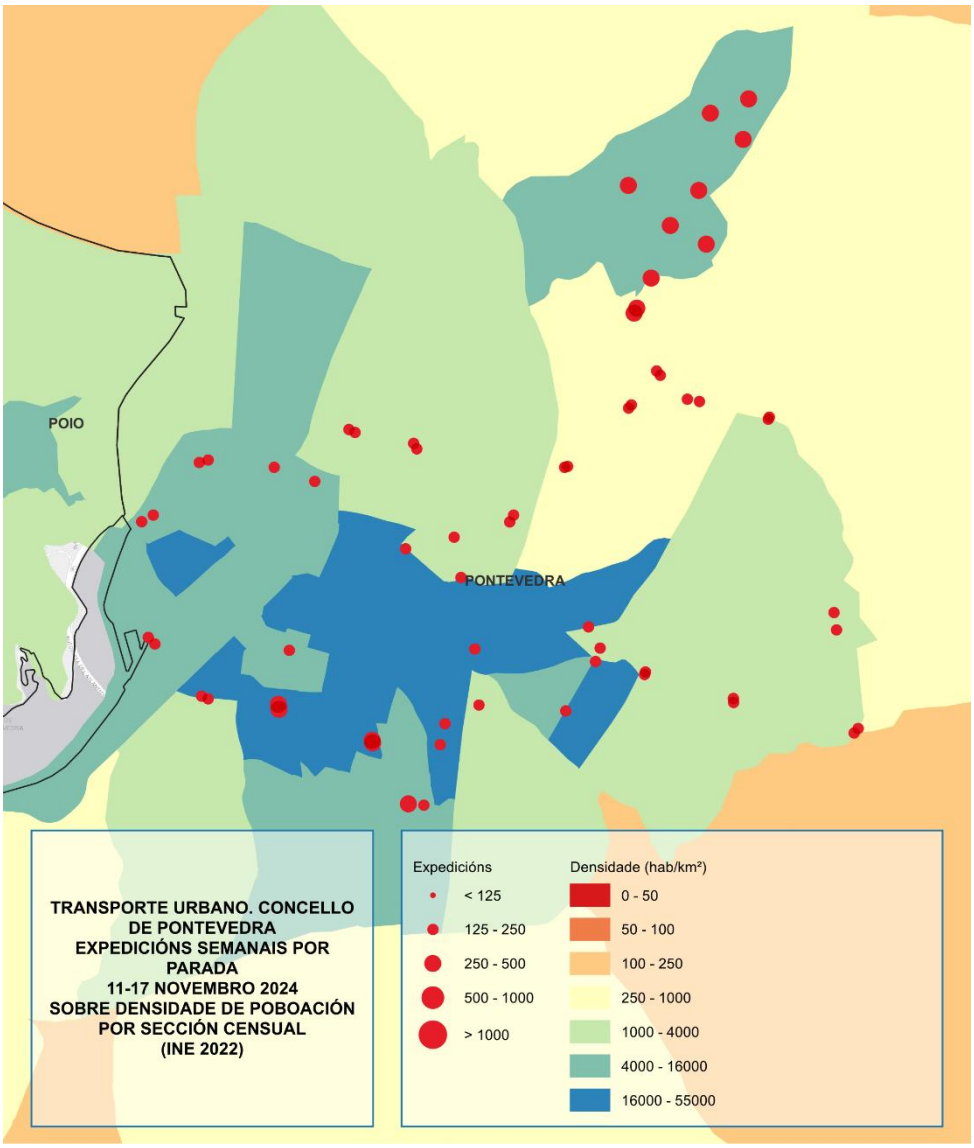



*Figura 5.177. Expedicións semanais por parada do transporte público urbano por autobús de Pontevedra sobre a densidade de poboación por sección censual. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Adicionalmente, a Figura 5.178 e a Figura 5.179 presentan as expedicións semanais por sección censual da rede, e as expedicións semanais por cada 1.000 habitantes en cada sección censual, obtidas coa mesma metodoloxía explicada no caso de Vigo. As seccións non recheas son aquelas que non teñen ningunha parada no seu territorio, incluíndo a zona peonil da cidade. Aplícase a mesma metodoloxía explicada no apartado 5.1.2.2. O valor máximo de expedicións semanais por cada mil habitantes é de 516,13.

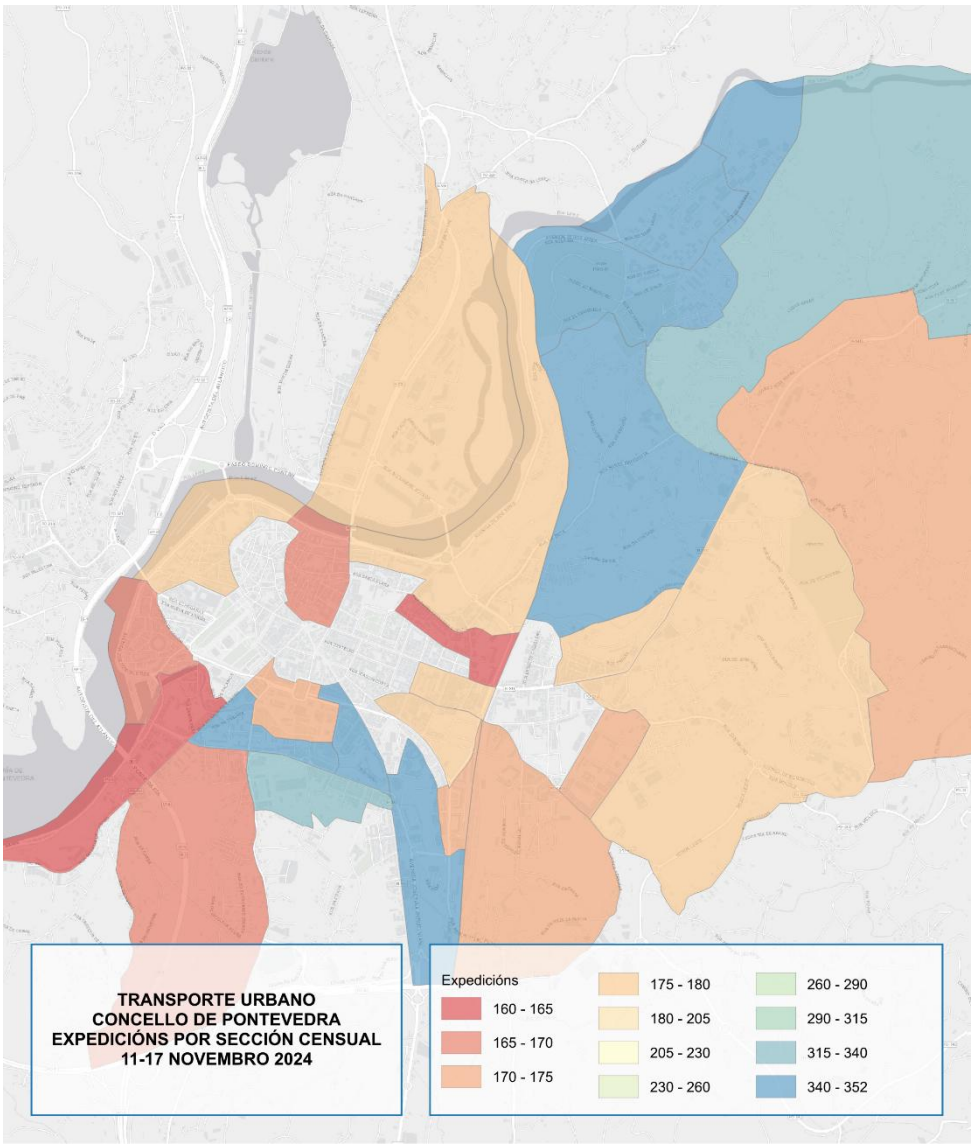



*Figura 5.178. Expedicións semanas por sección censual do transporte público urbano por autobús de Pontevedra. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

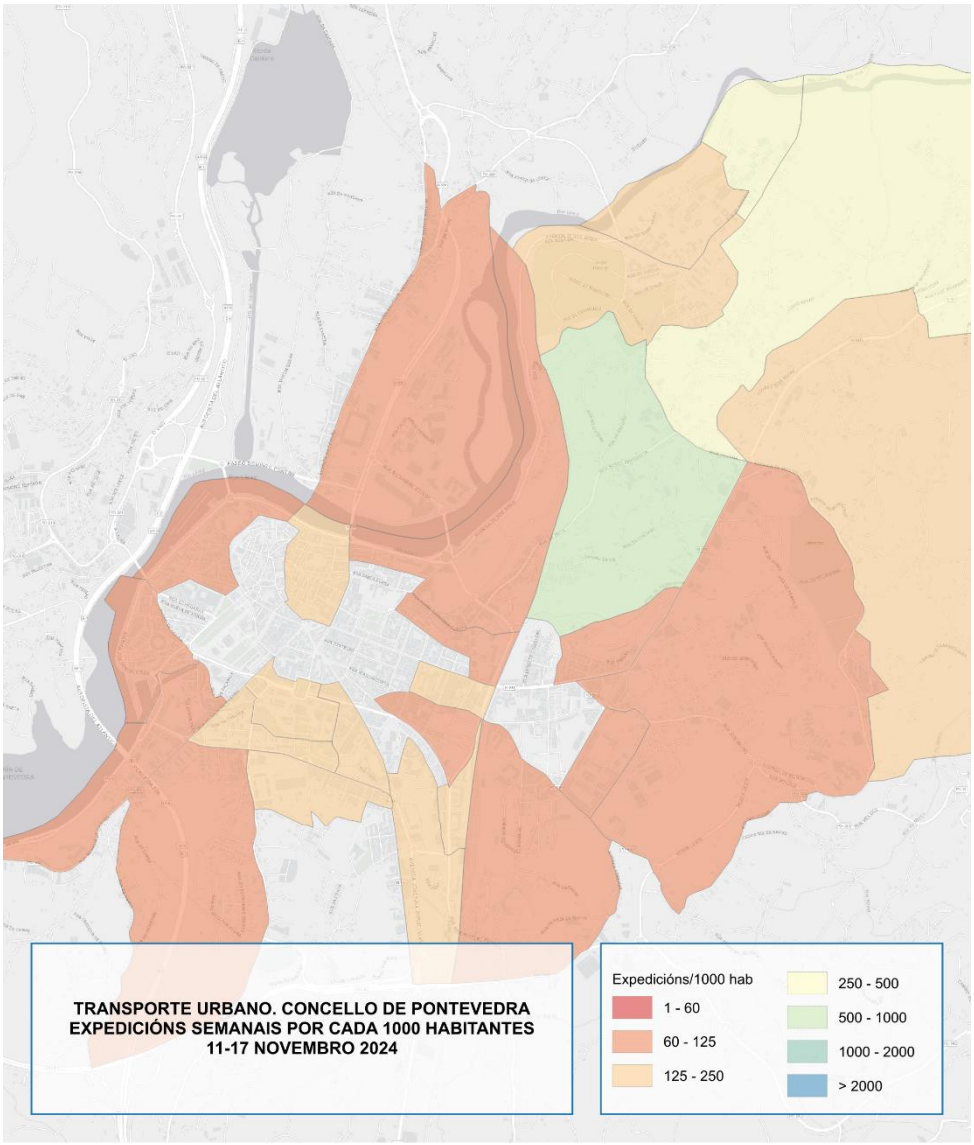



*Figura 5.179. Expedicións semanas por cada 1.000 habitantes por sección censual do transporte público urbano por autobús de Pontevedra. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

A demanda total do sistema de transporte público urbano de Pontevedra preséntase na Táboa 5.80, onde se fai tamén a comparación de viaxes en transporte público cos de mobilidade xeral de máis de 500 m. Como se pode apreciar, a porcentaxe de viaxes en transporte público en relación coas viaxes totais de máis de 500 m está en ao redor do 0,8-1,2%, o valor máis baixo de tódolos presentados neste documento. En calquera caso, o servizo prestado non é completamente comparable ao doutras cidades, ao non ser propiamente unha rede urbana xestionada polo municipio.

| | Viaxes transporte público urbano | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | % Transporte público |
|---|---|---|---|
| **2022** | 501.049 | 64.547.516 | 0,78 |
| **2023** | 708.320 | 67.688.242 | 1,05 |
| **2024** | 797.796 | 69.445.354 | 1,15 |

*Táboa 5.80. Uso do transporte público urbano no termo municipal de Pontevedra. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

### *5.1.7.3.Mobilidade da área metropolitana*

#### 5.1.7.3.1. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral na área de transporte de Pontevedra obtense tamén a partir dos datos de "Open Data Mobilidade" do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Os resultados agregados de mobilidade interna da área preséntanse na Táboa 5.81. Considéranse tódolos distritos incluídos na zonificación elixida para Pontevedra (véxase o apartado 5.1.1. Neste caso os datos de 2022 non se presentan xa que existe un erro nos datos brutos que non están completos para o segundo semestre dese ano. Pódese ver que as viaxes anuais atópanse na franxa dos 141-146 millóns, dando lugar a arredor de 2,6-2,7 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m). Estes valores de viaxes internos por habitante e día na área son algo maiores que os de Santiago e Lugo, pero máis baixos que o resto.

| | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | Viaxes/día | Poboación (INE) | Viaxes/hab·día |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | - | - | 146.772 | - |
| **2023** | 141.369.197 | 387.313 | 146.593 | 2,64 |
| **2024** | 145.993.269 | 398.889 | 147.164 | 2,71 |

*Táboa 5.81. Mobilidade xeral interna da área de transporte de Pontevedra. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Pola súa banda, a Táboa 5.82 presenta os datos de mobilidade total na área para distancias maiores a 500 m. Neste caso as viaxes anuais atópanse na franxa dos 216-224 millóns, dando lugar a arredor de 4,0-4,2 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m). Estes valores de viaxes totais por habitante e día na área son os máis altos de tódalas áreas estudadas.

| | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) | Viaxes/día | Poboación (INE) | Viaxes/hab·día |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | - | - | 146.772 | - |
| **2023** | 216.026.260 | 591.853 | 146.593 | 4,04 |
| **2024** | 223.888.101 | 611.716 | 147.164 | 4,16 |

*Táboa 5.82. Mobilidade xeral total da área de transporte de Pontevedra. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.180 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte (en ambos sentidos) para o período 09/2023-08/2024, cun limiar mínimo de 100.000 viaxes. Ademais dos fluxos entre distritos ou agrupacións pertencentes ao termo municipal de Pontevedra, xa analizados no apartado anterior, os valores máis altos, por riba de 2.000.000 de viaxes anuais, corresponden ás relacións: Pontevedra

(distrito 2)-Poio (distrito 1), con 5.113.100 viaxes anuais; Marín (distrito 1)-Marín (distrito 2), con 4.612.158; Pontevedra (distrito 1)-Poio (distrito 1), con 3.301.269; Marín (distrito 1)-Pontevedra (distrito 2), con 2.900.574; Marín (distrito 1)-Marín (distrito 3), con 2.640.707; Marín (distrito 1)-Poio (distrito 1), con 2.464.620; e Pontevedra (agrupación de distritos 4 e 7)-Cerdedo-Cotobade e Campo Lameiro (agrupación de municipios), con 2.282.881.

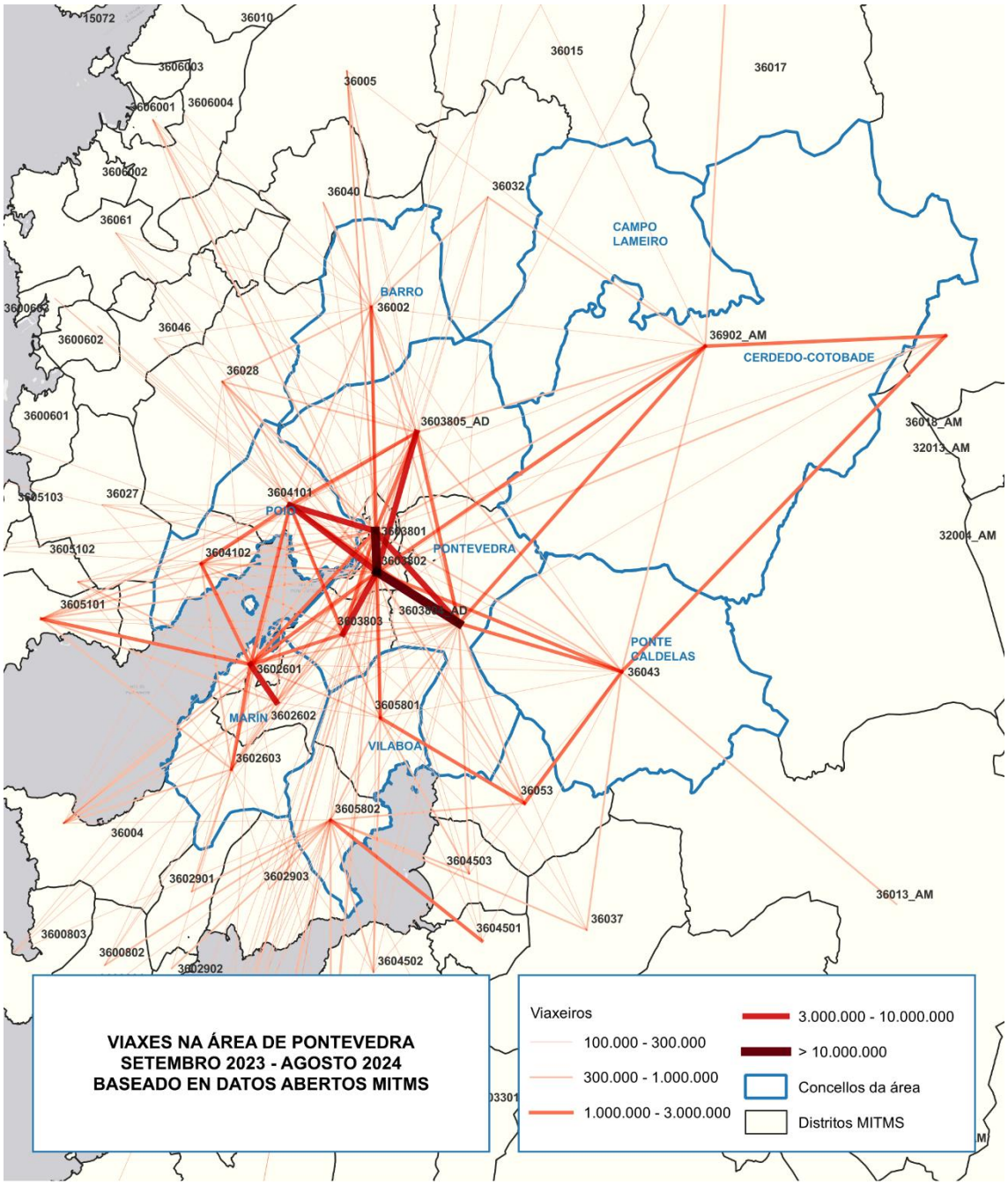



*Figura 5.180. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Pontevedra (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa parte, na Figura 5.181 móstranse os mesmos fluxos no período 09/2022-08/2023, así como a variación en porcentaxe entre ambos. As variacións porcentuais son, nalgúns casos, importantes, pero sobre valores absolutos non moi altos.

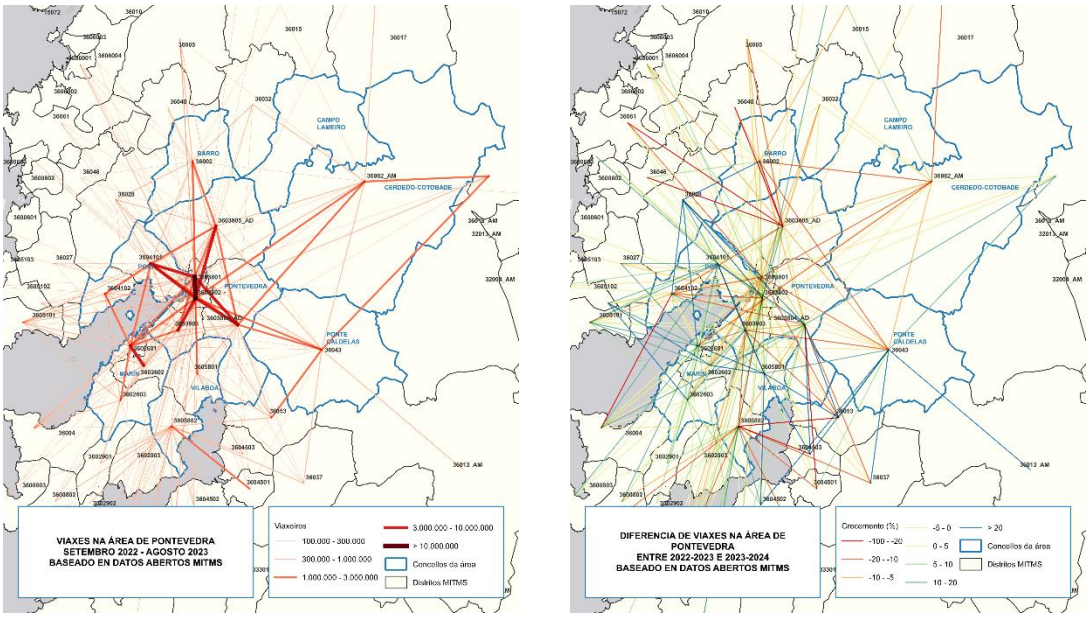



*Figura 5.181. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Pontevedra (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

A Figura 5.182 presenta a mesma información que a da Figura 5.180, pero neste caso agrupada por municipio de orixe e destino, en lugar de por distrito. Pola súa banda a Táboa 5.83 mostra os valores representados na Figura 5.182 de maneira exhaustiva. Sen contar os desprazamentos internos de cada municipio destacan, por riba das 5 millóns de viaxes anuais, as relacións: Pontevedra-Poio con 14.544.007, Marín-Pontevedra con 11.886.918, a relación transversal Marín-Poio con 6.504.499 e Pontevedra-Cerdedo-Cotobade e Campo Lameiro (agrupación de municipios) con 5.495.269. Nun seguinte chanzo, por riba de 2 millóns de viaxes anuais, e dentro da área, atópanse Barro-Pontevedra con 3.508.745, Pontevedra-Ponte Caldelas con 3.474.288, e Pontevedra-Vilaboa con 3.458.918.

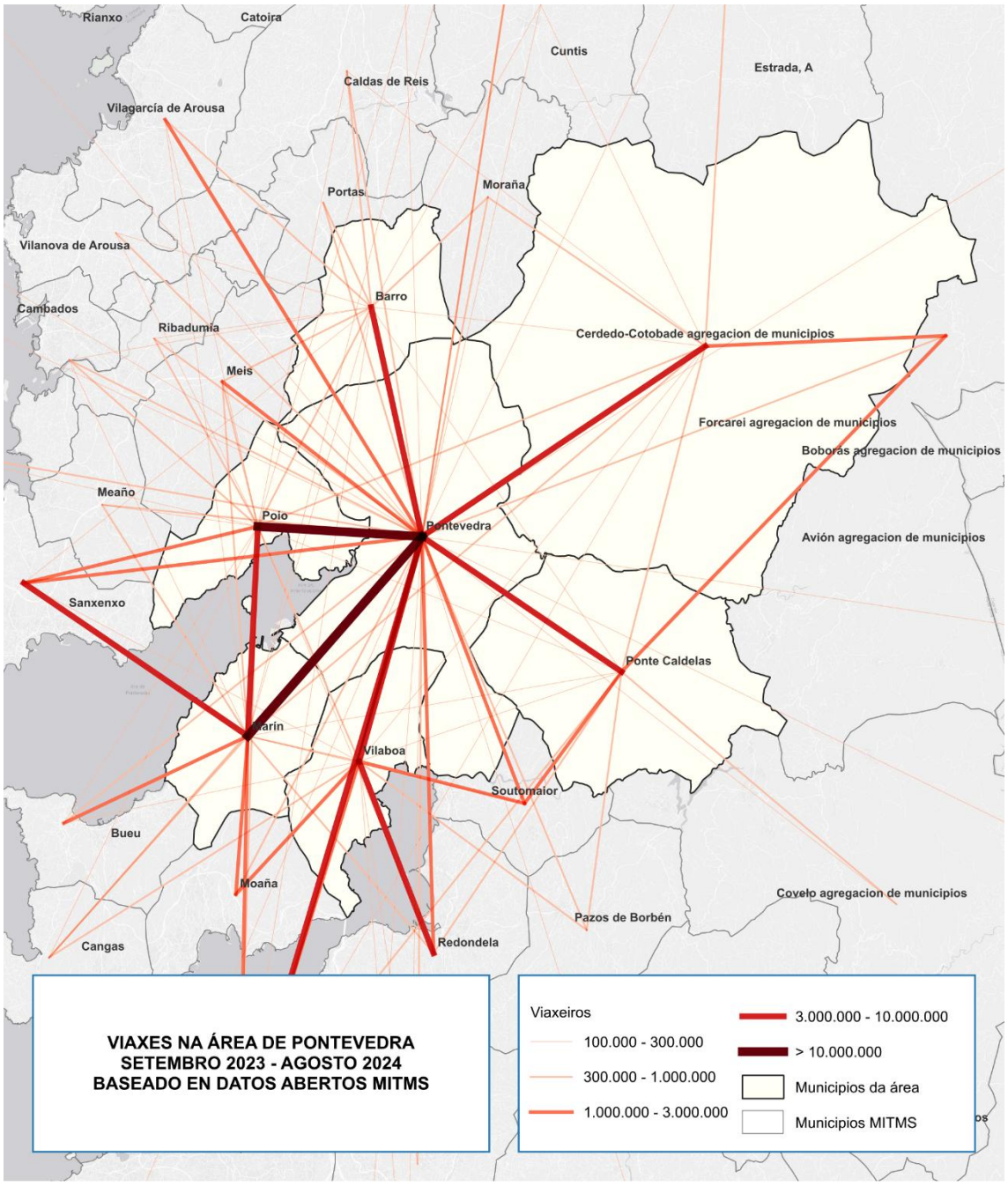



*Figura 5.182. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Pontevedra (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Barro | Marín | Pontevedra | Poio | Ponte Caldelas | Cerdedo-Cotobade+ Campo Lameiro | Vilaboa |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 36002 | 36026 | 36038 | 36041 | 36043 | 36902_AM | 36058 |
| Barro | | 273.242 | 237.533 | 3.508.745 | 749.960 | 113.119 | 205.656 | 92.444 |
| Marín | | | 13.867.848 | 11.886.918 | 6.504.499 | 289.845 | 317.520 | 651.289 |
| Pontevedra | | | | 68.572.838 | 14.544.007 | 3.474.288 | 5.495.269 | 3.458.918 |
| Poio | | | | | 2.617.229 | 227.210 | 335.959 | 519.106 |
| Ponte Caldelas | | | | | | 1.896.092 | 859.749 | 298.946 |
| Cerdedo-C.+ C. Lameiro | | | | | | | 1.897.992 | 116.857 |
| Vilaboa | | | | | | | | 659.022 |
| **Total: 143.672.098** | | | | | | | | |

*Táboa 5.83. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Pontevedra (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa banda, a Táboa 5.84 presenta a porcentaxe de viaxes internas da área metropolitana que supón cada unha das relacións entre concellos. Pódese apreciar a forte predominancia dos desprazamentos internos de Pontevedra (47,73%), aínda que ocupa o cuarto lugar das cidades principais de tódalas áreas analizadas, por riba da Coruña, Santiago e Ferrol. Para apreciar mellor a importancia das outras conexións, a Táboa 5.85 presenta estas porcentaxes con respecto á mobilidade interna da área sen considerar os desprazamentos internos de Pontevedra. Destacan as conexións de Pontevedra con Poio, Marín, e a agrupación de Cerdedo-Cotobade e Campo Lameiro. Ademais destaca a relación Marín-Poio e os desprazamentos internos de Marín.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Barro | Marín | Pontevedra | Poio | Ponte Caldelas | Cerdedo-Cotobade+ Campo Lameiro | Vilaboa |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 36002 | 36026 | 36038 | 36041 | 36043 | 36902_AM | 36058 |
| Barro | | 0,19% | 0,17% | 2,44% | 0,52% | 0,08% | 0,14% | 0,06% |
| Marín | | | 9,65% | 8,27% | 4,53% | 0,20% | 0,22% | 0,45% |
| Pontevedra | | | | 47,73% | 10,12% | 2,42% | 3,82% | 2,41% |
| Poio | | | | | 1,82% | 0,16% | 0,23% | 0,36% |
| Ponte Caldelas | | | | | | 1,32% | 0,60% | 0,21% |
| Cerdedo-C.+ C. Lameiro | | | | | | | 1,32% | 0,08% |
| Vilaboa | | | | | | | | 0,46% |

*Táboa 5.84. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Pontevedra (09/2023-08/2024).*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Destino / Orixe | Barro 36002 | Marín 36026 | Pontevedra 36038 | Poio 36041 | Ponte Caldelas 36043 | Cerdedo-Cotobade+ Campo Lameiro 36902_AM | Vilaboa 36058 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Barro | 0,36% | 0,32% | 4,67% | 1,00% | 0,15% | 0,27% | 0,12% |
| Marín | | 18,47% | 15,83% | 8,66% | 0,39% | 0,42% | 0,87% |
| Pontevedra | | | | 19,37% | 4,63% | 7,32% | 4,61% |
| Poio | | | | 3,49% | 0,30% | 0,45% | 0,69% |
| Ponte Caldelas | | | | | 2,52% | 1,14% | 0,40% |
| Cerdedo-C.+ C. Lameiro | | | | | | 2,53% | 0,16% |
| Vilaboa | | | | | | | 0,88% |

*Táboa 5.85. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Pontevedra (09/2023-08/2024), sen considerar as viaxes internas do concello de Pontevedra. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

#### 5.1.7.3.2. Transporte público interurbano por autobús

A información sobre a oferta de transporte interurbano por autobús na zona de Pontevedra obtense do mesmo modo que para os casos anteriores, a partir dos datos GTFS dispoñibles no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, para a semana do 2 ao 8 de outubro de 2023. Débese destacar que os valores presentados neste apartado inclúen o servizos de transporte urbano prestados directamente pola Xunta de Galicia no concello de Pontevedra.

Na Figura 5.183 preséntanse as rutas de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra superpostas sobre a densidade de poboación por parroquia. Apréciase de novo que a parroquia da Virxe do Camiño aparece con densidade 0 debido á súa integración no núcleo principal, xa indicada en apartados anteriores.

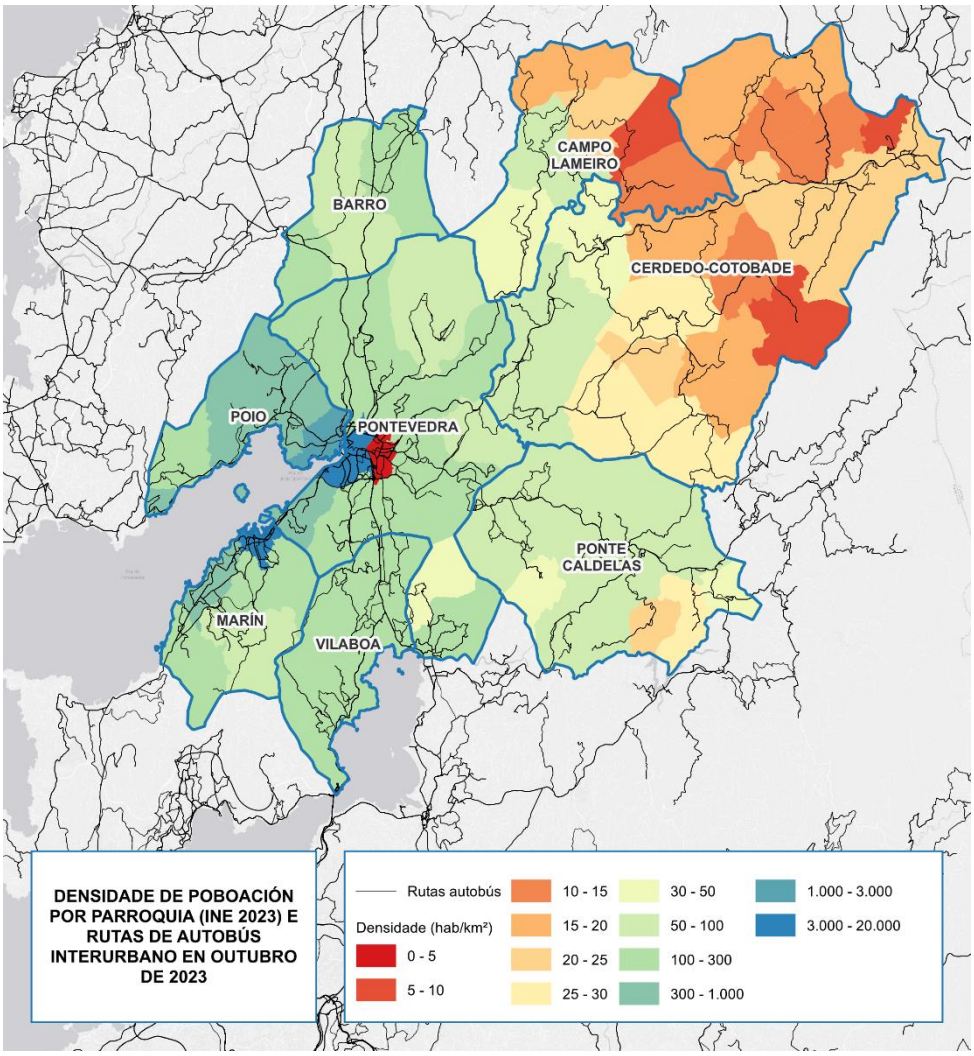



*Figura 5.183. Mapa de rutas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.184 preséntase o número de expedicións nese período para cada parroquia ou núcleo principal, obtidas coa mesma metodoloxía explicada no caso de Vigo, mentres que na Figura 5.185 móstrase a información por concellos. Os valores nulos corresponden a parroquias que non dispoñen de parada de transporte interurbano por autobús no seu territorio, aínda que poden estar servidas por paradas nas parroquias adxacentes. Os valores por riba de 500 expedicións semanais por cada mil habitantes atópanse nas seguintes parroquias:

| Concello | Parroquia | Expedicións semanais |
|---|---|---|
| Pontevedra | Pontevedra | 2.577 |
| Pontevedra | A Virxe do Camiño (Virxe do Camiño) | 2.510 |
| Pontevedra | Lourizán (Santo André) | 1.068 |
| Marín | Marín (Santa María do Porto) | 1.052 |
| Pontevedra | Lérez (San Salvador) | 797 |
| Pontevedra | Mourente (Santa María) | 670 |
| Barro | Portela (San Mamede) | 506 |

*Táboa 5.86. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*
*Nota: esta táboa inclúe os servizos de transporte urbano de Pontevedra prestados pola Xunta de Galicia*

Na Figura 5.185 apréciase unha concentración dos valores máis altos na franxa norte-sur lindeira con Pontevedra, e certo descenso cara ao leste.

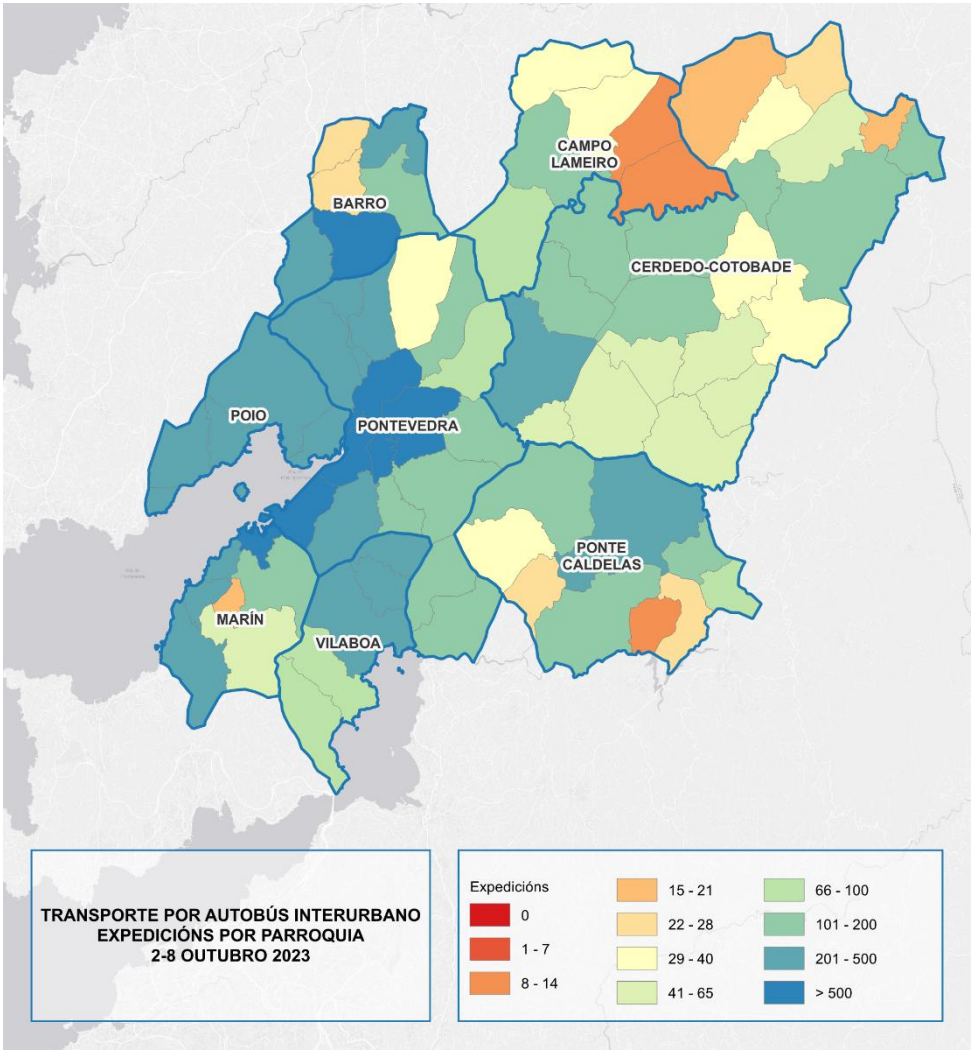



*Figura 5.184. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*
*Nota: esta figura inclúe os servizos de transporte urbano de Pontevedra prestados pola Xunta de Galicia*

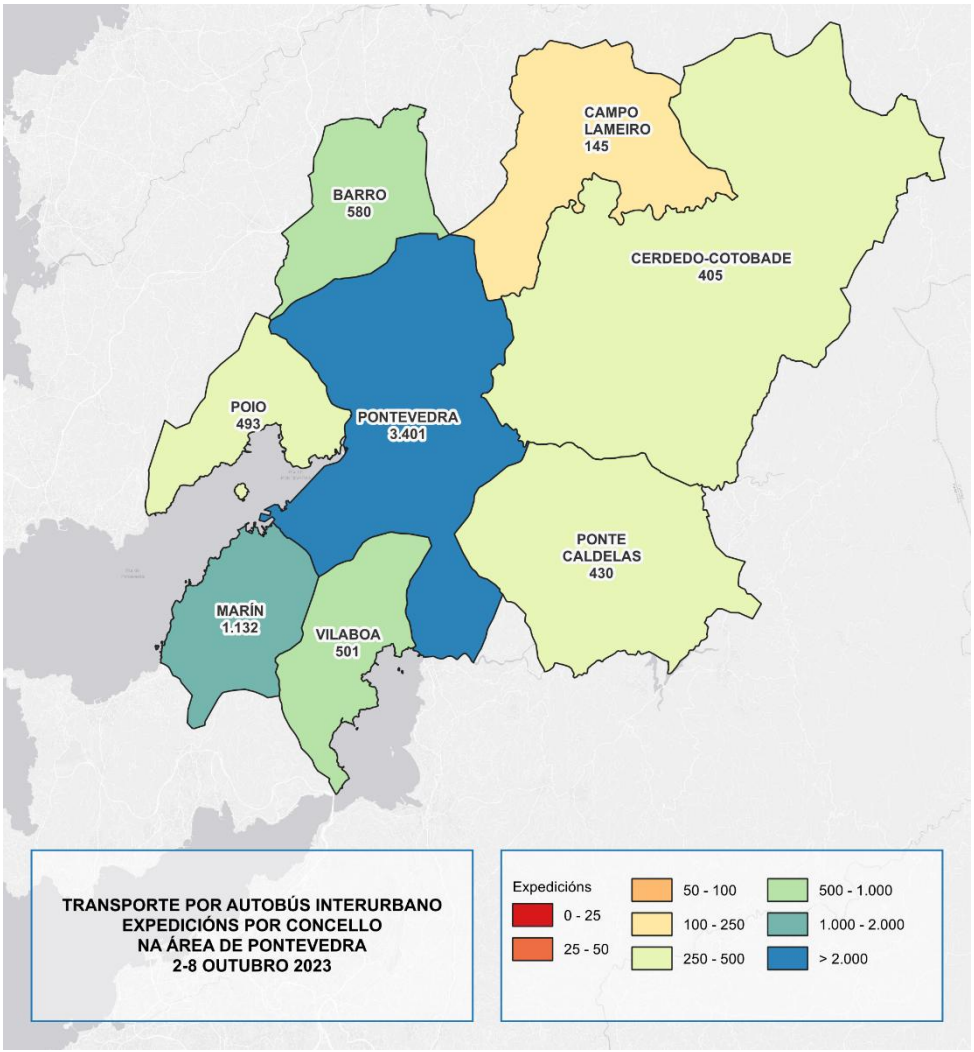



*Figura 5.185. Expedicións por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*
*Nota: Esta figura inclúe os servizos de transporte urbano de Pontevedra prestados pola Xunta de Galicia*

Por outra banda, a Figura 5.186 e a Figura 5.187 presentan o número de expedicións por cada mil habitantes en cada un dos ámbitos territoriais. Os valores por riba de 500 expedicións semanais por cada mil habitantes atópanse nas seguintes parroquias:

| Concello | Parroquia | Expedicións semanais por cada mil habitantes |
|---|---|---|
| Cerdedo-Cotobade | Folgoso (Santa María) | 1.235,85 |
| Cerdedo-Cotobade | Pedre (Santo Estevo) | 1.034,19 |
| Barro | Portela (San Mamede) | 862,01 |
| Cerdedo-Cotobade | Parada (San Pedro) | 769,23 |
| Ponte Caldelas | Caritel (Santa María) | 755,27 |
| Pontevedra | Alba (Santa María) | 716,35 |
| Cerdedo-Cotobade | Sacos (Santa María) | 593,75 |
| Ponte Caldelas | Forzáns (San Fiz) | 558,14 |
| Pontevedra | A Canicouva (Santo Estevo) | 545,83 |

*Táboa 5.87. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Pontevedra.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

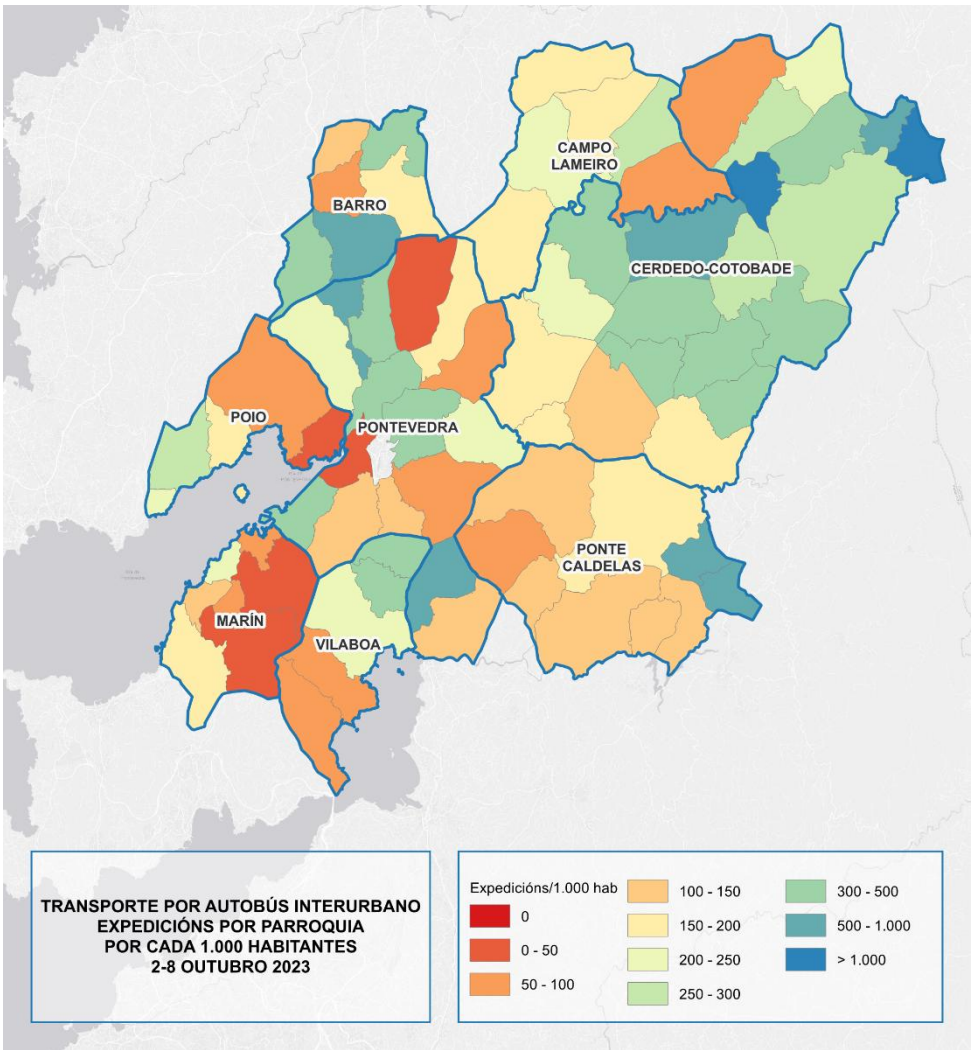



*Figura 5.186. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*
*Nota: esta figura inclúe os servizos de transporte urbano de Pontevedra prestados pola Xunta de Galicia*

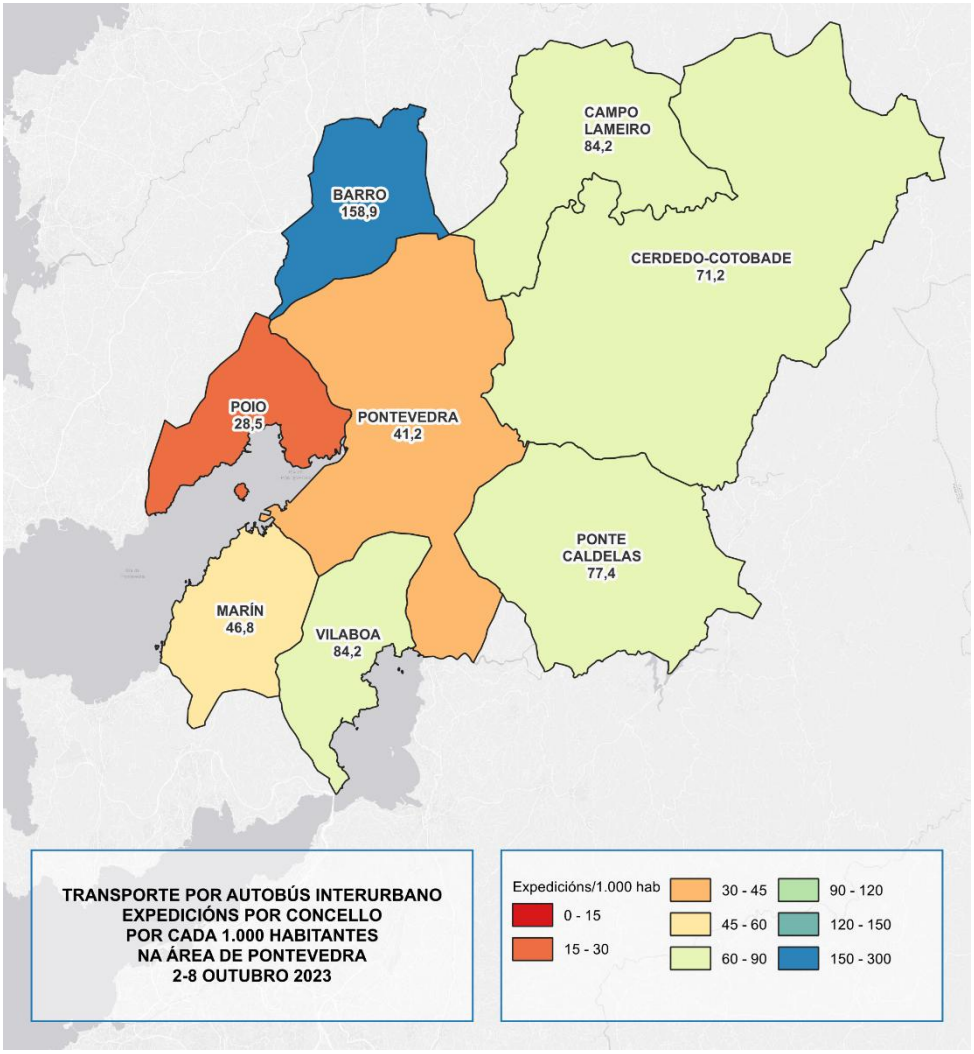



*Figura 5.187. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Pontevedra. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*
*Nota: esta figura inclúe os servizos de transporte urbano de Pontevedra prestados pola Xunta de Galicia*

Os datos de demanda de transporte público interurbano por autobús proceden da mesma fonte e teñen as mesmas limitacións salientadas para os casos anteriores.

A Figura 5.188 e a Figura 5.189 mostran a demanda dos servizos de transporte interurbano por autobús en cada concello, para os períodos 09/2023-08/2024 e 09/2022-08/2023 respectivamente. Apréciase que o concello con máis demanda é Pontevedra, seguido a moita distancia por Marín e Poio. Os valores teñen unha orde de magnitude similar á de Santiago, pero neste caso inclúen os servizos de transporte urbano prestado directamente pola Xunta de Galicia, mentres que o concello de Santiago ten o seu propio servizo.

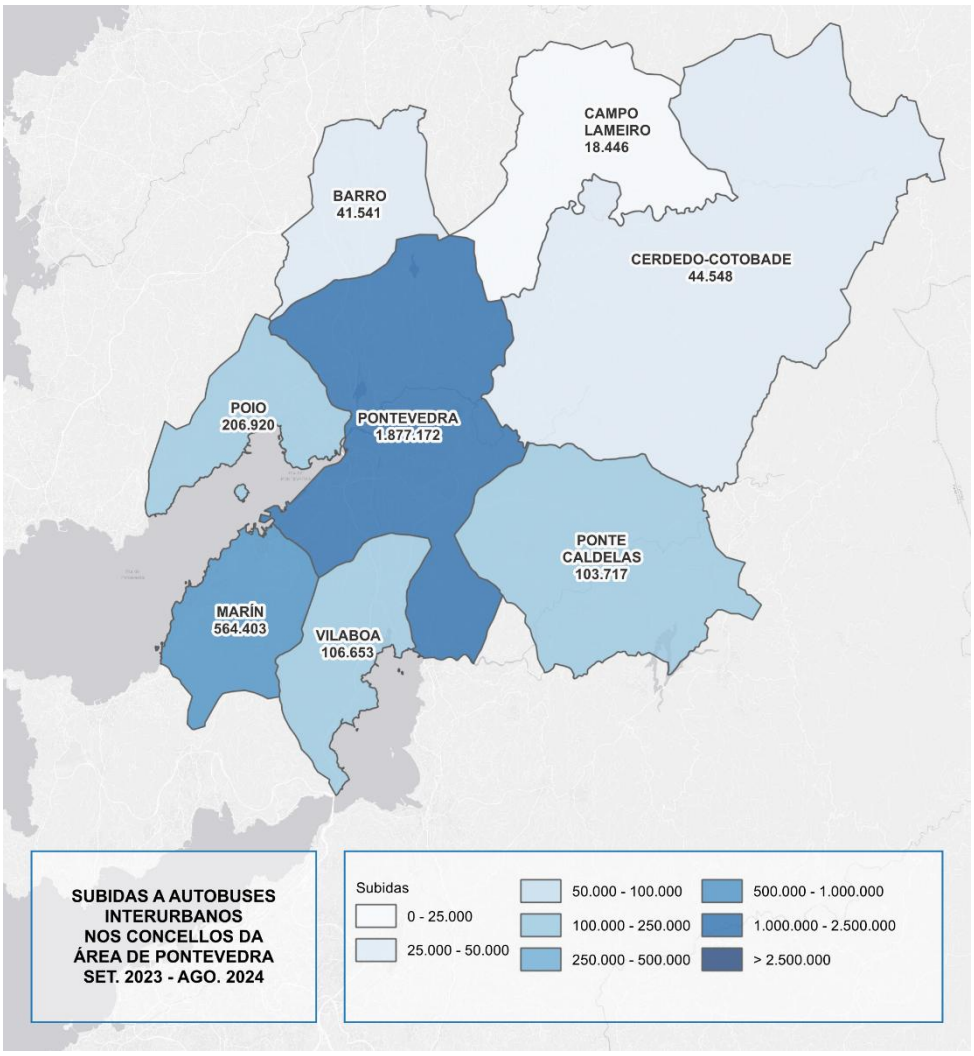



*Figura 5.188. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

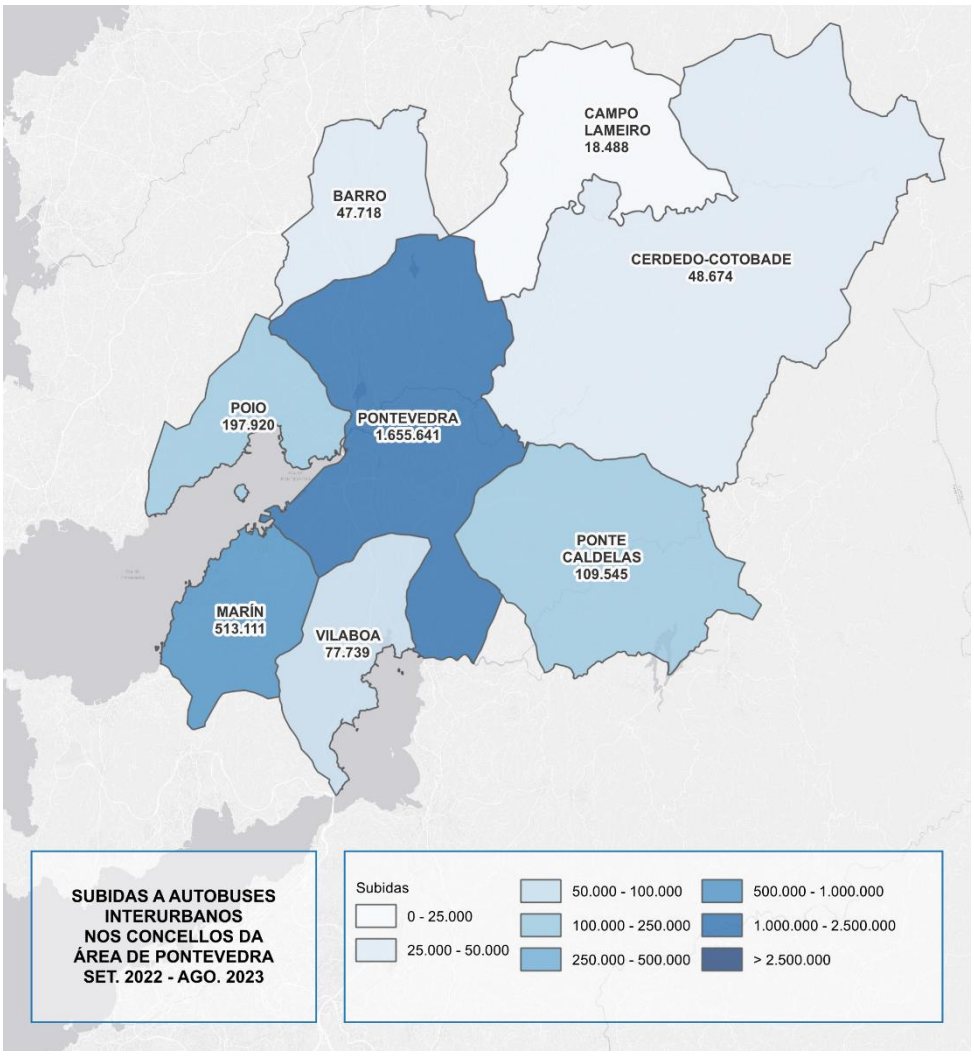



*Figura 5.189. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Pontevedra 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Pola súa banda, a Figura 5.190 e a Figura 5.191 presentan a demanda por expedición en cada un dos concellos para os mesmos períodos. Para o período 09/2023-08/2024 os valores máis altos danse en Pontevedra (10,6), Marín (9,6), e Poio (8,1). Estes valores son algo superiores aos de Santiago de Compostela.

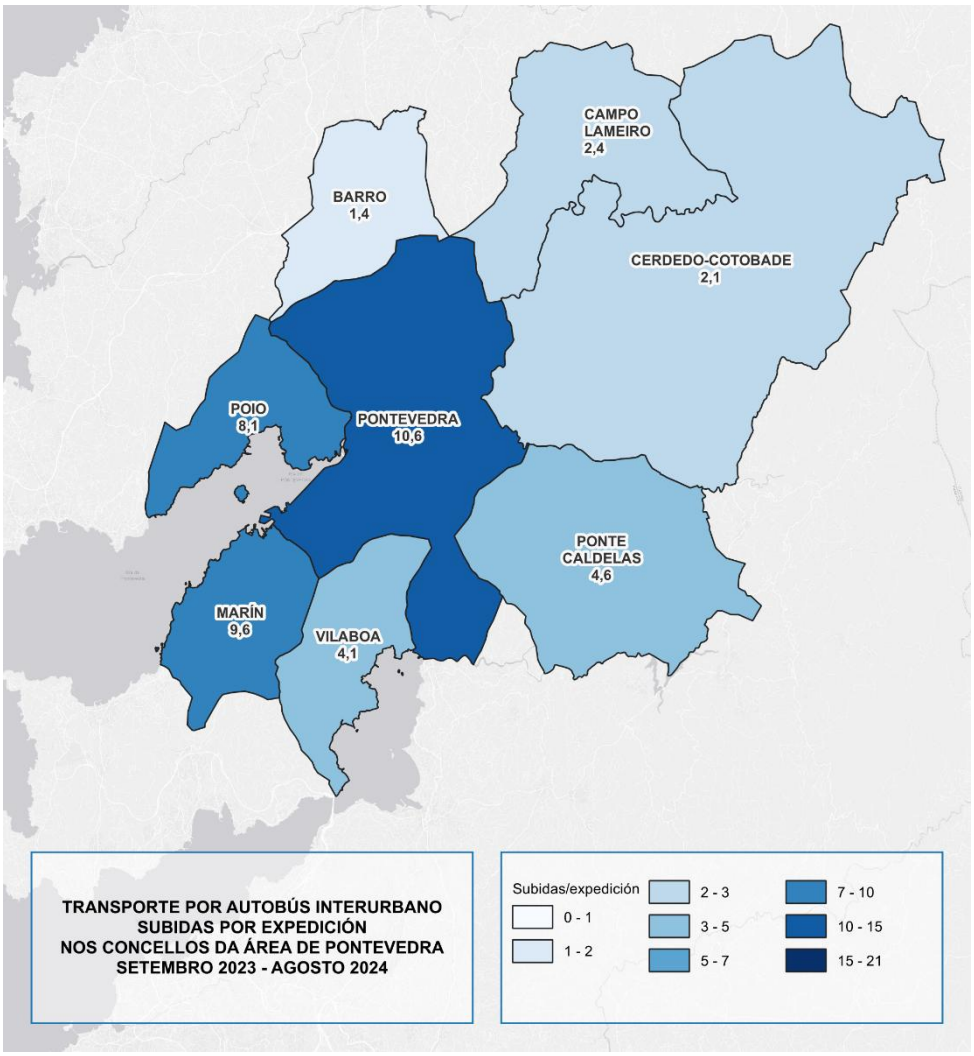



*Figura 5.190. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia*

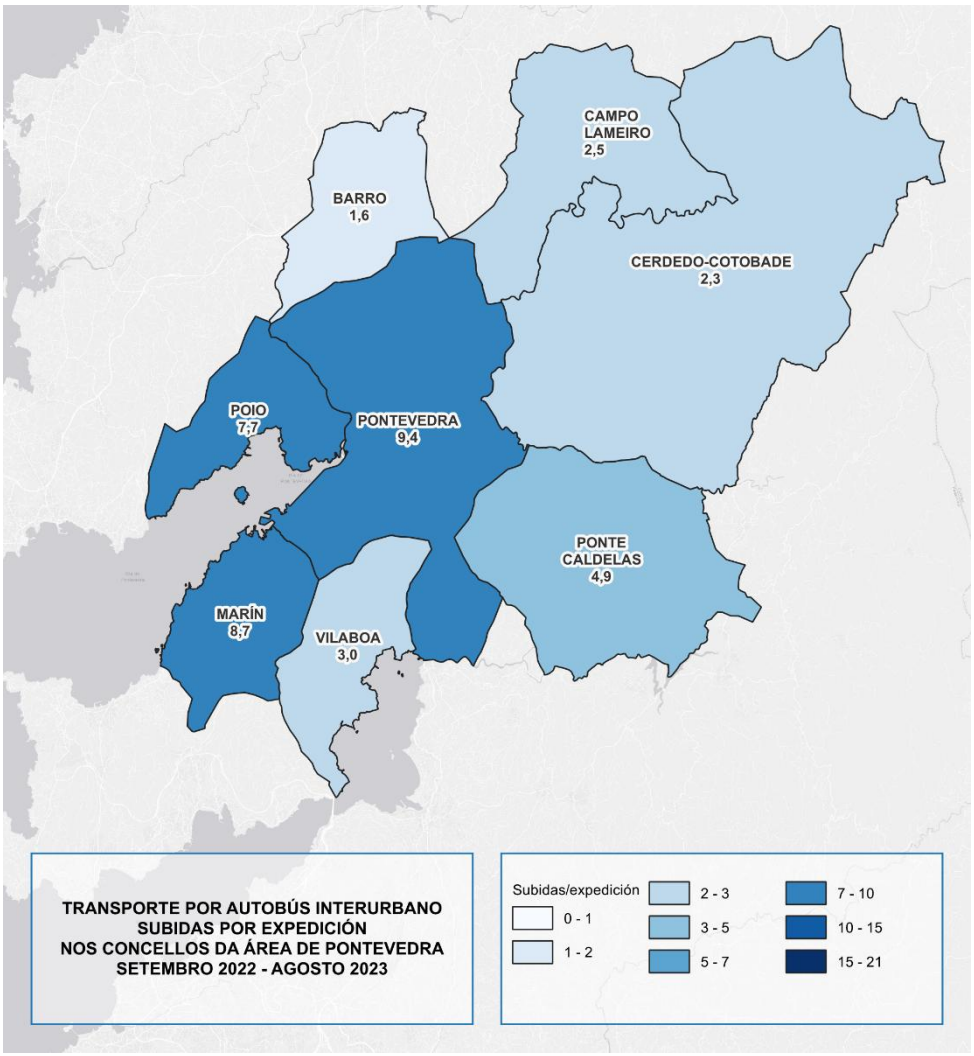



*Figura 5.191. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra 09/2022-08/2023.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia*

Adicionalmente, a Figura 5.192 e a Figura 5.193 presentan os fluxos orixe-destino (en ambos sentidos) en transporte público interurbano por autobús entre os distintos municipios da área de Pontevedra para ámbolos períodos. Neste caso tódolos fluxos son radiais (probablemente pola inexistencia de servicios transversais, por exemplo entre Poio e Marín). O fluxo máis destacado é o de Marín-Pontevedra (764.355 viaxes en 2023-2024), estando moi por debaixo Pontevedra-Poio (83.583), Pontevedra-Vilaboa (38.332), e Barro-Pontevedra (31.700). O resto de valores atópanse por baixo de 30.000 viaxes anuais.

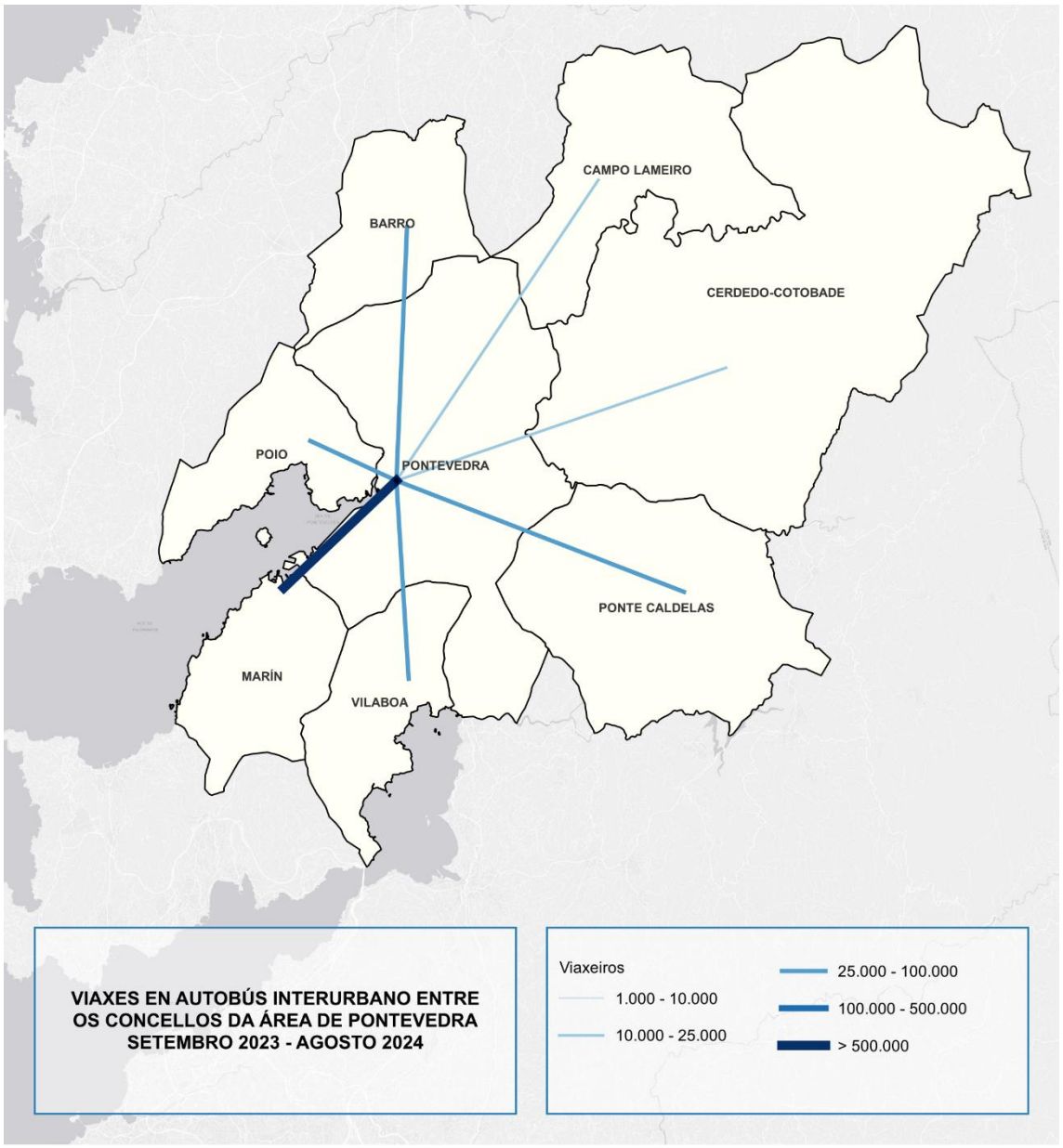



*Figura 5.192. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

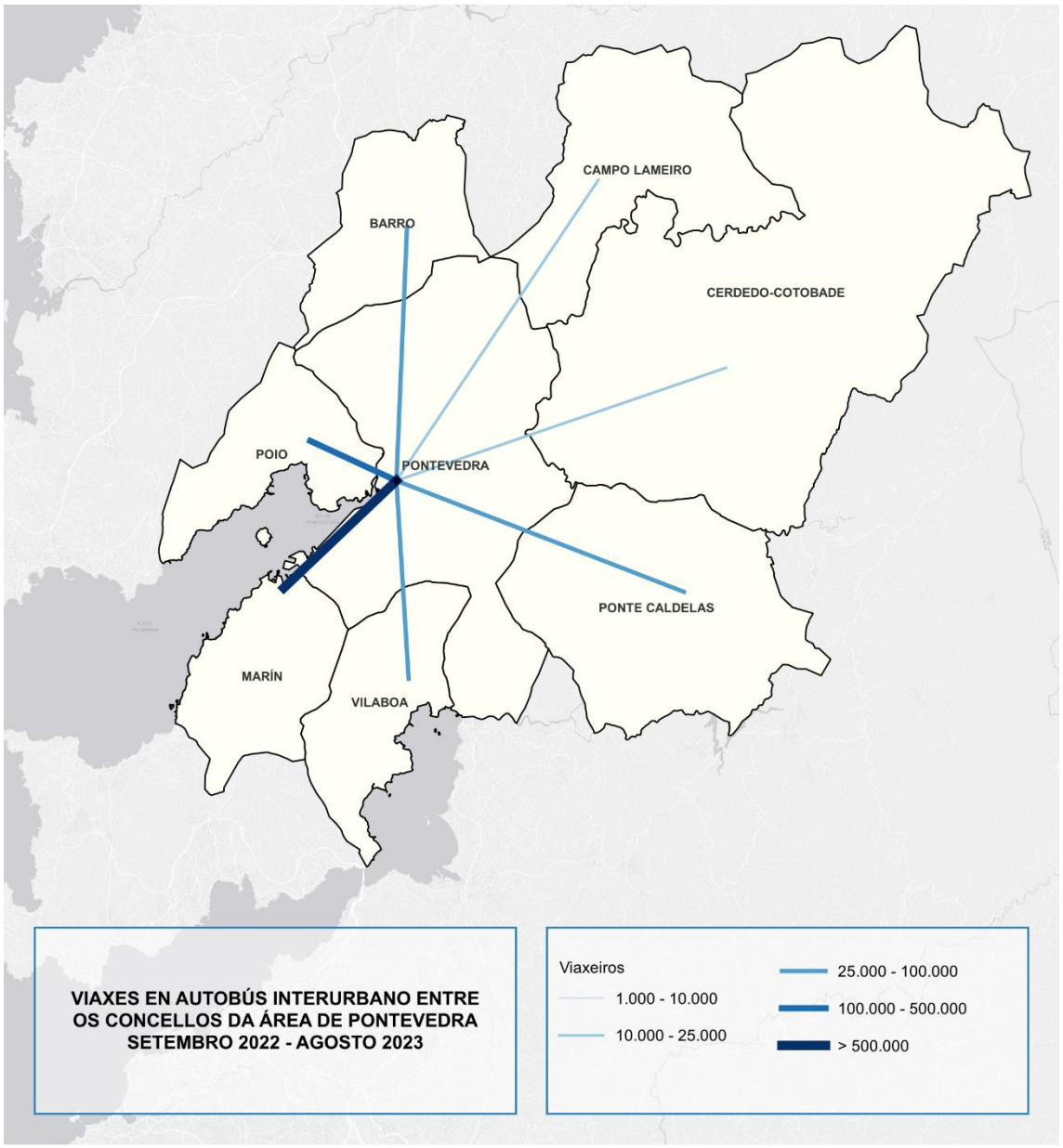



*Figura 5.193. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Estes fluxos de viaxes en autobús interurbano para 2023-2024 preséntanse tamén na Táboa 5.88, onde se aprecian tamén os fluxos internos a cada termo municipal, cuxa magnitude é máis alta que as anteriores nalgúns casos. Os datos inclúen o transporte urbano de Pontevedra prestado pola Xunta de Galicia, o que explica o valor tan alto das viaxes internas nese municipio.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Destino / Orixe | Barro 36002 | Campo Lameiro 36007 | Marín 36026 | Pontevedra 36038 | Poio 36041 | Ponte Caldelas 36043 | Cerdedo-Cotobade 36902 | Vilaboa 36058 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Barro | 22.811 | | | 15.064 | | | | | 37.875 |
| Campo Lameiro | | 9.860 | | 8.511 | | | 3 | | 18.374 |
| Marín | | | 131.322 | 393.871 | | | | | 525.193 |
| Pontevedra | 16.636 | 7.708 | 370.484 | 807.117 | 33.495 | 12.841 | 6.297 | 16.229 | 1.270.807 |
| Poio | | | | 50.088 | 136.831 | | | | 186.919 |
| Ponte Caldelas | | | | 15.122 | | 74.646 | | | 89.768 |
| Cerdedo-Cotobade | | 21 | | 6.482 | | | 32.944 | | 39.447 |
| Vilaboa | | | | 22.103 | | | | 75.984 | 98.087 |
| Total | 39.447 | 17.589 | 501.806 | 1.318.358 | 170.326 | 87.487 | 39.244 | 92.213 | 2.266.470 |

*Táboa 5.88. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*
*Nota: esta táboa inclúe os servizos de transporte urbano de Pontevedra prestados pola Xunta de Galicia*

Para poder facer unha comparación coa mobilidade xeral na área, preséntase, na Táboa 5.89, unha información similar a da anterior, pero neste caso considerando a agrupación de municipios utilizada no estudo de Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e sen distinguir os fluxos entre municipios por sentido. Márcase cunha cor máis escura a agrupación de municipios.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Destino / Orixe | Barro 36002 | Marín 36026 | Pontevedra 36038 | Poio 36041 | Ponte Caldelas 36043 | Cerdedo-Cotobade+ Campo Lameiro 36902_AM | Vilaboa 36058 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Barro | 22.811 | | 31.700 | | | | |
| Marín | | 131.322 | 764.355 | | | | |
| Pontevedra | | | 807.117 | 83.583 | 27.963 | 28.998 | 38.332 |
| Poio | | | | 136.831 | | | |
| Ponte Caldelas | | | | | 74.646 | | |
| Cerdedo-C.+ C. Lameiro | | | | | | 42.828 | |
| Vilaboa | | | | | | | 75.984 |
| **Total: 2.266.470** | | | | | | | |

*Táboa 5.89. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024, considerando as agrupacións de municipios utilizadas en mobilidade xeral. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Pola súa banda, a Táboa 5.90 presenta a mesma información pero en porcentaxes de fluxos de transporte interurbano por autobús entre cada par de municipios respecto ao total da área, neste caso considerando tamén as viaxes internas do municipio principal, xa que o transporte urbano desta cidade é prestado pola Xunta de Galicia.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Barro | Marín | Pontevedra | Poio | Ponte Caldelas | Cerdedo-Cotobade+ Campo Lameiro | Vilaboa |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 36002 | 36026 | 36038 | 36041 | 36043 | 36902_AM | 36058 |
| Barro | | 1,56% | | 2,17% | | | | |
| Marín | | | 9,00% | 52,38% | | | | |
| Pontevedra | | | | 55,31% | 5,73% | 1,92% | 1,99% | 2,63% |
| Poio | | | | | 9,38% | | | |
| Ponte Caldelas | | | | | | 5,12% | | |
| Cerdedo-C.+ C. Lameiro | | | | | | | 2,93% | |
| Vilaboa | | | | | | | | 5,21% |

*Táboa 5.90. Porcentaxe de viaxes entre municipios respecto ao total de viaxes en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Comparando a Táboa 5.89 coa Táboa 5.83 pódese obter a porcentaxe de utilización do transporte público nas relacións entre os diferentes municipios da área, que se presenta na Táboa 5.91. Neste caso inclúese a porcentaxe para o municipio de Pontevedra, xa que o servizo de transporte urbano está prestado pola Xunta, como se indicou anteriormente. Debe destacarse que no caso de agrupación de municipios, o valor de desprazamentos internos inclúe tanto os internos de cada uno dos concellos agrupados como os de conexión entre ambos. O valor máis alto é o da conexión de Marín con Pontevedra (6,43%), sendo o resto máis baixas. Ademais destacan as porcentaxes para os desprazamentos internos de Vilaboa (11,53%), Barro (8,35%), Poio (5,23%) e Ponte Caldelas (3,94%). Como xa se indicou, nos desprazamentos internos o número de viaxes de mobilidade xeral pode estar infrarrepresentado (e polo tanto a porcentaxe de transporte público sobrerrepresentada), debido a que soamente se consideran viaxes de máis de 500 m. Pódese apreciar que a porcentaxe do transporte público respecto a mobilidade total é moi baixa en moitas relacións, o que pode dar idea da falta dun servizo de transporte público de calidade competitivo co automóbil.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Barro | Marín | Pontevedra | Poio | Ponte Caldelas | Cerdedo-Cotobade+ Campo Lameiro | Vilaboa |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 36002 | 36026 | 36038 | 36041 | 36043 | 36902_AM | 36058 |
| Barro | | 8,35% | | 0,90% | | | | |
| Marín | | | 0,95% | 6,43% | | | | |
| Pontevedra | | | | 1,18% | 0,57% | 0,80% | 0,53% | 1,11% |
| Poio | | | | | 5,23% | | | |
| Ponte Caldelas | | | | | | 3,94% | | |
| Cerdedo-C.+ C. Lameiro | | | | | | | 2,26% | |
| Vilaboa | | | | | | | | 11,53% |
| **Total (incluíndo desprazamentos internos de Pontevedra): 1,58%** | | | | | | | | |

*Táboa 5.91. Porcentaxe de utilización do transporte interurbano por autobús en relación coa mobilidade xeral nos desprazamentos entre concellos na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Finalmente, na Figura 5.194 móstrase a porcentaxe que representa o transporte público interurbano por autobús respecto ás viaxes totais de máis de 500 m en cada par orixe-destino de municipios. Salvo para o caso de Marín-Pontevedra, xa indicado, as conexións con valores relativamente altos son externas á área.

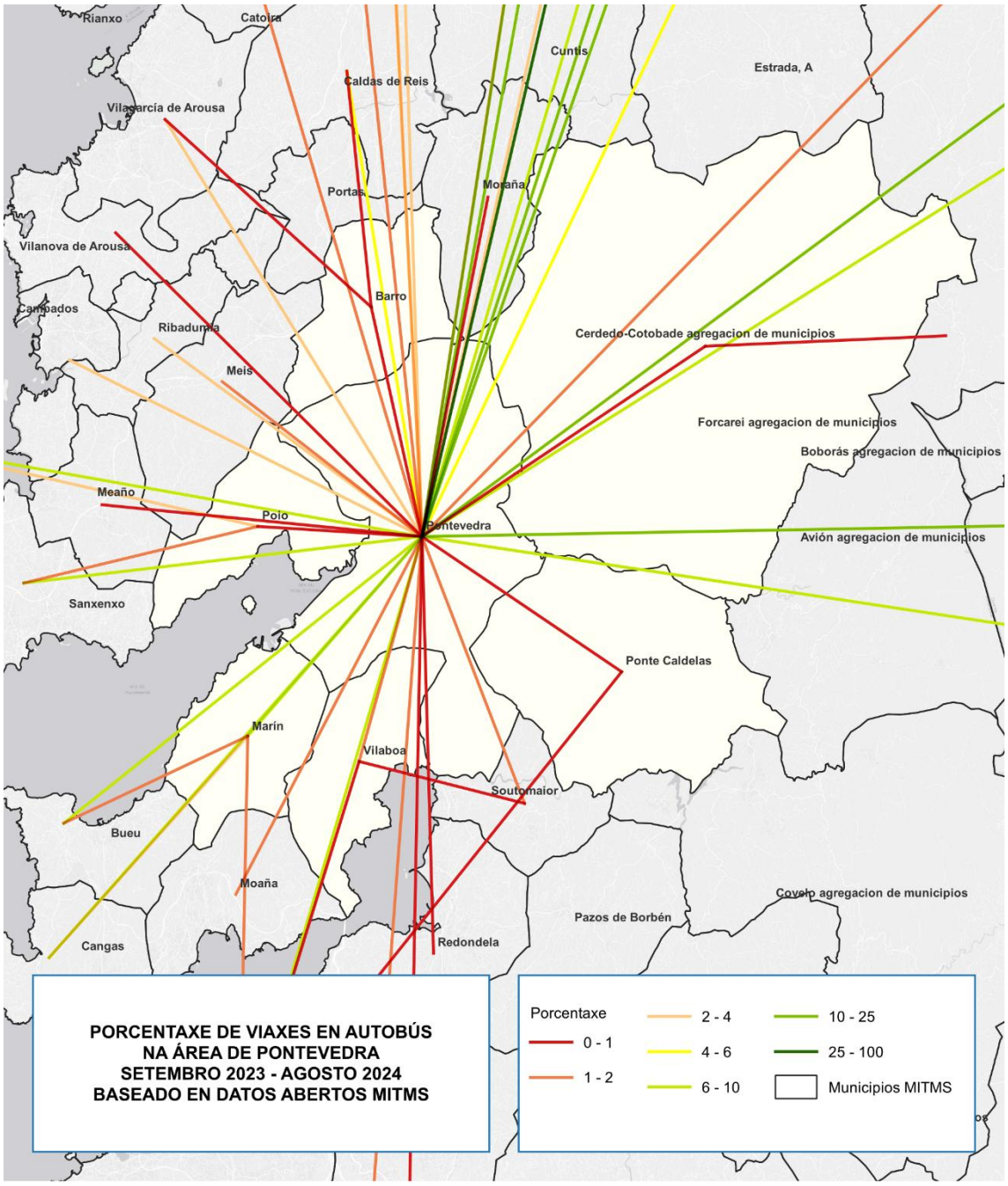



*Figura 5.194. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m na área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia e Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Adicionalmente, para coñecer a distribución mensual da demanda do autobús interurbano na área de Pontevedra, e poder comparar o comportamento da mesma nos diferentes municipios, preséntase a Figura 5.195. Como nos casos anteriores, pódese apreciar, por unha banda, o predominio do concello de Pontevedra, que con 1.877.172 subidas supón o 63,3% de toda área no ano presentado. O valor de subidas está na quinta posición dos concellos principais de tódalas áreas analizadas, mentres que en porcentaxe ocupa a segunda posición, pero isto débese en parte ao feito de que nestes valores estase a incluír o transporte urbano do concello de Pontevedra, que está excluído no resto de casos salvo en Ferrol. Os seguintes municipios en subidas son, por

esta orde: Marín (564.403, 19,0%), Poio (206.920, 7,0%), Vilaboa (106.653, 3,6%) e Ponte Caldelas (103.717, 3,5%). O resto están por baixo de 50.000 subidas anuais e do 2,0% das subidas totais. Debe sinalarse que os totais non coinciden cos da Táboa 5.88, debido a que nese caso só se consideraban as viaxes dentro da área.

Respecto ás variacións mensuais, pódese apreciar que tódolos concellos salvo Marín reducen as subidas nos meses de xullo e agosto, así como en decembro, o que pode estar asociado ao descenso da mobilidade obrigada por traballo e estudos nos períodos vacacionais e aos días festivos. Marín mantense relativamente estable ao longo do ano.

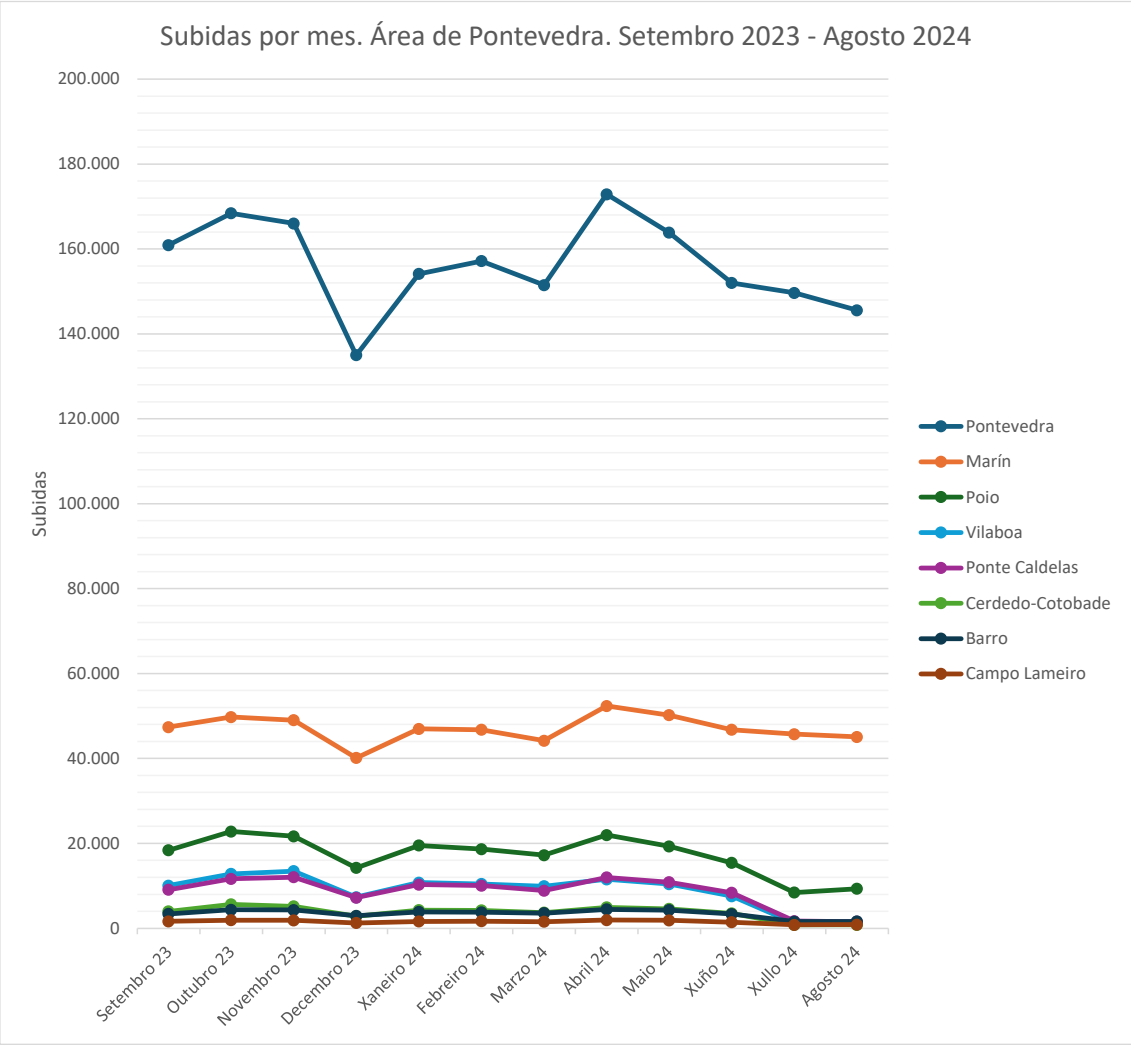



*Figura 5.195. Subidas mensuais no autobús interurbano nos concellos da área de transporte de Pontevedra 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Como idea global do uso do transporte público na área metropolitana, na Táboa 5.92 compárase a mobilidade xeral de viaxes de máis de 500 m interna na área, descontando a do municipio de Pontevedra, cos fluxos en transporte público nese mesmo ámbito. Como xa se indicou no apartado relativo á mobilidade xeral, neste caso os datos de 2022 non se presentan xa que existe un erro nos datos brutos que non están completos para o segundo semestre dese ano. Por outra banda, tal e como se manifestou en apartados anteriores, haberá parte destas viaxes de mobilidade xeral que non sexan susceptibles de realizarse en transporte público, ben porque a distancia non é moi longa ou ben

porque non hai un servizo razoable para conectar a orixe e destino da devandita viaxe. Para o caso do ano 2024, os datos de transporte público non son completos, faltando aproximadamente a demanda da última quincena do mes de decembro, o que debe terse en conta para analizar a evolución do uso do transporte público. Os valores obtidos son superiores ao de Ferrol, Ourense e Lugo, pero inferiores aos de Vigo, Santiago e A Coruña.

| | Viaxes internos área de Pontevedra (sen internos municipio Pontevedra) en transporte público interurbano | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) internos área de Pontevedra (sen internos municipio Pontevedra) | % Transporte público |
|---|---|---|---|
| **2022** | 1.245.550 | - | - |
| **2023** | 1.400.795 | 73.680.955 | 1,90 |
| **2024*** | 1.388.022 | 76.547.915 | 1,81 |

*Táboa 5.92. Uso do transporte público interurbano na área de transporte de Pontevedra sen incluír o termo municipal de Pontevedra. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*
*Nota*: o dato de transporte público de 2024 non corresponde ao ano completo*

#### 5.1.7.3.3. Repartición modal incluíndo modos brandos

De novo, para obter información sobre desprazamentos en modos brandos, recórrese a outras fontes.

No caso de Pontevedra, o documento xerado na Asistencia Técnica para a Revisión da Estratexia de Mobilidade e Apoio na Actualización e Redacción do Plan de Mobilidade Urbana Sostible do Concello de Pontevedra, redactado en 2021 por VIATOBEN SL, recolle información procedente de diversas fontes en relación á repartición modal de viaxes na cidade en 2011 e 2021, que se presenta na Táboa 5.93.

| 2011 | | 2021 | |
|---|---|---|---|
| **Vehículo privado** | 29% | **Vehículo privado** | 14,7% |
| **Transporte público e bicicleta** | 5% | **Outros (incluíndo transporte público en autobús)** | 1% |
| **A pé** | 66% | **A pé ou bicicleta** | 84,3% |

*Táboa 5.93. Repartición modal para as viaxes da cidade de Pontevedra nos anos 2011 e 2021.*
*(Fonte: Asistencia Técnica para a Revisión da Estratexia de Mobilidade e Apoio na Actualización e Redacción do Plan de Mobilidade Urbana Sostible do Concello de Pontevedra, VIATOBEN SL)*

### 5.1.8. Zona de Ferrol

#### *5.1.8.1. Características socioeconómicas*

Na Figura 5.196 preséntase a poboación total por parroquia e núcleos principais en 2023 (véxase o apartado 4.2 para aclaracións) na zona de Ferrol, e na Figura 5.197 móstrase a súa evolución entre 2018 e 2023, tanto en valor absoluto como en porcentaxe. A maior poboación dáse no núcleo principal de Ferrol (56.816 habitantes en 2023), seguido do de Narón (32.512), e das parroquias de San Xosé de Ares (4.802), Santa María do Mar de Cedeira (4.543) e Santiago de Pontedeume (4.282). O resto están por baixo de 3.000

habitantes. Como nalgunhas outras áreas, apréciase o decrecemento da cidade principal, pero non aparece neste caso un crecemento claro das zonas da periferia, xa que as zonas máis densas de Narón, Neda ou Fene tamén están a decrecer.

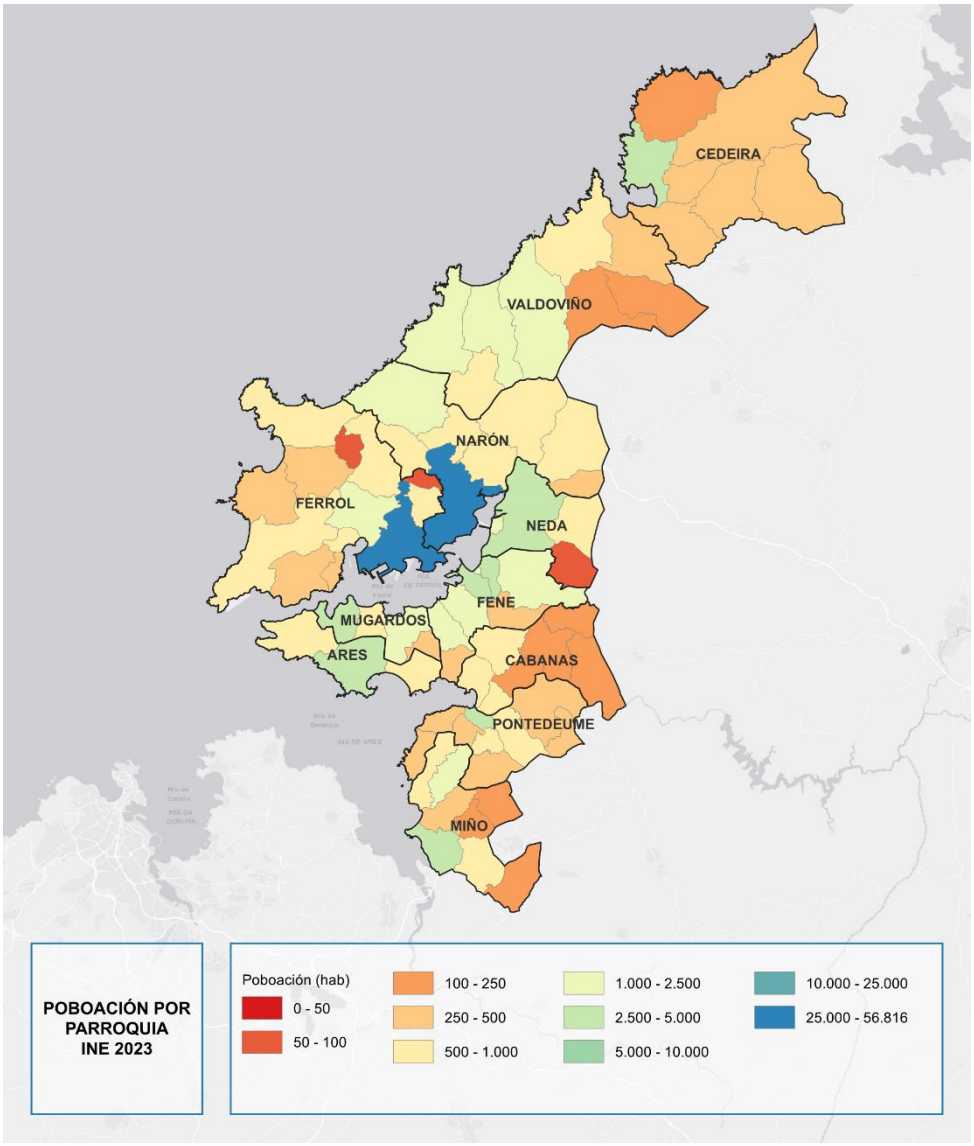



*Figura 5.196. Poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Ferrol.*
*(Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

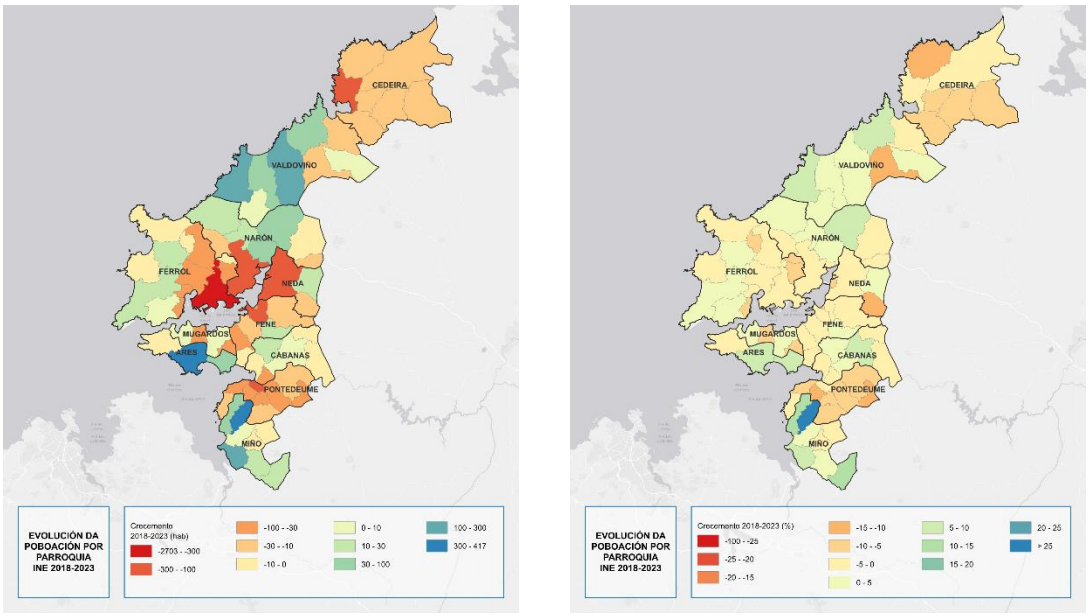



*Figura 5.197. Evolución da poboación 2018-2023 en valor absoluto e porcentaxe na área de transporte de Ferrol. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Se se analiza a densidade de poboación por sección censual, que se presenta na Figura 5.198, apréciase que as densidades máis altas prodúcense nalgunhas das seccións dos municipios de Ferrol e Narón. A única sección por riba de 30.000 hab/km$^2$ é a 16 do distrito 4 de Narón. Seguen as seccións 16, 13 e 9 do distrito 2 de Ferrol, sección 2 do distrito 7 do mesmo termo municipal, e sección 12 do distrito 4 de Narón, todas elas entre 26.500 e 29.700 hab/km$^2$. O valor máis alto fóra dos termos municipais de Ferrol e Narón está na sección 7 do distrito 1 de Fene (12.352,04 hab/km$^2$). En xeral, a densidade de poboación é máis alta no entorno da ría de Ferrol, cun continuo denso entre Ferrol e Narón que, a través da ponte das Pías, esténdese a Fene, e vai descendendo a medida que nos afastamos cara ao interior, con excepcións nos núcleos de Ares, Cedeira, Miño e Pontedeume. Os valores máis baixos danse nos concellos de Cabanas, Cedeira e Valdoviño, no entorno de 25-50 hab/km$^2$. Apréciase que a zona continua con densidade relativamente alta (por riba de 1.000 hab/km$^2$) excede o límite municipal de Ferrol cara a Narón e Fene.

A Figura 5.199 presenta a densidade de poboación por parroquia. Apréciase a mesma tendencia que na figura anterior.

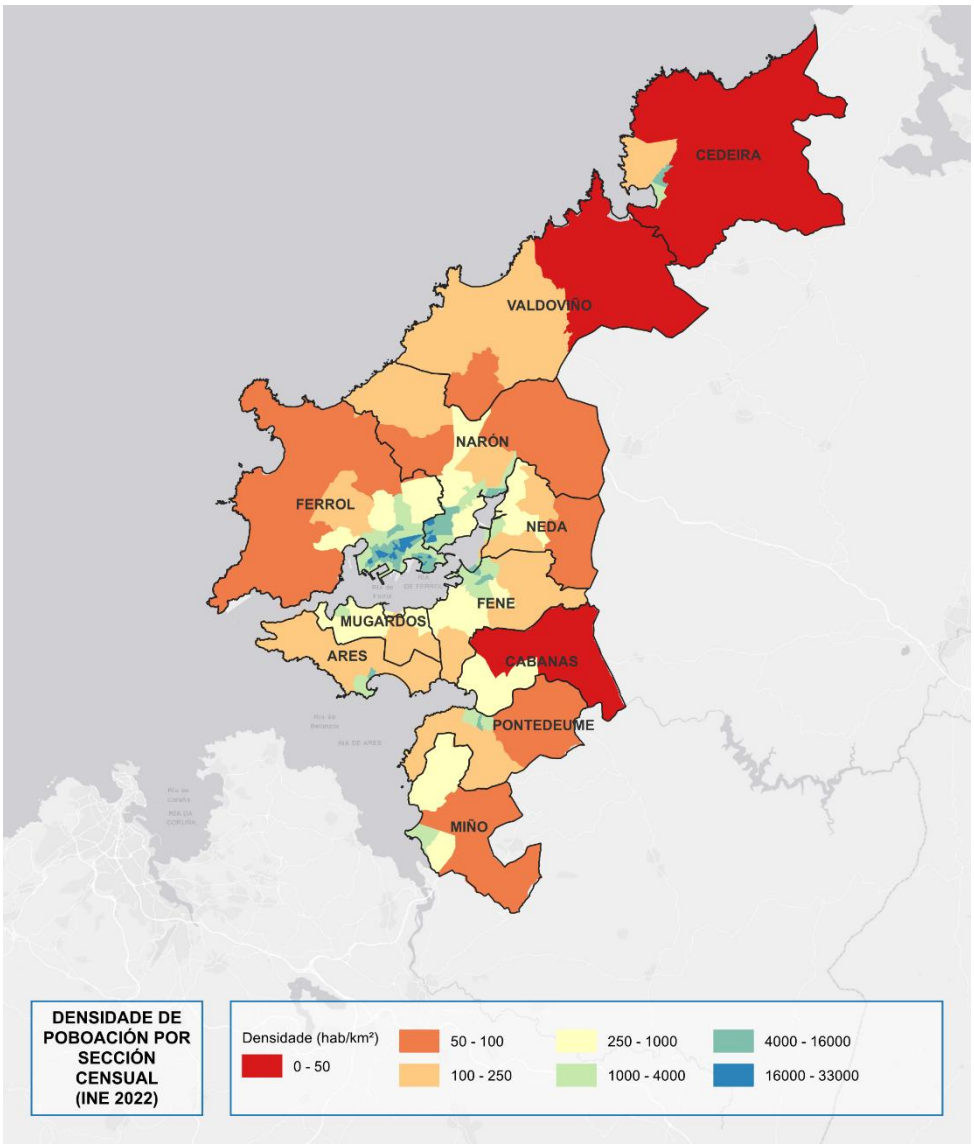



*Figura 5.198. Densidade de poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Ferrol. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

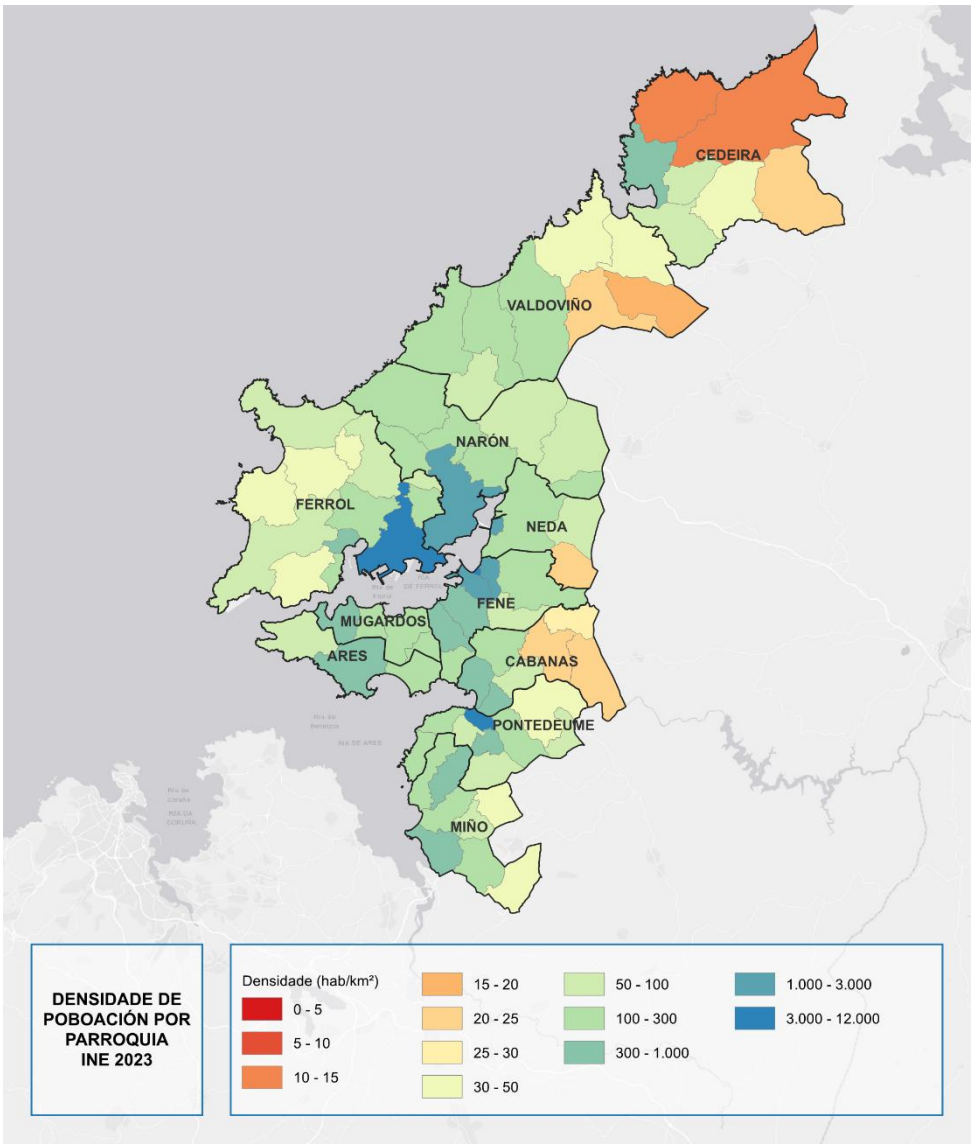



*Figura 5.199. Densidade de poboación por parroquia en 2023 na área de transporte de Ferrol. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.200 móstranse os valores de renda media por persoa e por fogar por sección censual. Neste caso non existe ningunha sección por riba de 20.000 euros/persoa. O valor máis alto dáse na sección 8 do distrito 2 de Ferrol, con 18.112 euros/persoa. Hai 29 seccións por riba de 15.000 euros/persoa, das cales 23 están no termo municipal de Ferrol, 2 en Cabanas, e 1 en Ares, Miño, Neda e Valdoviño. A única sección por debaixo de 10.000 euros/persoa é a 5 do distrito 1 de Ferrol (9.187).

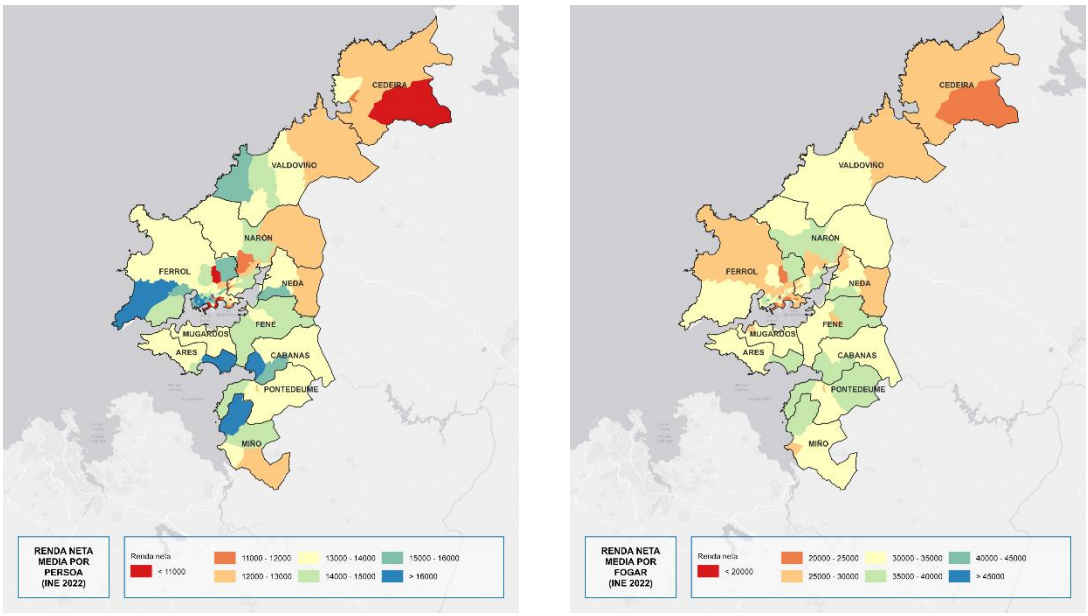



*Figura 5.200. Renda neta media por persoa e por fogar en 2022 na área de transporte de Ferrol. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Polo seu lado, a Figura 5.201 presenta a idade media da poboación por sección censual, mentres que na Figura 5.202 móstrase a porcentaxe de poboación con idade menor de 18 anos e maior de 65. As seccións con menor idade media concéntranse nos termos municipais de Narón e Miño. Obsérvase un desprazamento da poboación nova desde Ferrol cara a Narón.

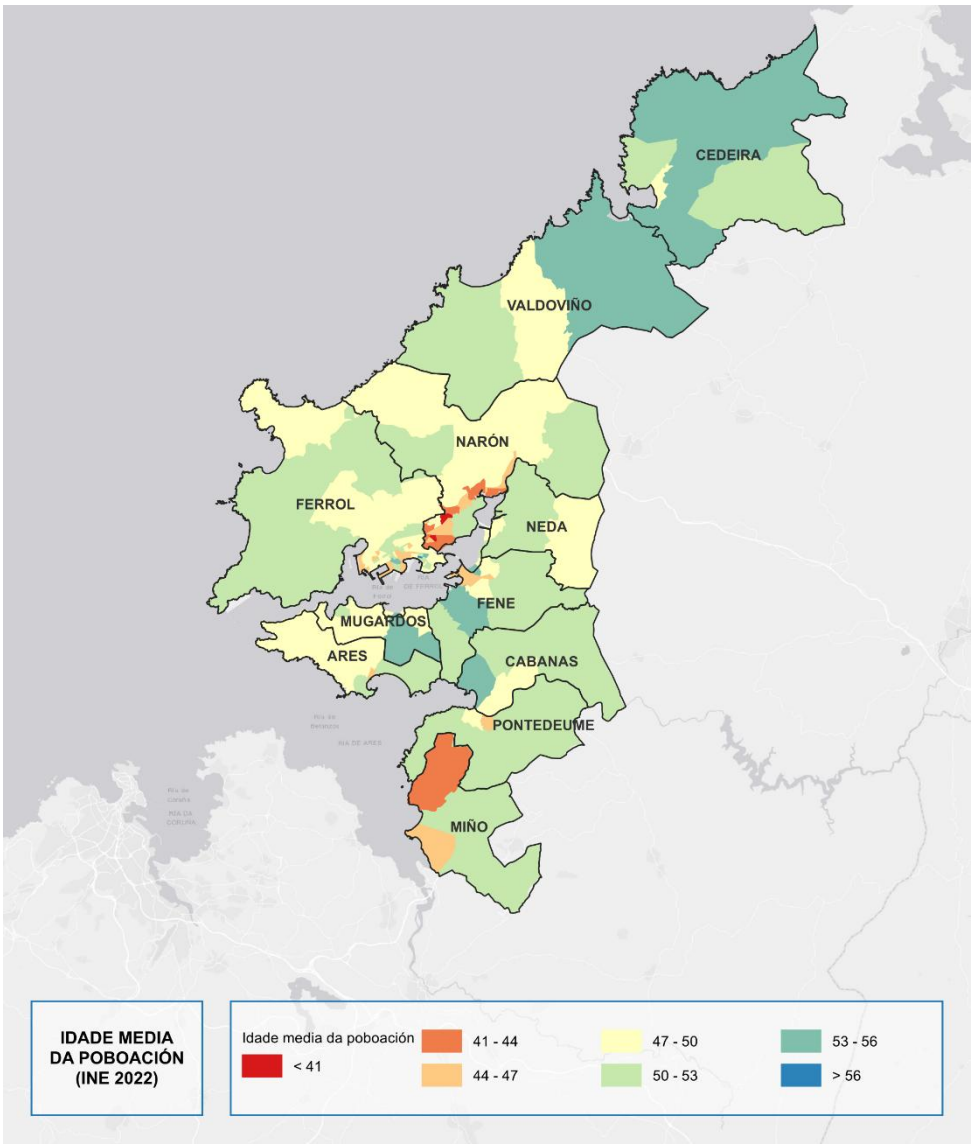



*Figura 5.201. Idade media da poboación por sección censual en 2022 na área de transporte de Ferrol. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

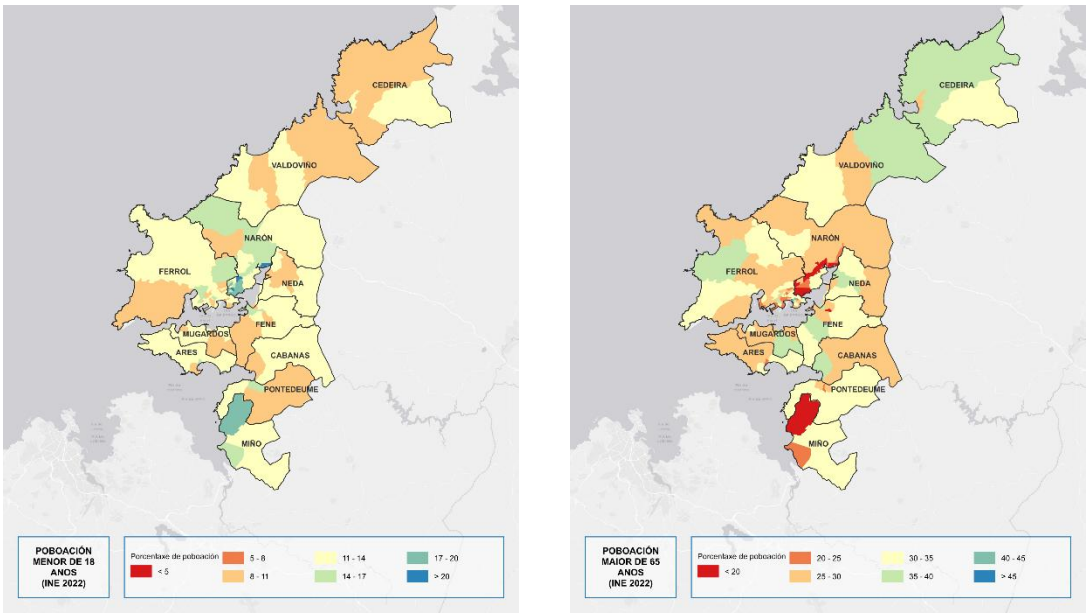



*Figura 5.202. Porcentaxe de poboación por baixo de 18 e por encima de 65 anos en 2022 na área de transporte de Ferrol. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

No que se refire ao tamaño dos fogares, a Figura 5.203 presenta o tamaño medio e a porcentaxe de vivendas unipersoais. Pódese comprobar, da mesma maneira que nas outras áreas, que ambas figuras son relativamente similares.

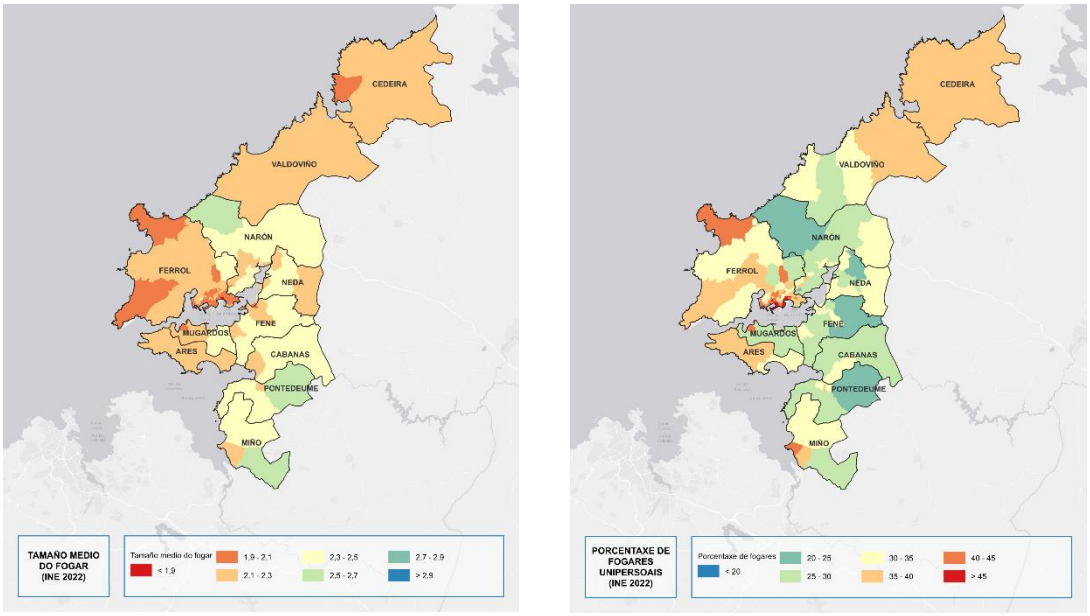



*Figura 5.203. Tamaño medio do fogar e porcentaxe de fogares unipersoais na área de transporte de Ferrol. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística)*

Finalmente, a Figura 5.204 presenta o índice de motorización por termo municipal (dado que non se dispón de datos cunha maior desagregación espacial), así como o seu crecemento entre 2018 e 2023. Pódese ver que neste caso o valor máis baixo non está no concello principal da área, como é habitual, senón en Miño (551,3 turismos por cada 1.000 habitantes) e Cedeira (561,8). En calquera caso, non hai ningún valor por baixo de 500. Destaca, por riba de 700, o concello de Cabanas (719,4).

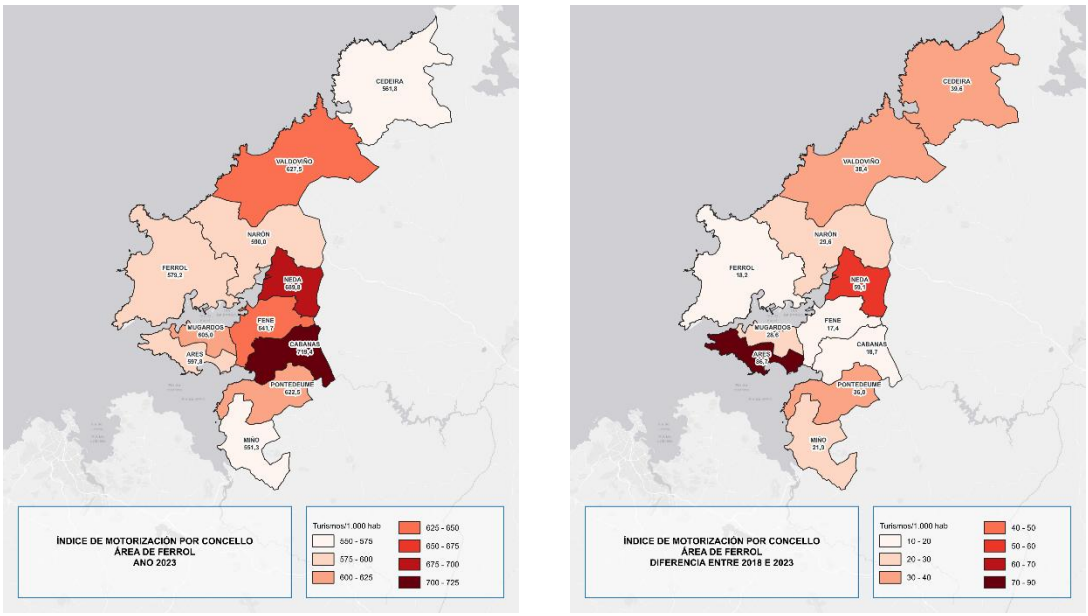



*Figura 5.204. Índice de motorización por concello en 2023 e variación 2018-2023 na área de transporte de Ferrol. (Fonte dos datos: Instituto Nacional de Estatística e Instituto Galego de Estatística)*

### *5.1.8.2.Mobilidade interna do termo municipal de Ferrol*

#### 5.1.8.2.1. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral no termo municipal de Ferrol obtense da mesma forma que se especificou para os casos anteriores.

Os resultados agregados preséntanse na Táboa 5.94. As viaxes anuais atópanse na franxa dos 46-50 millóns, dando lugar a arredor de 2 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m). Trátase do valor máis baixo de tódalas áreas. É probable que, polo tamaño de Ferrol, neste caso exista una maior proporción de viaxes de distancia menor a 500 m que non se están a considerar nestes datos.

| | **Viaxes distancia > 500 m (MITMS)** | **Viaxes/día** | **Poboación (INE)** | **Viaxes/hab·día** |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 47.702.447 | 130.692 | 64.158 | 2,04 |
| **2023** | 46.463.385 | 127.297 | 63.890 | 1,99 |
| **2024** | 50.226.410 | 137.231 | 64.218 | 2,14 |

*Táboa 5.94. Mobilidade xeral do termo municipal de Ferrol. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.205 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte para o período 09/2023-08/2024. Neste caso non existe ningunha relación por riba dos 10 millóns de viaxes anuais, estando tódolos valores por baixo de 5 millóns. Os datos son os seguintes: Distrito 2-Distrito 3, 4 e 5 (agrupación de distritos), 4.487.400 viaxes; Distrito 2-Distrito 6, 4.442.759 viaxes; Distrito 2-Distrito 7, 4.356.674 viaxes; Distrito 6-Distrito 7, 4.086.086 viaxes; Distrito 2-Distrito 8, 2.974.343 viaxes; Distrito 7-Distrito 8, 2.967.030 viaxes; Distrito 3, 4 e 5 (agrupación de distritos)-Distrito 8, 2.616.412 viaxes; Distrito 3, 4 e 5 (agrupación de distritos)-Distrito 6, 2.277.913 viaxes; Distrito 3, 4 e 5 (agrupación de distritos)-Distrito 7, 1.815.807 viaxes; Distrito 1-Distrito 2, 1.769.564 viaxes; Distrito 1-Distrito 3, 4 e 5 (agrupación de distritos), 1.723.944 viaxes;

Distrito 6-Distrito 8, 1.637.661 viaxes; Distrito 1-Distrito 6, 1.303.818 viaxes; Distrito 1-Distrito 7, 1.168.222 viaxes; e Distrito 1-Distrito 8, 710.739 viaxes.

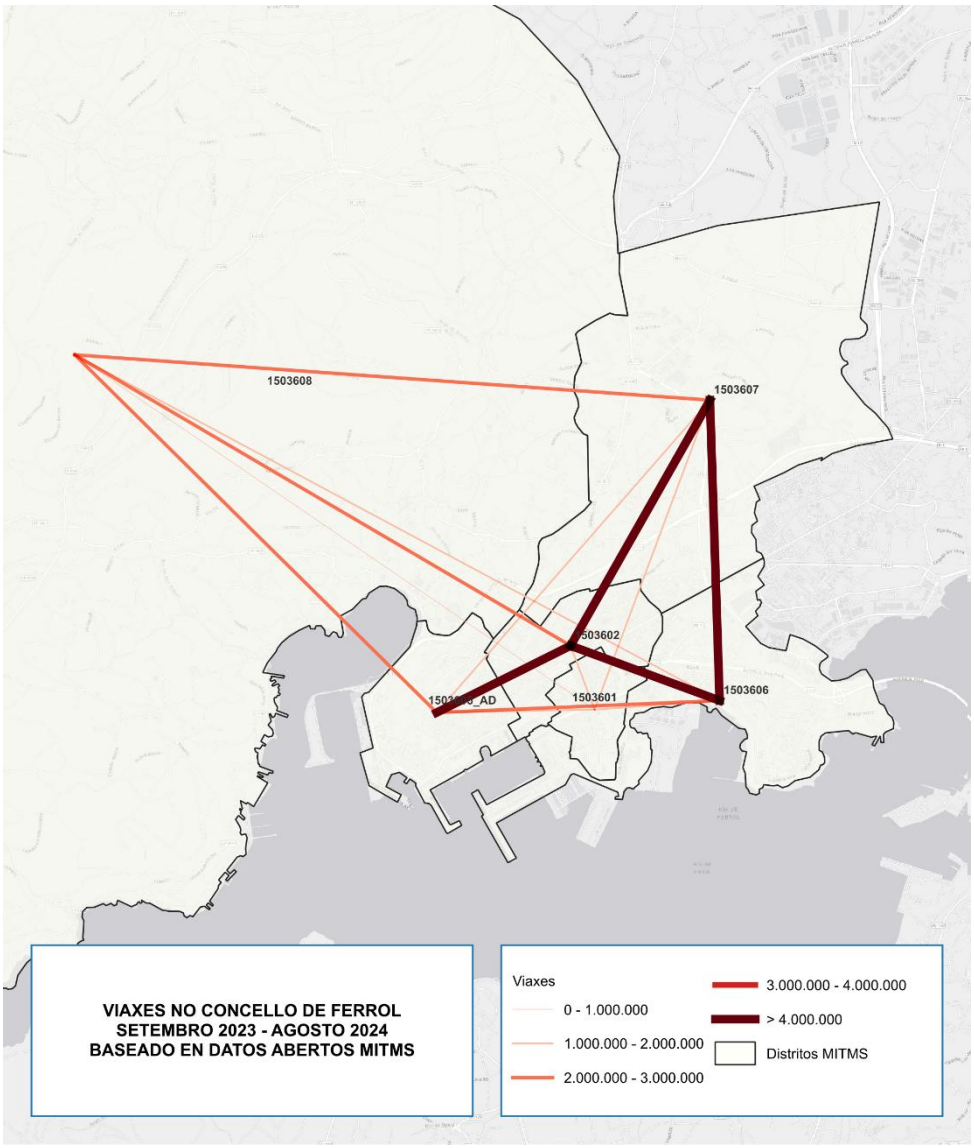



*Figura 5.205. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Ferrol (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa banda, na Figura 5.206 móstranse os mesmos fluxos no período 09/2022-08/2023, así como a variación en porcentaxe entre ambos. Percíbense un crecemento por riba do 10% nas conexións do distrito 7 cos 6, 8 e agrupación 3+4+5, así como da devandita agrupación co distrito 6. O descenso máis pronunciado en porcentaxe dáse na relación do distrito 1 co 8, cun decaemento superior ao 5%.

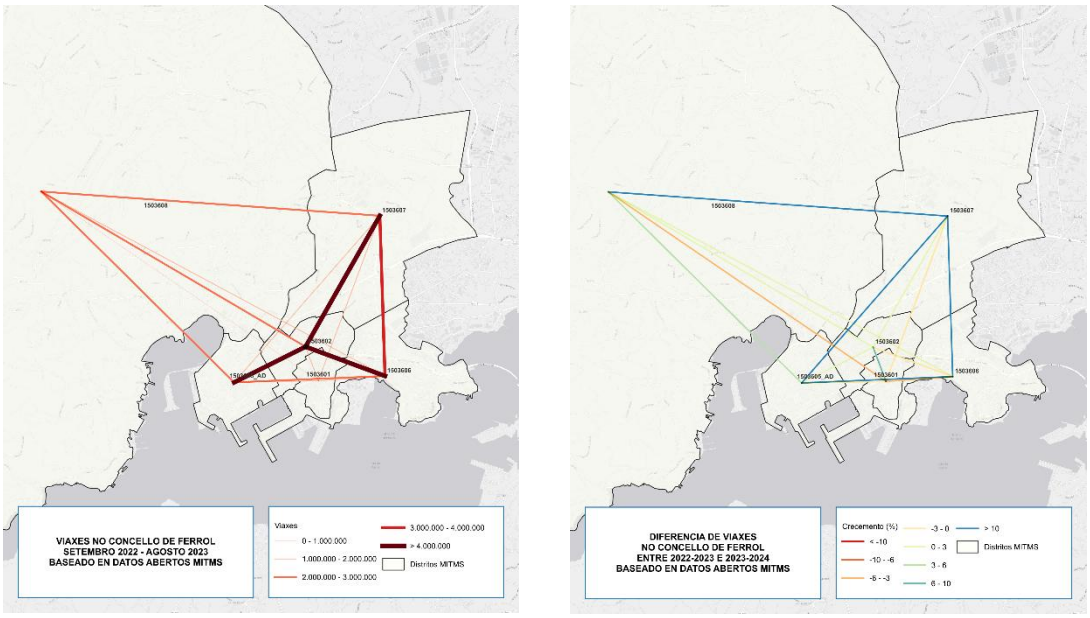



*Figura 5.206. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos do termo municipal de Ferrol (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

### 5.1.8.2.2. Transporte público urbano por autobús

O transporte público urbano na termo municipal de Ferrol é prestado directamente pola Xunta de Galicia no marco do contrato XG642 "Metropolitano de Ferrol". É unha situación análoga á exposta en Pontevedra, a pesar de que o artigo 26 da Lei 7/1985, do 2 de abril, Reguladora das Bases do Réxime Local indica que os municipios con poboación superior a 50.000 habitantes deberán prestar o servizo de transporte colectivo urbano de viaxeiros. Aínda que no apartado de mobilidade metropolitana farase unha análise dos servizos prestados en toda a área de transporte de Ferrol, incluíndo os deste termo municipal, faise aquí unha análise adicional dos servizos circunscritos neste territorio.

A información sobre a oferta de transporte por autobús neste municipio obtense a partir dos datos GTFS dispoñibles no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, para a semana do 11 ao 17 de novembro de 2024.

A Figura 5.207 amosa as rutas de transporte público urbano por autobús do termo municipal de Ferrol, que se estenden tamén polos concellos de Narón e Neda. Pódese ver que cobren as zonas onde se concentra a maior densidade de poboación destes municipios.

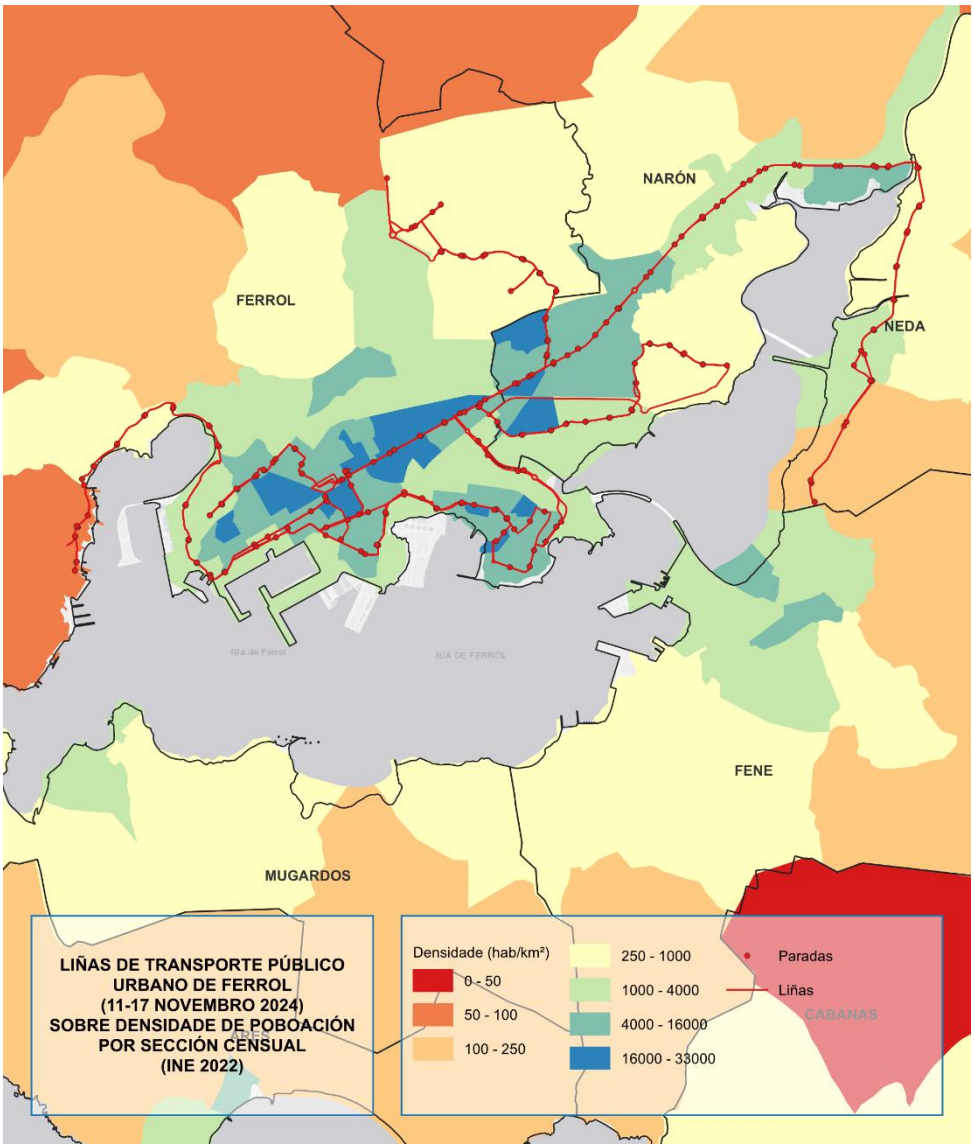



*Figura 5.207. Liñas e paradas do transporte público urbano por autobús de Ferrol sobre a densidade de poboación por sección censual. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Pola súa banda, a Figura 5.208 presenta o número de expedicións semanais en cada unha das paradas da rede. Soamente unha parada, a de Praza de Galicia, está por riba de 2.000 expedicións semanais. E outras catro están entre 1.000 e 2.000: Mercado Recimil, Praza de Callao, Praza Vella e Praza de España. Entre 500 e 1.000 hai 26 paradas, mentres que 132 atópanse entre 100 e 500 expedicións semanais, e 56 por debaixo de 100. Polo tanto, trátase dun servicio con frecuencias non moi altas en xeral.

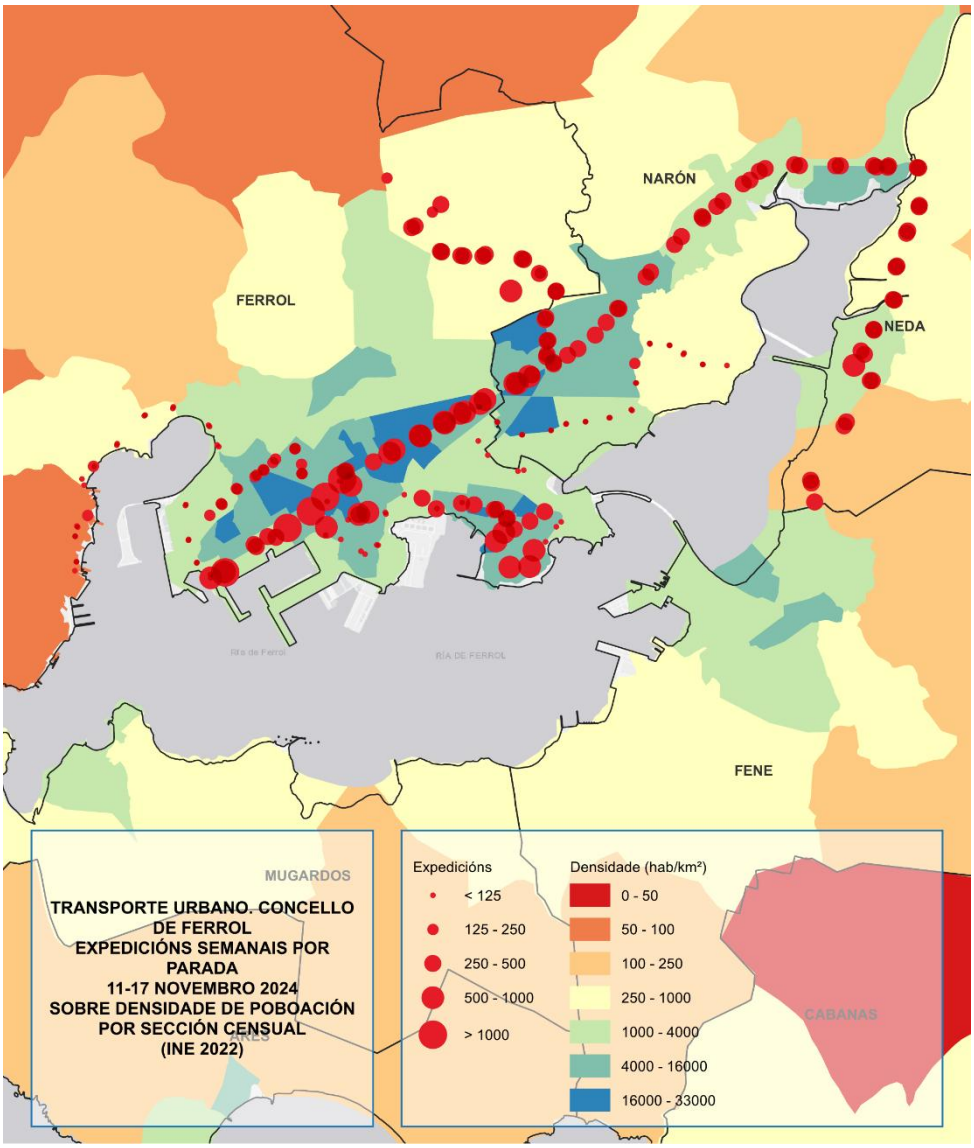



*Figura 5.208. Expedicións semanais por parada do transporte público urbano por autobús de Ferrol sobre a densidade de poboación por sección censual. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Adicionalmente, a Figura 5.209 e a Figura 5.210 presentan as expedicións semanais por sección censual da rede, e as expedicións semanais por cada 1.000 habitantes en cada sección censual, obtidas coa mesma metodoloxía explicada no caso de Vigo. As seccións non recheas son aquelas que non teñen ningunha parada no seu territorio, aínda que poden estar servidas por algunha moi próxima nas seccións lindeiras. Aplícase a mesma metodoloxía explicada no apartado 5.1.2.2.

As seccións máis destacadas, por riba de 2.000 expedicións semanais, son a 1 do distrito 3, e as 3 e 4 do distrito 1 de Ferrol. Entre 1.000 e 1.500 atópanse as seccións 1 do distrito 4 e a 1 do distrito 2 de Ferrol, así como as seccións 4 e 20 do distrito 4 de Narón. A única sección por riba de 2.000 expedicións semanais por cada mil habitantes é a 4 do distrito 1 de Ferrol. Entre 1.000 e 1.500 atópanse a sección 1 do distrito 4 e a 1 do distrito 3, tamén de Ferrol.

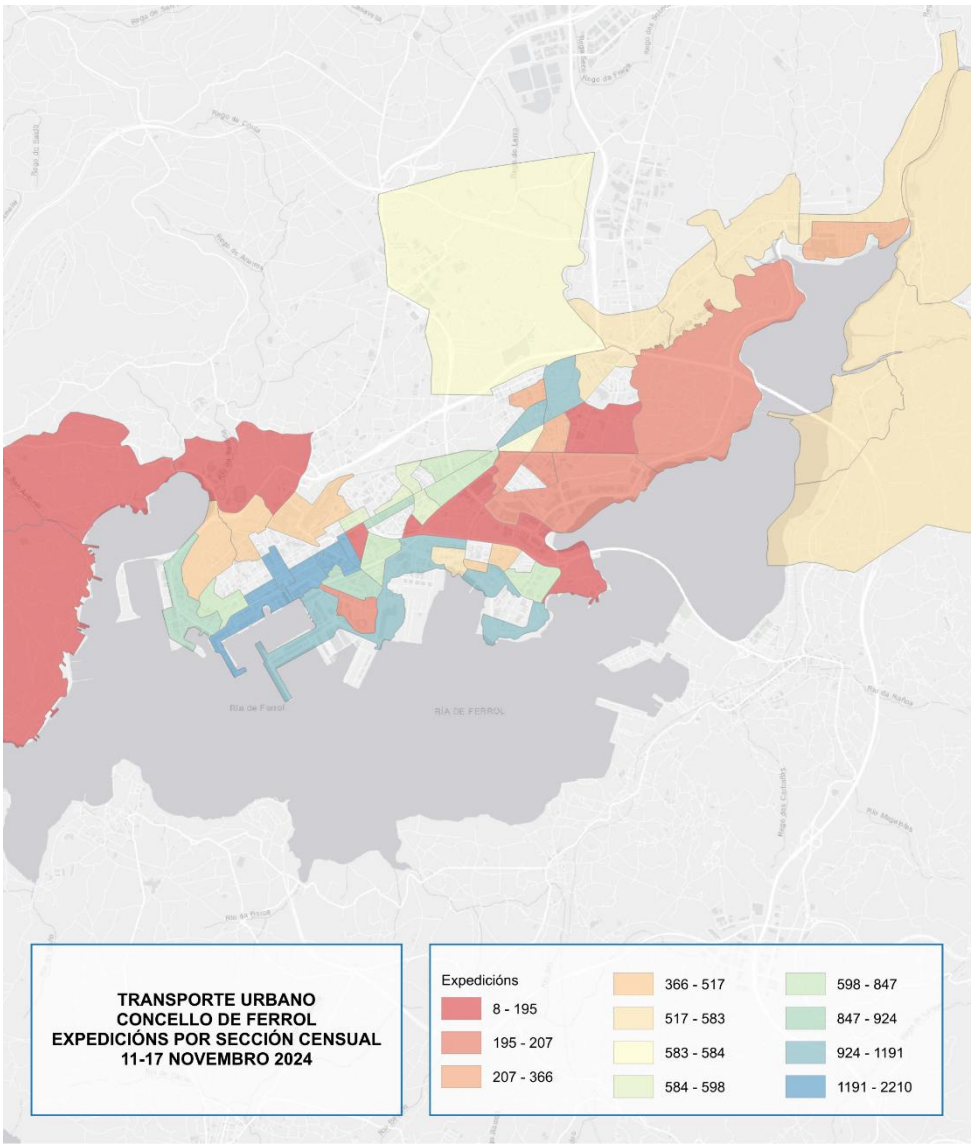



*Figura 5.209. Expedicións semanas por sección censual do transporte público urbano por autobús de Ferrol. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

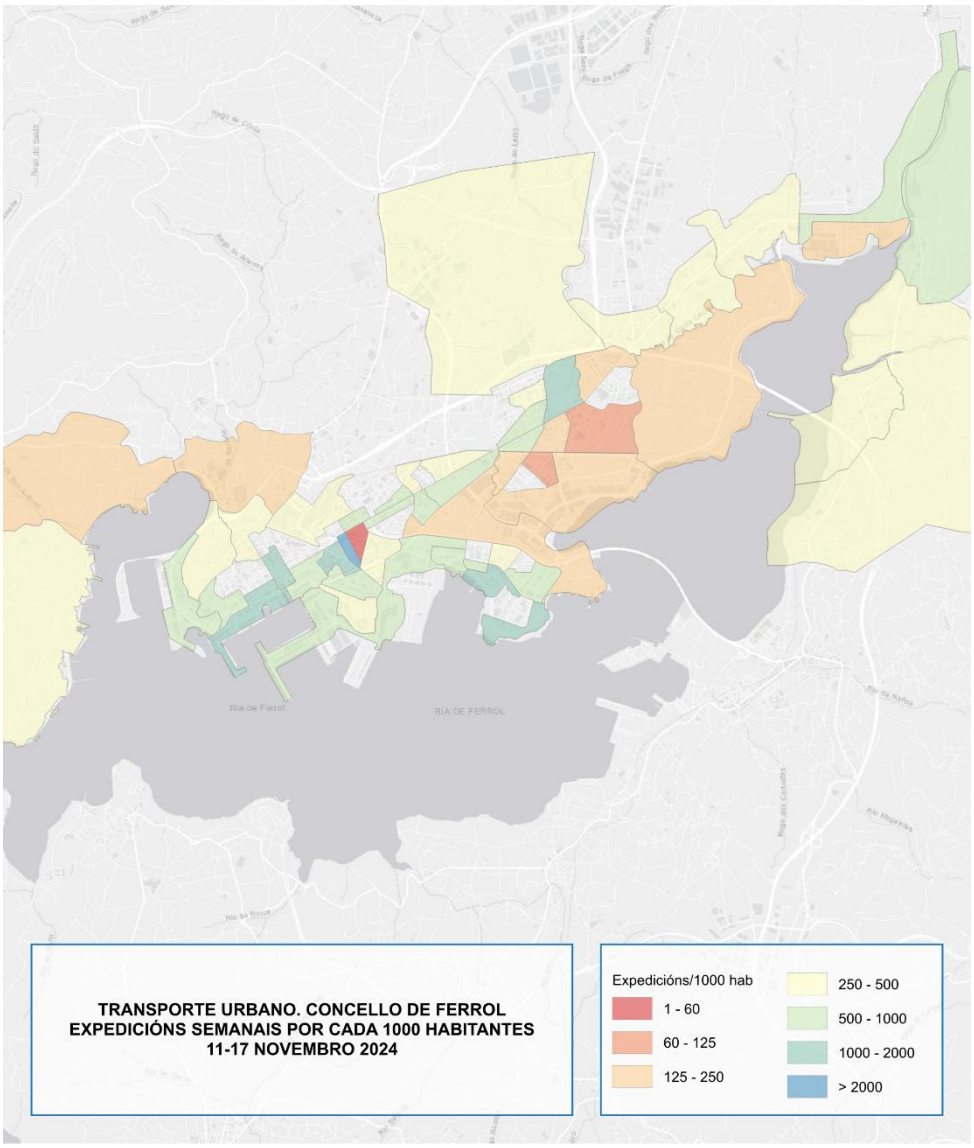



*Figura 5.210. Expedicións semanas por cada 1.000 habitantes por sección censual do transporte público urbano por autobús de Ferrol. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística)*

No caso de Ferrol non se puido realizar unha análise da demanda do transporte público urbano prestado pola Xunta de Galicia, xa que o devandito servizo esténdese máis aló do Concello de Ferrol, con liñas e paradas que se poden solapar cos servizos propiamente interurbanos sen que se puidera diferenciar a demanda dos servizos urbanos.

O Estudo de implantación da nova rede de autobús urbano, elaborado pola Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona en 2013, cita unha Enquisa de Mobilidade de Ferrol, realizada en Marzo de 2009, na que o 3,9% dos desprazamentos internos do municipio se realizaban en transporte público.

### *5.1.8.3.Mobilidade da área metropolitana*

#### 5.1.8.3.1. Mobilidade xeral

A información sobre mobilidade xeral na área de transporte de Ferrol obtense tamén a partir dos datos de "Open Data Mobilidade" do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Os resultados agregados de mobilidade interna da área preséntanse na Táboa 5.95. Considéranse tódolos distritos incluídos na área de transporte de Ferrol. Neste caso, o concello de Cedeira, integrado na devandita área, está considerado na agrupación de municipios 15022_AM nos datos abertos do Ministerio. Esta agrupación engloba tamén aos concellos de Cerdido e Moeche, non pertencentes á área. Por tanto, inclúense nos datos de mobilidade xeral da área aínda que non pertenzan á mesma.

Pódese ver que as viaxes anuais atópanse na franxa dos 165-175 millóns, dando lugar a arredor de 2,7-2,9 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m). Estes valores de viaxes internos na área por habitante e día son similares aos da Coruña, están por baixo de Vigo ou Ourense pero por encima das outras áreas.

| | **Viaxes distancia > 500 m (MITMS)** | **Viaxes/día** | **Poboación (INE)** | **Viaxes/hab·día** |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 170.865.819 | 468.126 | 165.377 | 2,83 |
| **2023** | 165.314.486 | 452.916 | 165.002 | 2,74 |
| **2024** | 175.271.957 | 478.885 | 165.559 | 2,89 |

*Táboa 5.95. Mobilidade xeral interna da área de transporte de Ferrol. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Pola súa banda, a Táboa 5.96 presenta os datos de mobilidade total na área para distancias maiores a 500 m. Neste caso as viaxes anuais atópanse na franxa dos 202-214 millóns, dando lugar a arredor de 3,4-3,5 viaxes diarias por persoa (de distancia maior de 500 m). Estes valores de viaxes totais na área por habitante e día son similares aos de Santiago de Compostela e superan aos de Lugo e A Coruña.

| | **Viaxes distancia > 500 m (MITMS)** | **Viaxes/día** | **Poboación (INE)** | **Viaxes/hab·día** |
|---|---|---|---|---|
| **2022** | 208.934.074 | 572.422 | 165.377 | 3,46 |
| **2023** | 201.734.474 | 552.697 | 165.002 | 3,35 |
| **2024** | 214.188.087 | 585.213 | 165.559 | 3,53 |

*Táboa 5.96. Mobilidade xeral total da área de transporte de Ferrol. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.211 móstranse os fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte (en ambos sentidos) para o período 09/2023-08/2024, cun limiar mínimo de 100.000 viaxes. Ademais dos fluxos entre distritos ou agrupacións pertencentes ao termo municipal de Ferrol, xa analizados no apartado anterior, os valores máis altos dentro da área, por riba de 2.000.000 de viaxes anuais, corresponden ás relacións: Ferrol (distrito 7)-Narón, con 10.846.572; Ferrol (distrito 6)-Narón, con 7.872.077; Narón-Neda, con 6.950.817; Ferrol (distrito 2)-Narón, con 4.957.501; Ferrol (distrito 8)-Narón, con 4.301.402; Fene (distrito 1)-Narón, con 4.078.268; Narón-Valdoviño, con 3.723.637; Ferrol (distritos 3, 4 e 5 agrupados)-Narón, con 2.671.737; Cedeira, Cerdido e Moeche (agrupación de municipios)-Valdoviño, con 2.091.751. Pódese apreciar que algúns

destes fluxos dominantes non implican ao concello de Ferrol. Aínda que se trata de municipios diferentes, a continuidade urbana provoca que Ferrol e Narón funcionen na práctica como unha conurbación, o que se reflicte tanto na forte mobilidade dentro dela como na recepción de fluxos doutros municipios cara a Narón, que, en certa medida, forma parte da cidade principal. Convén sinalar que as poboacións de ámbolos municipios non presentan unha gran diferenza, con 63.890 habitantes en Ferrol e 39.051 en Narón segundo o padrón de 2023. Por outra banda, debe considerarse a existencia do parque empresarial de Río do Pozo no concello de Narón, así como o Polígono da Gándara entre Ferrol e Narón, e o de Vilar do Colo entre Fene e Cabanas.

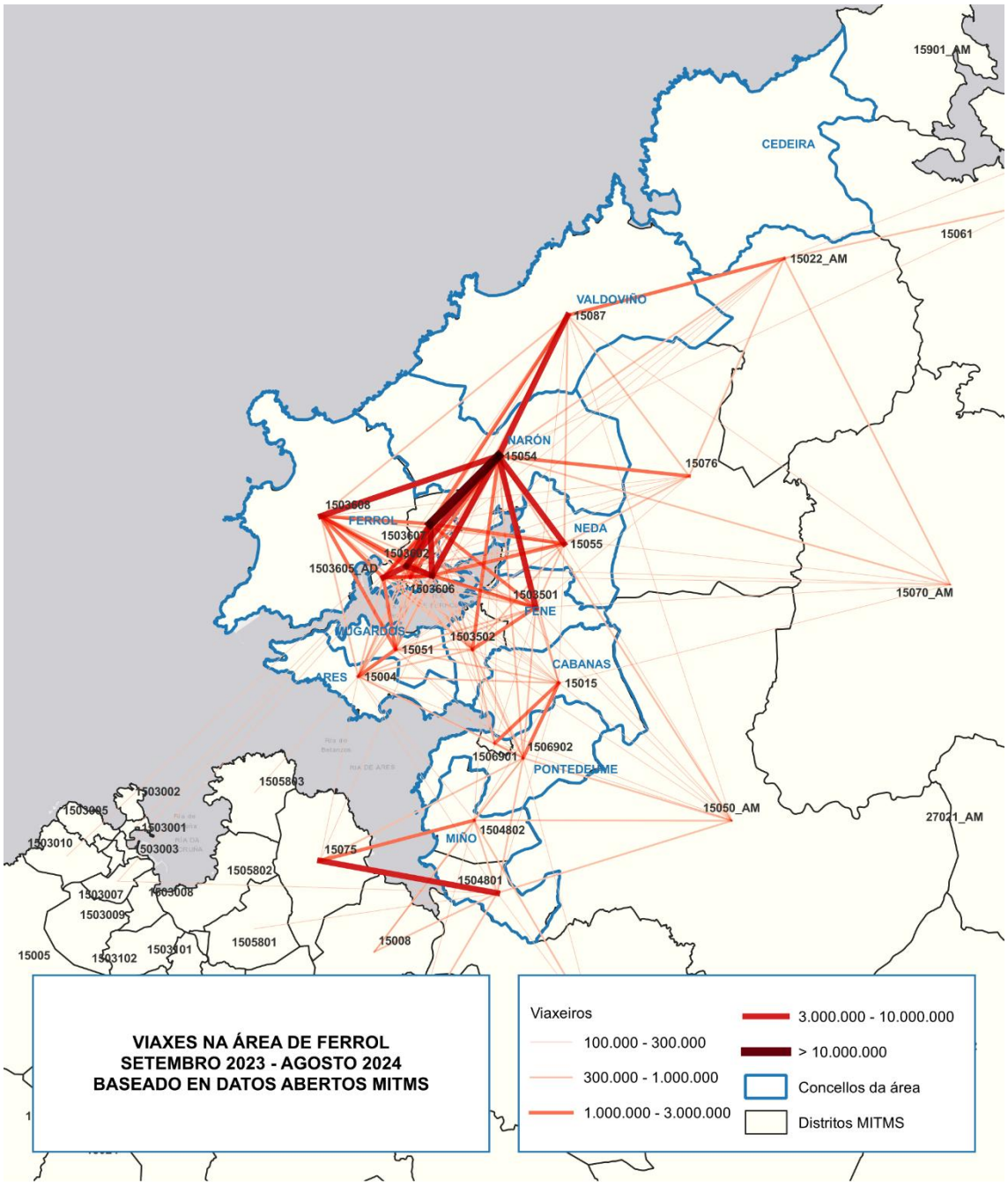



*Figura 5.211. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Ferrol (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa parte, na Figura 5.212 móstranse os mesmos fluxos no período 09/2022-08/2023, así como a variación en porcentaxe entre ambos. As variacións porcentuais son, nalgúns casos, importantes, pero sobre valores absolutos non moi altos.

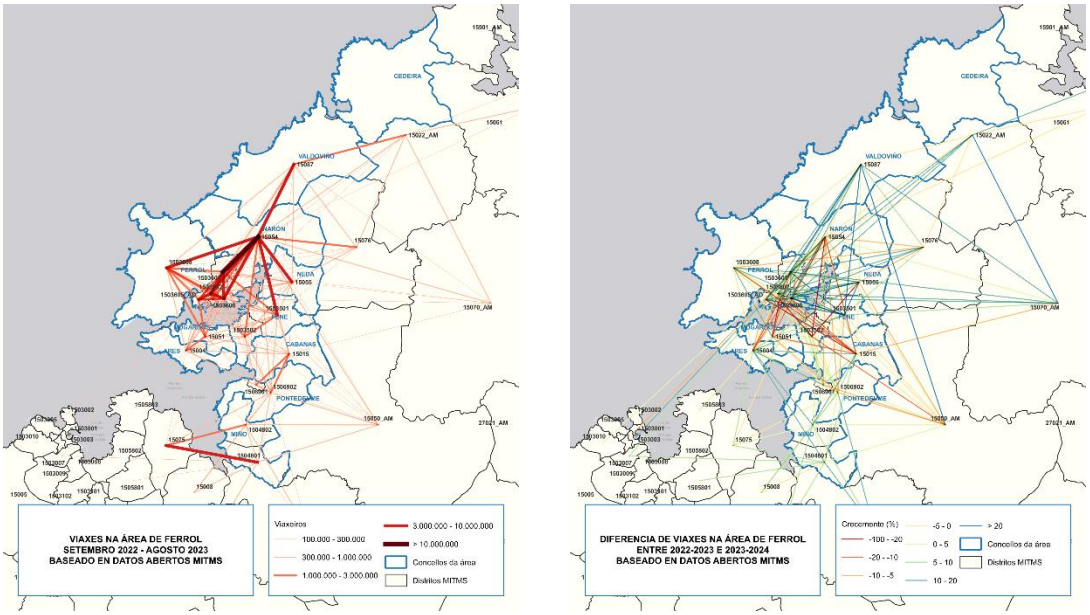



*Figura 5.212. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre distritos da área de transporte de Ferrol (09/2022-08/2023) e variación entre 2022-2023 e 2023-2024.*
*(Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

A Figura 5.213 presenta a mesma información que a da Figura 5.211, pero neste caso agrupada por municipio de orixe e destino, en lugar de por distrito. Pola súa banda a Táboa 5.97 mostra os valores representados na Figura 5.213 de maneira exhaustiva. Sen contar os desprazamentos internos de cada municipio destacan, por riba das 5 millóns de viaxes anuais, as relacións: Ferrol-Narón con 31.765.173, Fene-Ferrol con 8.226.493, Narón-Neda con 6.950.817, e Fene-Narón con 5.627.987. Nun seguinte chanzo, por riba de 2 millóns de viaxes anuais, e dentro da área, atópanse Ferrol-Mugardos con 4.086.498, Narón-Valdoviño con 3.723.637, Ferrol-Neda con 3.404.223, Cabanas-Pontedeume con 3.237.405, Ferrol-Valdoviño con 2.917.665, Cedeira, Cerdido e Moeche (agrupación de municipios)-Valdoviño con 2.091.751, e Ares-Ferrol con 2.049.121. A relación entre Ferrol e Narón presenta o maior fluxo de viaxes intermunicipal de toda Galicia segundo estes datos.

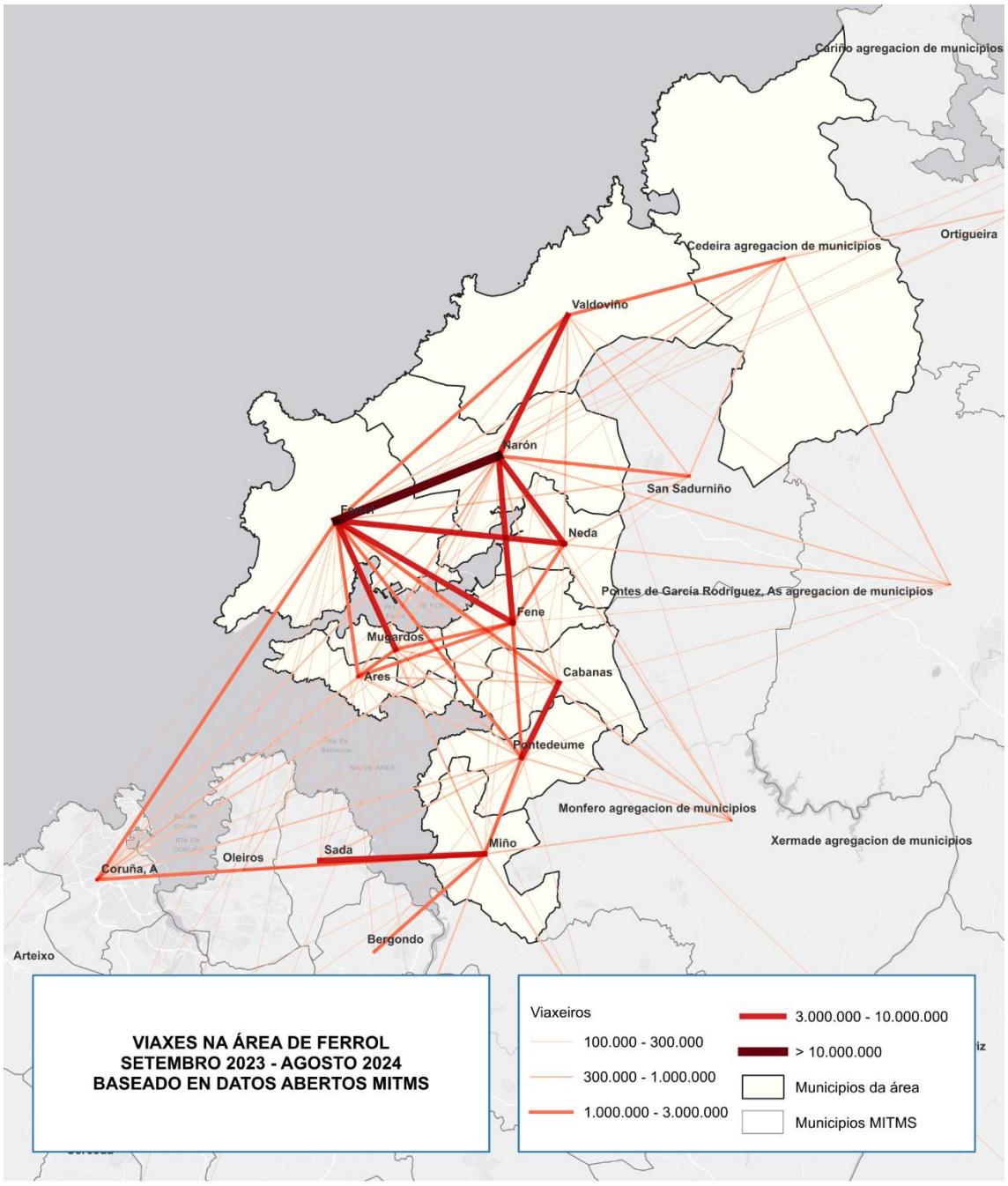



*Figura 5.213. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Ferrol (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Ares | Cabanas | Cedeira+ Cerdido+ Moeche | Fene | Ferrol | Miño | Mugardos | Narón | Neda | Pontedeume | Valdoviño |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Orixe | | 15004 | 15015 | 15022_AM | 15035 | 15036 | 15048 | 15051 | 15054 | 15055 | 15069 | 15087 |
| Ares | | 1.726.240 | 416.575 | 15.538 | 1.100.980 | 2.049.121 | 275.272 | 1.761.305 | 658.951 | 134.497 | 648.844 | 61.802 |
| Cabanas | | | 240.906 | 23.778 | 641.421 | 1.065.508 | 310.046 | 302.923 | 604.063 | 148.497 | 3.237.405 | 54.166 |
| Cedeira+ Cerdido+ Moeche | | | | 3.290.099 | 58.454 | 655.392 | 8.435 | 10.208 | 648.433 | 74.029 | 21.088 | 2.091.751 |
| Fene | | | | | 2.968.382 | 8.226.493 | 167.878 | 1.347.229 | 5.627.987 | 1.441.433 | 1.287.334 | 238.294 |
| Ferrol | | | | | | 48.713.725 | 365.242 | 4.086.498 | 31.765.173 | 3.404.223 | 1.032.521 | 2.917.665 |
| Miño | | | | | | | 1.154.233 | 116.368 | 198.151 | 33.932 | 1.057.446 | 19.924 |
| Mugardos | | | | | | | | 521.764 | 659.519 | 128.271 | 336.686 | 44.718 |
| Narón | | | | | | | | | 14.841.872 | 6.950.817 | 604.517 | 3.723.637 |
| Neda | | | | | | | | | | 605.781 | 122.896 | 348.787 |
| Pontedeume | | | | | | | | | | | 1.462.708 | 46.098 |
| Valdoviño | | | | | | | | | | | | 1.728.020 |
| Total: 170.631.948 | | | | | | | | | | | | |

*Táboa 5.97. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre municipios da área de transporte de Ferrol (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Pola súa banda, a Táboa 5.98 presenta a porcentaxe de viaxes internas da área metropolitana que supón cada unha das relacións entre concellos. Neste caso a predominancia de Ferrol (28,55%, a máis baixa das presentadas) non é tan destacada, xa que Ferrol-Narón constitúe un continuo urbano. En calquera caso, para apreciar mellor a importancia das outras conexións, a Táboa 5.99 presenta estas porcentaxes con respecto á mobilidade interna da área sen considerar os desprazamentos internos de Ferrol. Pode apreciarse que destacan especialmente a conexión de Ferrol con Narón, polo motivo xa explicado. Tamén son importantes as relación de Fene con Ferrol e Narón, e de Narón con Neda. Finalmente, destacan tamén os desprazamentos internos de Narón.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Ares | Cabanas | Cedeira+ Cerdido+ Moeche | Fene | Ferrol | Miño | Mugardos | Narón | Neda | Pontedeume | Valdoviño |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Orixe | | 15004 | 15015 | 15022_AM | 15035 | 15036 | 15048 | 15051 | 15054 | 15055 | 15069 | 15087 |
| Ares | | 1,01% | 0,24% | 0,01% | 0,65% | 1,20% | 0,16% | 1,03% | 0,39% | 0,08% | 0,38% | 0,04% |
| Cabanas | | | 0,14% | 0,01% | 0,38% | 0,62% | 0,18% | 0,18% | 0,35% | 0,09% | 1,90% | 0,03% |
| Cedeira+ Cerdido+ Moeche | | | | 1,93% | 0,03% | 0,38% | 0,00% | 0,01% | 0,38% | 0,04% | 0,01% | 1,23% |
| Fene | | | | | 1,74% | 4,82% | 0,10% | 0,79% | 3,30% | 0,84% | 0,75% | 0,14% |
| Ferrol | | | | | | 28,55% | 0,21% | 2,39% | 18,62% | 2,00% | 0,61% | 1,71% |
| Miño | | | | | | | 0,68% | 0,07% | 0,12% | 0,02% | 0,62% | 0,01% |
| Mugardos | | | | | | | | 0,31% | 0,39% | 0,08% | 0,20% | 0,03% |
| Narón | | | | | | | | | 8,70% | 4,07% | 0,35% | 2,18% |
| Neda | | | | | | | | | | 0,36% | 0,07% | 0,20% |
| Pontedeume | | | | | | | | | | | 0,86% | 0,03% |
| Valdoviño | | | | | | | | | | | | 1,01% |

*Táboa 5.98. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Ferrol (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Orixe \ Destino | Ares | Cabanas | Cedeira+ Cerdido+ Moeche | Fene | Ferrol | Miño | Mugardos | Narón | Neda | Pontedeume | Valdoviño |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 15004 | 15015 | 15022_AM | 15035 | 15036 | 15048 | 15051 | 15054 | 15055 | 15069 | 15087 |
| Ares | 1,42% | 0,34% | 0,01% | 0,90% | 1,68% | 0,23% | 1,44% | 0,54% | 0,11% | 0,53% | 0,05% |
| Cabanas | | 0,20% | 0,02% | 0,53% | 0,87% | 0,25% | 0,25% | 0,50% | 0,12% | 2,66% | 0,04% |
| Cedeira+ Cerdido+ Moeche | | | 2,70% | 0,05% | 0,54% | 0,01% | 0,01% | 0,53% | 0,06% | 0,02% | 1,72% |
| Fene | | | | 2,43% | 6,75% | 0,14% | 1,11% | 4,62% | 1,18% | 1,06% | 0,20% |
| Ferrol | | | | | | 0,30% | 3,35% | 26,05% | 2,79% | 0,85% | 2,39% |
| Miño | | | | | | 0,95% | 0,10% | 0,16% | 0,03% | 0,87% | 0,02% |
| Mugardos | | | | | | | 0,43% | 0,54% | 0,11% | 0,28% | 0,04% |
| Narón | | | | | | | | 12,17% | 5,70% | 0,50% | 3,05% |
| Neda | | | | | | | | | 0,50% | 0,10% | 0,29% |
| Pontedeume | | | | | | | | | | 1,20% | 0,04% |
| Valdoviño | | | | | | | | | | | 1,42% |

*Táboa 5.99. Porcentaxe de cada relación entre municipios das viaxes internas de máis de 500 m da área de transporte de Ferrol (09/2023-08/2024), sen considerar as viaxes internas do concello de Ferrol. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

### 5.1.8.3.2. Transporte público interurbano por autobús

A información sobre a oferta de transporte interurbano por autobús na zona de Ferrol obtense do mesmo modo que para os casos anteriores, a partir dos datos GTFS dispoñibles no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, para a semana do 2 ao 8 de outubro de 2023. Débese destacar que os valores presentados neste apartado inclúen os servizos de transporte urbano prestados directamente pola Xunta de Galicia no concello de Ferrol.

Na Figura 5.214 preséntanse as rutas de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol superpostas sobre a densidade de poboación por parroquia.

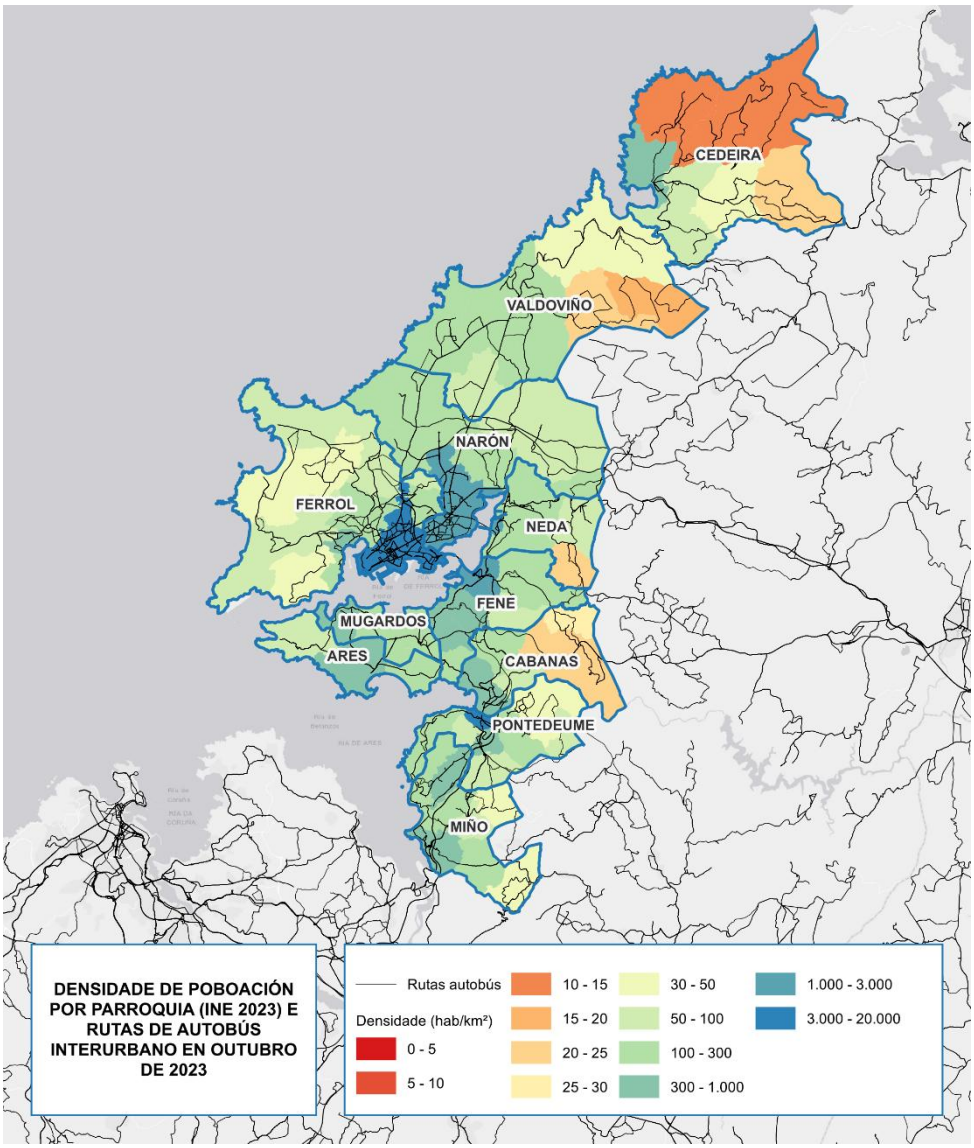



*Figura 5.214. Mapa de rutas de transporte público interurbano da Xunta de Galicia sobre a densidade de poboación por parroquia na área de transporte de Ferrol. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

Na Figura 5.215 preséntase o número de expedicións nese período para cada parroquia ou núcleo principal, obtidas coa mesma metodoloxía explicada no caso de Vigo, mentres que na Figura 5.216 móstrase a información por concellos. Os valores nulos corresponden a parroquias que non dispoñen de parada de transporte interurbano por autobús no seu territorio, aínda que poden estar servidas por paradas nas parroquias adxacentes. Os valores por riba de 500 expedicións semanais por cada mil habitantes atópanse nas seguintes parroquias:

| Concello | Parroquia | Expedicións semanais |
|---|---|---|
| Ferrol | Ferrol | 3.843 |
| Narón | Narón | 2.103 |
| Ferrol | Santa Cecilia de Trasancos (Santa Cecilia) | 882 |
| Neda | Santa María de Neda (Santa María) | 837 |
| Fene | Fene (San Salvador) | 767 |
| Neda | Neda (San Nicolás) | 653 |

*Táboa 5.100. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ferrol. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*
*Nota: esta táboa inclúe os servizos de transporte urbano de Ferrol prestados pola Xunta de Galicia*

Na Figura 5.216 apréciase unha concentración dos valores máis altos nos termos municipais de Ferrol, Narón, Neda e Fene, diminuíndo no resto.

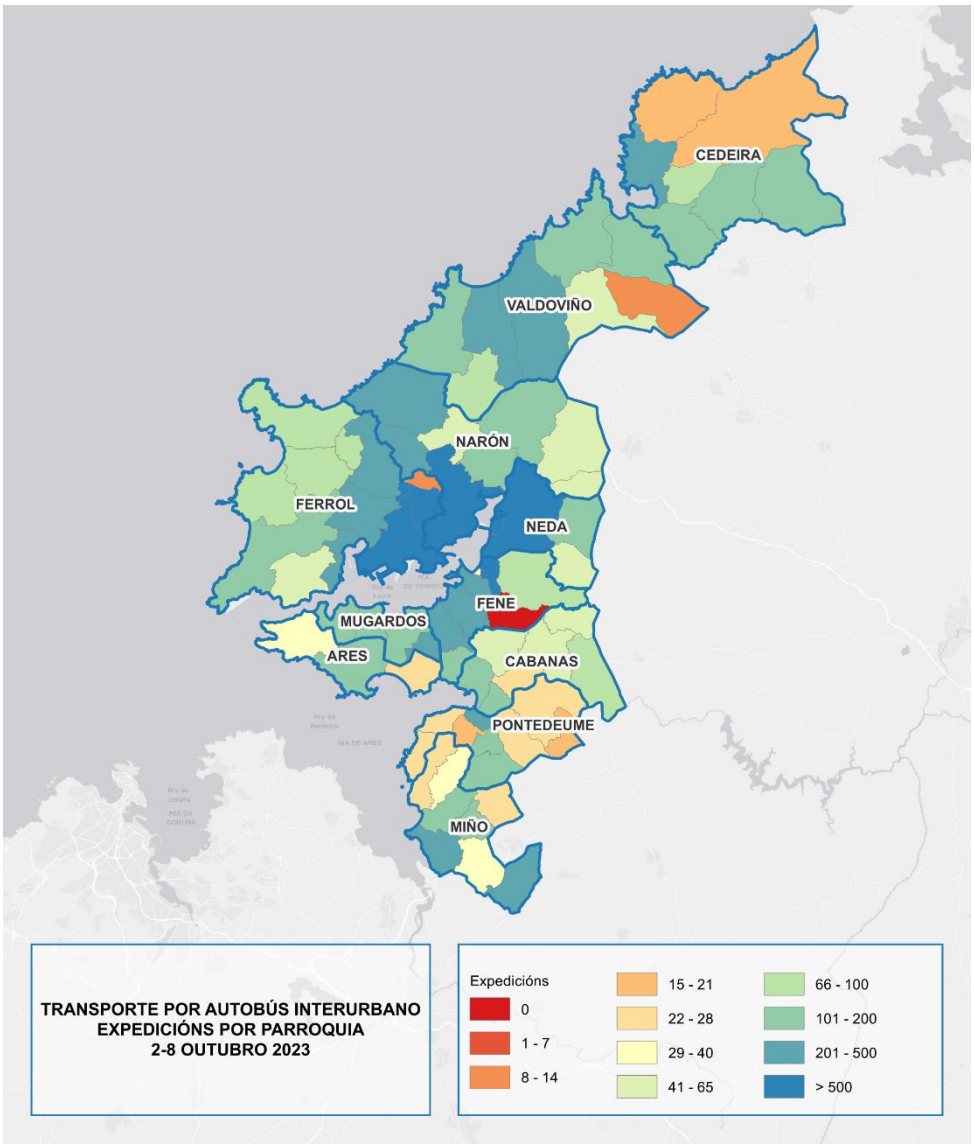



*Figura 5.215. Expedicións por parroquia do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ferrol. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*
*Nota: esta figura inclúe os servizos de transporte urbano de Ferrol prestados pola Xunta de Galicia*

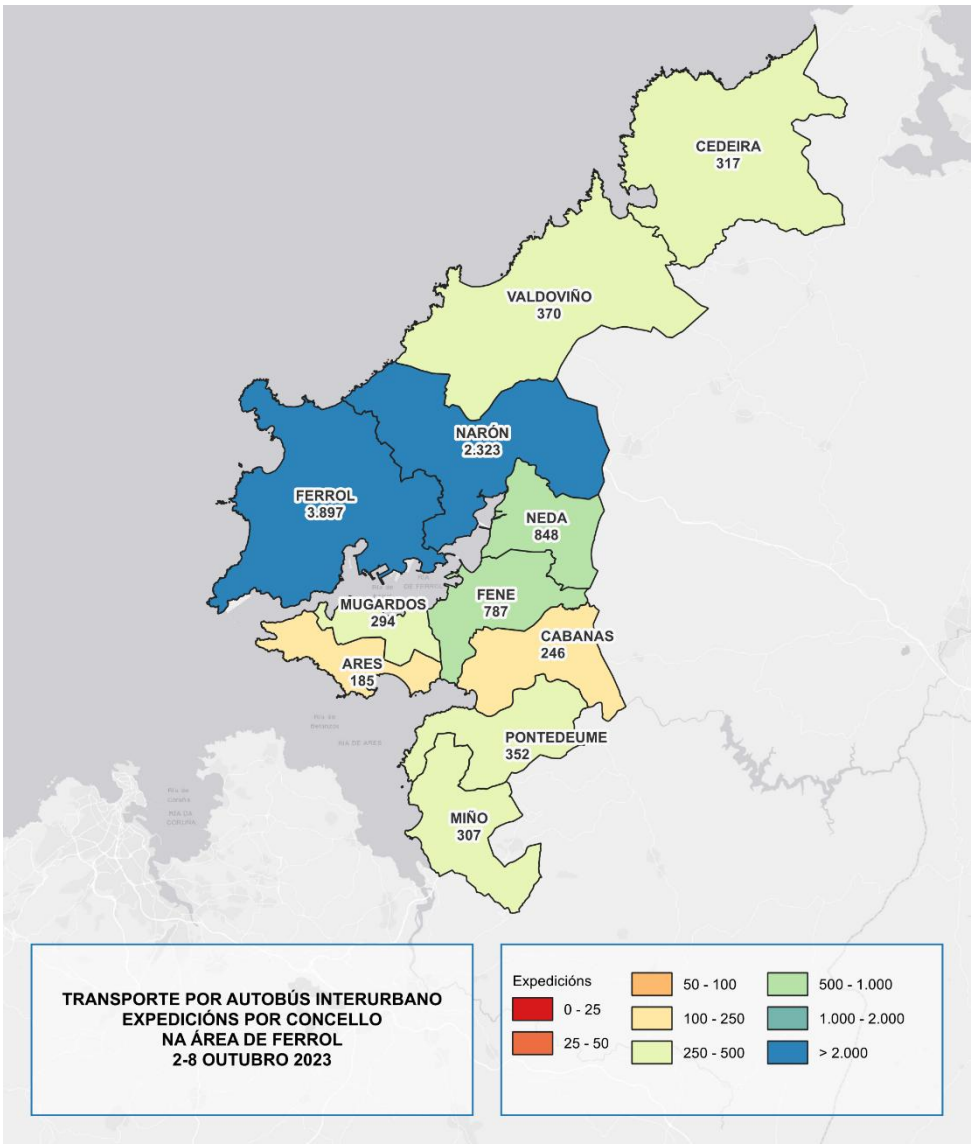



*Figura 5.216. Expedicións por concello do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ferrol. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*
*Nota: esta figura inclúe os servizos de transporte urbano de Ferrol prestados pola Xunta de Galicia*

Por outra banda, a Figura 5.217 e a Figura 5.218 presentan o número de expedicións por cada mil habitantes en cada un dos ámbitos territoriais. Os valores por riba de 500 expedicións semanais por cada mil habitantes atópanse nas seguintes parroquias:

| Concello | Parroquia | Expedicións semanais por cada mil habitantes |
|---|---|---|
| Ferrol | Santa Cecilia de Trasancos (Santa Cecilia) | 1.293,26 |
| Miño | Callobre (San Xoán) | 907,89 |
| Ferrol | Marmancón (San Pedro) | 871,79 |
| Miño | Leiro (San Salvador) | 780,49 |
| Ferrol | A Graña (Santa Rosa de Viterbo) | 660,80 |
| Mugardos | Piñeiro (San Xoán) | 659,77 |
| Cabanas | Regoela (San Vicente) | 546,30 |
| Cedeira | Montoxo (San Xiao) | 505,12 |

*Táboa 5.101. Parroquias con máis de 500 expedicións na semana do 2 ao 8 de Outubro de 2023 do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ferrol.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

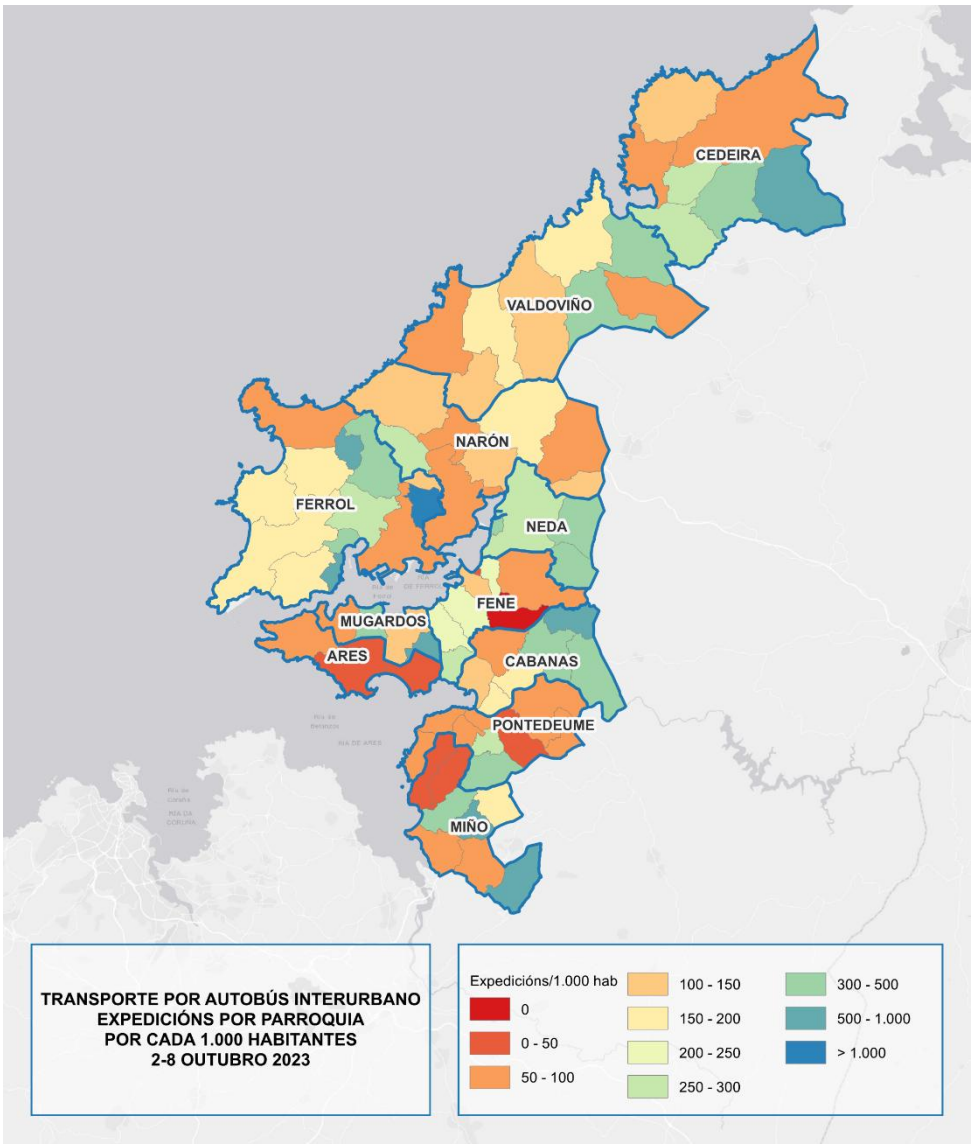



*Figura 5.217. Expedicións por parroquia por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ferrol. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*
*Nota: esta figura inclúe os servizos de transporte urbano de Ferrol prestados pola Xunta de Galicia*

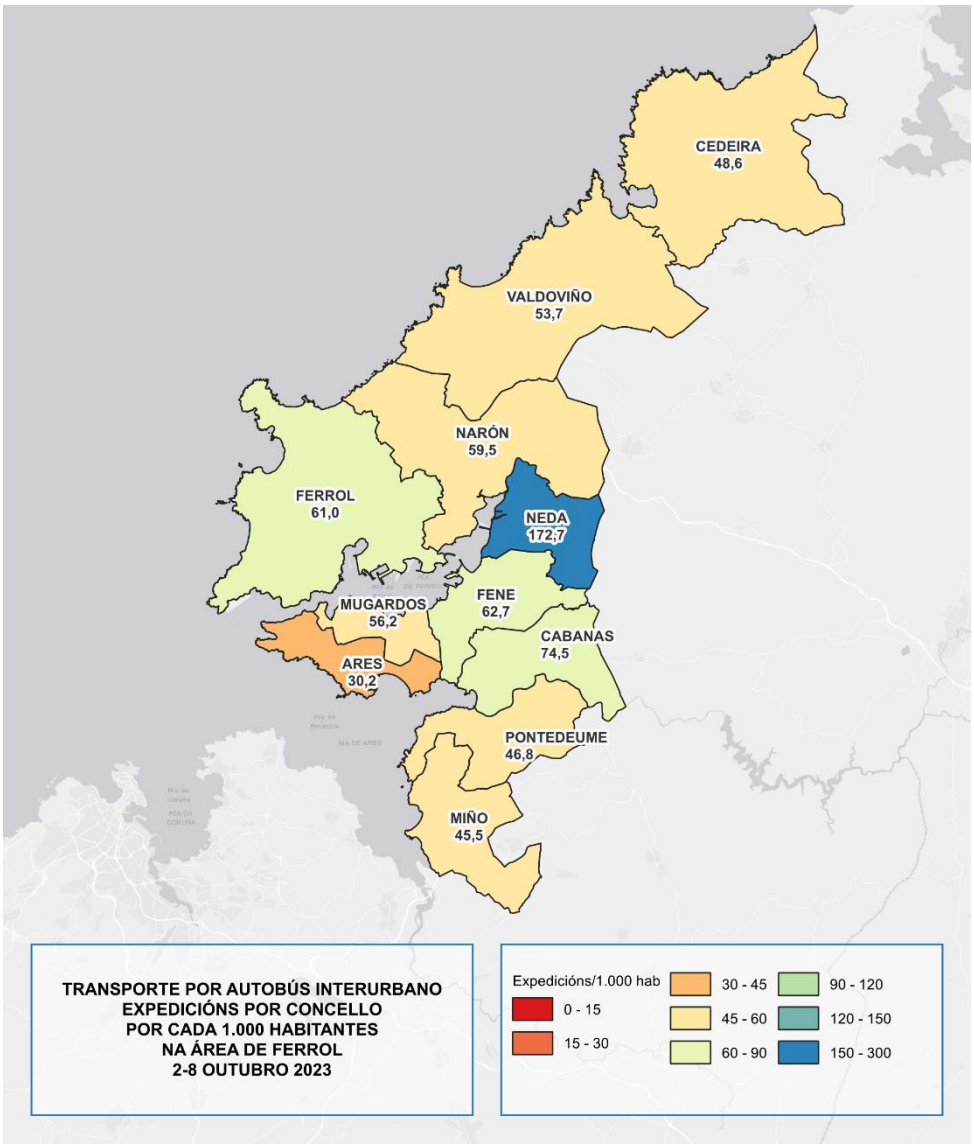



*Figura 5.218. Expedicións por concello por cada 1.000 habitantes do servizo de transporte público interurbano da Xunta de Galicia na área de transporte de Ferrol. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible).*
*Nota: esta figura inclúe os servizos de transporte urbano de Ferrol prestados pola Xunta de Galicia*

Os datos de demanda de transporte público interurbano por autobús proceden da mesma fonte e teñen as mesmas limitacións salientadas para os casos anteriores.

A Figura 5.219 e a Figura 5.220 mostran a demanda dos servizos de transporte interurbano por autobús en cada concello, para os períodos 09/2023-08/2024 e 09/2022-08/2023 respectivamente. Apréciase que o concello con máis demanda é Ferrol, seguido de Narón, e nun chanzo moi inferior, de Fene, Neda, Pontedeume e Valdoviño. Os valores teñen unha orde de magnitude similar á de Pontevedra, incluíndo tamén, como nese caso, os servizos de transporte urbano prestado directamente pola Xunta de Galicia en Ferrol.

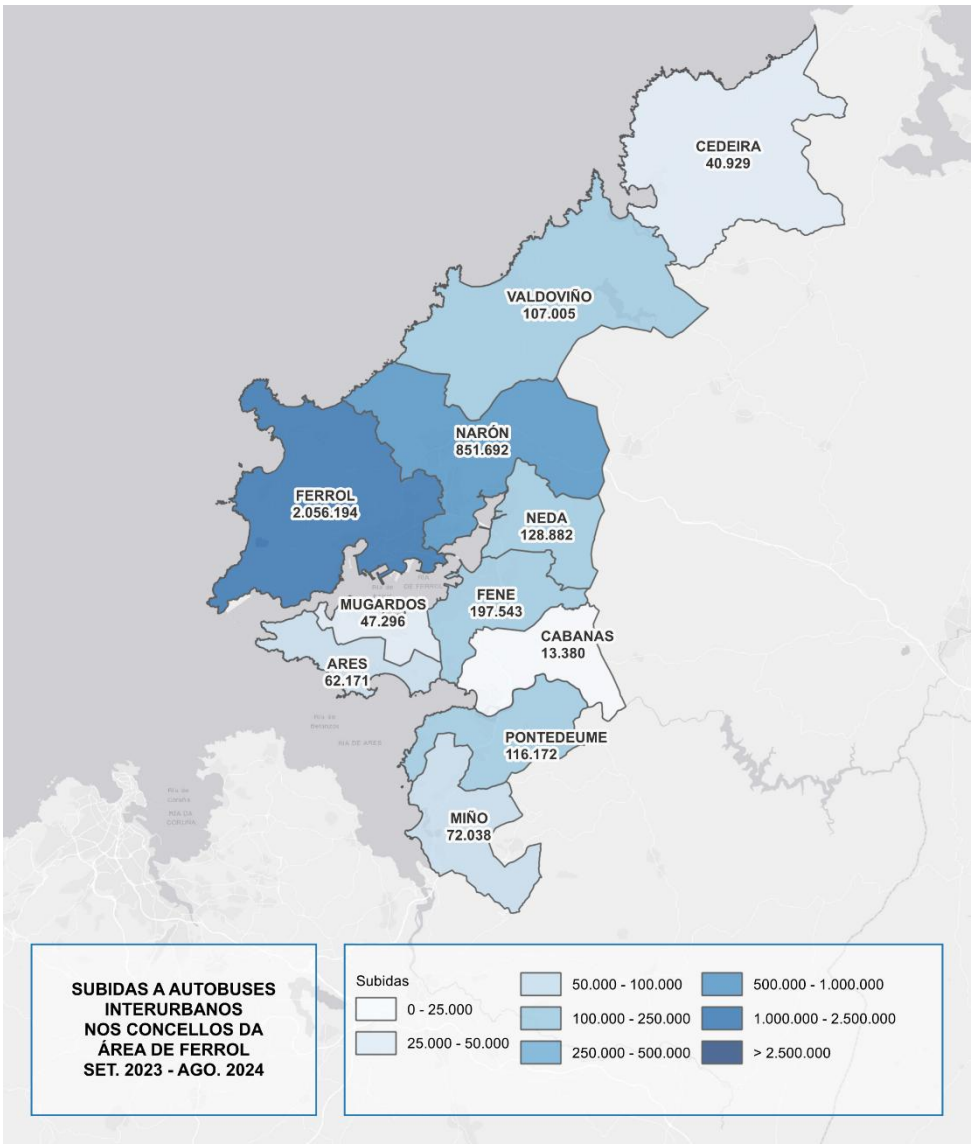



*Figura 5.219. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

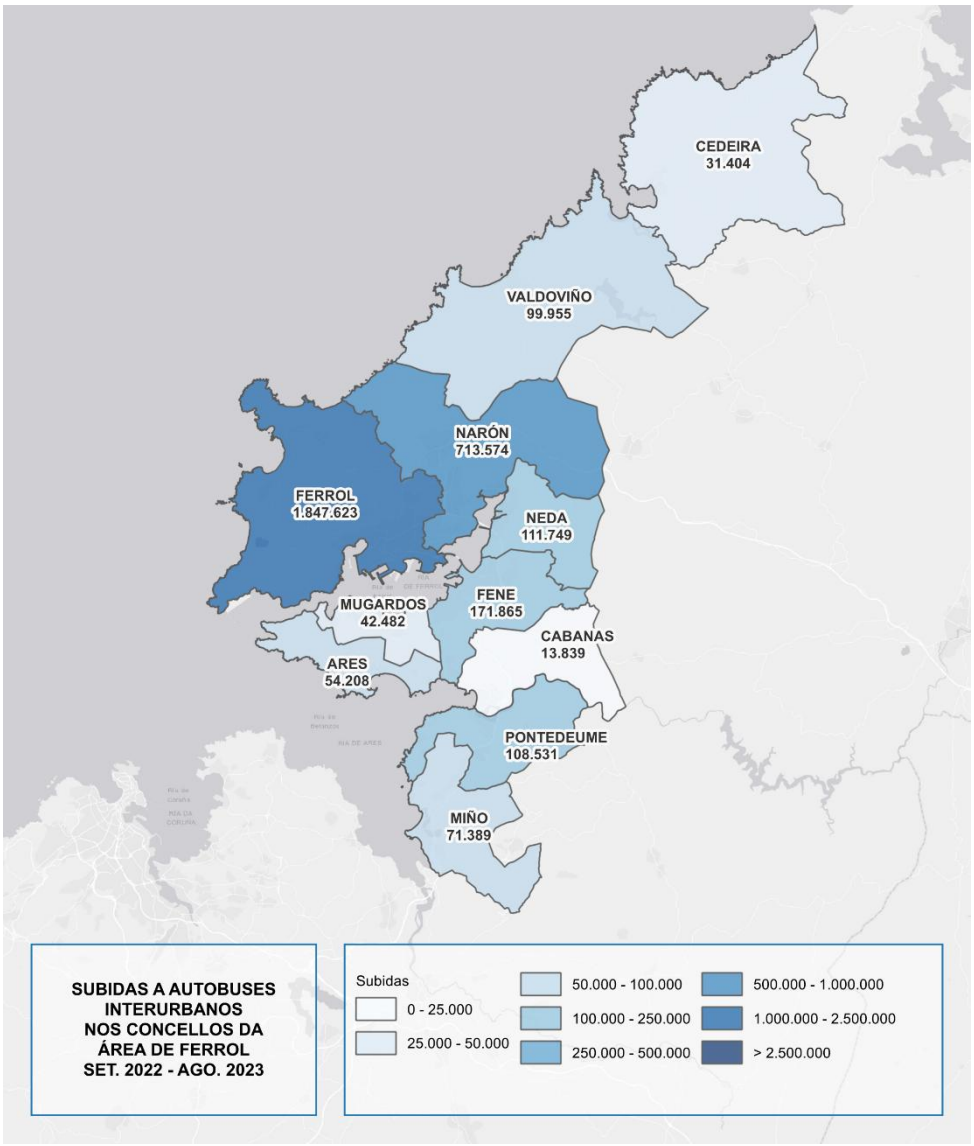



*Figura 5.220. Demanda dos servizos de autobús interurbano por concellos na área de transporte de Ferrol 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Pola súa banda, a Figura 5.221 e a Figura 5.222 presentan a demanda por expedición en cada un dos concellos para os mesmos períodos. Para o período 09/2023-08/2024 os valores máis altos danse en Ferrol (10,1), Narón (7,1), Ares (6,5), Pontedeume (6,3) e Valdoviño (5,6).

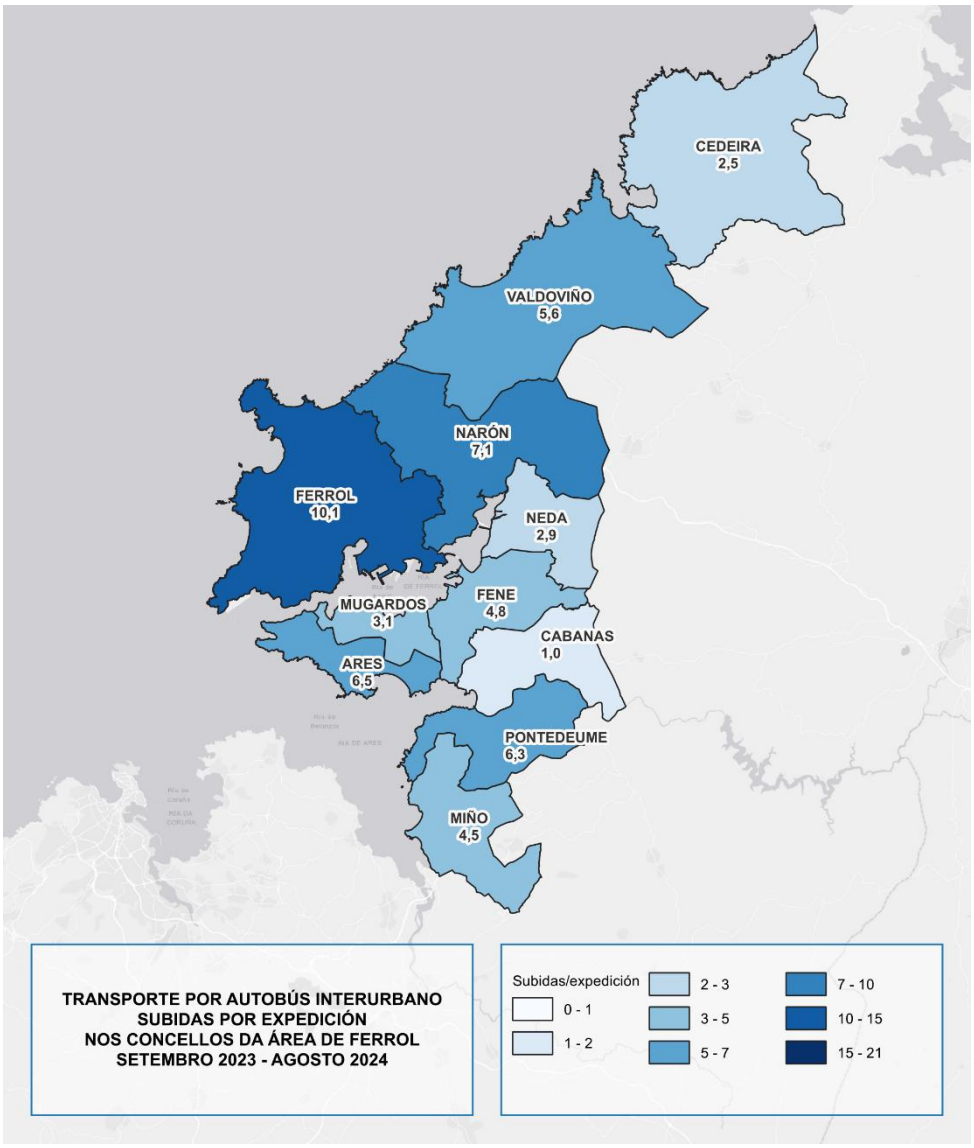



*Figura 5.221. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

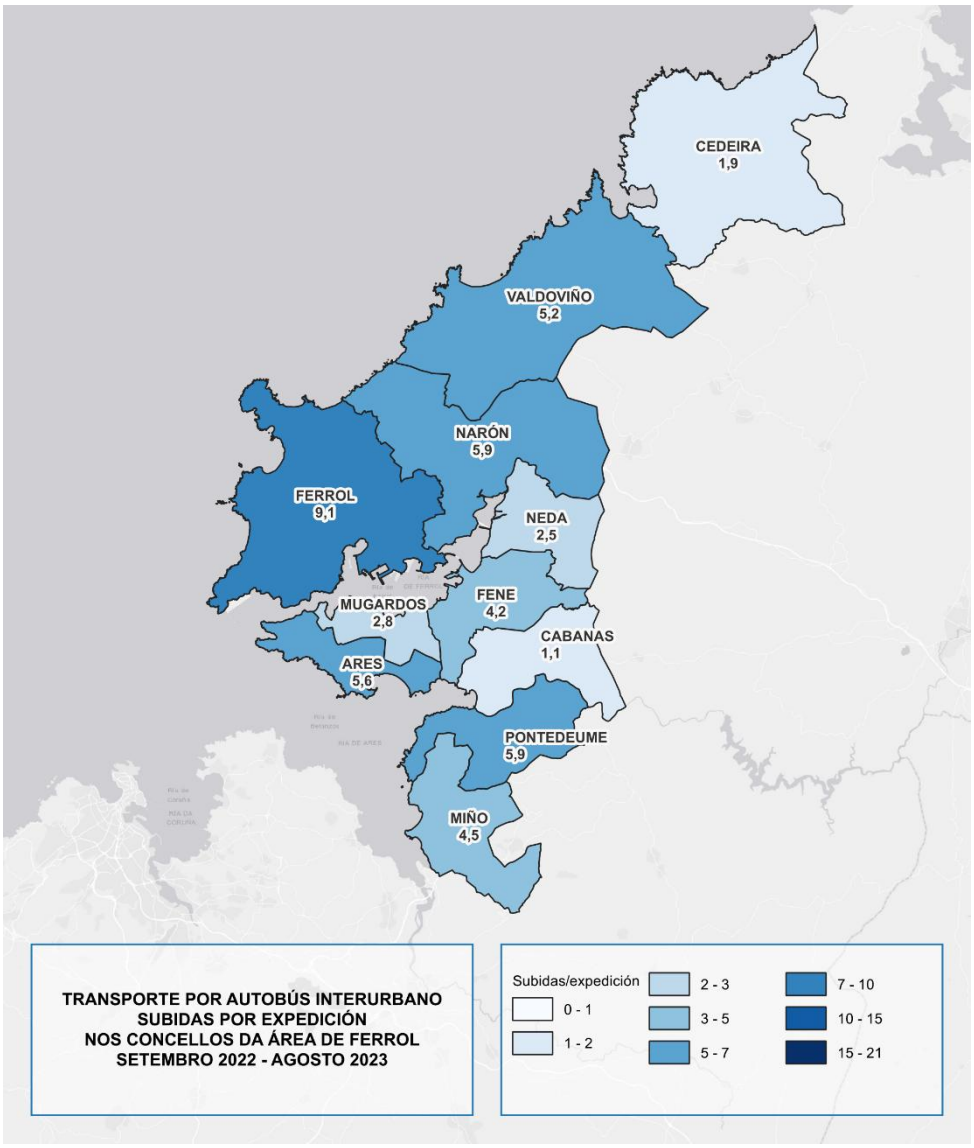



*Figura 5.222. Demanda por expedición do sistema de transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Adicionalmente, a Figura 5.223 e a Figura 5.224 presentan os fluxos orixe-destino (en ambos sentidos) en transporte público interurbano por autobús entre os distintos municipios da área de Ferrol para ámbolos períodos. O fluxo máis destacado é o de Ferrol-Narón (556.257 viaxes en 2023-2024), seguido de cerca por Ferrol-Neda (419.449). Nun seguinte chanzo bastante máis baixo están Fene-Ferrol (118.908), Narón-Neda (78.872), Ares-Ferrol (66.378), Ferrol-Valdoviño (43.048), Ferrol-Pontedeume (39.212), Ferrol-Mugardos (38.274), Ares-Mugardos (31.360) e Cedeira-Ferrol (30.988). O resto de valores atópanse por baixo de 30.000 viaxes anuais. Destaca o baixo valor do fluxo entre Fene e Narón, que contrasta coa elevada mobilidade presentada anteriormente. Isto pode reflectir unha escaseza de servizos directos, aínda que si existe algunha conexión, neste caso polo fondo da ría, e servizos cara a parte de Ferrol do Polígono da Gándara.

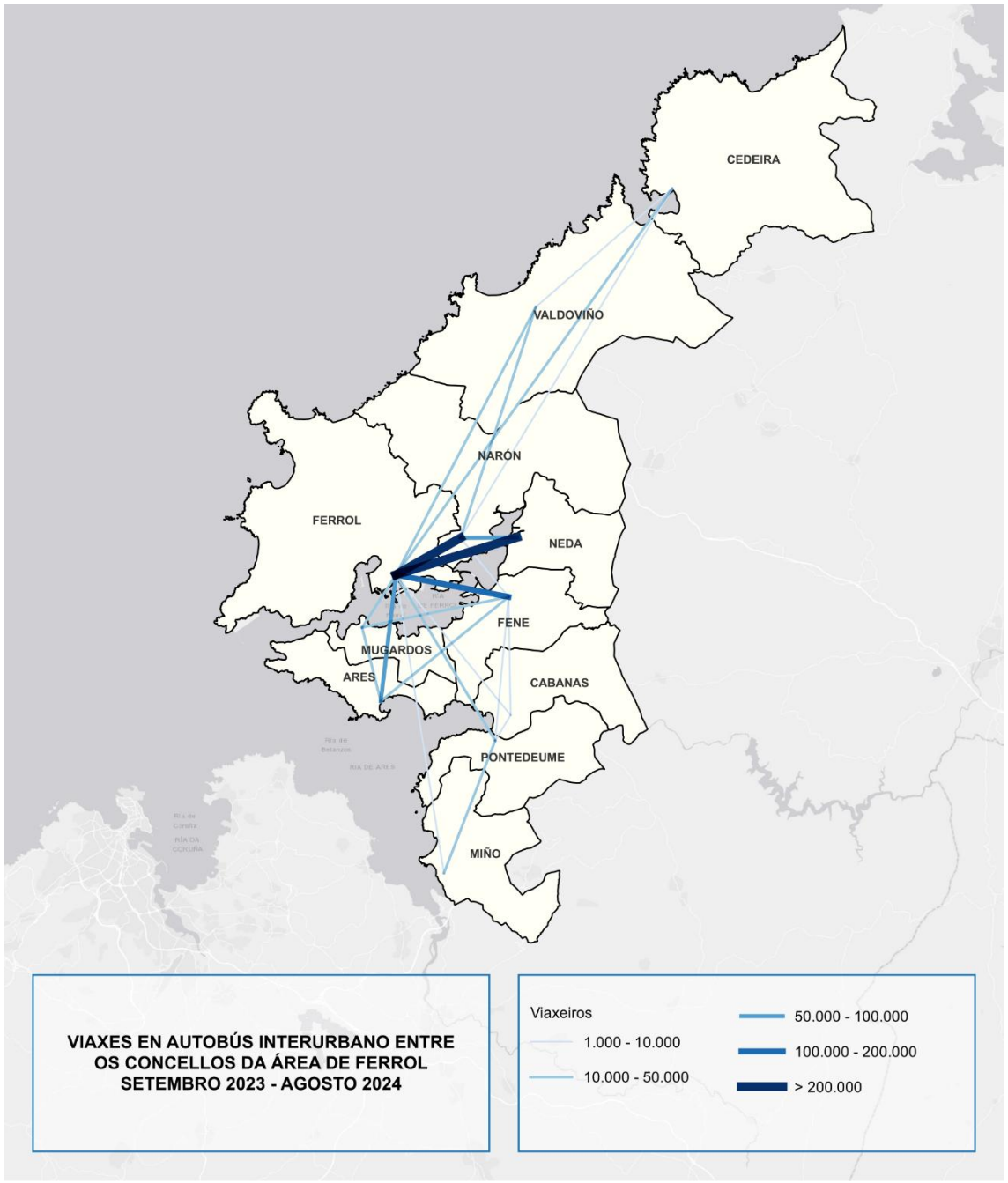



*Figura 5.223. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

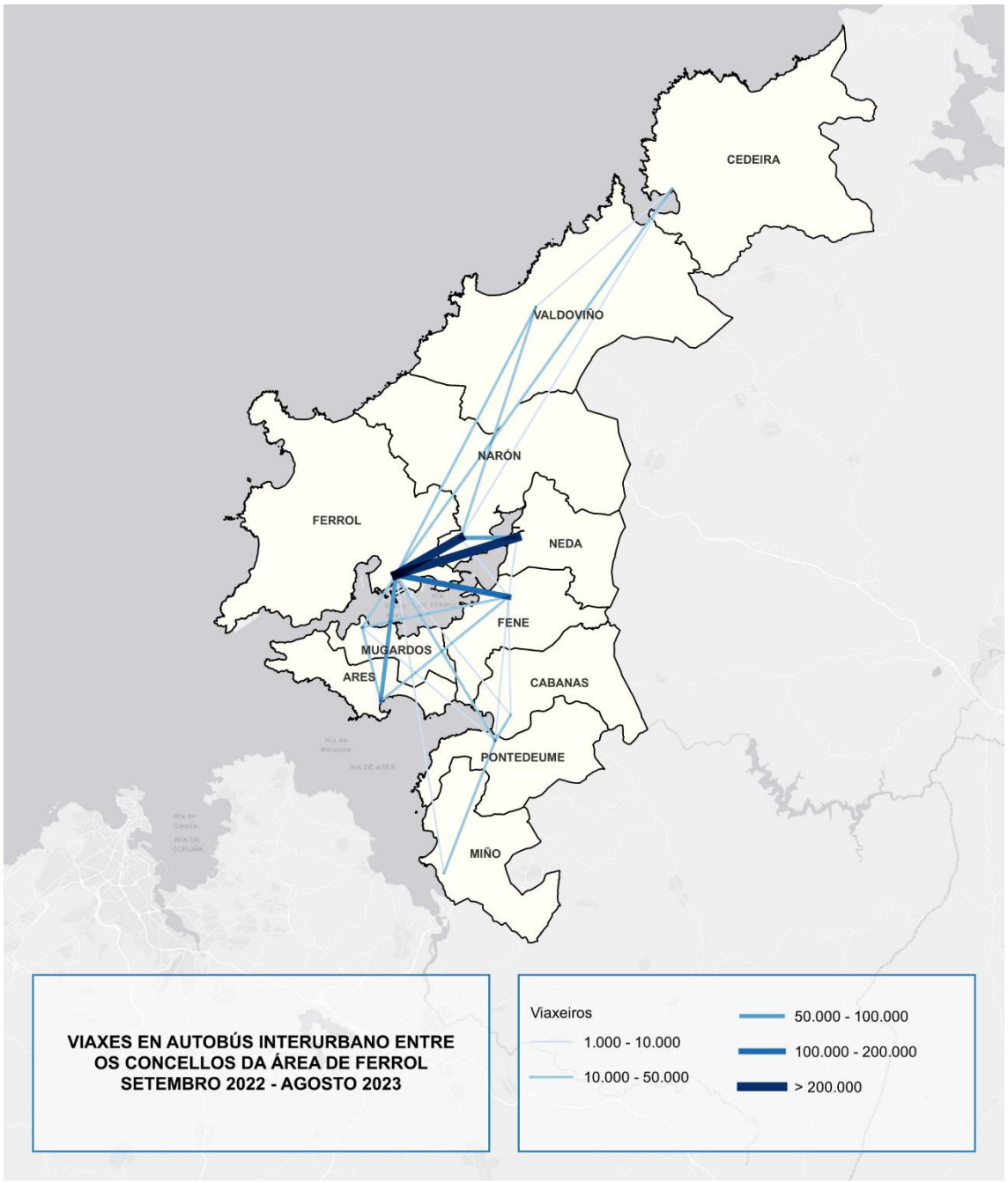



*Figura 5.224. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol 09/2022-08/2023. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Estes fluxos de viaxes en autobús interurbano para 2023-2024 preséntanse tamén na Táboa 5.102, onde se aprecian tamén os fluxos internos a cada termo municipal, cuxa magnitude é máis alta que as anteriores nalgúns casos. Os datos inclúen o transporte urbano de Ferrol prestado pola Xunta de Galicia, o que explica o valor tan alto das viaxes internas nese municipio.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Destino / Orixe | Ares 15004 | Cabanas 15015 | Cedeira 15022 | Fene 15035 | Ferrol 15036 | Miño 15048 | Mugardos 15051 | Narón 15054 | Neda 15055 | Pontedeume 15069 | Valdoviño 15087 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ares | 640 | 2 | | 10.789 | 33.843 | | 16.544 | 319 | | 34 | | 62.171 |
| Cabanas | | 136 | | 1.602 | 2.976 | 354 | 29 | 177 | 6 | 6.560 | | 11.840 |
| Cedeira | | | 18.677 | | 16.175 | | | 964 | 3 | | 3.589 | 39.408 |
| Fene | 9.312 | 1.476 | | 50.339 | 66.979 | 505 | 5.136 | 611 | 183 | 4.318 | | 138.859 |
| Ferrol | 32.535 | 3.064 | 14.813 | 51.929 | 1.129.014 | 3.852 | 18.749 | 114.930 | 345.117 | 19.340 | 21.451 | 1.754.794 |
| Miño | | 281 | | 450 | 4.074 | 29.404 | 56 | 41 | 4 | 8.576 | | 42.886 |
| Mugardos | 14.816 | 89 | | 6.937 | 19.525 | 47 | 4.416 | 181 | | 484 | | 46.495 |
| Narón | 230 | 200 | 1.680 | 2.627 | 441.327 | 253 | 73 | 301.248 | 78.124 | 211 | 10.702 | 836.675 |
| Neda | | 16 | | 695 | 74.332 | 15 | | 748 | 48.870 | 67 | | 124.743 |
| Pontedeume | | 2.690 | | 4.387 | 19.872 | 8.732 | 506 | 71 | 49 | 46.703 | | 83.010 |
| Valdoviño | | | 3.130 | | 21.597 | | | 9.253 | | | 73.025 | 107.005 |
| Total | 57.533 | 7.954 | 38.300 | 129.755 | 1.829.714 | 43.162 | 45.509 | 428.543 | 472.356 | 86.293 | 108.767 | 3.247.886 |

*Táboa 5.102. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*
*Nota: esta táboa inclúe os servizos de transporte urbano de Ferrol prestados pola Xunta de Galicia*

Para poder facer unha comparación coa mobilidade xeral na área, preséntase, na Táboa 5.103, unha información similar a da anterior, pero neste caso considerando a agrupación de municipios utilizada no estudo de Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e sen distinguir os fluxos entre municipios por sentido. Márcase cunha cor máis escura a agrupación de municipios.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Destino / Orixe | Ares 15004 | Cabanas 15015 | Cedeira+ Cerdido+ Moeche 15022_AM | Fene 15035 | Ferrol 15036 | Miño 15048 | Mugardos 15051 | Narón 15054 | Neda 15055 | Pontedeume 15069 | Valdoviño 15087 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ares | 640 | 2 | 2 | 20.101 | 66.378 | | 31.360 | 549 | | 34 | |
| Cabanas | | 136 | 136 | 3.078 | 6.040 | 635 | 118 | 377 | 22 | 9.250 | |
| Cedeira+ Cerdido+ Moeche | | | 30.386 | 1.477 | 34.638 | 281 | 89 | 3.044 | 21 | 2.690 | 6.719 |
| Fene | | | | 50.339 | 118.908 | 955 | 12.073 | 3.238 | 878 | 8.705 | |
| Ferrol | | | | | 1.129.014 | 7.926 | 38.274 | 556.257 | 419.449 | 39.212 | 43.048 |
| Miño | | | | | | 29.404 | 103 | 294 | 19 | 17.308 | |
| Mugardos | | | | | | | 4.416 | 254 | | 990 | |
| Narón | | | | | | | | 301.248 | 78.872 | 282 | 19.955 |
| Neda | | | | | | | | | 48.870 | 116 | |
| Pontedeume | | | | | | | | | | 46.703 | |
| Valdoviño | | | | | | | | | | | 73.025 |
| **Total: 3.268.338** | | | | | | | | | | | |

*Táboa 5.103. Fluxos orixe-destino entre concellos en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024, considerando as agrupacións de municipios utilizadas en mobilidade xeral. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Pola súa banda, a Táboa 5.104 presenta a mesma información pero en porcentaxes de fluxos de transporte interurbano por autobús entre cada par de municipios respecto ao total da área, neste caso considerando tamén as viaxes internas do municipio principal, xa que o transporte urbano desta cidade é prestado pola Xunta de Galicia.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 — Destino / Orixe | Ares 15004 | Cabanas 15015 | Cedeira+ Cerdido+ Moeche 15022_AM | Fene 15035 | Ferrol 15036 | Miño 15048 | Mugardos 15051 | Narón 15054 | Neda 15055 | Pontedeume 15069 | Valdoviño 15087 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ares | 0,03% | 0,00% | 0,00% | 0,94% | 3,10% | | 1,47% | 0,03% | | 0,00% | |
| Cabanas | | 0,01% | 0,01% | 0,14% | 0,28% | 0,03% | 0,01% | 0,02% | 0,00% | 0,43% | |
| Cedeira+ Cerdido+ Moeche | | | 1,42% | 0,07% | 1,62% | 0,01% | 0,00% | 0,14% | 0,00% | 0,13% | 0,31% |
| Fene | | | | 2,35% | 5,56% | 0,04% | 0,56% | 0,15% | 0,04% | 0,41% | |
| Ferrol | | | | | 52,77% | 0,37% | 1,79% | 26,00% | 19,61% | 1,83% | 2,01% |
| Miño | | | | | | 1,37% | 0,00% | 0,01% | 0,00% | 0,81% | |
| Mugardos | | | | | | | 0,21% | 0,01% | | 0,05% | |
| Narón | | | | | | | | 14,08% | 3,69% | 0,01% | 0,93% |
| Neda | | | | | | | | | 2,28% | 0,01% | |
| Pontedeume | | | | | | | | | | 2,18% | |
| Valdoviño | | | | | | | | | | | 3,41% |

*Táboa 5.104. Porcentaxe de viaxes entre municipios respecto ao total de viaxes en transporte interurbano por autobús na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024.*
*(Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Comparando a Táboa 5.103 coa Táboa 5.97 pódese obter a porcentaxe de utilización do transporte público nas relacións entre os diferentes municipios da área, que se presenta na Táboa 5.105. Neste caso inclúese a porcentaxe para o municipio de Ferrol, xa que o servizo de transporte urbano está prestado pola Xunta, como se indicou anteriormente. Debe destacarse que no caso de agrupación de municipios, o valor de desprazamentos internos inclúe tanto os internos de cada uno dos concellos agrupados como os de conexión entre ambos. O valor máis alto neste caso é o da conexión da agrupación de Cedeira, Cerdido e Moeche con Pontedeume (12,76%). Destaca tamén Ferrol-Neda (12,32%), a agrupación anterior con Ferrol (5,29%), e Ares con Ferrol (3,24%). Nos desprazamentos internos destacan Neda (8,07%), Valdoviño (4,23%) e Pontedeume (3,19%). Como xa se indicou, nos desprazamentos internos o número de viaxes de mobilidade xeral pode estar infrarrepresentado (e polo tanto a porcentaxe de transporte público sobrerrepresentada), debido a que soamente se consideran viaxes de máis de 500 m.

| Viaxes totais Setembro 23 Agosto 24 | Destino | Ares | Cabanas | Cedeira+ Cerdido+ Moeche | Fene | Ferrol | Miño | Mugardos | Narón | Neda | Pontedeume | Valdoviño |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Orixe** | | 15004 | 15015 | 15022_AM | 15035 | 15036 | 15048 | 15051 | 15054 | 15055 | 15069 | 15087 |
| Ares | | 0,04% | 0,00% | 0,01% | 1,83% | 3,24% | | 1,78% | 0,08% | | 0,01% | |
| Cabanas | | | 0,06% | 0,57% | 0,48% | 0,57% | 0,20% | 0,04% | 0,06% | 0,01% | 0,29% | |
| Cedeira+ Cerdido+ Moeche | | | | 0,92% | 2,53% | 5,29% | 3,33% | 0,87% | 0,47% | 0,03% | 12,76% | 0,32% |
| Fene | | | | | 1,70% | 1,45% | 0,57% | 0,90% | 0,06% | 0,06% | 0,68% | |
| Ferrol | | | | | | 2,32% | 2,17% | 0,94% | 1,75% | 12,32% | 3,80% | 1,48% |
| Miño | | | | | | | 2,55% | 0,09% | 0,15% | 0,06% | 1,64% | |
| Mugardos | | | | | | | | 0,85% | 0,04% | | 0,29% | |
| Narón | | | | | | | | | 2,03% | 1,13% | 0,05% | 0,54% |
| Neda | | | | | | | | | | 8,07% | 0,09% | |
| Pontedeume | | | | | | | | | | | 3,19% | |
| Valdoviño | | | | | | | | | | | | 4,23% |
| **Total (incluíndo desprazamentos internos de Ferrol): 1,92%** | | | | | | | | | | | | |

*Táboa 5.105. Porcentaxe de utilización do transporte interurbano por autobús en relación coa mobilidade xeral nos desprazamentos entre concellos na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Finalmente, na Figura 5.225 móstrase a porcentaxe que representa o transporte público interurbano por autobús respecto ás viaxes totais de máis de 500 m en cada par orixe-destino de municipios. Pode apreciarse que existen conexións con porcentaxes altas de transporte público fóra da área de transporte, tanto de Ferrol como de Fene e Pontedeume.

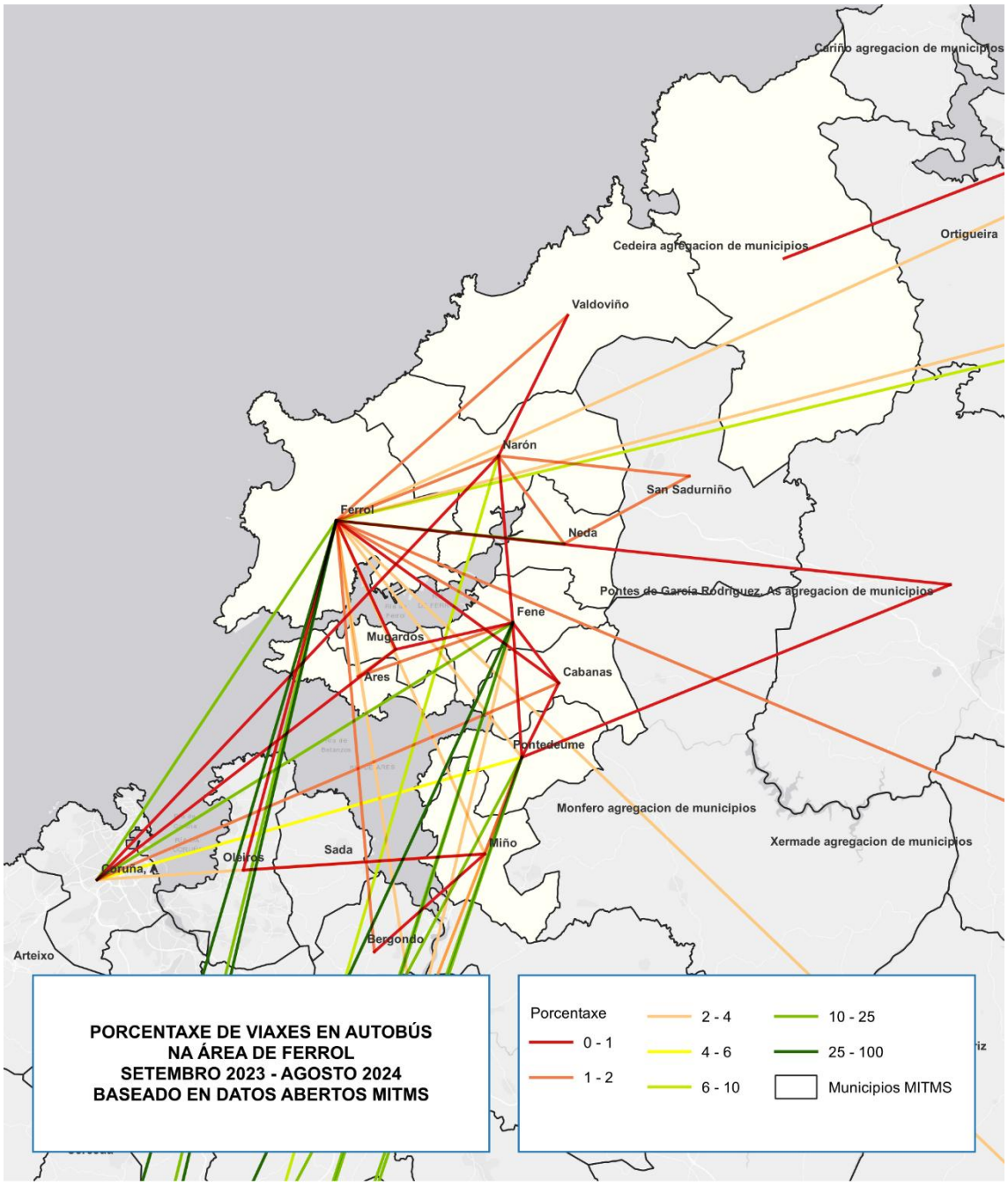



*Figura 5.225. Porcentaxe de viaxes en autobús en relación coa mobilidade xeral de máis de 500 m na área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia e Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Adicionalmente, para coñecer a distribución mensual da demanda do autobús interurbano na área de Ferrol, e poder comparar o comportamento da mesma nos diferentes municipios, preséntase a Figura 5.226. Como nos casos anteriores, pódese apreciar, por unha banda, o predominio do concello de Ferrol, que con 2.056.194 subidas supón o 55,7% de toda área no ano presentado. O valor de subidas está na terceira posición dos concellos principais de tódalas áreas analizadas, mentres que en porcentaxe ocupa a cuarta posición, pero isto débese en parte ao feito de que nestes valores estase a incluír o transporte urbano do concello de Ferrol, que está excluído no resto de casos salvo en Pontevedra. O concello de Narón é o segundo en subidas

(851.692) e porcentaxe (23,1%), sendo esta porcentaxe a máis alta de tódolos concellos que ocupan o segundo posto nas áreas analizadas, o que segue e deberse pola existencia dun continuo urbano entre Ferrol e Narón. Os seguintes municipios en subidas son, por esta orde: Fene (197.543, 5,3%), Neda (128.882, 3,5%), Pontedeume (116.172, 3,1%) e Valdoviño (107.005, 2,9%). O resto están por baixo de 75.000 subidas anuais e do 2,0% das subidas totais. Debe sinalarse que os totais non coinciden cos da Táboa 5.102, debido a que nese caso só se consideraban as viaxes dentro da área.

Respecto ás variacións mensuais, pódese apreciar que tódolos concellos salvo Ares e Cabanas reducen as subidas nos meses de xullo e agosto, así como en decembro, o que pode estar asociado ao descenso da mobilidade obrigada por traballo e estudos nos períodos vacacionais e aos días festivos. Pola súa banda, Ares aumenta as subidas en xullo e agosto, o que pode estar asociado, moi probablemente, á poboación estacional. Finalmente Cabanas mantense relativamente estable ao longo do ano, aínda que con valores moi baixos.

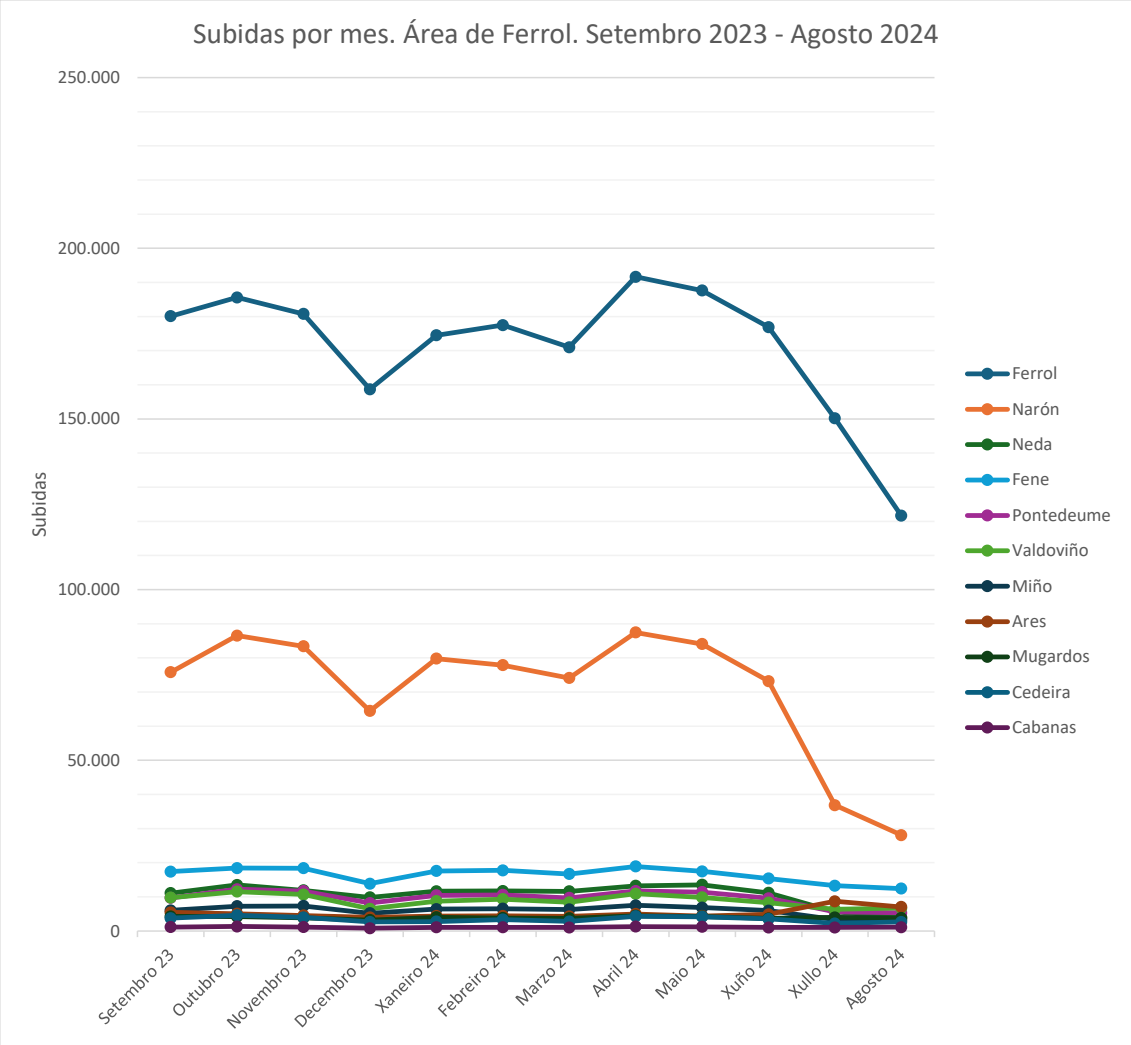



*Figura 5.226. Subidas mensuais no autobús interurbano nos concellos da área de transporte de Ferrol 09/2023-08/2024. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia)*

Como idea global do uso do transporte público na área metropolitana, na Táboa 5.106 compárase a mobilidade xeral de viaxes de máis de 500 m interna na área, descontando

a do municipio de Ferrol, cos fluxos en transporte público nese mesmo ámbito. Haberá parte destas viaxes que non sexan susceptibles de realizarse en transporte público, ben porque a distancia non é moi longa ou ben porque non hai un servizo razoable para conectar a orixe e destino da devandita viaxe. Para o caso do ano 2024, os datos de transporte público non son completos, faltando aproximadamente a demanda da última quincena do mes de decembro, o que debe terse en conta para analizar a evolución do uso do transporte público. Por outra banda, neste caso engádense aos municipios integrados na área os concellos de Cerdido e Moeche, que non forman parte da mesma pero están agrupados con Cedeira na agrupación 15022_AM, e polo tanto están agregados nos datos de mobilidade xeral considerados, tal e como se explicou no apartado referente a mobilidade xeral. A porcentaxe atópase na franxa baixa, aínda que por enriba de Lugo e Ourense.

| | Viaxes internos área de Ferrol (sen internos municipio Ferrol) en transporte público interurbano | Viaxes distancia > 500 m (MITMS) internos área de Ferrol (sen internos municipio Ferrol) | % Transporte público |
|---|---|---|---|
| **2022** | 1.625.234 | 123.163.372 | 1,32 |
| **2023** | 1.971.972 | 118.851.102 | 1,66 |
| **2024*** | 1.955.950 | 125.045.546 | 1,56 |

*Táboa 5.106. Uso do transporte público interurbano na área de transporte de Ferrol sen incluír o termo municipal de Ferrol. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia).*

*Nota*: o dato de transporte público de 2024 non corresponde ao ano completo*

#### 5.1.8.3.3. Repartición modal incluíndo modos brandos

De novo, para obter información sobre desprazamentos en modos brandos, recórrese a outras fontes.

No Plan de Mobilidade e Espazo Público de Ferrol, redactado en 2009 pola Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, indícase que o 35,5% dos desprazamentos realízanse en vehículo privado, mentres que o transporte público é utilizado tan so polo 3,9%, existindo un 59,1% de desprazamentos a pé e un 1,5% doutros modos. No documento se indica que estes datos proceden da Enquisa de Mobilidade de Sondaxe en 2009.

## 5.2. Análise da posibilidade de implantación de servizos ferroviarios de proximidade

A implantación de servizos ferroviarios de proximidade na rede ferroviaria galega é unha medida demandada por unha parte da sociedade dende fai varias décadas. No ano 2024 o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible encargou a Ineco un estudo sobre a posibilidade de implantación deste tipo de servizos na comunidade galega. En noticias de prensa apúntase a que o estudo se está a centrar en catro áreas: A Coruña, Vigo, unha liña interior, e unha global no eixo atlántico. Isto sumaríase á liña en ancho métrico xa existente.

No momento de redacción deste informe o estudo de Ineco non se fixo público aínda, polo que se decidiu realizar unha análise de carácter preliminar e non exhaustiva da poboación galega que podería servirse, na contorna de cada unha das principais cidades galegas, no caso de prestarse servizos de proximidade en tódalas liñas da rede (sen contar a de Santiago-Ourense en alta velocidade, xa que ten unha alternativa na rede convencional). Esta poboación servida se comparará coa de outras redes de Cercanías[41] ou Proximidade existentes en España.

Dado que os servizos galegos inda non están definidos, consideráronse dous raios de servizo dende cada unha das principais cidades: 25 e 35 km. Fíxose tamén a análise para raio de servizo de 45 km, pero non se presenta neste informe porque os resultados non son coherentes: por unha banda, solapábanse áreas de maneira que a da Coruña chegaba practicamente á cidade de Santiago de Compostela; e por outra, nalgunhas zonas aparecían liñas que non chegaban á cidade de referencia (a liña A Coruña-Lugo no caso de Santiago de Compostela, e as liñas de conexión con Ourense no caso de Pontevedra).

Adicionalmente, dado que para o caso das liñas en Galicia non existe unha definición das estacións que se utilizarían para os servizos de proximidade, e a determinación das mesmas excedería o obxecto deste informe, fíxose a simplificación de considerar a poboación que se atopa nas áreas de influencia de 1 e 2 km de distancia en liña recta con respecto ao trazado das liñas existentes (independentemente de que exista ou non estación). Para determinar a poboación nesas áreas de influencia considéranse as seccións censuais que teñen parte do seu territorio comprendido nas devanditas áreas, e determínase a poboación potencialmente servida proporcionalmente á porcentaxe da área de cada sección censual que está comprendida nesas áreas de influencia.

Na Figura 5.227 a na Figura 5.233 amósanse as áreas de captación obtidas para cada unha das principais cidades para os dous raios de servizo. Para cada un deles pódense ver as seccións censuais que os devanditos raios engloban (25 km en azul e 35 km en verde), das que soamente se considera a parte que está incluída na banda de 1 ou 2 km dende a liña ferroviaria (representadas nas mesmas cores e con recheo máis escuro para 1 km e máis claro para 2 km ao redor da liña). Débese destacar que, pola metodoloxía utilizado, o caso de Santiago de Compostela non chega a englobar Vilagarcía co raio de 35 km, cando parece probable que un servizo de proximidade dende Santiago si chegaría a esta cidade.

[41] Aínda que o termo "cercanías" non existe como tal en lingua galega, a empresa operadora Renfe distingue servizos de Cercanías e servizos de Proximidade, polo que se preferiu manter a referencia a ámbolos termos, escribindo o termo en castelán en maiúsculas cando se refire ao nome do servizo existente.

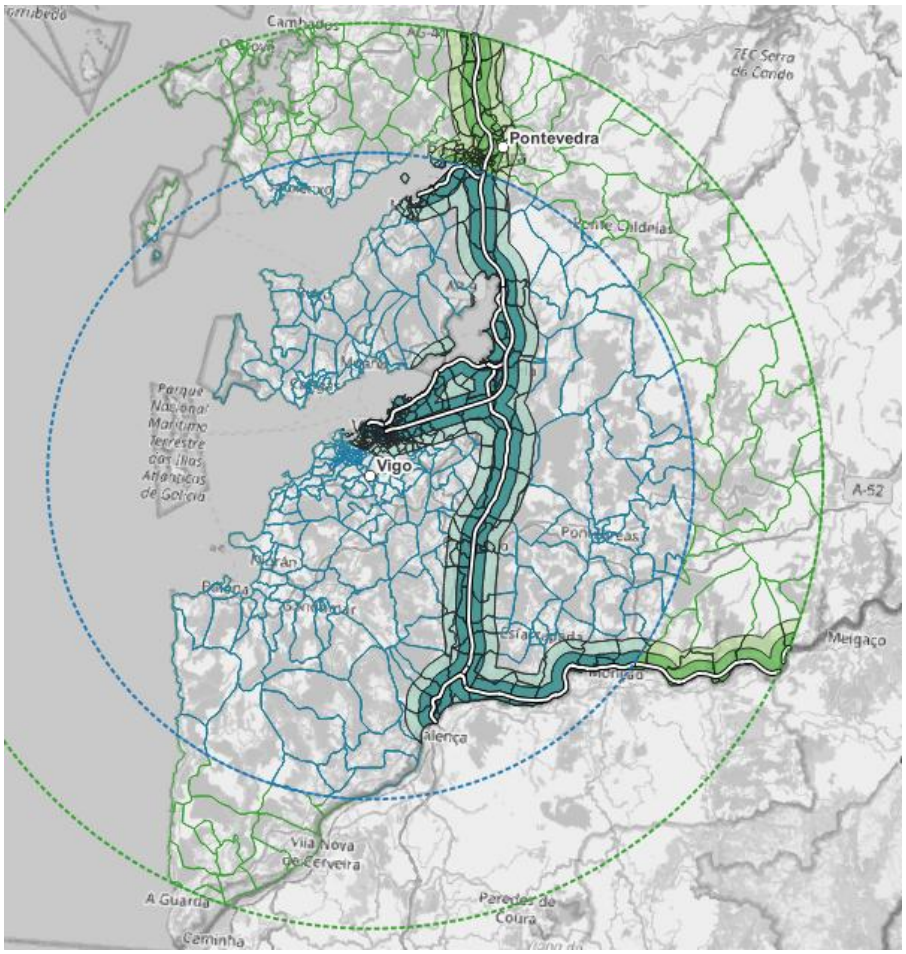



*Figura 5.227. Área de captación dun hipotético servizo de proximidade no entorno de Vigo, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

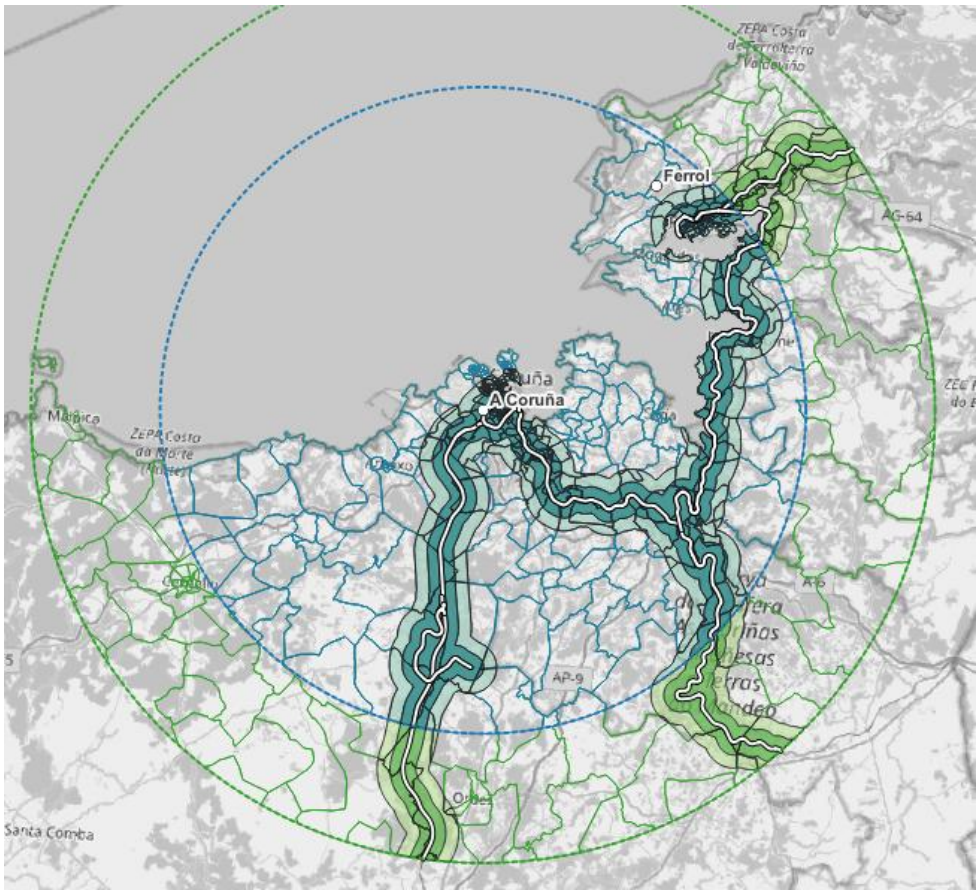



*Figura 5.228. Área de captación dun hipotético servizo de proximidade no entorno da Coruña, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

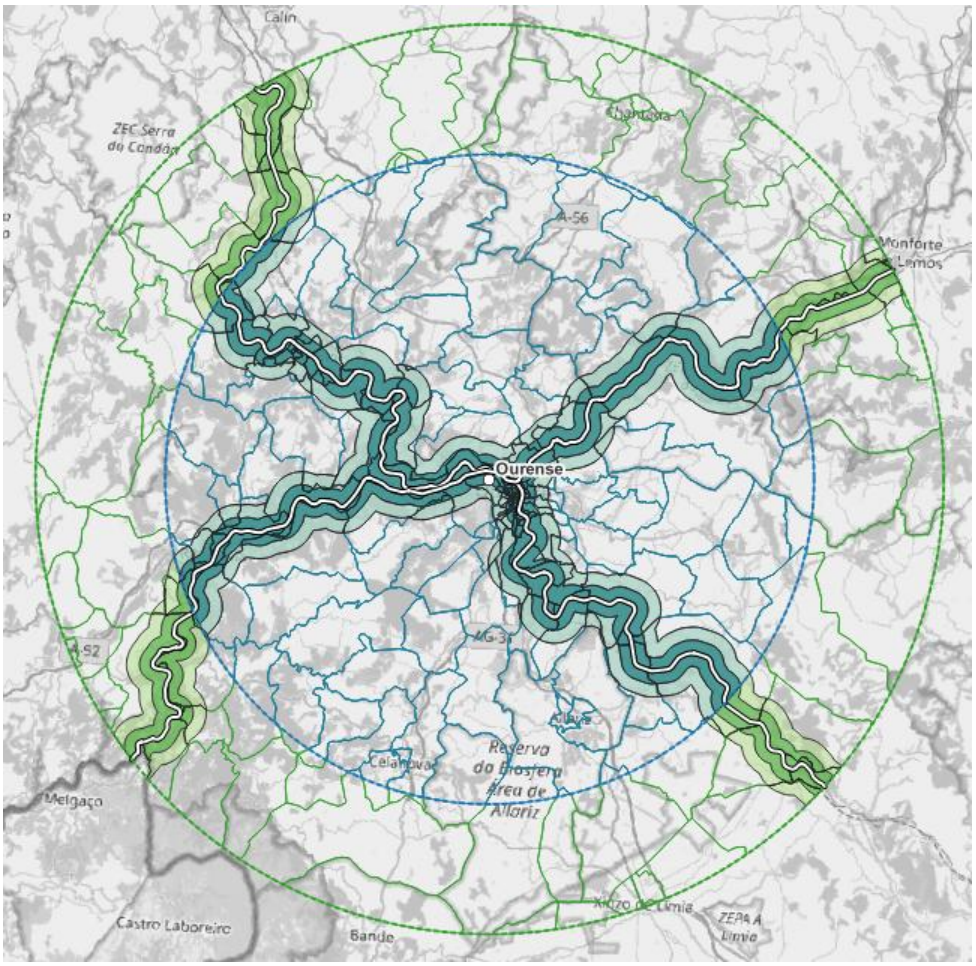



*Figura 5.229. Área de captación dun hipotético servizo de proximidade no entorno de Ourense, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

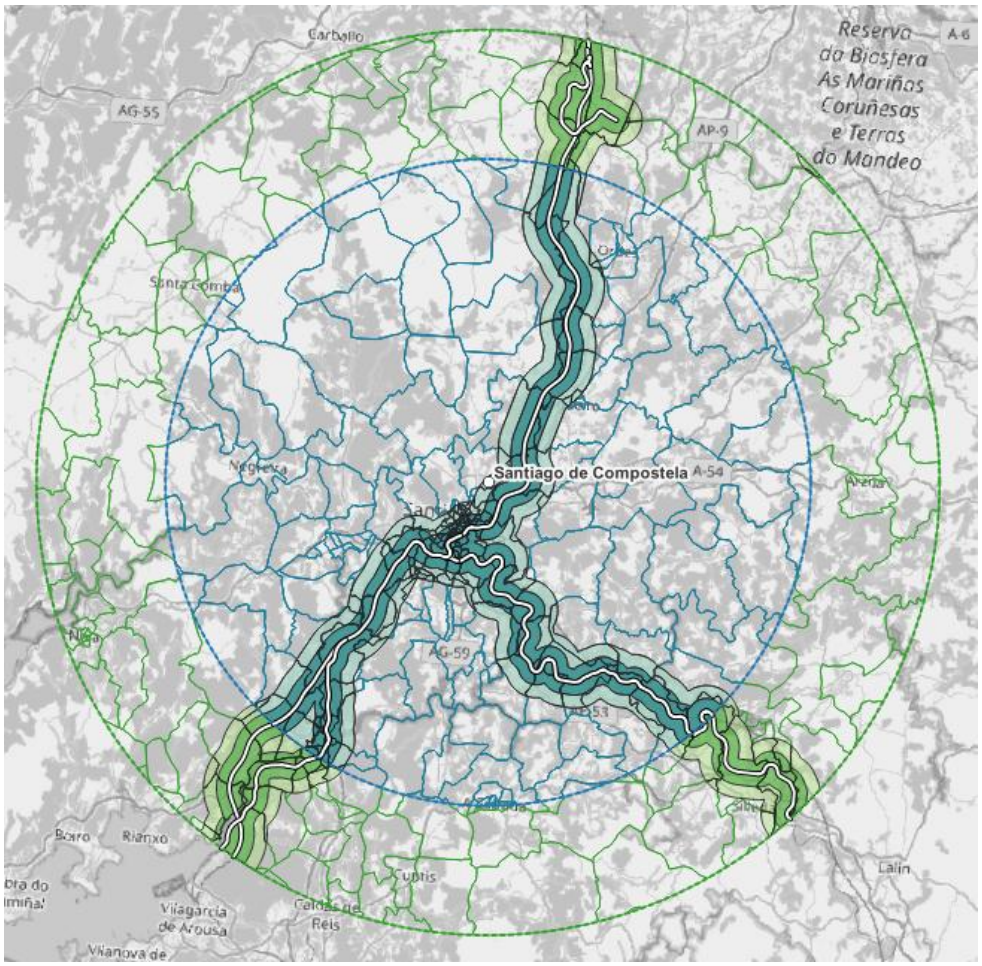



*Figura 5.230. Área de captación dun hipotético servizo de proximidade no entorno de Santiago de Compostela, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

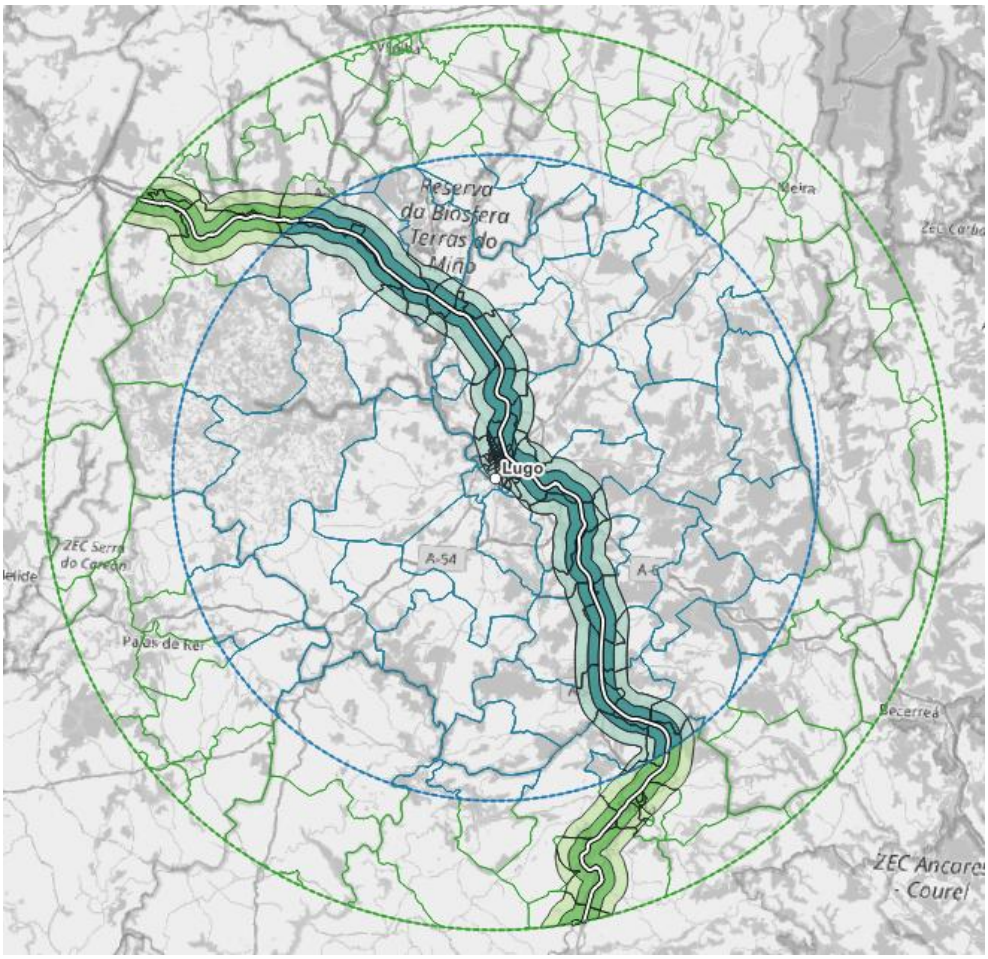



*Figura 5.231. Área de captación dun hipotético servizo de proximidade no entorno de Lugo, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

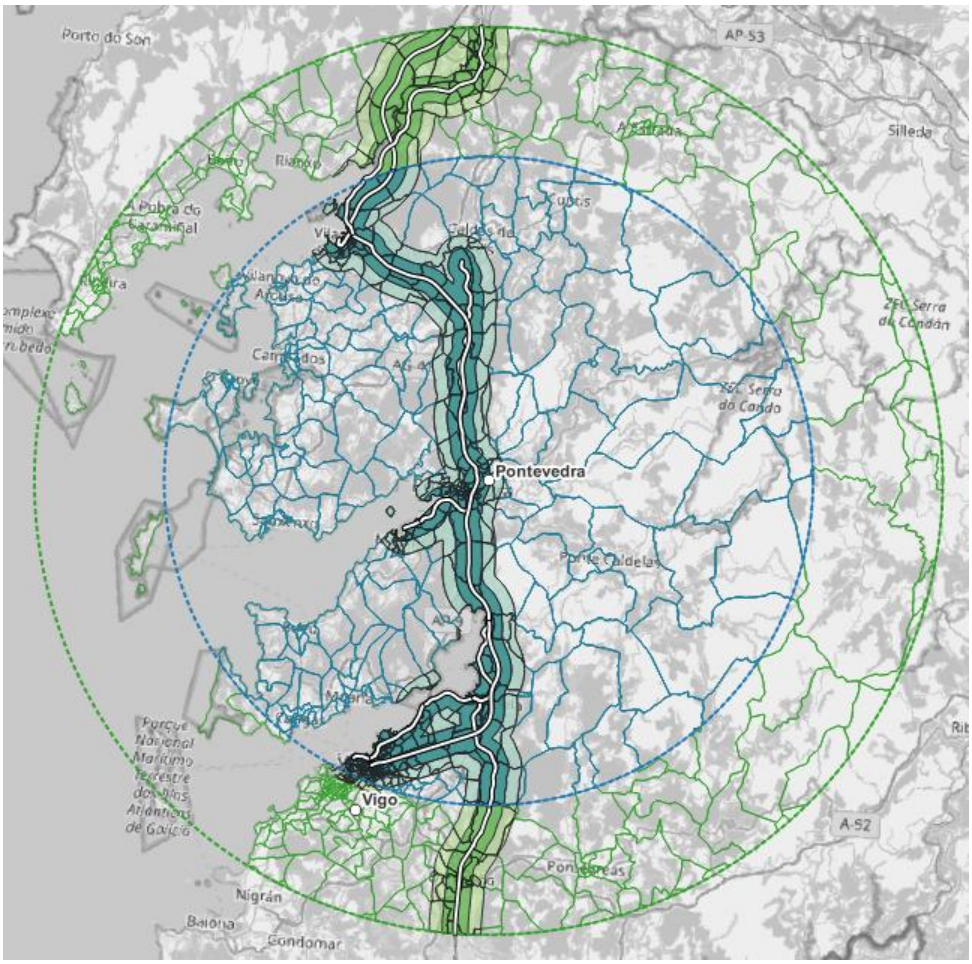



*Figura 5.232. Área de captación dun hipotético servizo de proximidade no entorno de Pontevedra, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

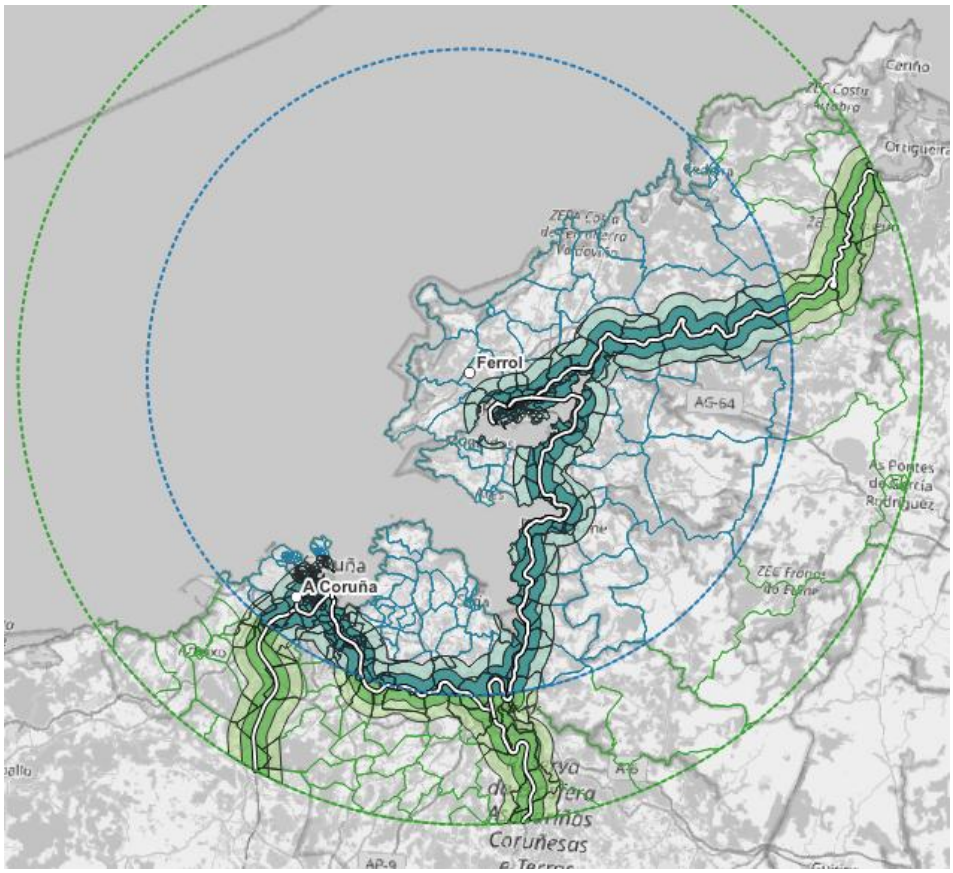



*Figura 5.233. Área de captación dun hipotético servizo de proximidade no entorno de Ferrol, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

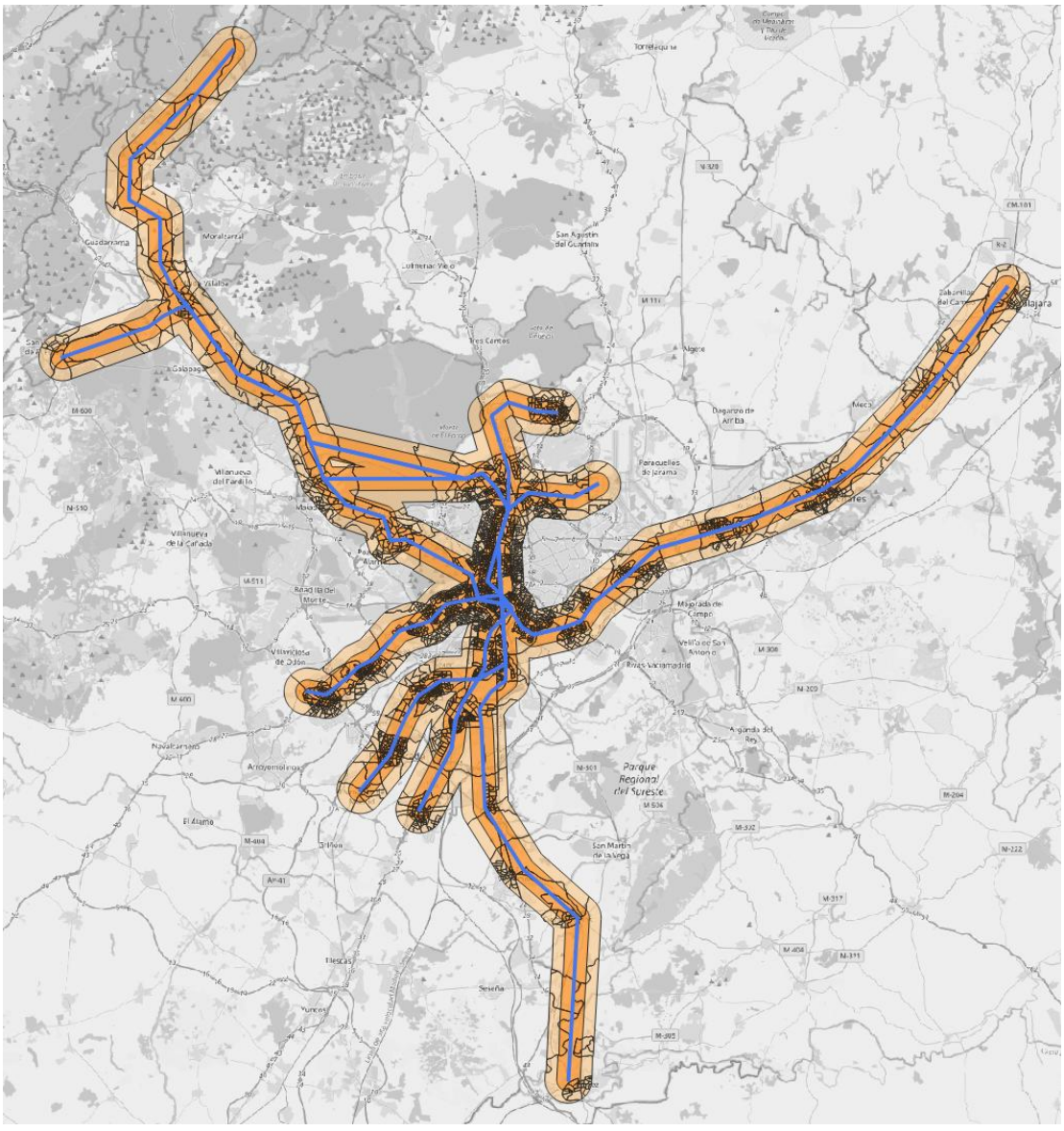
Os resultados de poboación servida para cada unha de estas zonas, cos dous diferentes raios de servizo e coas dúas áreas de influencia, preséntanse na Táboa 5.107. Tamén se amosan os habitantes que abrangue a cidade principal en cada caso, e a do resto de municipios. Finalmente inclúese o número de habitantes por km de liña considerado.

| Municipio | Raio servizo | FFCC | Área influencia FFCC | | Habitantes cidade principal | | Habitantes no resto de municipios | | hab. / km liñas | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | km liñas | hab. 1000 m | hab. 2000 m | hab. 1000 m | hab. 2000 m | hab. 1000 m | hab. 2000 m | 1000 m | 2000 m |
| A Coruña | 25 | 128,85 | 265.224 | 394.257 | 124.126 | 202.695 | 141.098 | 191.562 | 2.058 | 3.060 |
| Ferrol | 25 | 99,14 | 271.432 | 390.725 | 46.652 | 59.183 | 224.780 | 331.542 | 2.738 | 3.941 |
| Santiago de Compostela | 25 | 105,62 | 85.018 | 136.440 | 66.706 | 88.112 | 18.311 | 48.328 | 805 | 1.292 |
| Lugo | 25 | 58,10 | 64.210 | 94.355 | 60.667 | 88.001 | 3.543 | 6.354 | 1.105 | 1.624 |
| Ourense | 25 | 144,03 | 110.922 | 139.850 | 87.564 | 101.752 | 23.357 | 38.097 | 770 | 971 |
| Pontevedra | 25 | 114,70 | 252.150 | 332.101 | 62.719 | 76.071 | 189.431 | 256.030 | 2.198 | 2.895 |
| Vigo | 25 | 102,93 | 193.381 | 285.419 | 119.393 | 178.261 | 73.987 | 107.158 | 1.879 | 2.773 |
| A Coruña | 35 | 175,01 | 292.622 | 427.924 | 124.126 | 202.695 | 168.496 | 225.229 | 1.672 | 2.445 |
| Ferrol | 35 | 150,86 | 290.556 | 424.047 | 46.652 | 59.183 | 243.904 | 364.864 | 1.926 | 2.811 |
| Santiago de Compostela | 35 | 169,23 | 93.290 | 150.278 | 66.706 | 88.112 | 26.584 | 62.166 | 551 | 888 |
| Lugo | 35 | 90,56 | 73.678 | 107.132 | 60.667 | 88.001 | 13.011 | 19.131 | 814 | 1.183 |
| Ourense | 35 | 206,86 | 114.079 | 145.867 | 87.564 | 101.752 | 26.515 | 44.114 | 551 | 705 |
| Pontevedra | 35 | 156,30 | 276.097 | 395.302 | 62.719 | 76.071 | 213.378 | 319.231 | 1.766 | 2.529 |
| Vigo | 35 | 131,08 | 250.527 | 362.080 | 119.393 | 178.261 | 131.133 | 183.819 | 1.911 | 2.762 |

*Táboa 5.107. Poboación servida polos hipotéticos servizos de proximidade nas sete principais cidades galegas, para 25 e 35 km de raio de servizo, e para 1 e 2 km de área de influencia.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

Para poder comparar a situación dos potenciais servizos de proximidade galegos cos servizos de Cercanías existentes no resto de España, aplícase a mesma metodoloxía de determinación de poboación servida en 1 e 2 km ao redor das liñas existentes. Neste caso, dado que os servizos teñen xa unhas estacións, poderíanse analizarse as zonas de captación dunha forma máis precise, a partir do raio de influencia de cada estación, pero o obxectivo desta análise é realizar unha comparación, aínda que sexa aproximada, da demanda potencial no caso galego coa medida equivalente noutras zonas onde si existen este tipo de servizo. Por tanto, realízase unha análise análoga ao exposto..

Na Figura 5.235 a na Figura 5.245 preséntanse as áreas de captación de tódolos sistemas analizados. Para o caso de Bilbao considerouse a liña completa entre Cistierna e Bilbao, como aparece no GTFS, aínda que realmente a liña de Cercanías chega soamente ata La Calzada.


Guadarrama
Moralzarzal
Villalba
Galapagar
Torrelodones
Las Rozas de Madrid
Majadahonda
Pozuelo de Alarcón
Boadilla del Monte
Villanueva del Pardillo
Villanueva de la Cañada
Villanueva de Perales
Navalcarnero
Arroyomolinos
El Álamo
Móstoles
Alcorcón
Leganés
Fuenlabrada
Humanes de Madrid
Parque Regional del Sureste
Aranjuez
San Martín de la Vega
Ciempozuelos
Seseña
Valdemoro
Pinto
Getafe
Torrejón de Ardoz
Alcalá de Henares
Meco
Daganzo de Arriba
Paracuellos de Jarama
Algete
Tres Cantos
San Agustín del Guadalix
Colmenar Viejo
Sabadell
Terrassa
Barcelona
Tarragona
Valencia
Alicante
Murcia
Sevilla
Málaga
Bilbao
Vitoria-Gasteiz
Zaragoza
Pamplona
Logroño
Burgos
Valladolid
Salamanca
Zamora
León
Oviedo
Gijón
Santander
A Coruña
Vigo
Ourense
Lugo
Santiago de Compostela
Ferrol
Pontevedra
A Guarda
Tui
Ponferrada
Astorga
Palencia
Aguilar de Campoo
Reinosa
Torrelavega
Laredo
Castro Urdiales
Miranda de Ebro
Haro
Vitoria
Irún
Donostia-San Sebastián
Eibar
Gernika-Lumo
Portugalete
Barakaldo
Sestao
Getxo
Basauri
Durango
Mungia
Balmaseda
Cistierna
La Calzada
Gijón
Avilés
Langreo
Mieres
Cangas de Onís
Llanes
Ribadesella
Villaviciosa
Pravia
Luarca
Cudillero
Castropol
Ribadeo
Viveiro
Ortigueira
Ferrol
Narón
Fene
Cedeira
Cariño
Ares
Mugardos
Pontedeume
Betanzos
Carballo
Cee
Corcubión
Fisterra
Muxía
Negreira
Noia
Padrón
Vilagarcía de Arousa
Cambados
Sanxenxo
Marín
Pontevedra
Vilanova de Arousa
Ribeira
Boiro
Rianxo
Porto do Son
Ribeira
Carballo
Ordes
Arteixo
Oleiros
Culleredo
Cambre
Carballo
Ames
Brión
Teo
Padrón
Rois
Dodro
Boqueixón
Vedra
Conxo
Santiago de Compostela
Lavacolla
Arzúa
Melide
Palas de Rei
Sarria
Portomarín
Chantada
Monforte de Lemos
Sober
Quiroga
Ponferrada
Cacabelos
Villafranca del Bierzo
Astorga
Benavente
Zamora
Toro
Tordesillas
Medina del Campo
Olmedo
Segovia
Cuéllar
Aranda de Duero
Peñafiel
Valladolid
Palencia
Aguilar de Campoo
Reinosa
Torrelavega
Santander
Laredo
Castro Urdiales
Bilbao
Getxo
Portugalete
Barakaldo
Sestao
Basauri
Durango
Mungia
Balmaseda
Cistierna
La Calzada
Gijón
Avilés
Langreo
Mieres
Oviedo

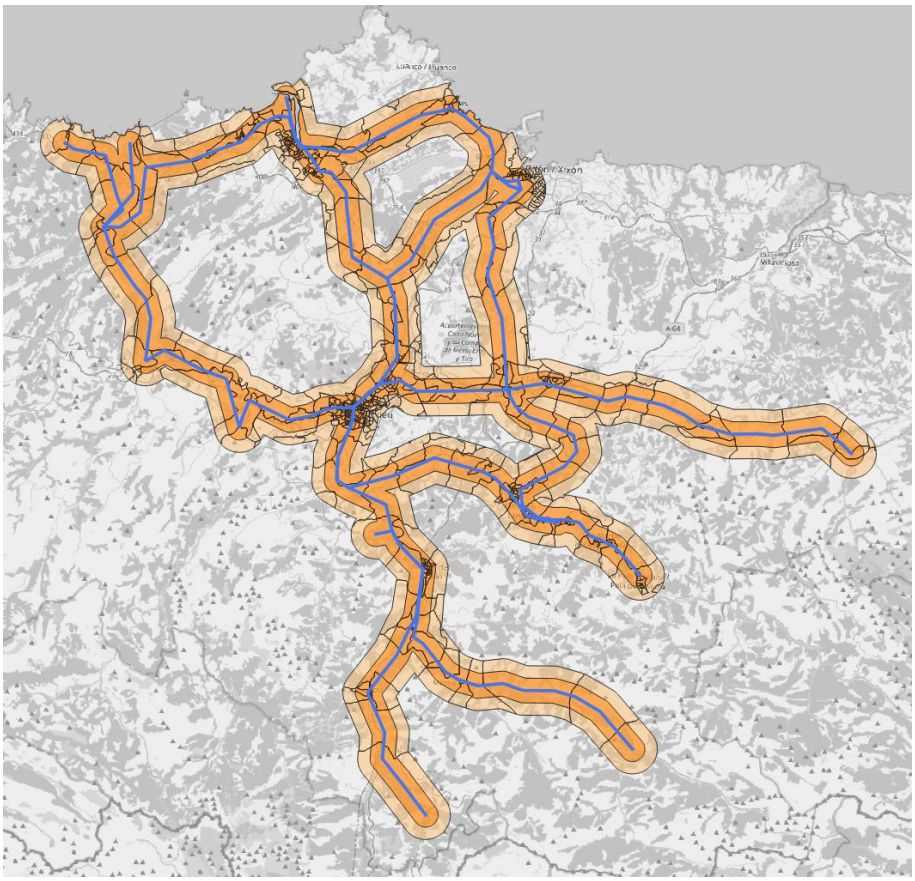


*Figura 5.235. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Asturias para 1 e 2 km de área de influencia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*




*Figura 5.236. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Sevilla para 1 e 2 km de área de influencia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

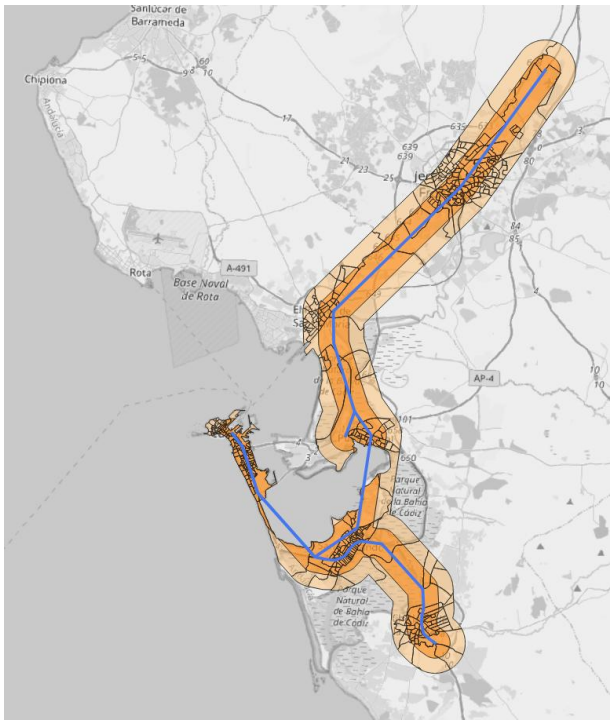



*Figura 5.237. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Cádiz para 1 e 2 km de área de influencia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

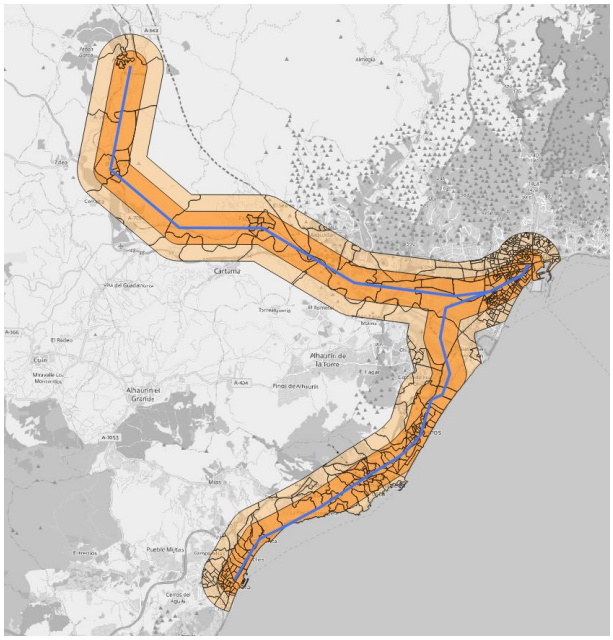



*Figura 5.238. Poboación servida polo servizo de Cercanías/Proximidade de Málaga para 1 e 2 km de área de influencia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

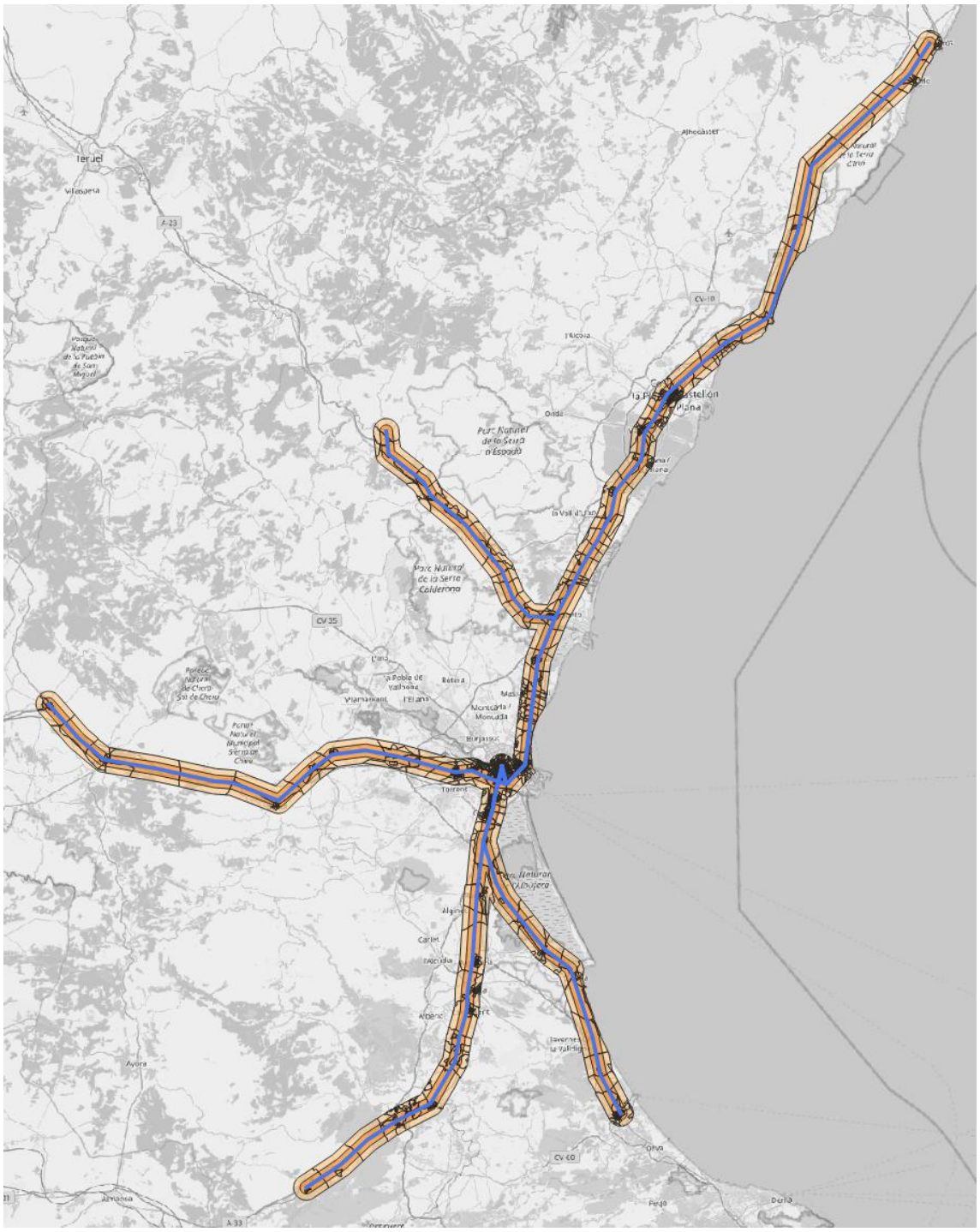



*Figura 5.239. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Valencia para 1 e 2 km de área de influencia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*




*Figura 5.240. Poboación servida polo servizo de Cercanías e Proximidade de Murcia (Cartagena y Murcia-Alicante) para 1 e 2 km de área de influencia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

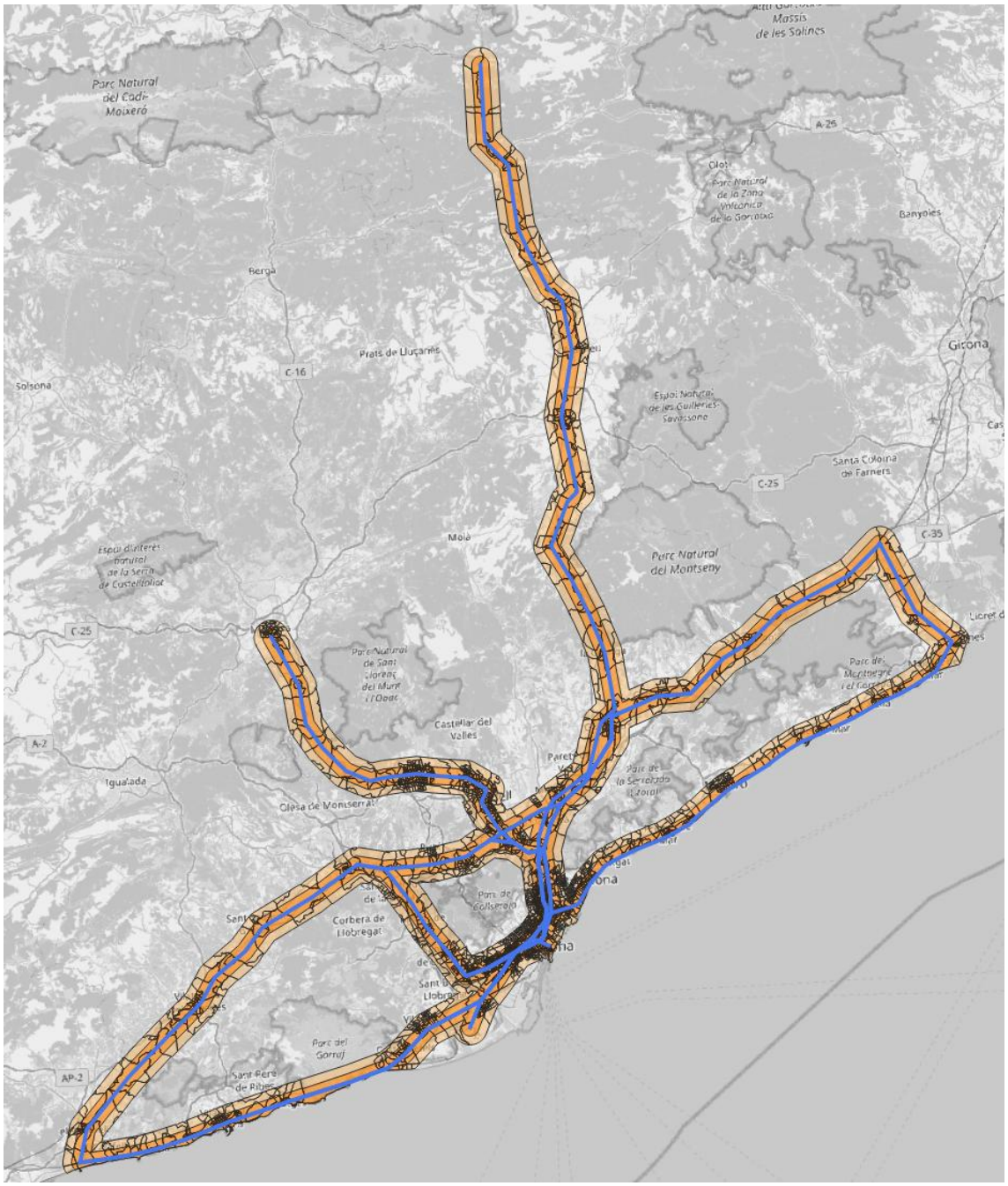



*Figura 5.241. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Barcelona (Rodalies) para 1 e 2 km de área de influencia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

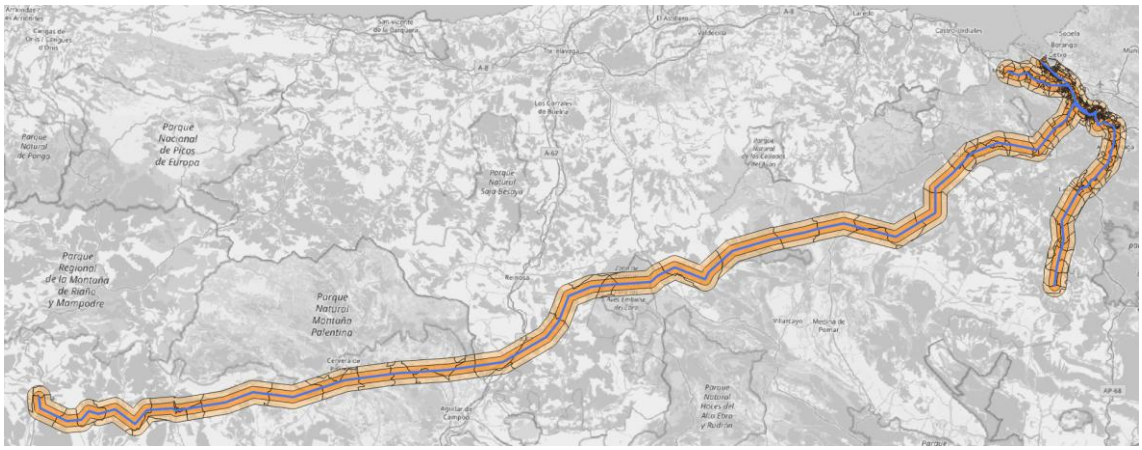



*Figura 5.242. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Bilbao para 1 e 2 km de área de influencia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

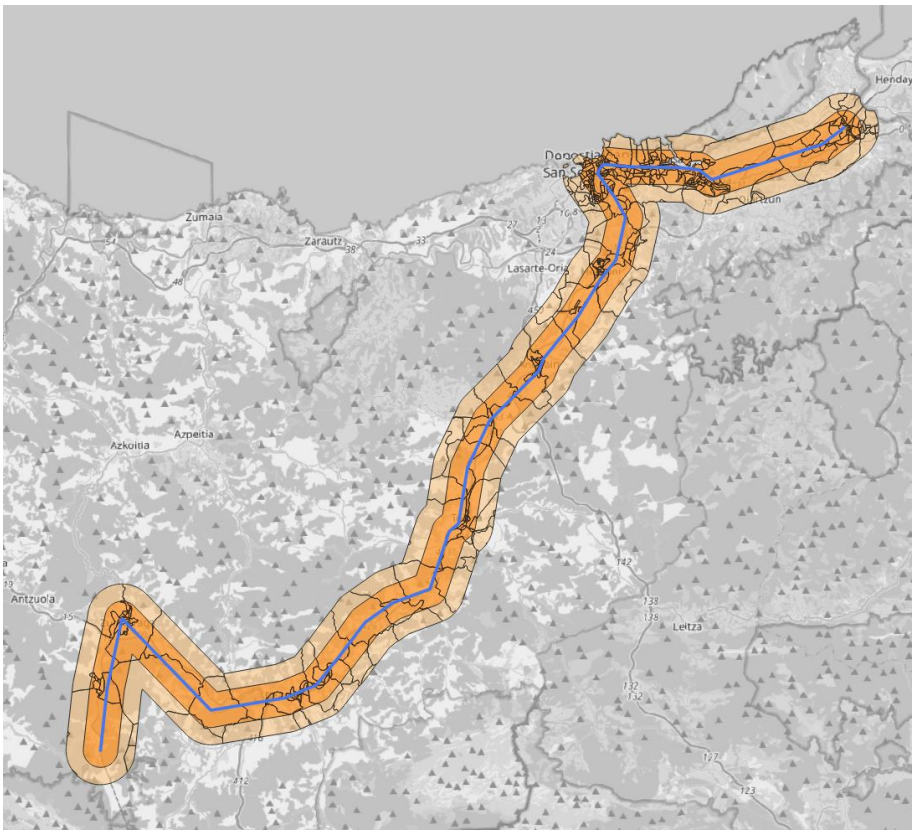



*Figura 5.243. Poboación servida polo servizo de Cercanías de San Sebastián (Donostia) para 1 e 2 km de área de influencia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

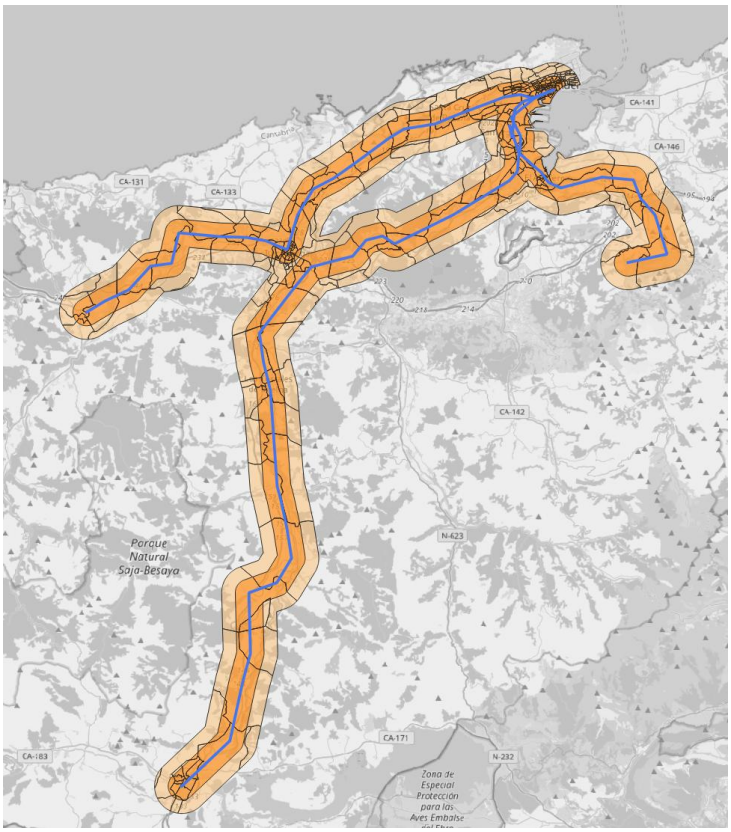



*Figura 5.244. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Cantabria para 1 e 2 km de área de influencia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

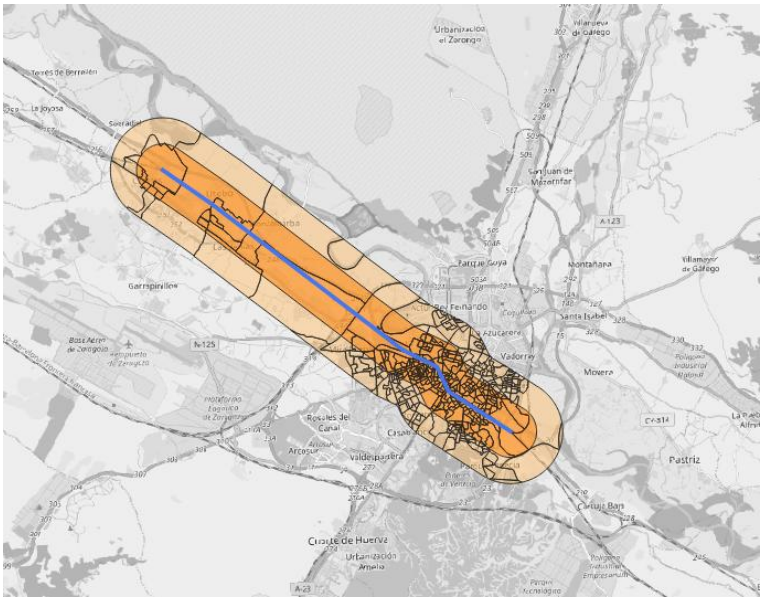



*Figura 5.245. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Zaragoza para 1 e 2 km de área de influencia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

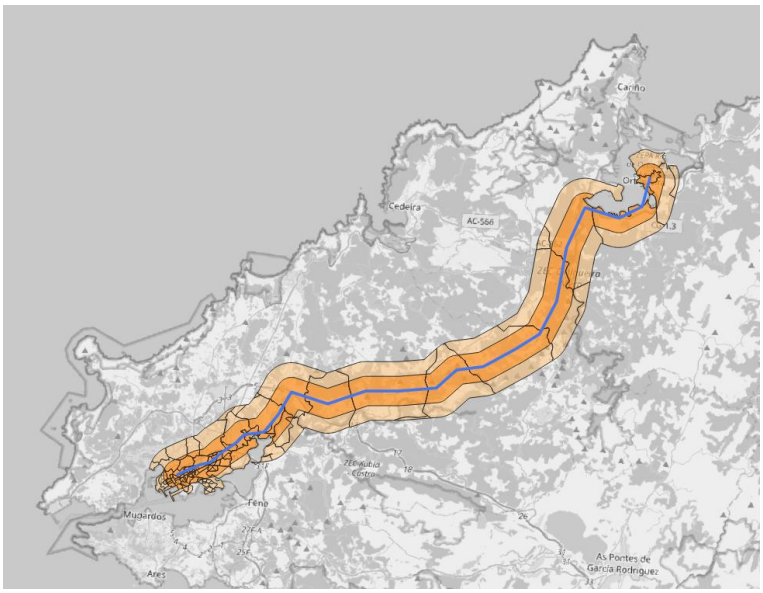



*Figura 5.246. Poboación servida polo servizo de Cercanías de Galicia (Ferrol) para 1 e 2 km de área de influencia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*




*Figura 5.247. Poboación servida polo servizo de Cercanías de León para 1 e 2 km de área de influencia. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

Os resultados de poboación servida para cada unha destas zonas, coas dúas áreas de influencia, preséntanse na Táboa 5.108. Tamén se amosan os habitantes que abrangue a cidade principal en cada caso (especificando a cidade considerada), e a do resto de municipios, así como o número de habitantes por km de liña considerado.

| Municipio | FFCC | Área influencia FFCC | | Habitantes cidade principal | | | Habitantes no resto de municipios | | hab. / km liñas | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nome | km liñas | hab. 1000 m | hab. 2000 m | Cidade | hab. 1000 m | hab. 2000 m | hab. 1000 m | hab. 2000 m | 1000 m | 2000 m |
| Madrid | 305,26 | 3.164.846 | 4.774.093 | Madrid | 1.668.399 | 2.616.839 | 1.496.447 | 2.157.254 | 10.368 | 15.640 |
| Asturias | 317,42 | 446.672 | 600.992 | Oviedo | 166.856 | 212.185 | 279.816 | 388.807 | 1.407 | 1.893 |
| Sevilla | 208,11 | 634.738 | 928.903 | Sevilla | 437.141 | 608.106 | 197.597 | 320.797 | 3.050 | 4.464 |
| Cádiz | 64,11 | 384.704 | 523.076 | Cádiz | 90.885 | 111.091 | 293.819 | 411.985 | 6.001 | 8.159 |
| Málaga | 59,92 | 410.059 | 647.593 | Málaga | 183.902 | 347.188 | 226.157 | 300.406 | 6.844 | 10.808 |
| Valencia | 409,50 | 1.073.565 | 1.670.161 | València | 377.043 | 579.164 | 696.522 | 1.090.997 | 2.622 | 4.079 |
| Murcia-Alicante | 186,59 | 650.578 | 964.586 | Elx/Elche | 170.149 | 210.577 | 480.428 | 754.009 | 3.487 | 5.169 |
| Rodalies de Barcelona | 465,74 | 3.246.955 | 4.630.672 | Barcelona | 1.090.970 | 1.471.784 | 2.155.985 | 3.158.888 | 6.972 | 9.943 |
| Bilbao | 270,14 | 616.581 | 789.957 | Bilbao | 271.368 | 340.659 | 345.212 | 449.299 | 2.282 | 2.924 |
| San Sebastián | 73,63 | 332.420 | 409.006 | Donostia/San Sebastián | 126.661 | 154.616 | 205.759 | 254.389 | 4.514 | 5.555 |
| Cantabria | 136,37 | 248.027 | 341.057 | Santander | 109.719 | 150.776 | 138.308 | 190.281 | 1.819 | 2.501 |
| Zaragoza | 16,82 | 307.838 | 500.178 | Zaragoza | 293.380 | 482.895 | 14.458 | 17.283 | 18.303 | 29.739 |
| Murcia | 18,66 | 49.144 | 95.548 | Cartagena | 36.042 | 77.838 | 13.102 | 17.711 | 2.634 | 5.121 |
| Galicia | 43,63 | 77.205 | 99.474 | Ferrol | 41.460 | 57.848 | 35.745 | 41.626 | 1.770 | 2.280 |
| León | 90,92 | 23.944 | 70.290 | León | 13.118 | 50.195 | 10.826 | 20.095 | 263 | 773 |

*Táboa 5.108. Poboación servida para 1 e 2 km de área de influencia dos servizos de Cercanías e Proximidade existentes en España. (Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e Instituto Nacional de Estatística, 2024)*

Comparando os valores de habitantes por quilómetro de liña entre a Táboa 5.107 e a Táboa 5.108, pódese apreciar que os valores da Coruña (2.058 para 1.000 m e 3.060 para 2.000 m), Ferrol (2.738 e 3.941), Pontevedra (2.198 e 2.895) e Vigo (1.879 e 2.773), para o caso de raio de servizo de 25 km, están no entorno dalgúns dos servizos existentes en España, como poden ser Valencia, Bilbao, Cantabria e Murcia, superando os valores de Asturias. Para o caso de 35 km (con valores entre 1.672 e 2.811) están no entorno de Asturias, Bilbao e Cantabria. Nos dous casos supérase moito o valor de León. Tamén os valores son similares ou superiores ao da liña de Cercanías existente en Galicia. Tanto no caso da Coruña e Ferrol como no de Pontevedra e Vigo, os servizos considerados co criterio de raio abrangue ámbalas cidades.

No relativo á poboación servida, estas catro liñas galegas estarían na contorna dos 250.000 a 300.000 habitantes nunha área de influencia de 1.000 m. Estes valores son superiores aos de Murcia ou León (tamén para o caso de Santiago, Ourense e Lugo), estando lixeiramente por encima de Cantabria e sendo algo inferiores a Zaragoza ou San Sebastián. Se se analiza a área de 2.000 m os valores da Coruña, Ferrol, Vigo ou Ourense soben a entre 362.000 e 428.000 habitantes, similares a San Sebastián e superiores a Cantabria. Murcia ou León sitúanse por baixo de case tódalas redes galegas expostas (salvo Lugo para 25 km que sería moi próxima a Murcia).

Na Táboa 5.109 preséntase a demanda para 2023 dos servizos de Cercanías existentes en España. A demanda para 2023 obtense a partir dos datos publicados polo Observatorio do Ferrocarril en España, no seu Informe 2023 (de decembro de 2024). Neste informe non se desagregan os datos de demanda de Cercanías para as redes de ancho métrico, e si para as de ancho ibérico. Dado que na análise que se está a facer neste informe, algunha das redes comprenden liñas de ancho métrico, para determinar a demanda destes casos (Asturias, Cantabria e Murcia para a liña de Cartagena, en cursiva na táboa), axústase o dato de 2023 utilizando a proporción de demanda entre as redes de cada ancho obtida dos datos de demanda media diaria de Cercanías por franxa horaria publicados por Renfe para 2018. Dado que as redes de Cercanías de Galicia e

León son as dúas completamente de ancho métrico, non se pode aplicar este axuste por non aparecer ningún dato no informe do Observatorio do Ferrocarril en España.

| Municipio | Demanda 2023 informe OFE | FFCC | Demanda / km liñas | Área influencia FFCC | | hab. / km liñas | | Demanda / hab. | | Demanda / hab.·km liña | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nome | axustada | km liñas | | hab. 1000 m | hab. 2000 m | 1000 m | 2000 m | 1000 m | 2000 m | 1000 m | 2000 m |
| Madrid | 229.967.296 | 305,26 | 753.355 | 3.164.846 | 4.774.093 | 10.368 | 15.640 | 72,66 | 48,17 | 0,24 | 0,16 |
| Asturias | *9.112.680* | 317,42 | 28.708 | 446.672 | 600.992 | 1.407 | 1.893 | 20,40 | 15,16 | 0,06 | 0,05 |
| Sevilla | 7.940.734 | 208,11 | 38.156 | 634.738 | 928.903 | 3.050 | 4.464 | 12,51 | 8,55 | 0,06 | 0,04 |
| Cádiz | 6.692.081 | 64,11 | 104.386 | 384.704 | 523.076 | 6.001 | 8.159 | 17,40 | 12,79 | 0,27 | 0,20 |
| Málaga | 16.066.035 | 59,92 | 268.143 | 410.059 | 647.593 | 6.844 | 10.808 | 39,18 | 24,81 | 0,65 | 0,41 |
| Valencia | 19.977.218 | 409,50 | 48.785 | 1.073.565 | 1.670.161 | 2.622 | 4.079 | 18,61 | 11,96 | 0,05 | 0,03 |
| Murcia-Alicante | 2.759.484 | 186,59 | 14.789 | 650.578 | 964.586 | 3.487 | 5.169 | 4,24 | 2,86 | 0,02 | 0,02 |
| Rodalies de Barcelona | 120.001.413 | 465,74 | 257.659 | 3.246.955 | 4.630.672 | 6.972 | 9.943 | 36,96 | 25,91 | 0,08 | 0,06 |
| Bilbao | *15.876.892* | 270,14 | 58.772 | 616.581 | 789.957 | 2.282 | 2.924 | 25,75 | 20,10 | 0,10 | 0,07 |
| San Sebastián | 7.341.453 | 73,63 | 99.701 | 332.420 | 409.006 | 4.514 | 5.555 | 22,08 | 17,95 | 0,30 | 0,24 |
| Cantabria | *5.029.322* | 136,37 | 36.880 | 248.027 | 341.057 | 1.819 | 2.501 | 20,28 | 14,75 | 0,15 | 0,11 |
| Zaragoza | 333.346 | 16,82 | 19.820 | 307.838 | 500.178 | 18.303 | 29.739 | 1,08 | 0,67 | 0,06 | 0,04 |
| Murcia | *267.175* | 18,66 | 14.319 | 49.144 | 95.548 | 2.634 | 5.121 | 5,44 | 2,80 | 0,29 | 0,15 |
| Galicia | - | 43,63 | - | 77.205 | 99.474 | 1.770 | 2.280 | - | - | - | - |
| León | - | 90,92 | - | 23.944 | 70.290 | 263 | 773 | - | - | - | - |

*Táboa 5.109. Demanda dos servizos de Cercanías e proximidade existentes en España.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible; Instituto Nacional de Estatística, 2024; Observatorio do Ferrocarril en España, Informe 2023; e Renfe)*

Pódese ver que para os casos máis semellantes aos das cidades da Coruña, Ferrol, Pontevedra e Vigo (Asturias, Valencia, Bilbao, Cantabria e Murcia), os cocientes de demanda por habitante e quilómetro de liña están comprendidos entre 0,05 e 0,29 para área de influencia de 1.000 m, e entre 0,03 e 0,15 para 2.000 m. Aplicando estes cocientes ás devanditas cidades obteríanse os rangos de demanda presentados na Táboa 5.110. Na táboa inclúense tamén o resto de cidades galegas aínda que sexan menos semellantes aos casos utilizados como referencia.

| Municipio | Raio servizo | FFCC | Área influencia FFCC | | Demanda mínima estimada FFCC | | Demanda máxima estimada FFCC | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | km liñas | hab. 1000 m | hab. 2000 m | 1000 m | 2000 m | 1000 m | 2000 m |
| A Coruña | 25 | 128,85 | 265.224 | 394.257 | 1.708.769 | 1.524.057 | 9.910.863 | 7.620.284 |
| Ferrol | 25 | 99,14 | 271.432 | 390.725 | 1.345.527 | 1.162.128 | 7.804.057 | 5.810.641 |
| Santiago de Compostela | 25 | 105,62 | 85.018 | 136.440 | 448.961 | 432.306 | 2.603.974 | 2.161.529 |
| Lugo | 25 | 58,10 | 64.210 | 94.355 | 186.520 | 164.451 | 1.081.816 | 822.255 |
| Ourense | 25 | 144,03 | 110.922 | 139.850 | 798.809 | 604.282 | 4.633.093 | 3.021.409 |
| Pontevedra | 25 | 114,70 | 252.150 | 332.101 | 1.446.117 | 1.142.790 | 8.387.478 | 5.713.948 |
| Vigo | 25 | 102,93 | 193.381 | 285.419 | 995.221 | 881.334 | 5.772.282 | 4.406.668 |
| A Coruña | 35 | 175,01 | 292.622 | 427.924 | 2.560.645 | 2.246.780 | 14.851.740 | 11.233.898 |
| Ferrol | 35 | 150,86 | 290.556 | 424.047 | 2.191.657 | 1.919.144 | 12.711.611 | 9.595.722 |
| Santiago de Compostela | 35 | 169,23 | 93.290 | 150.278 | 789.382 | 762.954 | 4.578.416 | 3.814.771 |
| Lugo | 35 | 90,56 | 73.678 | 107.132 | 333.615 | 291.057 | 1.934.970 | 1.455.287 |
| Ourense | 35 | 206,86 | 114.079 | 145.867 | 1.179.912 | 905.215 | 6.843.487 | 4.526.077 |
| Pontevedra | 35 | 156,30 | 276.097 | 395.302 | 2.157.753 | 1.853.618 | 12.514.969 | 9.268.091 |
| Vigo | 35 | 131,08 | 250.527 | 362.080 | 1.641.906 | 1.423.802 | 9.523.054 | 7.119.009 |

*Táboa 5.110. Demanda estimada dos hipotéticos servizos de proximidade nas sete principais cidades galegas.*
*(Fonte dos datos: GTFS publicado no Punto de Acceso Nacional de datos de transporte (NAP), do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible; Instituto Nacional de Estatística, 2024; Observatorio do Ferrocarril en España, Informe 2023; e Renfe)*

Aínda que os rangos son moi amplos, dada a gran variabilidade do cociente de demanda por habitante e quilómetro de liña, pódese ver que as demandas estimadas para A Coruña, Ferrol, Pontevedra e Vigo, estarían, nos casos máis desfavorables, no entorno ou por riba do millón de viaxeiros anuais, e nos máis favorables, entre 5 e 15 millóns. Estes valores están por riba da demanda de outras zonas de España nas que se están a prestar este tipo de servizos.

Resulta evidente que a análise presentada neste informe non pretende ser un estudo de demanda dos posibles servizos de proximidade en Galicia, senón unha aproximación comparativa que mostre ata que punto a situación galega pode ser similar á doutras áreas onde estes servizos están a funcionar. A realización dun estudo de demanda preciso debe levarse a cabo coas ferramentas técnicas correspondentes, fóra do alcance deste traballo.

## 5.3. Conclusións

Neste capítulo analizouse detalladamente a mobilidade no ámbito urbano e metropolitano en Galicia, así como a oferta e demanda do transporte público. Debe lembrarse de novo que a análise se centrou nas sete áreas de transporte principais, o que, por suposto, non exclúe que exista mobilidade de carácter urbano noutras cidades e núcleos fóra destas zonas, que tamén debe ser obxecto de atención. Neste apartado vaise realizar unha análise comparativa das diferentes zonas analizadas e extraer algunhas conclusións de carácter xeral, finalizando cunha reflexión acerca das principais tendencias, problemáticas e solucións para o ámbito urbano e metropolitano.

Na Figura 5.248 e na Figura 5.249 preséntanse conxuntamente os fluxos de mobilidade xeral nas sete áreas metropolitanas analizadas para o período 2022-2023 e 2023-2024, para que sexan comparables cos fluxos en transporte público interurbano que se analizaron nestes períodos.

As sete áreas metropolitanas analizadas non son homoxéneas, como xa se puxo de manifesto ao analizar as diferentes zonificacións existentes. As áreas de Vigo e A Coruña son as máis poboadas e as que presentan un esquema metropolitano máis desenvolvido, cun concello principal e unha coroa de concellos con elevado grao de relación. No extremo contrario, para o caso de Lugo as relacións metropolitanas son moito máis reducidas. O resto de áreas presentan unha situación intermedia, con algunhas relacións moi importantes.

Existen ademais fortes interaccións entre as áreas contiguas, ata o punto de que se podería chegar a falar dunha escala superior na que se poderían agrupar a área de Vigo coa de Pontevedra e a da Coruña coa de Ferrol, existindo tamén unha forte relación entre a da Coruña e a de Santiago que se estende ata Vigo, configurando unha conurbación case continua ao longo do Eixo Atlántico. Pódese apreciar tamén a relación de Lugo coa Coruña e de Ourense con Vigo.

Na maioría das áreas analizadas aparecen, ademais das relacións coa cidade principal, outros fluxos relevantes fora dos eixos radiais, que deben ser tidos en conta, xa que é máis complexo servilos con transporte público e por este motivo moitas veces non

contan con este servizo, propiciando un uso excesivo do vehículo privado nestas conexións. Ademais das relacións transversais entre municipios das coroas metropolitanas, aparecen as relacións de ámbito comarcal que configuran un esquema policéntrico. Deste xeito, a cabeceira comarcal presenta unha importante relación coa cidade principal, á vez que se constitúe en núcleo de servizos para a súa propia contorna, que se analizou previamente dentro da mobilidade interurbana.

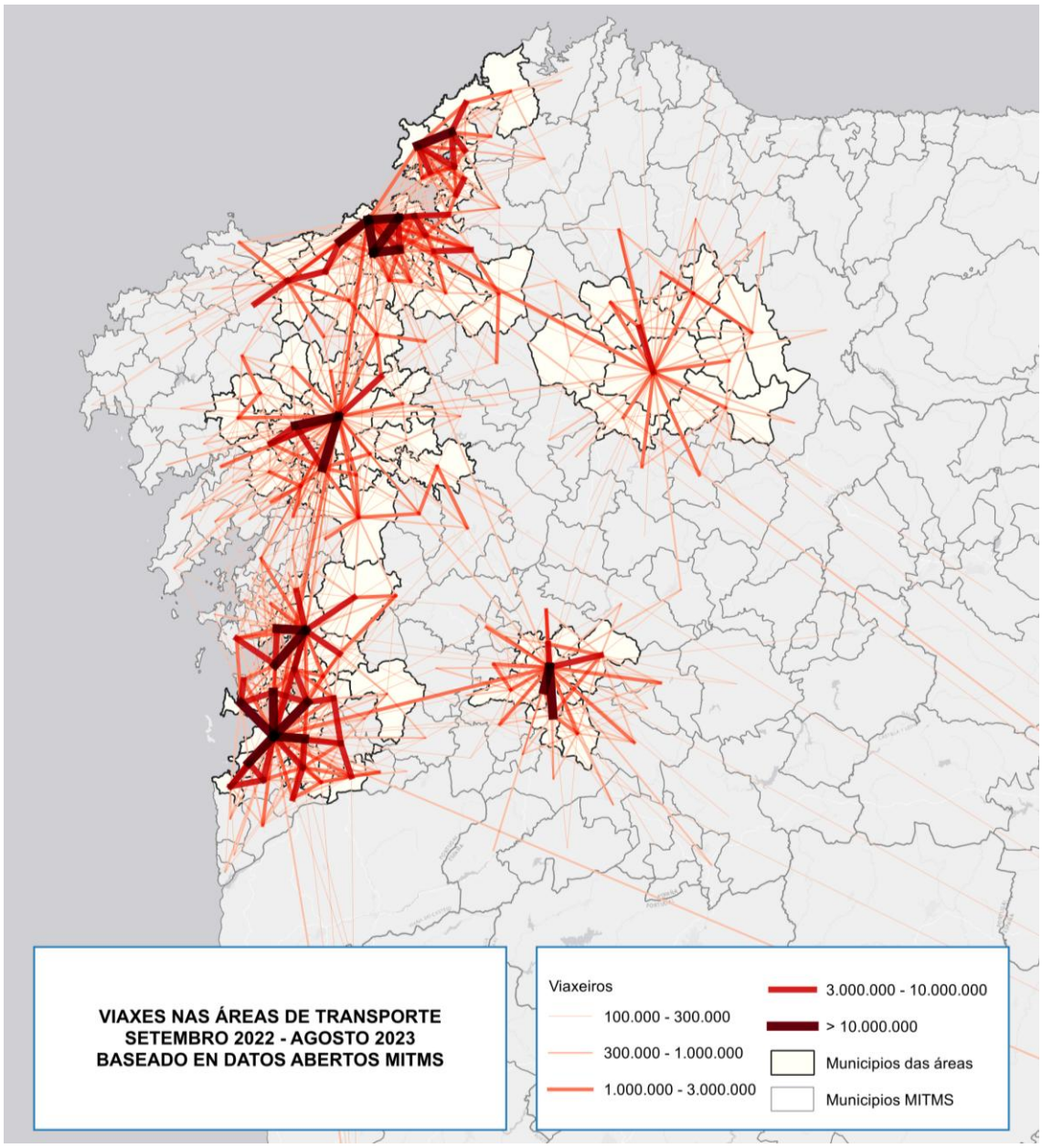



*Figura 5.248. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre concellos das áreas de transporte (09/2023-08/2023). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

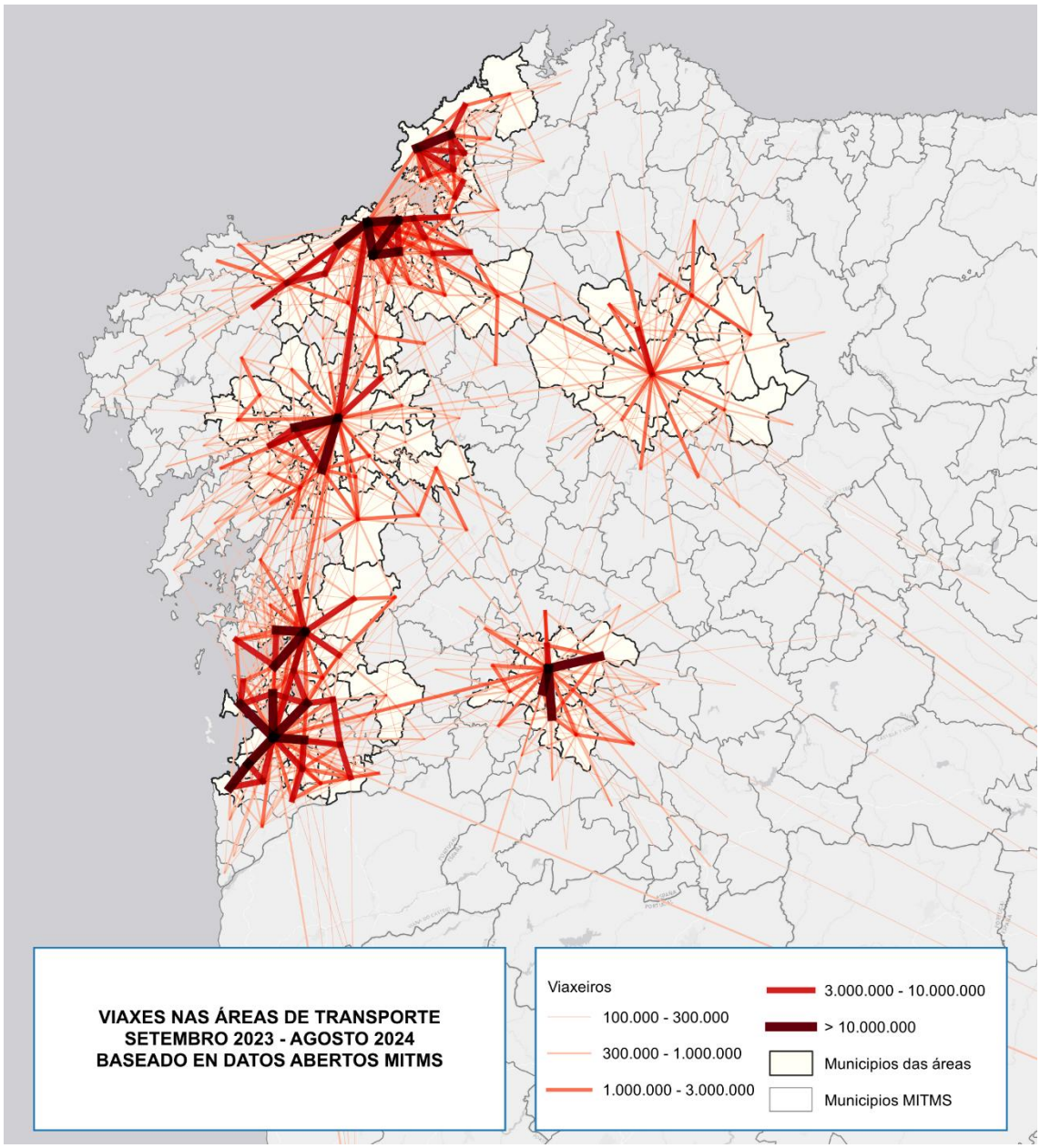



*Figura 5.249. Fluxos de viaxes de máis de 500 m entre concellos das áreas de transporte (09/2023-08/2024). (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

A Táboa 5.111 mostra os datos de mobilidade xeral (de viaxes de máis de 500 m) interna e total para cada un dos municipios principais e cada unha das sete áreas analizadas, así como para o conxunto dos mesmos e o total de Galicia. Inclúese tamén a poboación de cada zona.

No que se refire aos municipios, pódese comprobar que os sete concellos principais analizados representan, en 2024, o 36,8% da poboación de Galicia, mentres que a súa mobilidade interna representa o 32,0% da mobilidade xeral interna de Galicia, e a súa mobilidade total o 51,0% da mobilidade xeral total de Galicia. Debe terse en conta que no primeiro caso está a poñerse de manifesto que, de todas as viaxes de máis de 500 m que se realizan con orixe e destino dentro de Galicia, case un terzo son viaxes que se realizan dentro destas sete cidades. No caso da mobilidade total, a metade das viaxes

que se realizan en Galicia, incluíndo as relacións co exterior da comunidade, teñen polo menos un dos seus extremos nestas sete cidades. Por outra banda, analizando cada un dos diferentes municipios principais, pode verse que a proporción da mobilidade interna está relativamente aliñada coa proporción de poboación que representan. Con respecto á mobilidade total, os sete concellos principais están por riba da proporción de poboación que representan, o que pon de manifesto a importancia das relacións destes concellos con outros.

Analizando as áreas de transporte pódese apreciar o mesmo patrón. Neste caso, as áreas de transporte representan o 67,2% da poboación galega, a súa mobilidade interna supón o 62,7% da total de Galicia, mentres que a súa mobilidade total supón o 78,7%. Como pode verse, unha gran parte da mobilidade en Galicia está vinculada a estas áreas. As proporcións mantéñense relativamente estables ao longo da serie considerada.

Analizando a evolución temporal dos datos entre 2022 e 2024, pode verse que a poboación de Galicia creceu un 0,48%, a poboación que vive nas áreas de transporte creceu un 0,86% e a poboación dos concellos principais creceu un 1,14%, mostrando unha situación de maior concentración da poboación nas zonas urbanas e metropolitanas, continuando unha tendencia de urbanización que comezou hai xa varias décadas e que é común para o resto de España. No mesmo período, a mobilidade xeral interna en Galicia creceu un 5,69%, fronte a un 4,56% nos concellos principais, o que indica que, dado o crecemento maior da poboación, o crecemento relativo foi menor nas principais zonas urbanas. É posible que este feito se deba a que nos concellos principais existe unha maior proporción de viaxes curtas, non recollidas nestes datos de mobilidade xeral, debido a que é máis doado satisfacer as necesidades básicas nun raio de acción menor.

Pormenorizando para cada cidade principal, en todas elas creceu a poboación, oscilando entre o 0,09% en Ferrol e o 2,34% en Vigo. A mobilidade xeral interna mantívose case estable en Ourense (crecemento do 0,30%) e creceu en proporcións variables entre o 3,49% de Santiago de Compostela e o 7,59% de Pontevedra. No que se refire á mobilidade total, en Ourense descendeu un 0,92% mentres que no resto de concellos principais creceu entre un 3,78% de Lugo e un 6,97% da Coruña.

Analizando as áreas de transporte, exceptuando Pontevedra pola falta do dato de 2022, a poboación creceu en todas as áreas entre un 0,11% de Ferrol e un 1,79% da Coruña, coa excepción de Ourense onde descendeu un 0,36%. A mobilidade interna decreceu tamén en Ourense un 0,62%, crecendo nas restantes áreas entre un 2,58% de Ferrol e un 6,40% da Coruña. A mobilidade total crece en todas as áreas, sendo o mínimo un 0,70% en Ourense e o máximo un 6,24% na Coruña.

Este crecemento da mobilidade, que se poñerá tamén de manifesto noutras táboas e datos, mostra unha dinámica oposta á que se enunciou no capítulo 2 para a Estratexia Galega de Mobilidade, que plasmaba entre os seus obxectivos a redución da demanda de mobilidade. É un reto complexo, ao que elementos como unha mellor ordenación dos usos de solo e cambios nos patróns de mobilidade como o teletraballo, analizado no capítulo 3, poden contribuír. En todo caso, o obxectivo debe centrarse en reducir as necesidades de mobilidade motorizada, xa que os desprazamentos en modos brandos e de curta distancia non supoñen en si mesmos ningún problema de sustentabilidade. Isto

está relacionado coas tendencias da "cidade dos 15 minutos". Non debe esquecerse, como xa se mencionou en numerosas ocasións neste informe, que moitos destes desprazamentos non se reflicten nos datos de mobilidade xeral analizados (procedentes de telefonía móbil), ao non poder ser captados con precisión coa tecnoloxía empregada.

| ANO | ÁMBITO TERRITORIAL | Poboación | | Mobilidade xeral interna | | Mobilidade xeral total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Hab | % | Viaxes | % | Viaxes | % |
| 2022 | Conc. Vigo | 292.374 | 10,87% | 290.929.911 | 10,23% | 415.808.264 | 14,40% |
| | AT Vigo | 467.846 | 17,39% | 486.612.462 | 17,11% | 616.873.557 | 21,37% |
| | Conc. A Coruña | 244.700 | 9,10% | 224.535.055 | 7,89% | 345.035.310 | 11,95% |
| | AT A Coruña | 497.467 | 18,49% | 495.558.522 | 17,42% | 579.421.564 | 20,07% |
| | Conc. Ourense | 103.756 | 3,86% | 99.764.919 | 3,51% | 171.696.265 | 5,95% |
| | AT Ourense | 148.060 | 5,50% | 164.415.424 | 5,78% | 213.237.401 | 7,39% |
| | Conc. Santiago C. | 98.179 | 3,65% | 98.285.114 | 3,46% | 183.363.446 | 6,35% |
| | AT Santiago C. | 249.566 | 9,28% | 228.805.806 | 8,04% | 310.924.535 | 10,77% |
| | Conc. Lugo | 97.211 | 3,61% | 94.596.822 | 3,33% | 128.587.212 | 4,45% |
| | AT Lugo | 125.375 | 4,66% | 116.080.947 | 4,08% | 153.527.308 | 5,32% |
| | Conc. Pontevedra | 82.828 | 3,08% | 64.547.516 | 2,27% | 135.627.011 | 4,70% |
| | AT Pontevedra | 146.772 | 5,46% | - | - | - | - |
| | Conc. Ferrol | 64.158 | 2,38% | 47.702.447 | 1,68% | 110.582.271 | 3,83% |
| | AT Ferrol | 165.377 | 6,15% | 170.865.819 | 6,01% | 208.934.074 | 7,24% |
| | Total conc. principais | 983.206 | 36,54% | 920.361.784 | 32,35% | 1.490.699.778 | 51,63% |
| | Total AT | 1.800.463 | 66,92% | - | - | - | - |
| | Galicia | 2.690.464 | 100,00% | 2.844.590.394 | 100,00% | 2.887.057.435 | 100,00% |
| 2023 | Conc. Vigo | 293.652 | 10,89% | 291.208.707 | 10,16% | 418.335.656 | 14,36% |
| | AT Vigo | 469.165 | 17,40% | 488.783.555 | 17,05% | 621.116.333 | 21,32% |
| | Conc. A Coruña | 247.376 | 9,18% | 234.852.832 | 8,19% | 361.623.122 | 12,41% |
| | AT A Coruña | 502.087 | 18,62% | 511.066.659 | 17,83% | 595.534.166 | 20,45% |
| | Conc. Ourense | 104.250 | 3,87% | 98.693.880 | 3,44% | 168.010.498 | 5,77% |
| | AT Ourense | 148.898 | 5,52% | 161.344.845 | 5,63% | 211.187.517 | 7,25% |
| | Conc. Santiago C. | 98.687 | 3,66% | 96.642.879 | 3,37% | 182.504.849 | 6,27% |
| | AT Santiago C. | 250.667 | 9,30% | 228.815.333 | 7,98% | 311.583.216 | 10,70% |
| | Conc. Lugo | 98.214 | 3,64% | 92.698.845 | 3,23% | 126.531.023 | 4,34% |
| | AT Lugo | 126.290 | 4,68% | 116.021.062 | 4,05% | 153.593.700 | 5,27% |
| | Conc. Pontevedra | 82.535 | 3,06% | 67.688.242 | 2,36% | 138.379.040 | 4,75% |
| | AT Pontevedra | 146.593 | 5,44% | 141.369.197 | 4,93% | 216.026.260 | 7,42% |
| | Conc. Ferrol | 63.890 | 2,37% | 46.463.385 | 1,62% | 106.533.938 | 3,66% |
| | AT Ferrol | 165.002 | 6,12% | 165.314.486 | 5,77% | 201.734.474 | 6,93% |
| | Total conc. principais | 988.604 | 36,67% | 928.248.770 | 32,38% | 1.501.918.127 | 51,56% |
| | Total AT | 1.808.702 | 67,08% | 1.812.715.137 | 63,23% | 2.310.775.666 | 79,33% |
| | Galicia | 2.696.177 | 100,00% | 2.866.856.484 | 100,00% | 2.912.812.027 | 100,00% |
| 2024 | Conc. Vigo | 293.977 | 10,87% | 302.788.111 | 10,07% | 432.080.904 | 14,16% |
| | AT Vigo | 469.979 | 17,39% | 511.696.846 | 17,02% | 648.385.615 | 21,25% |
| | Conc. A Coruña | 249.261 | 9,22% | 239.592.813 | 7,97% | 369.068.925 | 12,09% |
| | AT A Coruña | 506.370 | 18,73% | 527.265.990 | 17,54% | 615.567.159 | 20,17% |
| | Conc. Ourense | 104.891 | 3,88% | 100.062.153 | 3,33% | 170.116.647 | 5,57% |
| | AT Ourense | 147.526 | 5,46% | 163.399.306 | 5,43% | 214.724.275 | 7,04% |
| | Conc. Santiago C. | 99.536 | 3,68% | 101.716.152 | 3,38% | 192.157.767 | 6,30% |
| | AT Santiago C. | 252.017 | 9,32% | 239.099.870 | 7,95% | 324.423.316 | 10,63% |
| | Conc. Lugo | 99.482 | 3,68% | 98.501.407 | 3,28% | 133.453.008 | 4,37% |
| | AT Lugo | 127.366 | 4,71% | 122.172.065 | 4,06% | 161.683.130 | 5,30% |
| | Conc. Pontevedra | 83.077 | 3,07% | 69.445.354 | 2,31% | 143.311.049 | 4,70% |
| | AT Pontevedra | 147.164 | 5,44% | 145.993.269 | 4,86% | 223.888.101 | 7,34% |
| | Conc. Ferrol | 64.218 | 2,38% | 50.226.410 | 1,67% | 115.355.070 | 3,78% |
| | AT Ferrol | 165.559 | 6,12% | 175.271.957 | 5,83% | 214.188.087 | 7,02% |
| | Total conc. principais | 994.442 | 36,79% | 962.332.400 | 32,01% | 1.555.543.370 | 50,98% |
| | Total AT | 1.815.981 | 67,18% | 1.884.899.303 | 62,69% | 2.402.859.683 | 78,74% |
| | Galicia | 2.703.353 | 100,00% | 3.006.569.644 | 100,00% | 3.051.477.137 | 100,00% |

*Táboa 5.111. Mobilidade xeral interna e total dos municipios (conc.), áreas de transporte (AT) e total de Galicia. Viaxes de máis de 500 m. (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

A Táboa 5.112 e a Táboa 5.113 analizan a mobilidade en transporte público en cada un dos ámbitos analizados, tanto para a mobilidade interna dentro de cada concello ou área de transporte como para a mobilidade total. Os datos inclúen tanto o transporte interurbano dependente da Xunta de Galicia, prestado en autobús ou en transporte de ría, como os transportes públicos urbanos das cidades principais, xa sexan municipais ou prestados pola Xunta. Non se inclúe transporte ferroviario pola súa escasa relevancia nesta escala, e tampouco viaxes en transporte interurbano en autobús dependente da administración central.

Como xa se sinalou previamente, estas cifras poden diferir das que se obteñen a partir de enquisas. Neste caso a porcentaxe de uso do transporte pública obtense dividindo a demanda rexistrada en transporte público cos fluxos de mobilidade total obtidos a partir de telefonía móbil polo MITMS. Os datos de demanda de transporte público dependente da Xunta de Galicia en 2024 están algo por baixo da realidade ao faltar os datos dos últimos días do ano. Un maior emprego do transporte público é un dos piares fundamentais para unha nova mobilidade máis sostible.

Comparando o peso relativo das viaxes coa mobilidade xeral previamente analizada, pode observarse que, para 2024, a mobilidade interna en transporte público dos sete concellos principais supón o 61,3 % do total galego, fronte a un 36,8% de poboación e un 32,0% da mobilidade interna de toda Galicia. O total das áreas de transporte supón o 80,5% da mobilidade interna en transporte público, cando supoñía o 62,7% da mobilidade interna galega. Na mobilidade total, contando viaxes internas e externas aos ámbitos, os concellos principais suman o 80,7% da mobilidade e as áreas de transporte o 88,1%. Constátase desta forma a gran participación deste ámbito nos desprazamentos en transporte público, o que era esperable ao ser zonas máis densas e con concentracións de poboación elevadas, onde se poden proporcionar servizos de transporte público máis eficientes e atractivos.

Comparando as cidades principais destaca con claridade o caso do municipio da Coruña, onde o uso do transporte público para as viaxes internas creceu no período analizado desde o 8,94% en 2022 ata o 11,54% en 2024 (+2,60% de utilización, o que supón un 37,8% máis de viaxes). Nun segundo chanzo de emprego do transporte público atópanse Santiago de Compostela, Ourense e Vigo, con porcentaxes entre o 6,04% e o 8,21% en 2024, e tendencias igualmente crecentes especialmente en Santiago (+2,19% de utilización, subida do 41,1% nas viaxes) e Ourense (+1,45%, 27,0% máis viaxes), mentres que Vigo presenta unha subida menor (+0,38%, 11,2% máis viaxes). As dúas cidades que carecen de servizo de transporte público urbano municipal presentan uns valores de uso de transporte público moi inferiores, de 1,15% en Pontevedra e 2,01% en Ferrol en 2024, con crecementos tamén menores en puntos porcentuais de uso, pero elevados en número de viaxes, especialmente no caso de Pontevedra cun +0,37% de utilización que supoñe un 59,2% máis de viaxes, mentres que en Ferrol sube +0,20% (un 16,6%). Lugo presenta un valor algo superior, de 2,39%, cun crecemento en porcentaxe de utilización de +0,43% e un 27% máis de viaxes. É esperable que nas cidades máis pequenas o uso do transporte público sexa menor, xa que unha proporción máis reducida das viaxes van supoñer distancias elevadas que favorezan o uso de alternativas motorizadas.

Os crecementos do uso do transporte público nos concellos principais neste período merecen unha análise máis polo miúdo, xa que os incrementos nas viaxes internas en transporte público non foron homoxéneos, cun crecemento maior, en xeral, entre 2022 e 2023, que se amortece case sempre no segundo ano. No caso da Coruña as viaxes creceron un 24,2% entre 2022 e 2023 e un 10,9% entre 2023 e 2024. Santiago de Compostela presenta un crecemento do 28,7% o primeiro ano e un 9,6% o segundo, en Ourense 19,3% e 6,4%, e en Vigo 3,6% e 7,3%, sendo o único caso en que creceu máis no segundo ano analizado. En Pontevedra, unha parte moi importante do gran crecemento prodúcese no primeiro ano, cun 41,4% seguido dun incremento do 12,6% entre 2023 e 2024. En Ferrol, as viaxes en transporte público crecen un 24,5% entre 2022 e 2023 para descender un 6,3% no segundo ano, nunha tendencia diferente ao resto de concellos principais. En Lugo o crecemento é de 14,9% no primeiro ano e de 10,6% no segundo.

A situación é moi similar analizando o total interno de cada área metropolitana, aínda que con porcentaxes en xeral menores salvo en Pontevedra, que se moven desde o 1,58% de uso do transporte público nesa área ata o 6,78% da Coruña, e con chanzos análogos aos das cidades.

O incremento do uso do transporte público neste período foi excepcionalmente grande, o que é unha excelente noticia desde a perspectiva da sostibilidade da mobilidade. Unha parte pode explicarse polo proceso de recuperación da utilización trala pandemia, e outra parte polas medidas de apoio á tarifa derivadas das medidas para paliar os efectos da guerra de Ucraína, que provocaron, como se pode apreciar en series máis extensas, que se superen amplamente os valores previos á pandemia.

| ANO | ÁMBITO TERRITORIAL | Poboación | | Transporte público interno | | Transporte público total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Hab | % | Viaxes | % | Viaxes | % |
| 2022 | Conc. Vigo | 292.374 | 10,87% | 16.460.092 | 19,22% | 19.830.503 | 23,16% |
| | AT Vigo | 467.846 | 17,39% | 20.061.678 | 23,43% | 21.439.134 | 25,04% |
| | Conc. A Coruña | 244.700 | 9,10% | 20.080.370 | 23,45% | 25.426.660 | 29,69% |
| | AT A Coruña | 497.467 | 18,49% | 26.647.978 | 31,12% | 27.736.246 | 32,39% |
| | Conc. Ourense | 103.756 | 3,86% | 5.416.447 | 6,33% | 6.364.617 | 7,43% |
| | AT Ourense | 148.060 | 5,50% | 6.138.605 | 7,17% | 6.586.007 | 7,69% |
| | Conc. Santiago C. | 98.179 | 3,65% | 5.916.814 | 6,91% | 8.834.932 | 10,32% |
| | AT Santiago C. | 249.566 | 9,28% | 8.854.125 | 10,34% | 9.946.427 | 11,62% |
| | Conc. Lugo | 97.211 | 3,61% | 1.854.404 | 2,17% | 2.337.364 | 2,73% |
| | AT Lugo | 125.375 | 4,66% | 2.127.615 | 2,48% | 2.544.836 | 2,97% |
| | Conc. Pontevedra | 82.828 | 3,08% | 501.049 | 0,59% | 2.273.567 | 2,66% |
| | AT Pontevedra | 146.772 | 5,46% | 1.746.599 | 2,04% | 2.863.468 | 3,34% |
| | Conc. Ferrol | 64.158 | 2,38% | 866.261 | 1,01% | 2.217.200 | 2,59% |
| | AT Ferrol | 165.377 | 6,15% | 2.491.495 | 2,91% | 3.132.860 | 3,66% |
| | Total conc. principais | 983.206 | 36,54% | 51.095.437 | 59,67% | 67.284.843 | 78,57% |
| | Total AT | 1.800.463 | 66,92% | 68.068.095 | 79,49% | 74.248.978 | 86,71% |
| | Galicia | 2.690.464 | 100,00% | 85.632.955 | 100,00% | - | - |
| 2023 | Conc. Vigo | 293.652 | 10,89% | 17.046.816 | 16,91% | 21.247.390 | 21,08% |
| | AT Vigo | 469.165 | 17,40% | 21.360.667 | 21,19% | 23.080.105 | 22,90% |
| | Conc. A Coruña | 247.376 | 9,18% | 24.933.551 | 24,74% | 31.496.403 | 31,25% |
| | AT A Coruña | 502.087 | 18,62% | 32.649.608 | 32,39% | 34.009.781 | 33,74% |
| | Conc. Ourense | 104.250 | 3,87% | 6.462.525 | 6,41% | 7.645.597 | 7,59% |
| | AT Ourense | 148.898 | 5,52% | 7.290.302 | 7,23% | 7.870.697 | 7,81% |
| | Conc. Santiago C. | 98.687 | 3,66% | 7.613.518 | 7,55% | 11.172.180 | 11,08% |
| | AT Santiago C. | 250.667 | 9,30% | 10.955.560 | 10,87% | 12.357.156 | 12,26% |
| | Conc. Lugo | 98.214 | 3,64% | 2.130.537 | 2,11% | 2.765.053 | 2,74% |
| | AT Lugo | 126.290 | 4,68% | 2.429.726 | 2,41% | 2.994.308 | 2,97% |
| | Conc. Pontevedra | 82.535 | 3,06% | 708.320 | 0,70% | 2.852.658 | 2,83% |
| | AT Pontevedra | 146.593 | 5,44% | 2.109.115 | 2,09% | 3.497.728 | 3,47% |
| | Conc. Ferrol | 63.890 | 2,37% | 1.078.896 | 1,07% | 2.895.890 | 2,87% |
| | AT Ferrol | 165.002 | 6,12% | 3.050.868 | 3,03% | 3.899.766 | 3,87% |
| | Total conc. principais | 988.604 | 36,67% | 59.974.163 | 59,50% | 80.075.171 | 79,45% |
| | Total AT | 1.808.702 | 67,08% | 79.845.846 | 79,22% | 87.709.541 | 87,02% |
| | Galicia | 2.696.177 | 100,00% | 100.790.365 | 100,00% | - | - |
| 2024* | Conc. Vigo | 293.977 | 10,87% | 18.295.641 | 17,17% | 22.542.217 | 21,15% |
| | AT Vigo | 469.979 | 17,39% | 22.674.430 | 21,28% | 24.433.790 | 22,93% |
| | Conc. A Coruña | 249.261 | 9,22% | 27.646.382 | 25,94% | 34.487.995 | 32,36% |
| | AT A Coruña | 506.370 | 18,73% | 35.761.349 | 33,56% | 37.167.406 | 34,88% |
| | Conc. Ourense | 104.891 | 3,88% | 6.879.142 | 6,46% | 8.168.390 | 7,67% |
| | AT Ourense | 147.526 | 5,46% | 7.755.510 | 7,28% | 8.403.440 | 7,89% |
| | Conc. Santiago C. | 99.536 | 3,68% | 8.348.162 | 7,83% | 12.017.135 | 11,28% |
| | AT Santiago C. | 252.017 | 9,32% | 11.805.690 | 11,08% | 13.247.127 | 12,43% |
| | Conc. Lugo | 99.482 | 3,68% | 2.355.897 | 2,21% | 3.065.188 | 2,88% |
| | AT Lugo | 127.366 | 4,71% | 2.653.225 | 2,49% | 3.289.532 | 3,09% |
| | Conc. Pontevedra | 83.077 | 3,07% | 797.796 | 0,75% | 2.940.675 | 2,76% |
| | AT Pontevedra | 147.164 | 5,44% | 2.185.818 | 2,05% | 3.540.574 | 3,32% |
| | Conc. Ferrol | 64.218 | 2,38% | 1.010.387 | 0,95% | 2.785.636 | 2,61% |
| | AT Ferrol | 165.559 | 6,12% | 2.966.337 | 2,78% | 3.830.523 | 3,59% |
| | Total conc. principais | 994.442 | 36,79% | 65.333.407 | 61,31% | 86.007.236 | 80,71% |
| | Total AT | 1.815.981 | 67,18% | 85.802.359 | 80,52% | 93.912.392 | 88,13% |
| | Galicia | 2.703.353 | 100,00% | 106.562.564 | 100,00% | - | - |

*Táboa 5.112. Viaxes en transporte público urbano e interurbano, internos e totais dos municipios (conc.), áreas de transporte (AT) e total de Galicia. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia, Vitrasa, Compañía de Tranvías de La Coruña, Concello de Ourense, TUSSA, Concello de Lugo, Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

| ANO | ÁMBITO TERRITORIAL | Porcentaxe transporte público interno | Porcentaxe transporte público total |
|---|---|---|---|
| 2022 | Conc. Vigo | 5,66% | 4,77% |
| | AT Vigo | 4,12% | 3,48% |
| | Conc. A Coruña | 8,94% | 7,37% |
| | AT A Coruña | 5,38% | 4,79% |
| | Conc. Ourense | 5,43% | 3,71% |
| | AT Ourense | 3,73% | 3,09% |
| | Conc. Santiago C. | 6,02% | 4,82% |
| | AT Santiago C. | 3,87% | 3,20% |
| | Conc. Lugo | 1,96% | 1,82% |
| | AT Lugo | 1,83% | 1,66% |
| | Conc. Pontevedra | 0,78% | 1,68% |
| | AT Pontevedra | - | - |
| | Conc. Ferrol | 1,82% | 2,01% |
| | AT Ferrol | 1,46% | 1,50% |
| | Total conc. principais | 5,55% | 4,51% |
| | Total AT | - | - |
| | Galicia | 3,01% | - |
| 2023 | Conc. Vigo | 5,85% | 5,08% |
| | AT Vigo | 4,37% | 3,72% |
| | Conc. A Coruña | 10,62% | 8,71% |
| | AT A Coruña | 6,39% | 5,71% |
| | Conc. Ourense | 6,55% | 4,55% |
| | AT Ourense | 4,52% | 3,73% |
| | Conc. Santiago C. | 7,88% | 6,12% |
| | AT Santiago C. | 4,79% | 3,97% |
| | Conc. Lugo | 2,30% | 2,19% |
| | AT Lugo | 2,09% | 1,95% |
| | Conc. Pontevedra | 1,05% | 2,06% |
| | AT Pontevedra | 1,49% | 1,62% |
| | Conc. Ferrol | 2,32% | 2,72% |
| | AT Ferrol | 1,85% | 1,93% |
| | Total conc. principais | 6,46% | 5,33% |
| | Total AT | 4,40% | 3,80% |
| | Galicia | 3,52% | - |
| 2024* | Conc. Vigo | 6,04% | 5,22% |
| | AT Vigo | 4,43% | 3,77% |
| | Conc. A Coruña | 11,54% | 9,34% |
| | AT A Coruña | 6,78% | 6,04% |
| | Conc. Ourense | 6,87% | 4,80% |
| | AT Ourense | 4,75% | 3,91% |
| | Conc. Santiago C. | 8,21% | 6,25% |
| | AT Santiago C. | 4,94% | 4,08% |
| | Conc. Lugo | 2,39% | 2,30% |
| | AT Lugo | 2,17% | 2,03% |
| | Conc. Pontevedra | 1,15% | 2,05% |
| | AT Pontevedra | 1,50% | 1,58% |
| | Conc. Ferrol | 2,01% | 2,41% |
| | AT Ferrol | 1,69% | 1,79% |
| | Total conc. principais | 6,79% | 5,53% |
| | Total AT | 4,55% | 3,91% |
| | Galicia | 3,54% | - |

*Táboa 5.113. Porcentaxe de viaxes en transporte público urbano e interurbano, internos e totais dos municipios (conc.), áreas de transporte (AT) e total de Galicia. (Fonte dos datos: Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia, Vitrasa, Compañía de Tranvías de La Coruña, Concello de Ourense, TUSSA, Concello de Lugo e Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Aínda que se foron presentando na exposición do capítulo, é conveniente analizar comparativamente as ratios de viaxes de tódalas contornas analizadas para

complementar a análise anterior. Na Táboa 5.114, Táboa 5.115 e Táboa 5.116 preséntanse conxuntamente os valores de viaxes por habitante e día en cada cidade principal, os internos ás áreas de transporte e os totais das áreas de transporte, así como os valores medios para os tres anos analizados.

Con carácter xeral, apréciase un leve crecemento da mobilidade entre 2022 e 2024 en case tódalas áreas metropolitanas. No relativo ás viaxes nas cidades principais, as diferenzas son relevantes. As cidades de Vigo e Santiago de Compostela presentan un maior número medio de viaxes de máis de 500 m dos seus habitantes no período analizado, con valores de aproximadamente 2,75 viaxes/hab·día, algo superiores aos da Coruña, Ourense e Lugo (2,58 a 2,65), e claramente superiores a Pontevedra e Ferrol, que teñen valores de 2,22 e 2,06 viaxes respectivamente. As razóns destas diferenzas son complexas de establecer. Non parecen estar relacionados coa superficie total do termo municipal, onde Lugo é claramente o maior con 329,78 $km^2$ fronte aos 38,71 $km^2$ da Coruña, e, con todo, o número de viaxes por habitante é similar. Un factor que pode influír é o tamaño do centro urbano, que pode ser menor en Ferrol e Pontevedra, o que pode dar lugar a unha maior porcentaxe de viaxes curtas non consideradas nestes datos, aínda que en ámbolos casos hai relacións importantes con municipios limítrofes. A distribución de usos de solo na cidade e na área de transporte, así como outros factores ligados ás características socioeconómicas e á facilidade de desprazamento poden explicar tamén parte destas diferenzas.

En canto ás áreas de transporte poden apreciarse algunhas características de interese. O número de viaxes internas por habitante e día nas áreas metropolitanas de Vigo, A Coruña, Ourense, Pontevedra e Ferrol é superior ao da cidade principal. Pola contra, en Santiago e Lugo os habitantes da área de transporte no seu conxunto teñen unha mobilidade diaria menor que os da cidade principal, sempre falando de viaxes de máis de 500 m. As diferenzas son menores que para as cidades, desde os 2,56 viaxes/hab·día da área de Lugo ata os 3,01 de Ourense, en valores medios para o período.

Analizando a diferenza entre as viaxes internas ás áreas e as totais, pode obterse información acerca de ata que medida a poboación da área resolve as súas necesidades de desprazamento dentro da mesma. En valores medios no período, a maior cantidade de viaxes externas dáse en Pontevedra, con 1,42 (o 34,6% das viaxes da área), seguida de Ourense e Santiago con 0,93 (23,6%) e 0,92 (26,7%) respectivamente, Lugo ten menos viaxes externas 0,83 pero supoñen o 24,5%, mentres que Vigo ten 0,78 (21,3%) e Ferrol 0,63 (18,3%). Por último está A Coruña con 0,46 viaxes/hab·día externos á área de transporte, só un 14,2% do total.

| | Vigo | A Coruña | Ourense | Santiago de Compostela | Lugo | Pontevedra | Ferrol |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2022** | 2,73 | 2,51 | 2,63 | 2,74 | 2,67 | 2,14 | 2,04 |
| **2023** | 2,72 | 2,60 | 2,59 | 2,68 | 2,59 | 2,25 | 1,99 |
| **2024** | 2,81 | 2,63 | 2,61 | 2,79 | 2,71 | 2,28 | 2,14 |
| **Media** | 2,75 | 2,58 | 2,61 | 2,74 | 2,65 | 2,22 | 2,06 |

*Táboa 5.114. Viaxes/hab·dia internas nas cidades principais das áreas analizadas. Viaxes de máis de 500 m (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

| | Vigo | A Coruña | Ourense | Santiago de Compostela | Lugo | Pontevedra | Ferrol |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2022** | 2,85 | 2,73 | 3,04 | 2,51 | 2,54 | - | 2,83 |
| **2023** | 2,85 | 2,79 | 2,97 | 2,50 | 2,52 | 2,64 | 2,74 |
| **2024** | 2,97 | 2,84 | 3,03 | 2,59 | 2,62 | 2,71 | 2,89 |
| **Media** | 2,89 | 2,79 | 3,01 | 2,53 | 2,56 | 2,68 | 2,82 |

*Táboa 5.115. Viaxes/hab·dia internas nas áreas de transporte. Viaxes de máis de 500 m (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

| | Vigo | A Coruña | Ourense | Santiago de Compostela | Lugo | Pontevedra | Ferrol |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2022** | 3,61 | 3,19 | 3,95 | 3,41 | 3,35 | - | 3,46 |
| **2023** | 3,63 | 3,25 | 3,89 | 3,41 | 3,33 | 4,04 | 3,35 |
| **2024** | 3,77 | 3,32 | 3,98 | 3,52 | 3,47 | 4,16 | 3,53 |
| **Media** | 3,67 | 3,25 | 3,94 | 3,45 | 3,39 | 4,10 | 3,45 |

*Táboa 5.116. Viaxes/hab·dia totais nas áreas de transporte. Viaxes de máis de 500 m (Fonte dos datos: Open Data Mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e Instituto Nacional de Estatística)*

A continuación, trátanse de sintetizar as principais tendencias, problemáticas e solucións para o ámbito urbano e metropolitano, considerando tamén a información dos capítulos 2 e 3.

A maioría das cidades contan con Plans de Mobilidade Urbana Sostible e unha aposta pública por unha nova mobilidade, pero estas declaracións non sempre van acompañadas de medidas decididas de fomento da sostibilidade e eficiencia do sistema. A implantación real de Zonas de Baixas Emisións, a pesar da obriga legal, é aínda moi limitada en Galicia. En liña coa filosofía destes plans, aínda que non explotada en xeral nos existentes, está a xestión da oferta de aparcadoiro nas cidades, especialmente en superficie. O espazo urbano é escaso, e é necesario cambiar o seu deseño para potenciar os modos máis sostibles. Parte do espazo dedicado a aparcadoiro en superficie podería utilizarse para aumentar a infraestrutura peonil e ciclista se os desprazamentos están adecuadamente servidos en transporte público. A menor oferta de aparcadoiros nas cidades pode contribuír a unha menor demanda de acceso en automóbil ata estas zonas.

Se isto se combina coa provisión de aparcadoiros disuasorios (como se indicará posteriormente), contribuirase a unha humanización e pacificación das contornas urbanas. O exemplo de Pontevedra nesta liña, aínda que non xeneralizable polas súas dimensións, pon de manifesto o potencial deste tipo de políticas.

Unha parte moi relevante da poboación galega reside nas áreas urbanas e metropolitanas, e parece que se mantén a tendencia para concentrarse nestes ámbitos. A poboación da cidade principal supón soamente o 39% da área de transporte nos casos de Santiago de Compostela e Ferrol, o 49% na Coruña, o 56% en Pontevedra, o 63% en Vigo, o 71% en Ourense e o 80% en Lugo. Por tanto, salvo en Ourense e Lugo, máis dun terzo da poboación non vive na cidade principal. Por outra banda, a densidade de poboación, fundamental para xerar demanda para o transporte público e poder prestar un servizo de calidade, decae, en xeral, dende as cidades principais cara aos municipios limítrofes.

A mobilidade nestas áreas, que supón gran parte dos desprazamentos cotiáns da cidadanía galega, está en crecemento, pese ao incremento do teletraballo ou as reunións virtuais. Polo tanto, a adecuada solución da problemática da mobilidade nestas contornas é fundamental para acadar unha mobilidade sostible en Galicia. Xa se ten destacado a importancia dos desprazamentos nestas áreas, que supera os límites municipais (e polo tanto precisa dunha coordinación de servizos que dependen de diferentes administracións).

Para una adecuada xestión destes servizos, unha ferramenta que pode ser moi útil é a creación de Autoridades de Transporte (ou Mobilidade) metropolitana. Estas entidades, que asumirían as competencias en transporte e mobilidade das administracións que se integrasen nelas (concellos, Xunta de Galicia, e, no seu caso, Estado para algúns dos servizos ferroviarios), poden realizar unha coordinación de servizos e desenvolvemento de infraestruturas máis axeitado ás necesidades destas contornas.

O transporte público presenta unha tendencia de forte crecemento nos últimos anos, en parte pola recuperación do gran descenso da pandemia, pero con novos pulos que será preciso manter e reforzar, como un elemento esencial da sostibilidade da mobilidade. Con todo, a repartición modal do transporte público na mobilidade das cidades, e especialmente das áreas metropolitanas segue estando en valores excesivamente baixos. Debe atenderse á prestación de servizos de transporte público de elevada calidade, coas frecuencias máis elevadas que sexa posible tendo en conta as demandas potenciais (non só as existentes cos servizos prestados actualmente) e sen desatender fluxos transversais nestas áreas metropolitanas. A implantación de plataformas reservadas tanto para o transporte público urbano como para a penetración do interurbano nas cidades principais pode favorecer moito a súa utilización. Uns aparcamentos disuasorios adecuadamente situados na periferia das zonas urbanas, conectados por transporte público de calidade, poden ser unha medida de gran interese para eliminar desprazamentos en vehículo privado pola cidade para as viaxes que proveñen de zonas pouco densas das áreas metropolitanas. Debe destacarse que algúns dos supostos aparcadoiros disuasorios implantados ata o momento non tiveron o éxito esperado, ou non cumpriron a función de evitar a entrada de automóbiles ás cidades principais, pero isto débese en gran parte a que non se satisfixo a condición

fundamental destes aparcadoiros, que é que estean conectados cun transporte público de calidade (frecuente e, a ser posible, dotado de plataforma reservada para evitar o efecto da conxestión do tráfico no servizo prestado).

Estes aparcadoiros disuasorios deben estar, polo xeral, localizados fóra do municipio principal, especialmente naqueles de menor superficie, polo que a existencia dunha autoridade de mobilidade metropolitana pode xogar un papel fundamental na planificación destas infraestruturas e dos servizos de transporte público de calidade cos que conectalas.

Debe salientarse tamén que, para que se produza un cambio modal do automóbil ao transporte público, este debe ser fiable e ter a capacidade adecuada. Debe limitarse a non prestación de servizos de autobús planificados, así como que a saturación das liñas faga que persoas que están a esperar o autobús queden en terra porque chega cheo á parada. Coas novas tecnoloxías de información e sistemas de axuda á explotación deberían monitorizarse este tipo de problemas, e solucionar os sistemáticos para garantir un servizo adecuado ás necesidades.

Por outra banda, a densificación de certos corredores nestas áreas, cunha adecuada planificación urbanística, pode contribuír a un futuro máis sostible da mobilidade xeral. A implantación de servizos de proximidade en Galicia, na actualidade en estudo por parte do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, é unha alternativa que podería presentar, segundo a análise preliminar realizada, condicións similares ás doutras áreas de España onde están a funcionar. Sería unha medida que, adecuadamente deseñada, podería ser un reforzo moi importante para a sustentabilidade da mobilidade nas áreas metropolitanas máis dinámicas, tanto polo posible incremento de uso do transporte público como pola diminución da conxestión e do espazo de estacionamento necesario na zona máis urbana. Nesta análise preliminar e baixo unhas condicións homoxéneas, as zonas con maior captación estimada de viaxes nun servizo radial pola rede actual de 25 ou 35 km serían A Coruña, Ferrol, Pontevedra e Vigo, aínda que deberían ser estudadas diferentes opcións reais, que poderían estenderse tamén a outras cidades, non sendo obxecto deste informe unha análise pormenorizada da demanda ou dos servizos a ofertar.

A utilización do vehículo compartido é aínda incipiente, con iniciativas de automóbil en consolidación ou de moto que están en diminución. A bicicleta pública de alugueiro implantouse en bastantes municipios a finais da primeira década do século, con aceptación desigual e desaparecendo en moitos casos. O gran éxito que tivo o sistema da Coruña, especialmente co impulso da expansión da rede de estacións e a introdución de bicicletas de pedaleo asistido, mostran que esta alternativa de mobilidade pode ser de gran interese nas condicións adecuadas. Estes sistemas de alugueiro poderían exceder tamén o ámbito urbano e prestar servizos nas áreas metropolitanas, de novo a través da xestión mediante autoridades de mobilidade, de maneira que se eviten as complicacións de intercambio entre concellos limítrofes (como é o caso dos sistemas de alugueiro da Coruña e Arteixo xa mencionados noutro capítulo).

A mobilidade ciclista, en vehículos de mobilidade persoal e a pé é outro dos piares fundamentais da nova mobilidade, pero a carencia de datos precisos de oferta e demanda non permitiu unha análise en profundidade como se fixo con outros tipos de

desprazamentos. Sería desexable unha aposta decidida por dispoñer de espazos adecuados nas áreas urbanas e metropolitanas para os desprazamentos peonís, así como un impulso das infraestruturas ciclistas e para VMP, sen que a regulación supoña un freo innecesario a estes modos. Aínda que en certas cidades se ten realizado un esforzo para fomentar a infraestrutura ciclista, as conexións por medio destas infraestruturas coas zonas máis próximas das áreas metropolitanas pode xogar un papel fundamental para propiciar o cambio modal. Debe destacarse que a bicicleta pode competir en tempo co automóbil en desprazamentos de lonxitude ata 5-7 quilómetros nas zonas urbanas-metropolitanas. A conexión con infraestrutura ciclista das zonas menos densas cos potenciais aparcadoiros disuasorios de conexión co transporte público de calidade, pode potenciar as viaxes intermodais bicicleta-transporte público. De novo, a planificación destas infraestruturas ciclistas para a mobilidades metropolitana podería realizarse dende as autoridades de transporte metropolitano.

A descarbonización do parque móbil nas cidades está aínda nunha fase moi incipiente, sendo previsible un forte incremento nos próximos anos, tanto no transporte privado como no público. As infraestruturas de recarga están a crecer rapidamente. A ausencia de limitacións de circulación por ZBE non favorece a rápida adopción destas solucións, xunto con outros aspectos económicos e de autonomía. Medidas temporais que favorezan aos vehículos máis ecolóxicos, como pode ser en taxas municipais ou custos de aparcamento, poden favorecer este proceso. A pesar de certas experiencias, a presenza xeneralizada de vehículos con elevado grao de autonomía é aínda un escenario que, previsiblemente, terá que esperar ao medio prazo, aínda que é desexable irse preparando para a súa chegada.

Outro dos aspectos nos que debe incidirse nos próximos anos é o uso das tecnoloxías da información e as comunicacións e a ciencia de datos para favorecer unha mobilidade máis eficiente e sostible. Existen xa experiencias nas cidades galegas que deberían ampliarse e estenderse.

# 6. A mobilidade de longo percorrido

## 6.1. Mobilidade xeral

Esta escala de análise corresponde ás relacións de Galicia co resto de España e con outros países, exceptuando as zonas fronteirizas onde pode haber relacións de curta distancia cos citados territorios.

Para a análise dos fluxos de Galicia con outros territorios, utilízase como fonte o estudo de mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, da mesma maneira que en capítulos anteriores. Pero neste caso úsanse directamente as análises existentes na páxina web, sen necesidade de facer un tratamento de datos específico. Debe recordarse que este estudo basease en datos de telefonía móbil e soamente ten en conta as viaxes de distancia maior de 500 m (feito que para o caso de longo percorrido non supón unha limitación).

Na Figura 6.1 preséntase unha síntese dos principais datos de mobilidade de Galicia, tomando como referencia o mes de outubro de 2024, incluíndo tanto os desprazamentos internos como as relacións co exterior. Pódese apreciar que no devandito mes producíronse un total de 265,32 millóns de viaxes en Galicia de máis de 500 m, dos que 263,62 millóns (99,4%) son interiores de Galicia, e 254,95 millóns (o 96,1%) son viaxes intraprovinciais das provincias de Galicia. O total de viaxes a outras provincias de España é de 1,39 millóns (0,52%). O 41% das viaxes totais teñen como orixe a provincia da Coruña (que en 2024 acollía ao 42% da poboación galega), fronte ao 11% das provincias de Lugo e Ourense (co 12% e 11% da poboación respectivamente), e o 37% da provincia de Pontevedra (co 35% da poboación). Debe terse en conta que os patróns poden variar entre os diferentes meses, por exemplo entre verano e inverno, os meses de decembro e xaneiro, o mes en que coincida Semana Santa, etc. Se se analiza a distribución por distancia da viaxe, o 28,2% das viaxes son de entre 0,5 e 2 km, o 51,3% entre 2 e 10 km, o 18,4% entre 10 e 50 km e só o 2,1 % (5.672.154 viaxes) son de máis de 50 km.

A primeira conclusión fundamental desta análise é que a mobilidade de longo percorrido supón unha porcentaxe moi baixa das viaxes cotiáns da cidadanía galega.

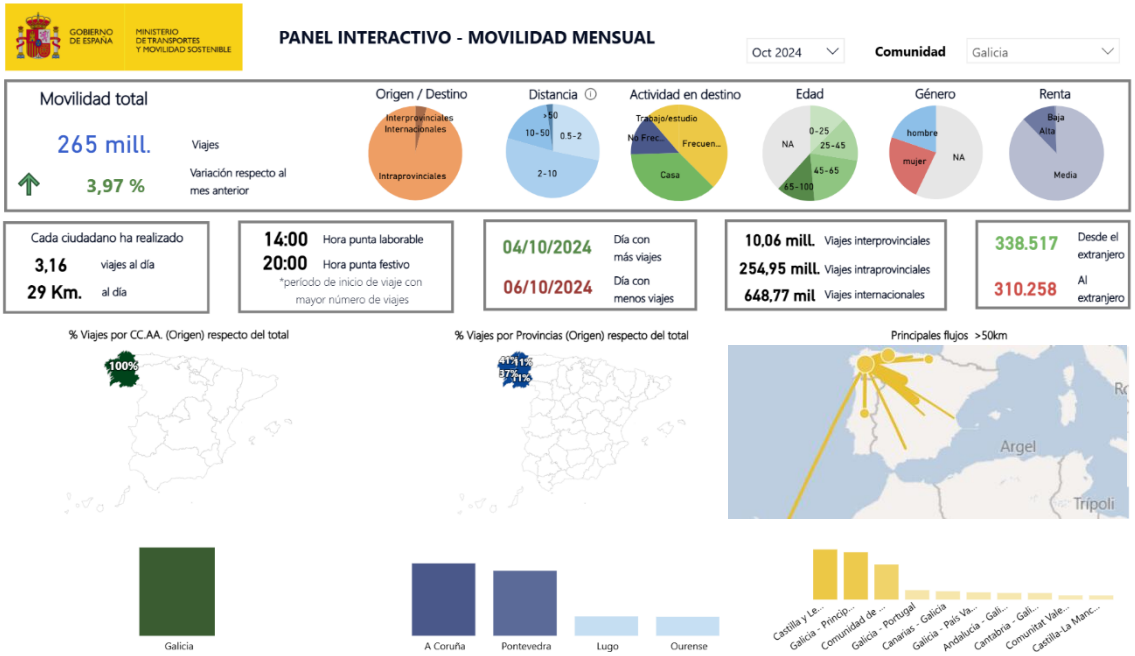



*Figura 6.1. Mobilidade mensual en Galicia (outubro de 2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Os principais fluxos exteriores recóllense na Figura 6.2. Pode apreciarse que as relacións máis importantes prodúcense coas comunidades autónomas limítrofes, con máis de 300.000 viaxes con Castela e León e preto deste valor co Principado de Asturias. Existen preto de 221.000 viaxes coa comunidade de Madrid, xustificables pola concentración de actividades na capital estatal, que é ademais un *hub* de transporte para outras conexións. A relación con Portugal case chega ás 60.000 viaxes, abarcando tanto a mobilidade transfronteiriza na extensa fronteira como outras relacións de maior distancia. Pode considerarse destacable a relación ao longo da Cornixa Cantábrica, ao unirse á xa mencionada relación con Asturias un importante volume con País Vasco (case 45.000) e Cantabria (máis de 41.000), sumando as relacións con estas tres comunidades máis de 380.000 viaxes. Outras relacións relevantes, que poderían ter un certo compoñente turístico, inclúen Canarias (máis de 52.000 viaxes) e Andalucía (máis de 41.000).



| flujo | Suma de viajes |
|---|---|
| Castilla y León - Galicia | 315.208 |
| Galicia - Principado de Asturias | 297.208 |
| Comunidad de Madrid - Galicia | 220.994 |
| Galicia - Portugal | 58.632 |
| Canarias - Galicia | 52.342 |
| Galicia - País Vasco | 44.915 |
| Andalucía - Galicia | 41.593 |
| Cantabria - Galicia | 41.324 |
| Comunitat Valenciana - Galicia | 26.515 |
| Castilla-La Mancha - Galicia | 26.087 |

*Figura 6.2. Detalle das principais relación exteriores da mobilidade mensual en Galicia (outubro de 2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

A Figura 6.3, Figura 6.4, Figura 6.5 e Figura 6.6 presentan esta mesma análise desagregada por provincia, cos datos de cada unha delas presentados na Figura 6.7, Figura 6.8, Figura 6.9 e Figura 6.10. No caso da Coruña os valores máis altos de viaxes externos son os de Madrid, Castela e León e Asturias, por esta orde. No caso de Lugo destaca significativamente o Principado de Asturias, quedando en segundo lugar, nun

chanzo moi inferior, Madrid. Destaca esta conexión entre Lugo e Asturias como a máis alta das conexións de todas as provincias galegas co exterior, sen dúbida debido a que Lugo e Asturias son lindeiras e moitas desas viaxes corresponden a mobilidade cotián de distancia non moi longa. No caso de Ourense a relación exterior máis importante é con Castela e León (tamén lindeira e con viaxes que poden ser non moi longas), da mesma maneira que en Pontevedra, quedando o resto de casos moi por debaixo.




*Figura 6.3. Mobilidade mensual na Coruña (outubro de 2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

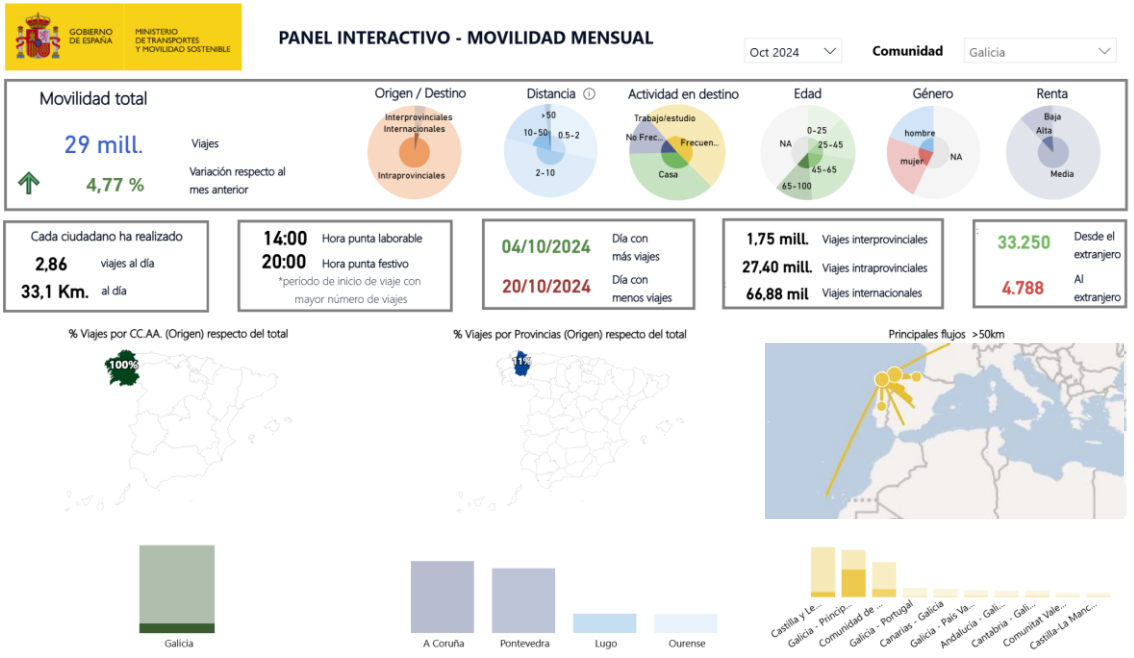



*Figura 6.4. Mobilidade mensual en Lugo (outubro de 2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

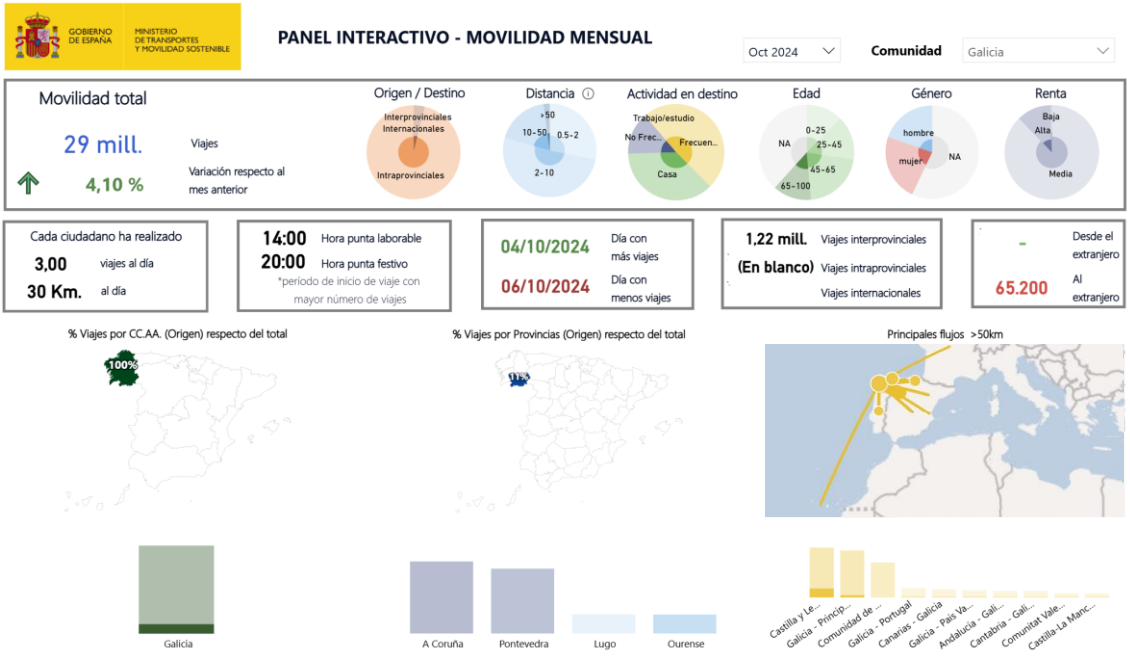



*Figura 6.5. Mobilidade mensual en Ourense (outubro de 2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

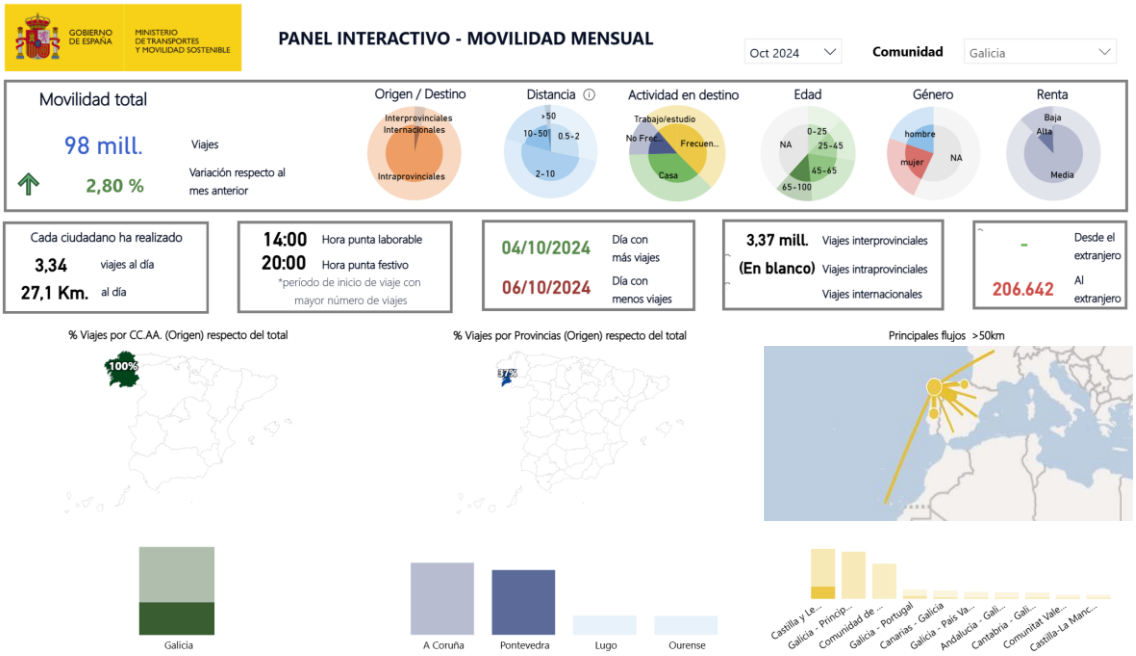
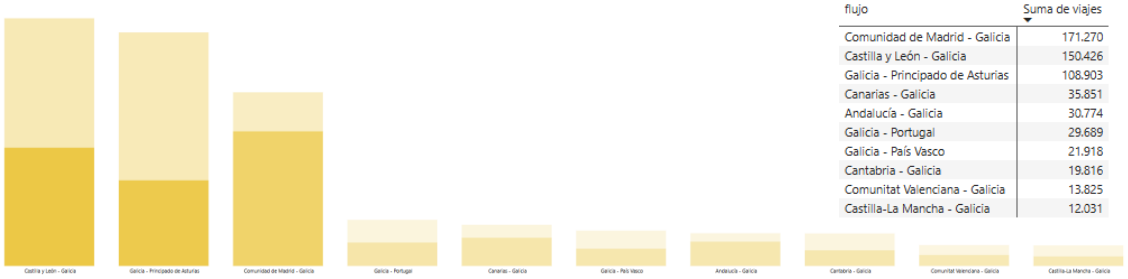



*Figura 6.6. Mobilidade mensual en Pontevedra (outubro de 2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*



| flujo | Suma de viajes |
|---|---|
| Comunidad de Madrid - Galicia | 171.270 |
| Castilla y León - Galicia | 150.426 |
| Galicia - Principado de Asturias | 108.903 |
| Canarias - Galicia | 35.851 |
| Andalucía - Galicia | 30.774 |
| Galicia - Portugal | 29.689 |
| Galicia - País Vasco | 21.918 |
| Cantabria - Galicia | 19.816 |
| Comunitat Valenciana - Galicia | 13.825 |
| Castilla-La Mancha - Galicia | 12.031 |

*Figura 6.7. Detalle das principais relación exteriores da mobilidade mensual na Coruña (outubro de 2024).*

*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*



| flujo | Suma de viajes |
|---|---|
| Galicia - Principado de Asturias | 173.749 |
| Comunidad de Madrid - Galicia | 49.724 |
| Castilla y León - Galicia | 30.953 |
| Cantabria - Galicia | 10.518 |
| Galicia - País Vasco | 9.320 |
| Galicia - Portugal | 6.606 |
| Canarias - Galicia | 4.284 |
| Andalucía - Galicia | 4.068 |
| Castilla-La Mancha - Galicia | 3.493 |
| Francia - Galicia | 2.688 |

*Figura 6.8. Detalle das principais relación exteriores da mobilidade mensual en Lugo (outubro de 2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*



| flujo | Suma de viajes |
|---|---|
| Castilla y León - Galicia | 56.966 |
| Galicia - Principado de Asturias | 14.556 |
| Galicia - País Vasco | 6.046 |
| Galicia - Portugal | 3.663 |
| Castilla-La Mancha - Galicia | 3.654 |
| Aragón - Galicia | 3.259 |
| Cantabria - Galicia | 2.921 |
| Comunitat Valenciana - Galicia | 2.764 |
| Canarias - Galicia | 2.716 |
| Francia - Galicia | 1.968 |

*Figura 6.9. Detalle das principais relación exteriores da mobilidade mensual en Ourense (outubro de 2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*



| flujo | Suma de viajes |
|---|---|
| Castilla y León - Galicia | 76.863 |
| Galicia - Portugal | 18.674 |
| Canarias - Galicia | 9.491 |
| Francia - Galicia | 8.338 |
| Cantabria - Galicia | 8.069 |
| Galicia - País Vasco | 7.631 |
| Comunitat Valenciana - Galicia | 7.492 |
| Castilla-La Mancha - Galicia | 6.909 |
| Aragón - Galicia | 5.217 |
| Andalucía - Galicia | 5.108 |

*Figura 6.10. Detalle das principais relación exteriores da mobilidade mensual en Pontevedra (outubro de 2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Considerando a mobilidade de Galicia para un único día, neste caso o luns 21/10/2024, e facendo a mesma análise, pode verse que as tendencias globais son relativamente similares ás mensuais (Figura 6.11). Ese día houbo un total de 8.816.260 viaxes en Galicia, coa mesma proporción entre provincias de orixe que para as viaxes do mes completo. Desas viaxes, máis de 8,5 millóns foron intraprovinciais, e soamente 8.688 (o 0,10%) son internacionais. Evidentemente a mobilidade dun día concreto é menos representativa que a mobilidade mensual, existindo flutuacións segundo o día da semana, os eventos que podan existir (deportivos, feiras, etc.), así como nos períodos vacacionais, polo que estes valores preséntanse como exemplo. Da total de viaxes, 3.644.742 corresponden á provincia da Coruña, 962.996 á de Lugo, 945.319 á de Ourense, e 3.263.203 á de Pontevedra.

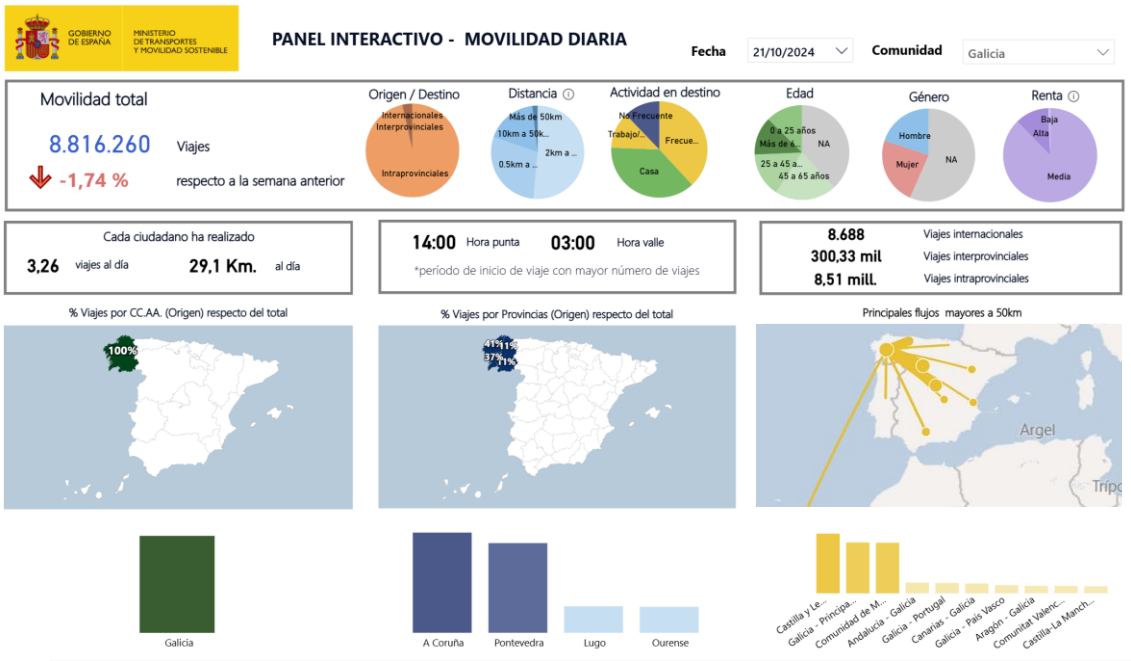
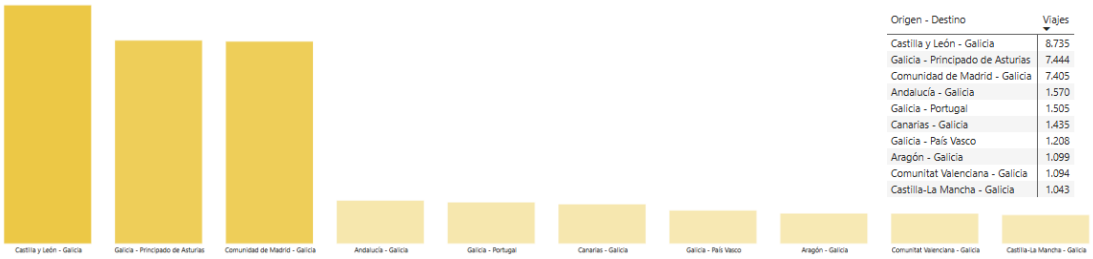



*Figura 6.11. Mobilidade diaria en Galicia (luns 21/10/ 2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Analizando os principais fluxos exteriores para este día (Figura 6.12), repítense practicamente tódalas relacións máis importantes, con proporcións similares ás mensuais. En concreto, os valores máximos danse de novo con Castela e León (8.735 viaxes) e co Principado de Asturias (7.444), seguindo neste caso moi de cerca Madrid (7.405) o que pode deberse a que o día elixido é luns. Nun chanzo moito máis baixo están, neste caso, Andalucía, Portugal e Canarias, todos ao redor de 1.500 viaxes.



| Origen - Destino | Viajes |
|---|---|
| Castilla y León - Galicia | 8.735 |
| Galicia - Principado de Asturias | 7.444 |
| Comunidad de Madrid - Galicia | 7.405 |
| Andalucía - Galicia | 1.570 |
| Galicia - Portugal | 1.505 |
| Canarias - Galicia | 1.435 |
| Galicia - País Vasco | 1.208 |
| Aragón - Galicia | 1.099 |
| Comunitat Valenciana - Galicia | 1.094 |
| Castilla-La Mancha - Galicia | 1.043 |

*Figura 6.12. Detalle das principais relación exteriores da mobilidade diaria en Galicia (21/10/2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Para o mesmo día pode realizarse tamén unha análise das viaxes dende cada provincia. A Figura 6.13, Figura 6.14, Figura 6.15 e Figura 6.16 presentan a devandita análise, mentres que a Táboa 6.1 presenta os valores dos principais fluxos interprovinciais con orixe nas catro provincias galegas e destino noutras provincias de España, Francia ou Portugal (estas viaxes ao estranxeiro non representados nas figuras). As conexións máis importantes danse coas zonas lindeiras, manténdose como a maior a de Lugo con Asturias, con 12.277 viaxes no día estudado, seguida a distancia pola de Pontevedra con Portugal con 4.810 viaxes e a de Ourense con León con 3.876 viaxes. As dúas seguintes son as da Coruña e Pontevedra con Madrid (2.882 e 2.567 viaxes respectivamente). Na táboa incluíronse as relacións que se atopan entre as 15 máis importantes nalgunha provincia galega. Analizando para cada orixe, na Coruña os tres fluxos principais son

Madrid, Asturias e León; en Lugo son Asturias, León e Madrid; en Ourense son León, Portugal e Madrid e, no caso de Pontevedra, son Portugal, Madrid e Asturias. Na Coruña e Ourense os fluxos ás restantes provincias galegas superan a calquera dos fluxos exteriores, o que non ocorre no caso de Lugo, onde o fluxo con Asturias supera á relación con Ourense e con Pontevedra, nin no caso de Pontevedra, onde as viaxes a Portugal superan ás viaxes a Lugo, para o día analizado.

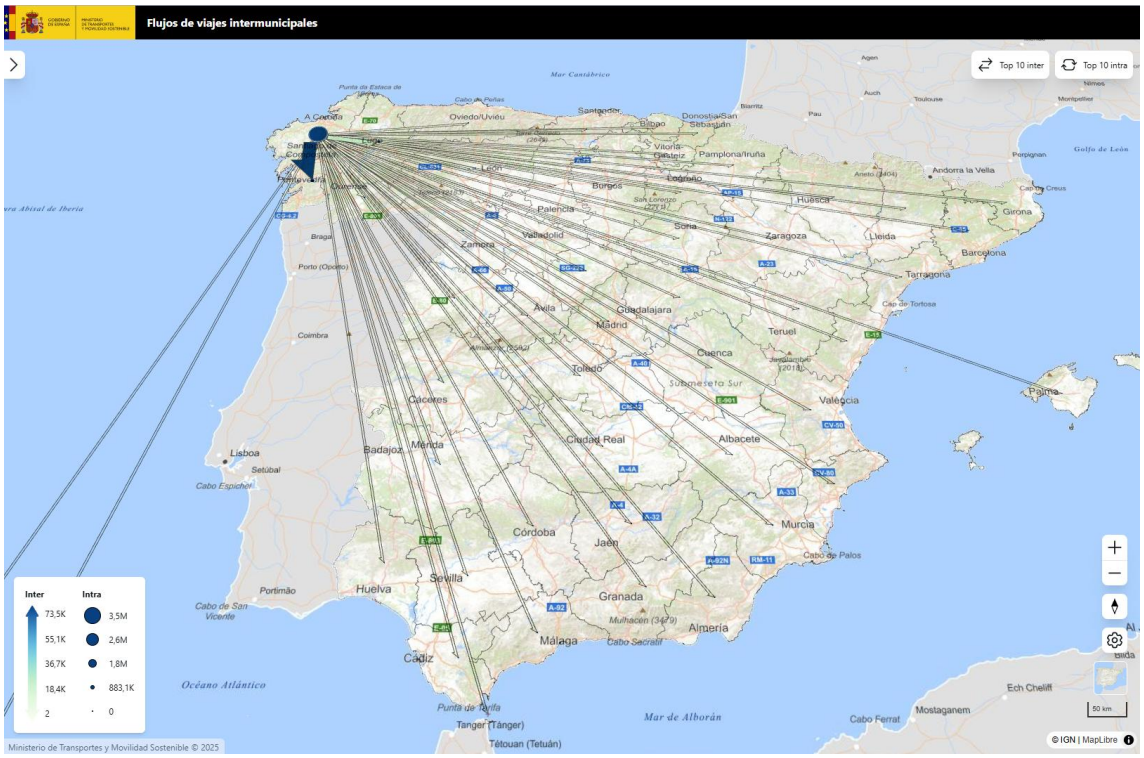



*Figura 6.13. Viaxes diarias entre provincias con orixe na Coruña (21/10/2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

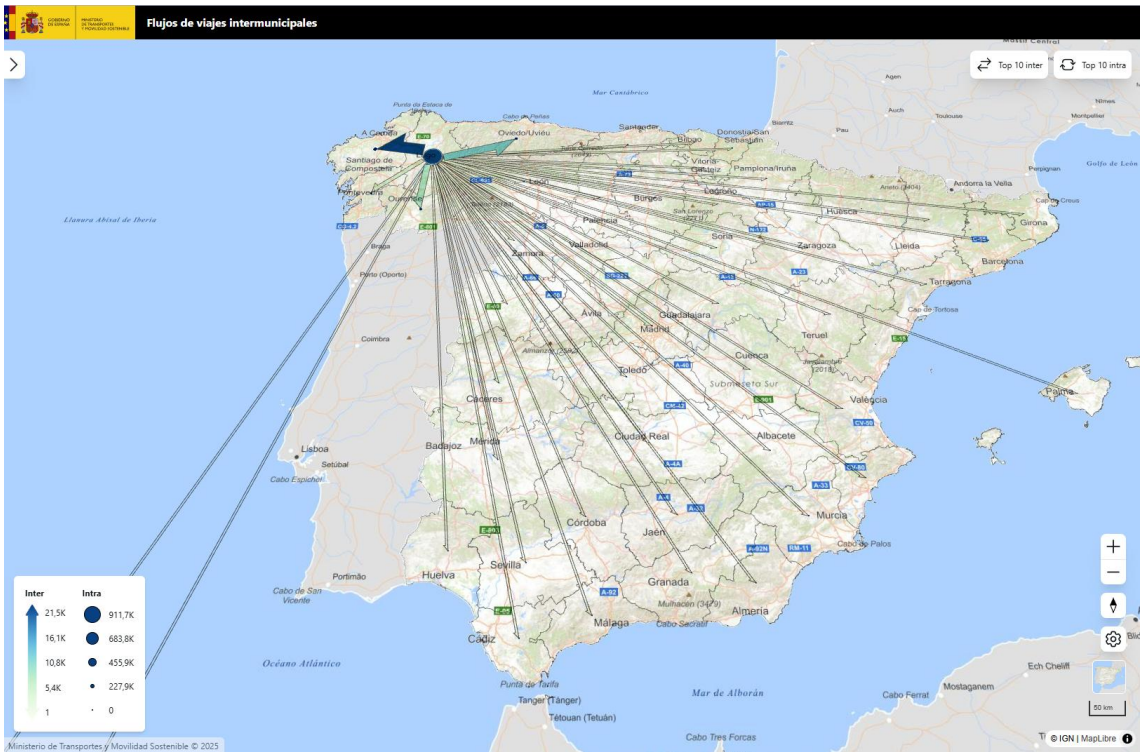



*Figura 6.14. Viaxes diarias entre provincias con orixe en Lugo (21/10/2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

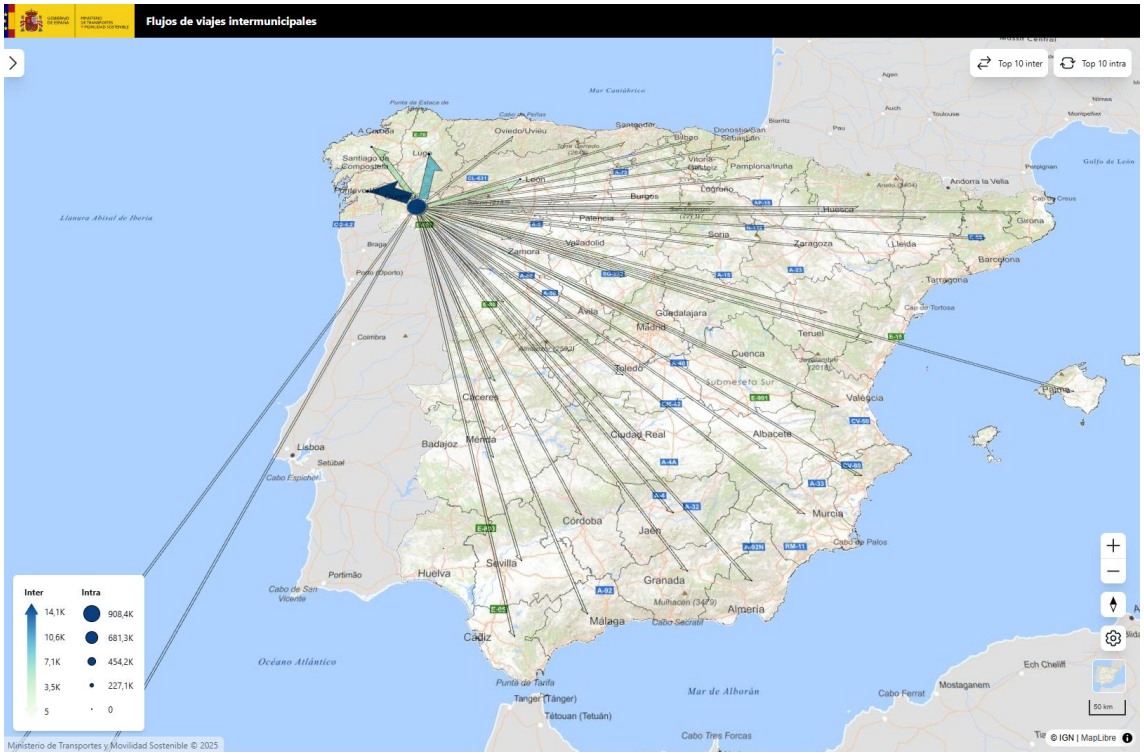



*Figura 6.15. Viaxes diarias entre provincias con orixe en Ourense (21/10/2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

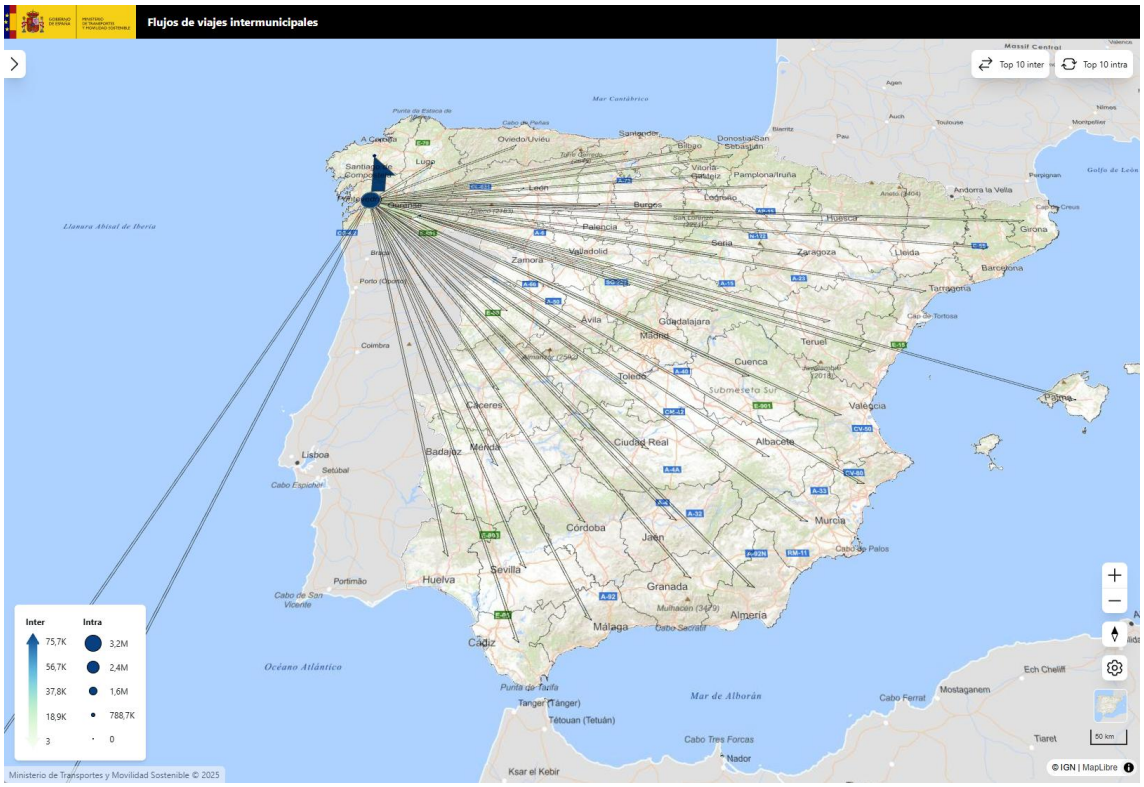



*Figura 6.16. Viaxes diarias entre provincias con orixe en Pontevedra (21/10/2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

| | Asturias | Barcelona | Bizkaia | Burgos | Cantabria | Gipuzkoa | León | Madrid | Málaga | Las Palmas | Salamanca | Toledo | Valencia | Valladolid | Zamora | Zaragoza | PT | FR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A Coruña | 1445 | 584 | 237 | 154 | 250 | 102 | 1185 | 2882 | 337 | 484 | 362 | 129 | 390 | 250 | 462 | 260 | 375 | 460 |
| Lugo | 12227 | 97 | 107 | 104 | 121 | 60 | 1701 | 830 | 32 | 17 | 25 | 80 | 40 | 134 | 198 | 58 | 49 | 48 |
| Ourense | 188 | 113 | 69 | 82 | 53 | 57 | 3876 | 1202 | 29 | 12 | 82 | 98 | 54 | 201 | 869 | 54 | 1529 | 54 |
| Pontevedra | 679 | 555 | 161 | 192 | 157 | 103 | 603 | 2587 | 79 | 269 | 204 | 100 | 121 | 218 | 590 | 223 | 4810 | 544 |

*Táboa 6.1. Principais viaxes diarias con provincias de fóra de Galicia e estranxeiro con orixe nas catro provincias galegas (21/10/2024).*
*(Fonte: Estudo de Mobilidade con Big Data do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

## 6.2. Transporte aéreo

No longo percorrido, o transporte aéreo é unha das opcións máis relevantes. Por este motivo, e pola dispoñibilidade de información totalmente transparente e detallada desde modo que faise pública por AENA, o transporte aéreo vaise estudar pormenorizadamente neste apartado. Os datos que se van presentar a continuación refírense, no caso da oferta, a operacións en voos comerciais dende ou cara aos aeroportos galegos, que poden incluír avións só de carga, dado que na consulta de informes de AENA non hai a opción de discriminar. No caso da demanda trátase de pasaxeiros totais en voos entrantes ou saíntes dos aeroportos galegos.

A análise centrarase na oferta e a demanda do transporte aéreo na mobilidade galega. que neste caso analizaranse simultaneamente. A demanda dos modos de transporte público sempre está condicionada pola oferta dispoñible. Ese condicionamento é especialmente claro no caso do transporte aéreo, considerando ademais que non se

dispón de datos de demanda de voos con escalas, polo que unicamente coñécese a demanda dos destinos cos que Galicia ten voos directos, que é un número moi limitado en comparación coas relacións servidas por transporte público que se analizaron noutras escalas territoriais deste informe.

### 6.2.1. Análise global da oferta e demanda do transporte aéreo en Galicia

Na Figura 6.17 preséntase a evolución mensual do número de operacións total para os tres aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024, mentres que na Figura 6.18 preséntase a información desagregada para cada un deles. Os gráficos non inclúen o ano 2025, no que se está a producir un descenso do número de operacións debido á redución de rutas e frecuencias levada a cabo pola compañía Ryanair no aeroporto de Santiago de Compostela. Esta redución se verá acrecentada no ano 2026 polo peche da base da devandita compañía neste aeroporto.

Analizando a Figura 6.17 pode verse que o patrón de oferta é menos regular nos primeiros anos, a partir de 2012 o patrón de estacionalidade reprodúcese de forma continuada ata 2020, cunha forte redución debida á pandemia de COVID-19, e unha recuperación e crecemento posterior, recuperando a devandita estacionalidade.

Na Figura 6.18 pode apreciarse que, no caso do aeroporto de Santiago de Compostela, os valores máis altos danse, en xeral, de xullo a setembro, aínda que a partir de 2016 esténdense eses valores entre os meses de abril e outubro. O mes con valores máximos de cada ano varía entre xullo, agosto, e incluso maio no caso de 2024 (coincidente co peche da pista do aeroporto de Vigo). No caso da Coruña os valores máis altos danse habitualmente tamén entre xullo e agosto, pero con variacións menos acusadas que no de Santiago. No caso de Vigo apréciase tamén unha estacionalidade importante, especialmente a partires de 2016, cos máximos situados entre xullo e setembro.

Na figura apréciase tamén que a oferta dos aeroportos da Coruña e Vigo está sensiblemente por debaixo da de Santiago, cunha diferencia que creceu de forma importante desde o período 2007-2009 ata os últimos anos do período analizado. Ata maio de 2013 Peinador estaba algo por riba de Alvedro, pero a partir dese momento cambia a orde ate xullo de 2016, mes a partires do cal a oferta está bastante igualada, variando segundo o mes o aeroporto que ocupa o segundo lugar en oferta. A recuperación trala pandemia foi similar nos dous aeroportos e, ao contrario do que pasou en Santiago, non se recuperou totalmente a oferta existente previamente á pandemia. En maio de 2024 apréciase unha forte caída nas operacións en Peinador, debido ao peche da pista por tarefas de mantemento.

Sen ter en conta o período da pandemia (anos 2020 e 2021) e o peche da pista de Peinador, a oferta do aeroporto da Coruña oscilou entre o 24% (xuño 2022) e o 73% (abril 2008 e novembro 2013) da do de Santiago, mentres que a de Vigo estivo entre o 31% (abril 2022) e o 84% (maio e xuño 2007).

Durante todo o período houbo un total de 844.915 operacións nos aeroportos galegos, das que 413.339 (48,9%) tiveron lugar no aeroporto Rosalía de Castro, 206.345 (24,4%) no de Alvedro, e 225.231 (26,7%) no de Peinador. O máximo de operacións mensuais en cada un destes aeroportos foi, respectivamente, 2.845, 1.268 e 1.568.

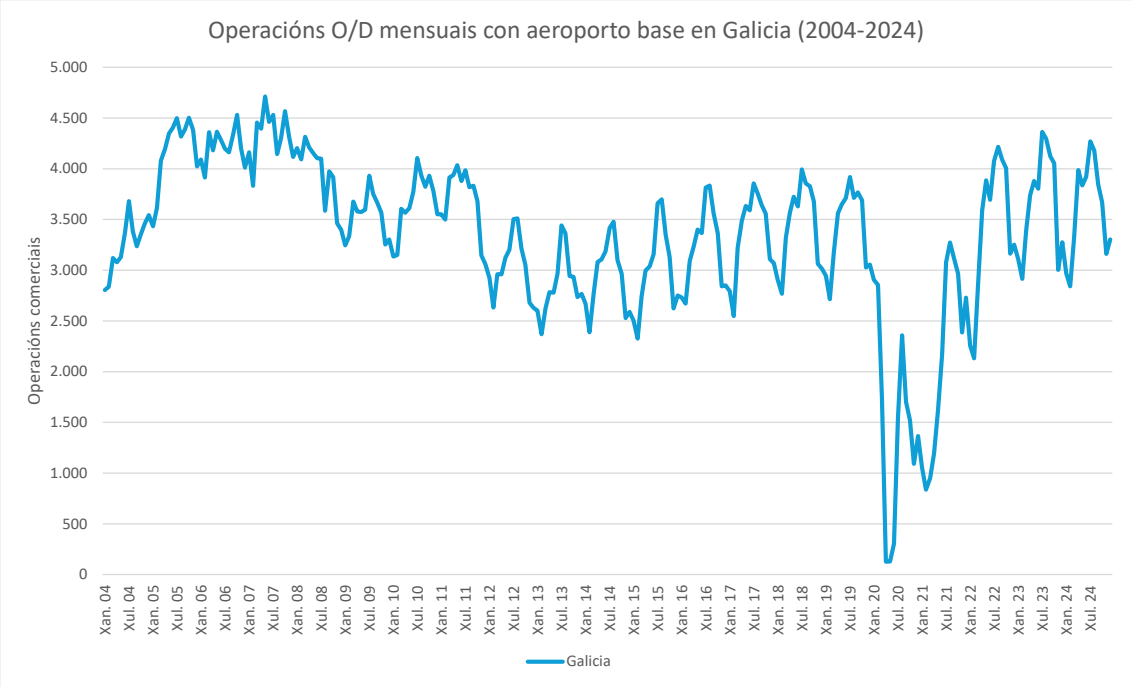



*Figura 6.17. Evolución mensual do número de operacións dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024. (Fonte dos datos: AENA)*

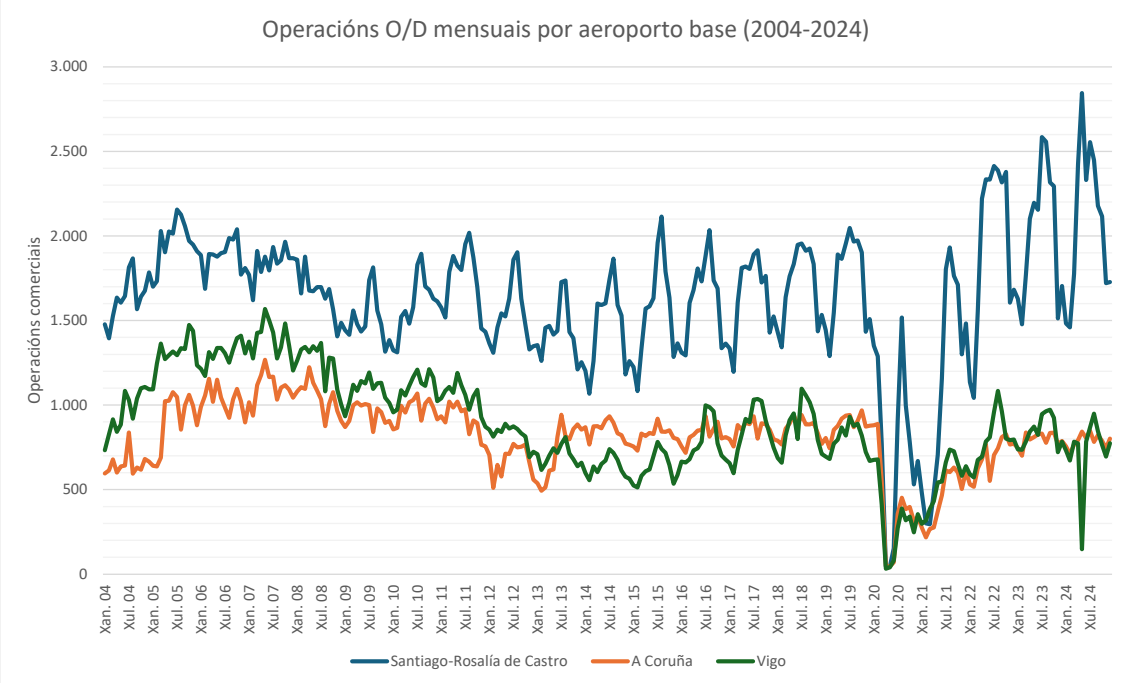



*Figura 6.18. Evolución mensual do número de operacións de cada aeroporto galego no período 01/2004-12/2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Para analizar a demanda no mesmo período e coa mesma desagregación temporal e espacial preséntanse a Figura 6.19 e a Figura 6.20. Na Figura 6.19 pode apreciarse unha estacionalidade da demanda bastante acusada, con valores máis altos, en xeral, entre marzo e setembro, destacando xullo e agosto. Obsérvase de novo a caída debida á pandemia e a recuperación posterior. Tamén apréciase certa tendencia de crecemento ata 2008, un estancamento e redución posterior ata 2014, debido á crise económica, e

unha tendencia de crecemento dende 2014, que continúa trala baixada da pandemia, aínda que parece practicamente estancada a partires de 2023.

Na Figura 6.20 pode apreciarse que esa estacionalidade e tendencia de crecemento se reproduce case de maneira idéntica para o aeroporto de Santiago de Compostela, e tamén, aínda que de forma menos acusada, nos outros dous aeroportos galegos. Tamén na demanda, como pasaba coa oferta, os valores da Coruña e Vigo están bastante por debaixo de Santiago, e con valores moi similares entre eles, aínda que entre 2013 e 2019 destacou algo A Coruña respecto a Vigo, e ata 2008 sucedeu o contrario. Ao igual que sucedía coa oferta, despois da pandemia Alvedro e Peinador non recuperan totalmente a demanda existente anteriormente.

Sen ter en conta o período da pandemia (anos 2020 e 2021) e o peche da pista de Peinador, a demanda do aeroporto da Coruña oscilou entre o 21% (xuño 2022) e o 74% (abril 2008) da do de Santiago, mentres que a de Vigo estivo entre o 23% (abril 2022) e o 77% (xuño 2007).

Durante todo o período houbo unha demanda total de 89.584.816 pasaxeiros nos aeroportos galegos, dos que 48.408.557 (54,0%) saíron ou chegaron ao aeroporto Rosalía de Castro, 21.046.046 (23,5%) ao de Alvedro, e 20.130.213 (22,5%) ao de Peinador. A demanda mensual máxima en cada un destes aeroportos foi, respectivamente, 404.156, 130.069 e 135.009.

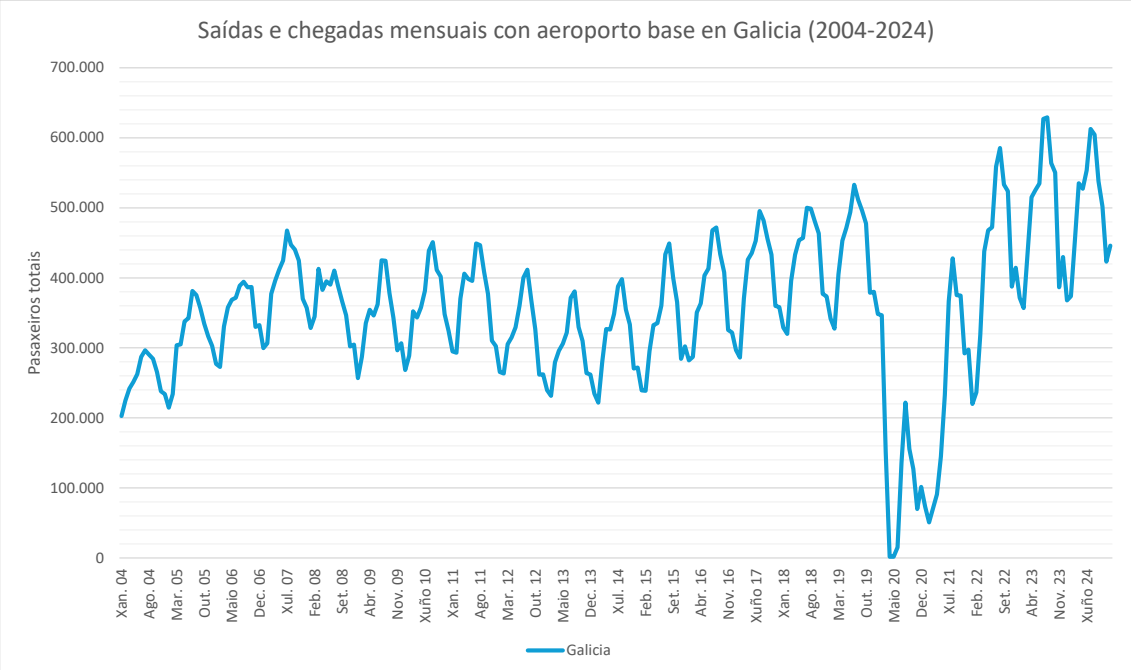



*Figura 6.19. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024. (Fonte dos datos: AENA)*

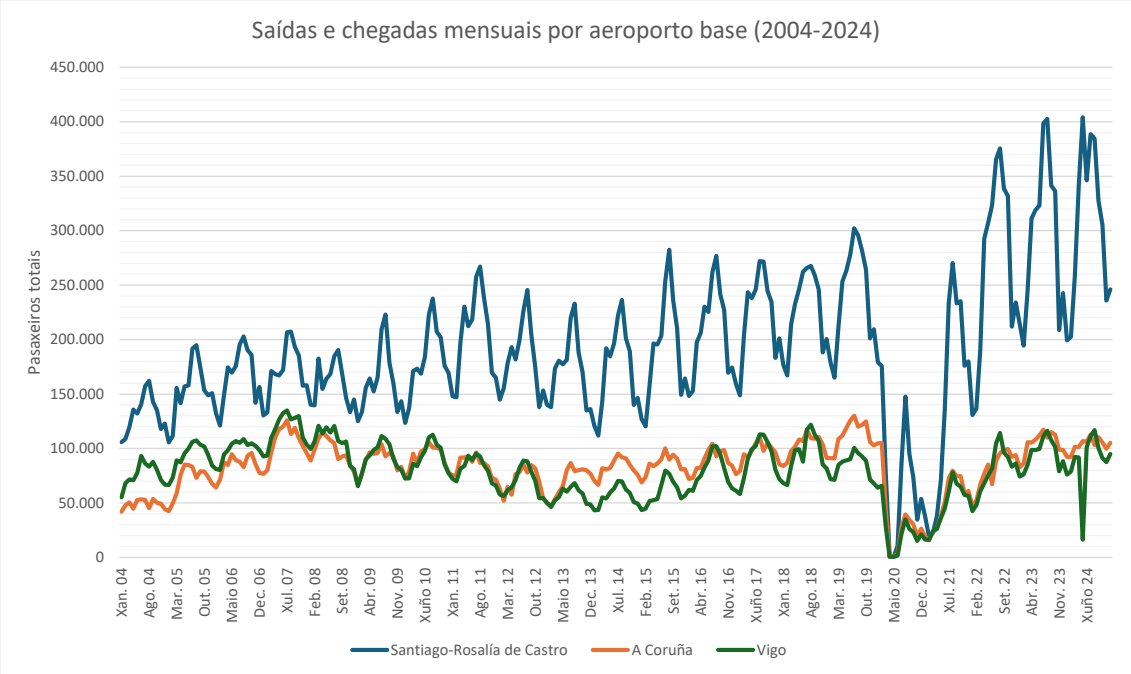



*Figura 6.20. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas de cada aeroporto galego no período 01/2004-12/2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Para apreciar mellor as tendencias de crecemento e decrecemento ao longo do período analizado preséntanse as mesmas figuras pero neste caso con datos anuais en lugar de mensuais, comezando pola oferta. Así, a Figura 6.21 e a Figura 6.22 presentan a evolución anual das operacións, por unha banda no total dos tres aeroportos, e por outra desagregada. Pódese apreciar que se produciu un crecemento entre 2004 e 2007. A partir de alí hai unha caída da demanda total ata 2009, cun leve crecemento posterior ata 2011, e un descenso máis brusco ata 2013, con todo este proceso condicionado pola crise económica. Entre 2013 e 2019 prodúcese unha recuperación lixeira pero sostida. En 2020 e 2021 hai un descenso moi importante debido á pandemia, para en 2022 superar lixeiramente a oferta de 2019, aumentar en 2023 e practicamente estancarse en 2024. Como xa se indicou anteriormente, o esperado é un descenso máis pronunciado en 2025 e aínda maior en 2026 debido á redución de servizos de Ryanair no aeroporto Rosalía de Castro.

Como pode apreciarse na Figura 6.22, as tendencias dos tres aeroportos son similares pero non totalmente idénticas. A Coruña e Vigo amosan un crecemento máis importante entre 2004 e 2007 (mentres que Santiago crece en 2005, pero decrece xa a partir dese ano). A Coruña e Vigo descenden en número de operacións dende a crise de 2008, no caso da Coruña de maneira sostida ata 2012, ano a partir do cal empeza a crecer ata 2014, para estabilizarse despois ata 2019. No caso de Vigo o descenso comeza en 2008 e continúa ata 2015, cun forte crecemento en 2016 que o iguala con Alvedro. A tendencia postpandemia é similar en ámbolos dous aeroportos, quedando o número de operacións en 2023 y 2024 por debaixo do de 2019 (como xa se indicou en 2024 Vigo sofre o efecto do peche temporal da pista durante case un mes). Pola súa banda, Santiago ten unha recuperación posterior á pandemia máis importante, cun crecemento do número de operacións importante entre 2022 e 2024, estando bastante por riba do valor de 2019. Ao igual que antes, sen considerar 2020, 2021 e 2024, a oferta do

aeroporto da Coruña oscilou entre o 35% (2022) e o 63% (2008 e 2009) da do de Santiago, mentres que a de Vigo estivo entre o 41% (2022) e o 75% (2007 e 2008).

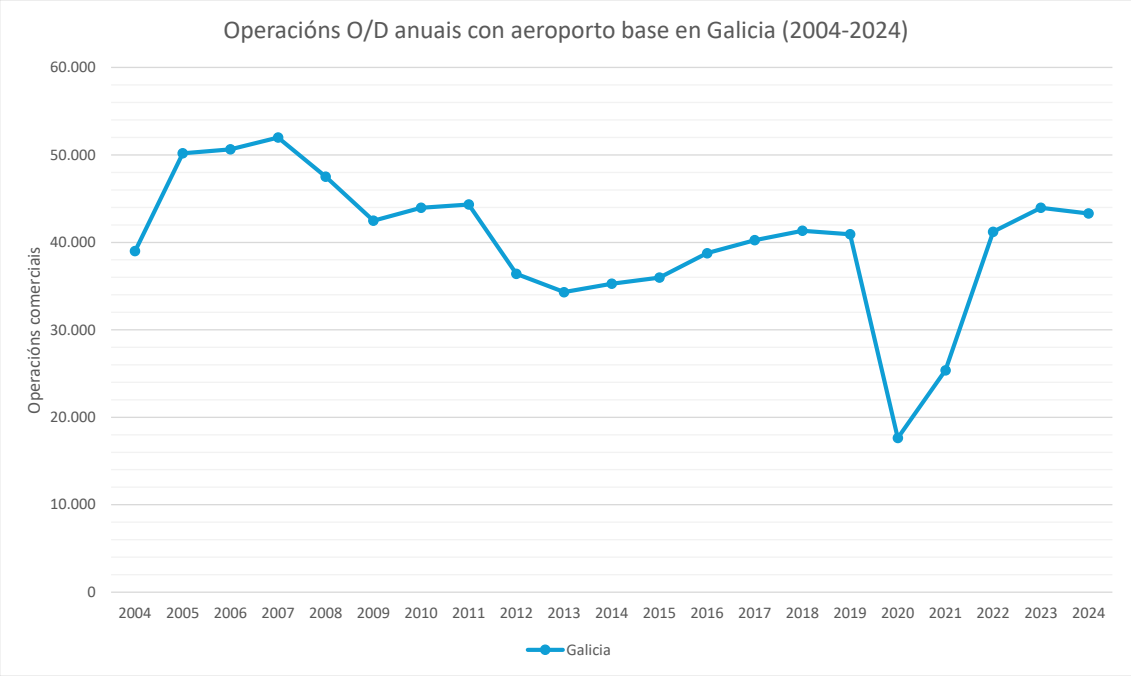



*Figura 6.21. Evolución anual do número de operacións dos aeroportos galegos no período 2004-2024. (Fonte dos datos: AENA)*

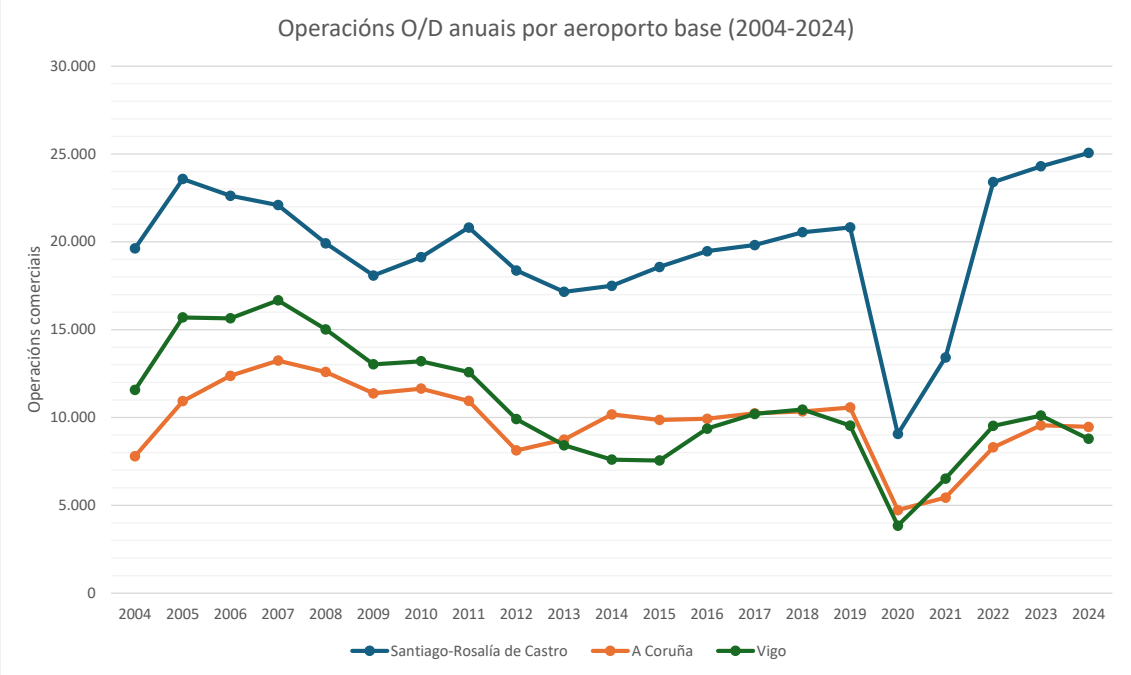



*Figura 6.22. Evolución anual do número de operacións de cada aeroporto galego no período 2004-2024. (Fonte dos datos: AENA)*

No que se refire á demanda, na Figura 6.23 pode verse que o patrón é similar ao da oferta, salvo polo crecemento máis sostido entre 2004 e 2007, así como polo crecemento máis acusado entre 2013 e 2019 (na demanda pásase de 3,6 millóns de pasaxeiros en 2013 a 5,3 en 2019, mentres que na oferta pasouse dun total de algo máis

de 34.000 operacións en 2013 a case 41.000 en 2019). Trala pandemia tamén crece máis a demanda que a oferta, chegando a case 6 millóns de pasaxeiros en 2024 con ao redor de 43.000 operacións.

No que se refire ás diferencias de comportamento da demanda entre os diferentes aeroportos, na Figura 6.24 pode verse que Santiago de Compostela segue a mesma tendencia que o total dos tres aeroportos galegos, mentres que existen diferencias en A Coruña e Vigo. Para estes dous últimos os comentarios son similares que para a oferta, aínda que neste caso A Coruña está claramente por riba de Vigo dende 2013 en adiante, aínda que en 2021 e 2022 están practicamente igualados. De novo sen ter en conta o período da pandemia (anos 2020 e 2021) e o peche da pista de Peinador, a demanda do aeroporto da Coruña oscilou entre o 30% (2022) e o 62% (2007) da do de Santiago, mentres que a de Vigo estivo entre o 29% (2022) e o 69% (2007).

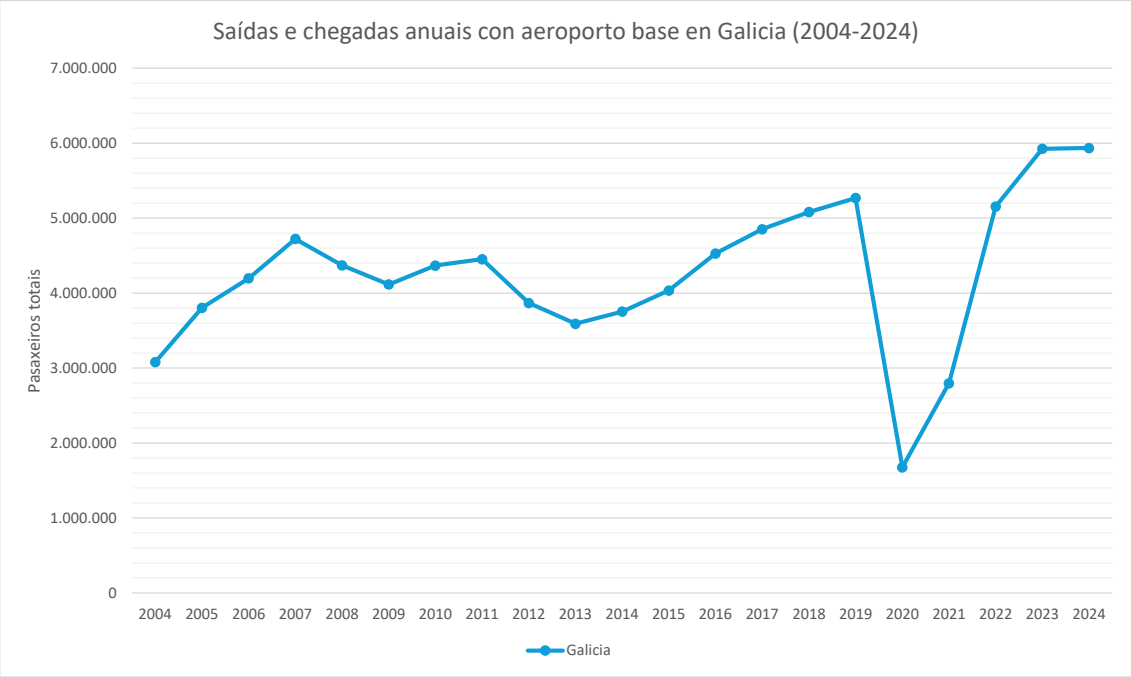



*Figura 6.23. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas dos aeroportos galegos no período 2004-2024. (Fonte dos datos: AENA)*

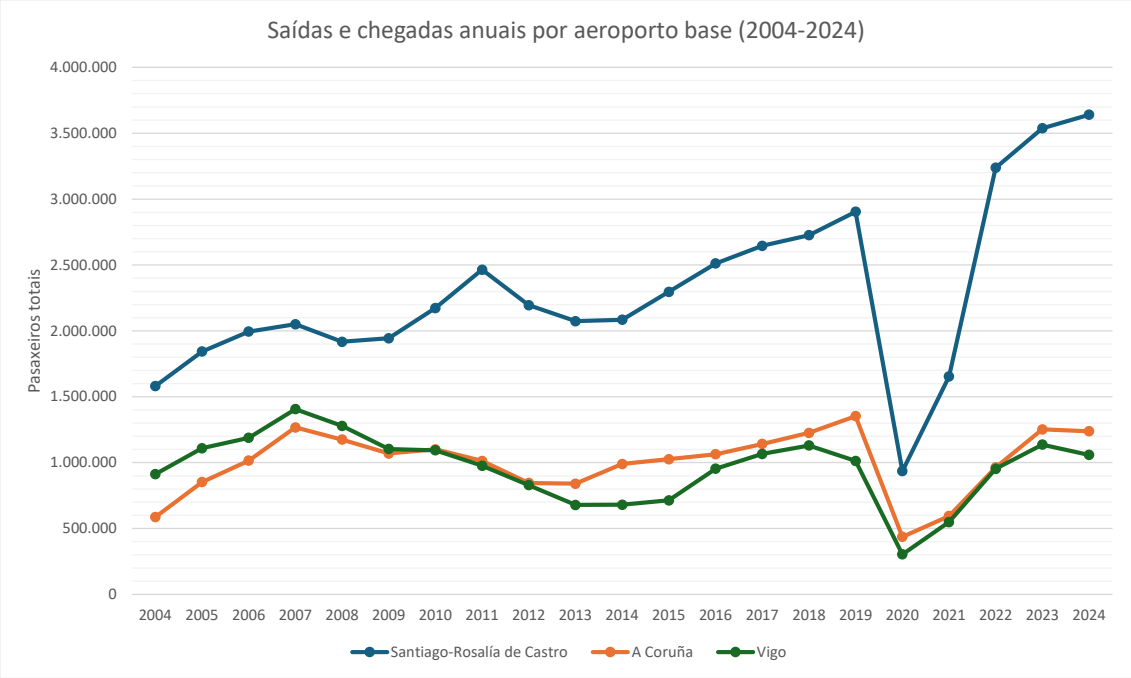



*Figura 6.24. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas de cada aeroporto galego no período 2004-2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Pola súa banda, para apreciar mellor a estacionalidade mensual na oferta preséntanse a Figura 6.25 e a Figura 6.26. Na Figura 6.25 pódese apreciar que, como xa se indicou anteriormente, os meses con maior oferta son os de xullo e agosto, aínda que setembro e outubro están próximos e por riba tamén de 3.500 operacións de media. Os meses de menor oferta son febreiro, xaneiro, novembro e decembro, por esa orde. A Figura 6.26 permite apreciar as diferencias entre os tres aeroportos: tanto para Vigo como para A Coruña o mes máis importante en oferta é xullo en vez de agosto, ao contrario que en Santiago. No caso de Vigo hai moi pouca diferencia entre os meses de xullo a outubro, con valores medios que van entre as 991 e as 945 operacións mensuais. No caso da Coruña, o mes máis destacado tras xullo é outubro, seguido por setembro, e por maio e xuño, con valores medios entre 895 e 836 operacións mensuais para os citados meses. O valor máis alto de Santiago (agosto) roza as 2.000 operacións mensuais. Pola súa banda, o valor mínimo dáse en febreiro para os tres aeroportos, con 1.321 operacións en Lavacolla, 740 na Coruña e 809 en Vigo.

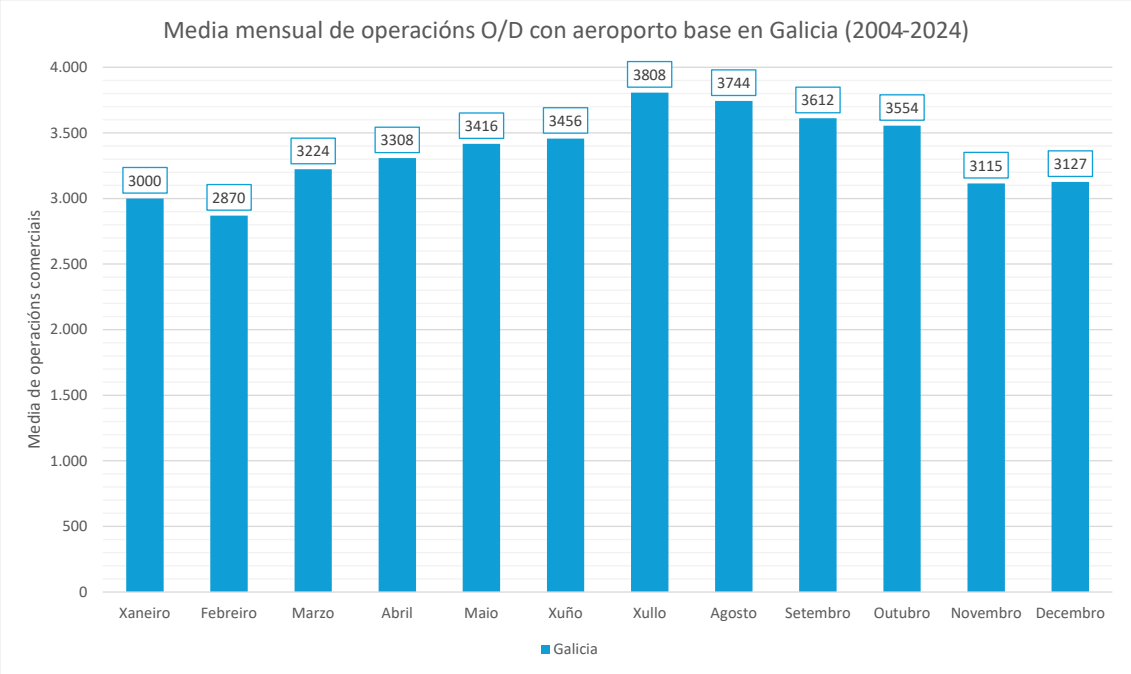



*Figura 6.25. Medias mensuais do número de operacións dos aeroportos galegos no período 2004-2024. (Fonte dos datos: AENA)*

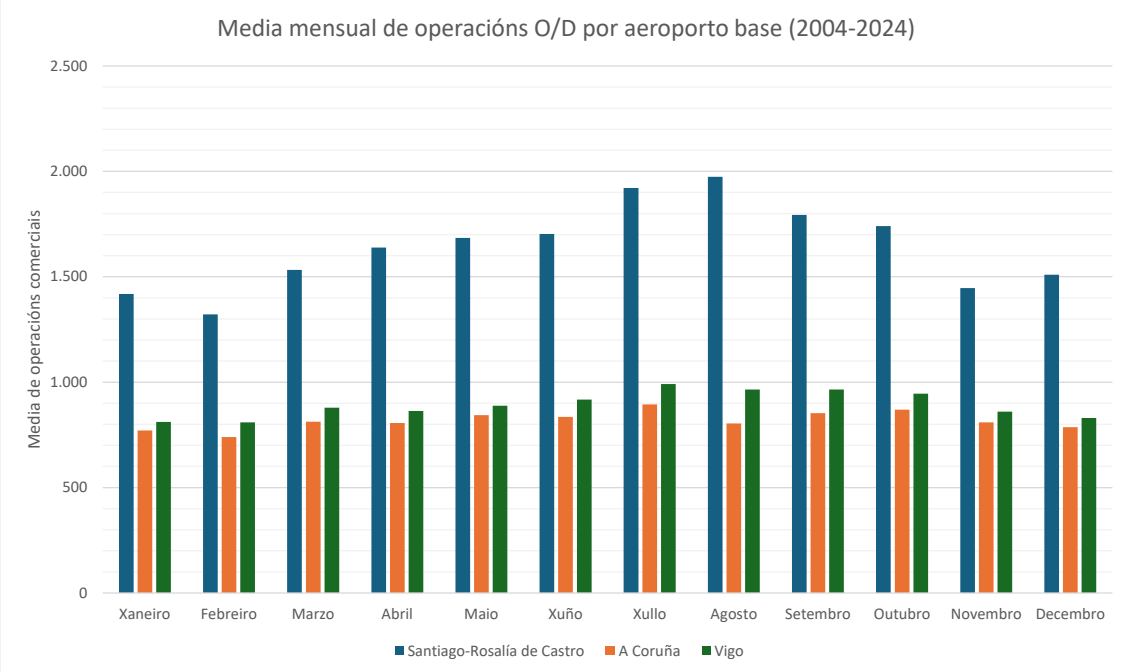



*Figura 6.26. Medias mensuais do número de operacións de cada aeroporto galego no período 2004-2024. (Fonte dos datos: AENA)*

A Figura 6.27 e a Figura 6.28 presentan a mesma análise para a demanda, apreciándose aproximadamente os mesmos patróns. A demanda media máis alta dáse en agosto para Santiago e tamén para Vigo, mentres que na Coruña mantense xullo como valor máximo (algo por riba de 95.000 pasaxeiros). En calquera caso, xullo e agosto están moi igualados en Vigo, sendo a demanda media de agosto algo máis de 97.000 pasaxeiros, mentres que a de xullo é de algo máis de 96.000. O valor máximo para Santiago é de

case 256.000 pasaxeiros en agosto. A demanda media da Coruña está lixeiramente por riba da de Vigo para tódolos meses salvo xullo e agosto. Os valores mínimos danse en febreiro para Lavacolla (case 139.000 pasaxeiros de media), e en xaneiro para Alvedro (algo por riba de 69.000) e para Peinador (por riba de 63.000).

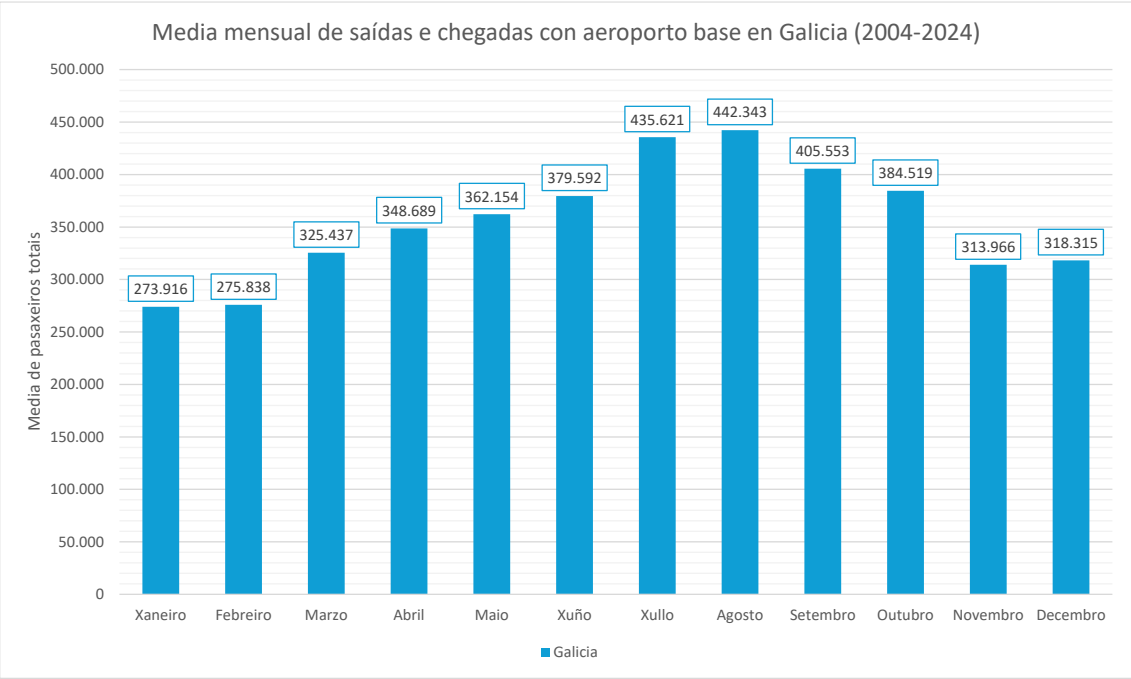



*Figura 6.27. Media mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas dos aeroportos galegos no período 2004-2024. (Fonte dos datos: AENA)*

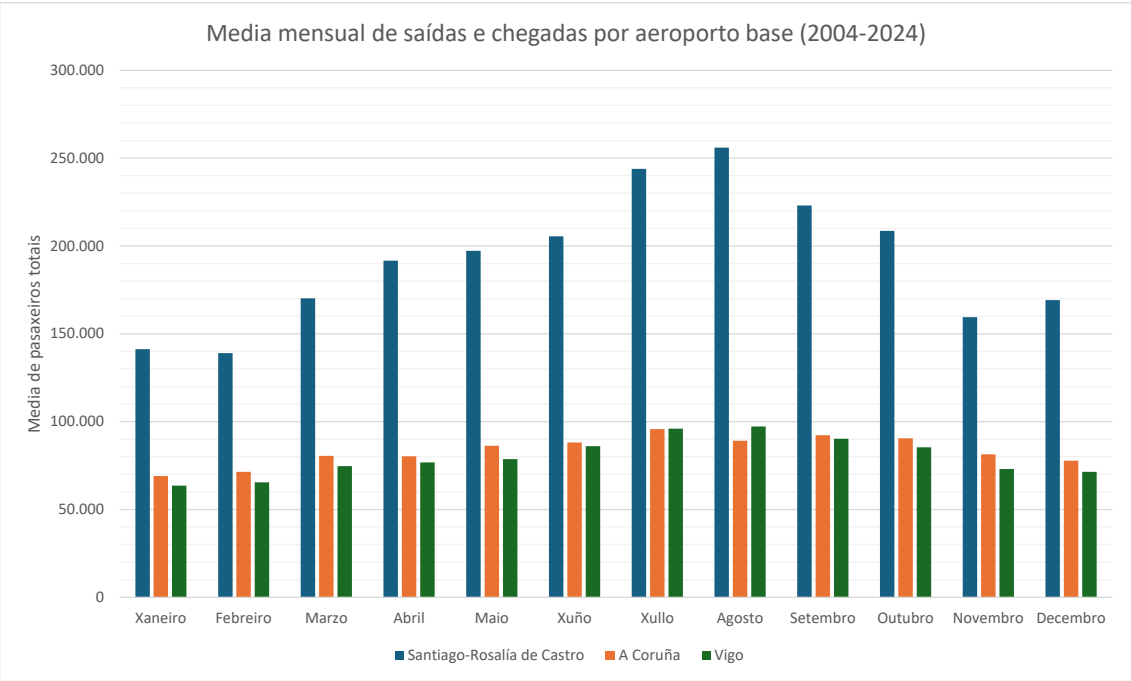



*Figura 6.28. Media mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas de cada aeroporto galego no período 2004-2024. (Fonte dos datos: AENA)*

### 6.2.2. Análise das conexións principais

Ademais da oferta en número de operacións, e a demanda en total de pasaxeiros, é importante coñecer os aeroportos cos que se producen as principais relacións, tanto en oferta como en demanda. Neste apartado analízanse as conexións principais en 2024, tanto nacionais como internacionais. A Figura 6.29 presenta o número de operacións dende cada un dos aeroportos galegos cos aeroportos das 20 relacións máis importantes dende a comunidade para o ano 2024, mentres que a Figura 6.30 presenta a mesma información para o total de pasaxeiros. As dúas principais relacións, tanto en operacións como en pasaxeiros, son as de Madrid (14.492 operacións e 1.919.922 pasaxeiros) e Barcelona (5.460 e 898.615 respectivamente). Para o caso de Madrid, o número de operacións e a demanda son maiores na Coruña (5.884, 775.117) e Vigo (5.199, 685.605) que en Santiago (3.409, 459.200). Para o resto dos casos Santiago é sensiblemente superior. Nos casos de Tenerife Norte e Sur, Dublín, Fuerteventura e Milán, non houbo pasaxeiros dende A Coruña, da mesma maneira que para Londres (Gatwick) e París dende Vigo. Pode verse que os principais aeroportos por número de operacións e pasaxeiros coinciden practicamente, aínda que a orde non sexa a mesma, salvo polo feito de que en operacións aparece Vitoria que non o fai en pasaxeiros (dado que se trata dunha relación eminentemente de mercadorías), polo que nese caso aparece ao final Basel (que sería o primeiro que non aparece en operacións).

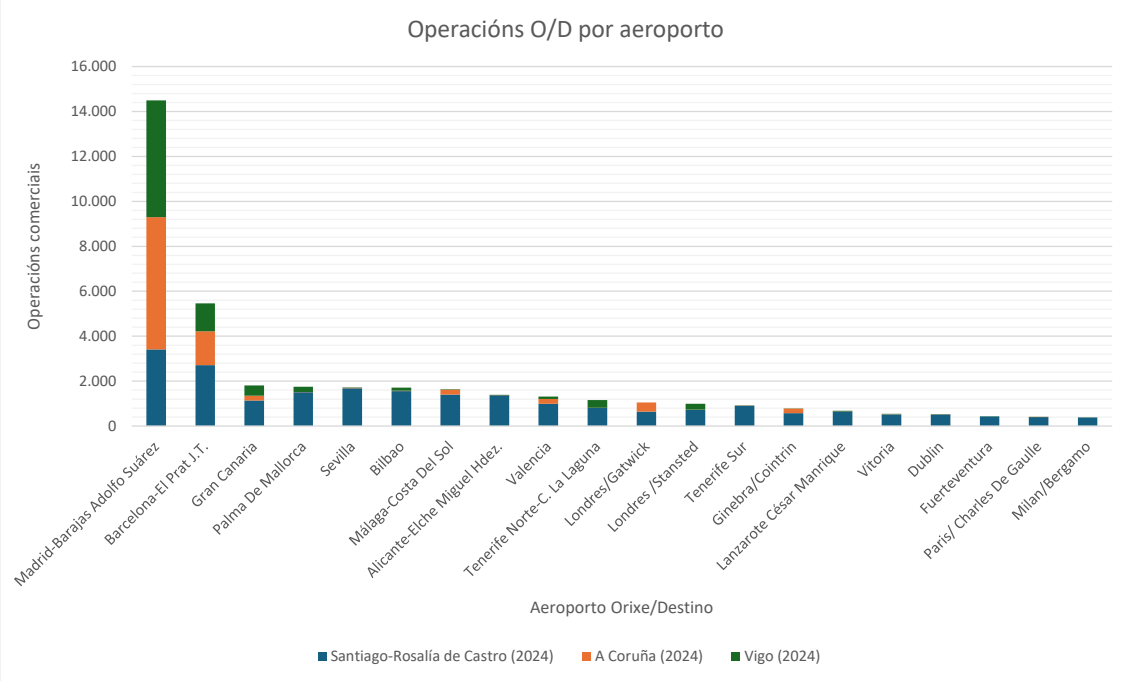



*Figura 6.29. Número de operacións de cada aeroporto galego cos aeroportos das 20 principais relacións aeroportuarias de Galicia no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

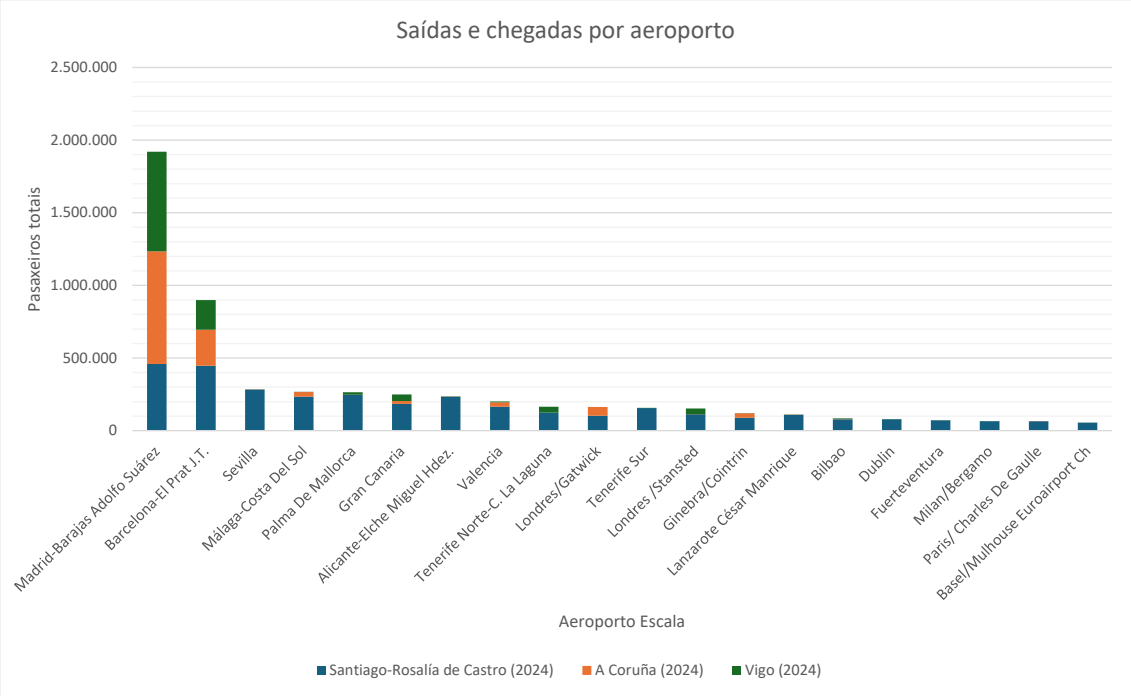



*Figura 6.30. Demanda conxunta de saídas e chegadas de cada aeroporto galego cos aeroportos das 20 principais relacións aeroportuarias de Galicia no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Nas seguintes figuras preséntase a información para cada un dos aeroportos galegos por separado. A Figura 6.31 e a Figura 6.32 presentan a oferta e demanda do aeroporto de Santiago de Compostela coas súas 20 principais relacións. Este aeroporto tivo en 2024 25.062 operacións, o que supón o 57,9% do total de Galicia, e unha demanda de 3.640.519 pasaxeiros (61,3% do total galego). As dúas relacións principais son, ao igual que nos outros aeroportos galegos, as de Madrid (como xa se indicou, 3.409 operacións e 459.200 pasaxeiros) e Barcelona (2.713 e 447.206). No seguinte chanzo en demanda, por riba de 200.000 pasaxeiros, están Sevilla (283.236 pasaxeiros e 1.683 operacións), Palma de Mallorca (247.655 e 1.509), Málaga-Costa del Sol (233.868 e 1.397), e Alicante-Elche (233.448 e 1.370). No seguinte chanzo, entre 100.000 e 200.000 pasaxeiros, aparecen xa, ademais de outras conexións nacionais, aeroportos estranxeiros, como Londres/Stansted (113.253 e 722) e Londres/Gatwick (103.148 e 644). De novo as principais conexións en operacións e pasaxeiros coinciden, aínda que non a orde, salvo polo caso de Vitoria e Basel xa explicado nos gráficos anteriores.

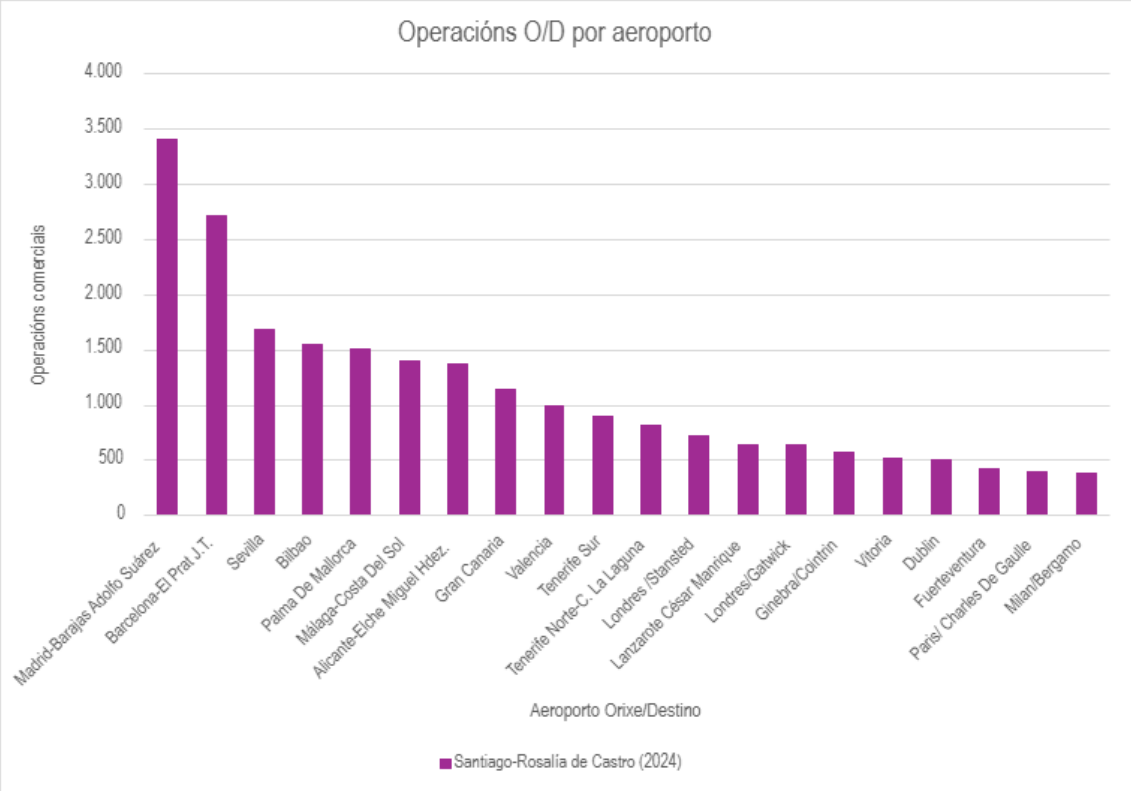



*Figura 6.31. Número de operacións do aeroporto de Santiago de Compostela coas súas 20 relacións principais no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

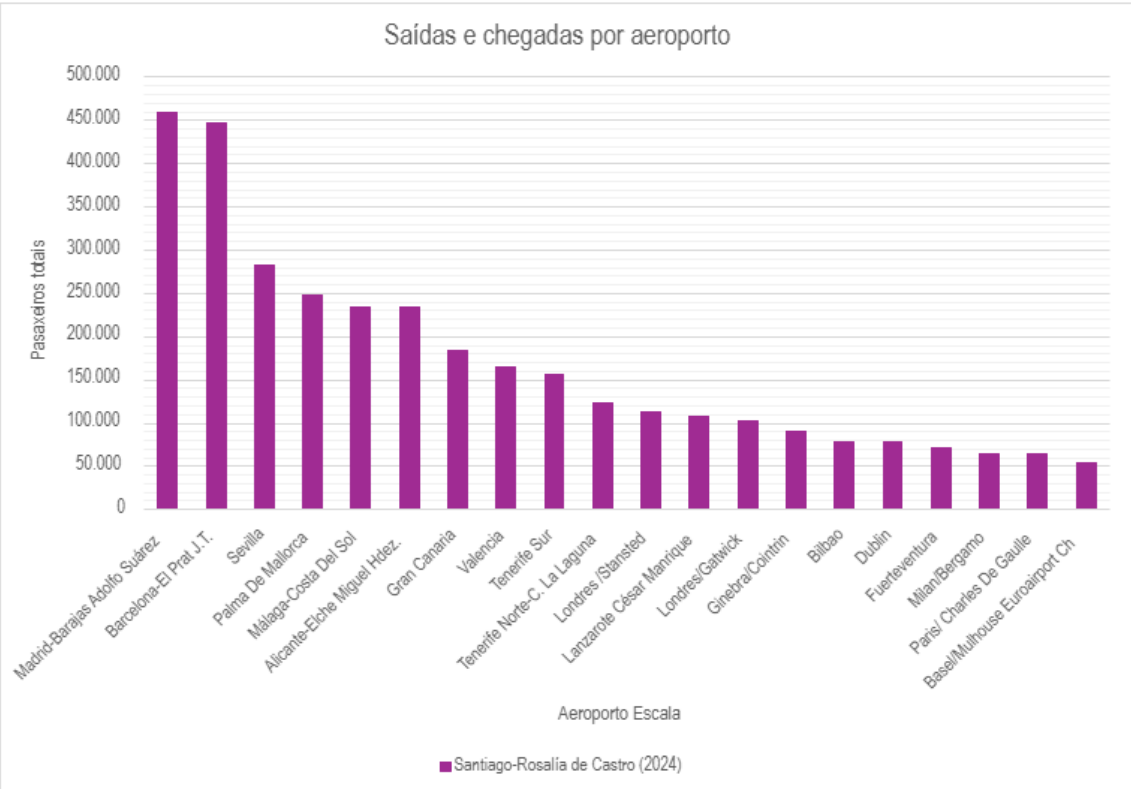



*Figura 6.32. Demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Santiago de Compostela coas súas 20 relacións principais no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Pola súa banda, a Figura 6.33 e a Figura 6.34 presentan a mesma información para o aeroporto da Coruña. Este aeroporto tivo en 2024 9.463 operacións, o que supón o 21,8% do total de Galicia, e unha demanda de 1.237.570 pasaxeiros (20,8% do total galego). A relación principal é con Madrid, destacando moi por riba de todas as demais, con 5.884 operacións e 775.117 pasaxeiros. A seguinte en importancia é Barcelona, con 1.500 e 247.528 respectivamente. O seguinte chanzo é moito máis baixo, incluíndo, por orde de volume de pasaxeiros, Londres/Gatwick (60.374 pasaxeiros e 409 operacións), Málaga-Costa del Sol (32.328 e 224), Valencia (30.039 e 216), Xenebra /Cointrin (29.429 e 203), Milán/Malpensa (27.471 e 196), Gran Canaria (19.615 e 209), e Menorca (10.499 e 73). No seguinte chanzo a demanda non acada os 1.000 pasaxeiros anuais.

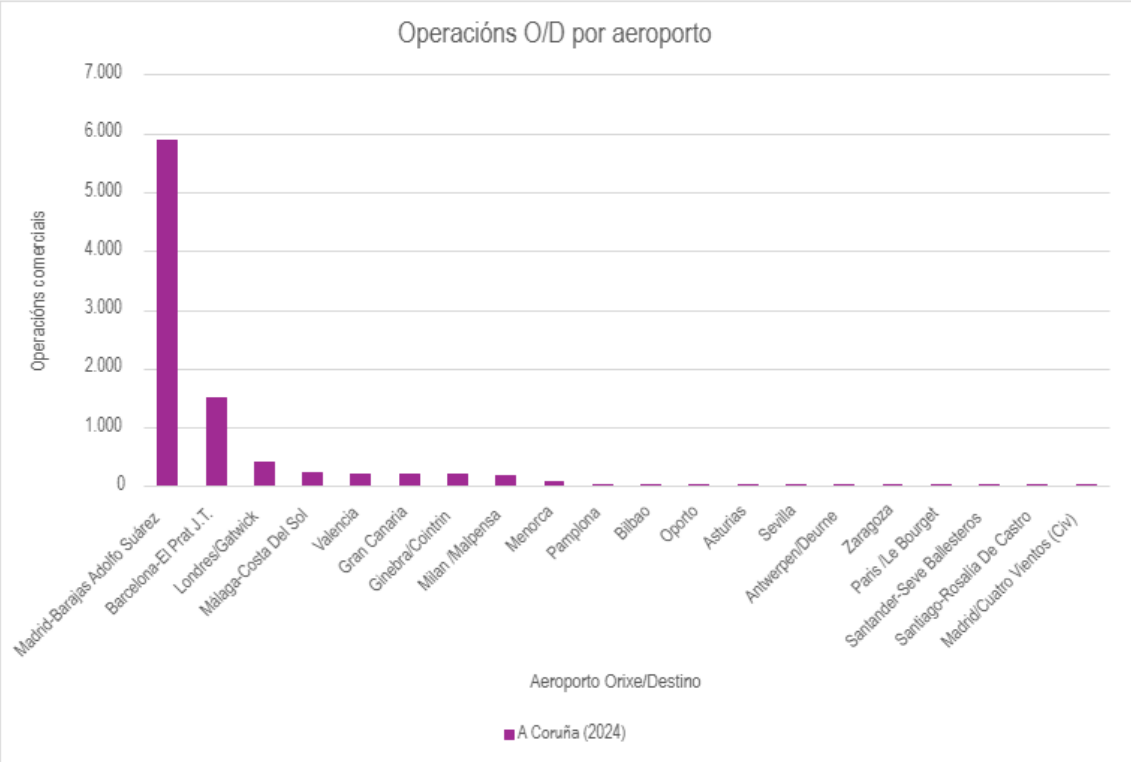



*Figura 6.33. Número de operacións do aeroporto da Coruña coas súas 20 relacións principais no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

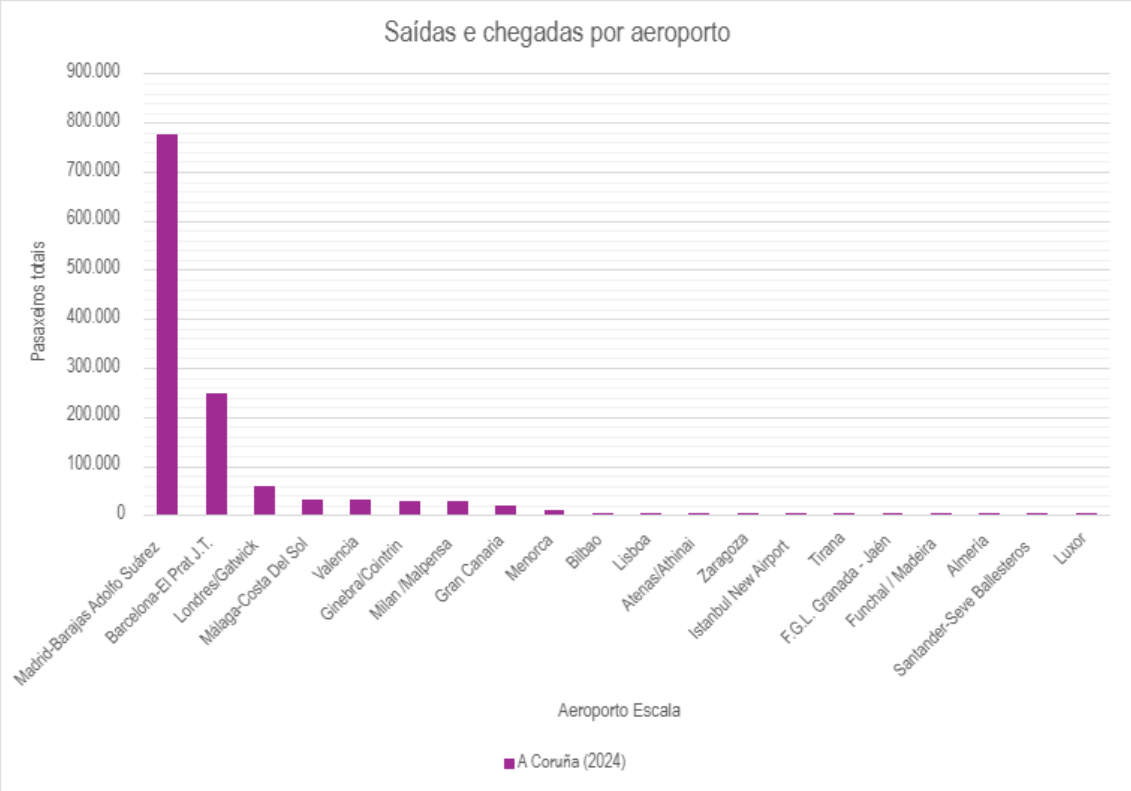



*Figura 6.34. Demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto da Coruña coas súas 20 relacións principais no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Finalmente, a Figura 6.35 e a Figura 6.36 presentan a mesma información para o aeroporto de Vigo. Este aeroporto tivo en 2024 8.788 operacións, o que supón o 20,3% do total de Galicia, e unha demanda de 1.058.529 pasaxeiros (17,8% do total galego). De novo a relación principal é con Madrid, destacando moi por riba de todas as demais, con 5.199 operacións e 685.605 pasaxeiros. A seguinte en importancia é Barcelona, con 1.247 e 203.881 respectivamente. O seguinte chanzo é moito máis baixo, incluíndo, por orde de volume de pasaxeiros, Gran Canaria (46.063 pasaxeiros e 458 operacións), Tenerife Norte (40.791 e 342), Londres/Stansted (39.997 e 266), Palma De Mallorca (16.827 e 236), Valencia (5.075 e 103), Bilbao (4.470 e 129), Menorca (2.341 e 28), Lanzarote (2.112 e 30), Alicante-Elche (1.900 e 20), Ibiza (1.872 e 39), e Santander (1.288 e 33). No seguinte chanzo a demanda non acada os 1.000 pasaxeiros anuais.

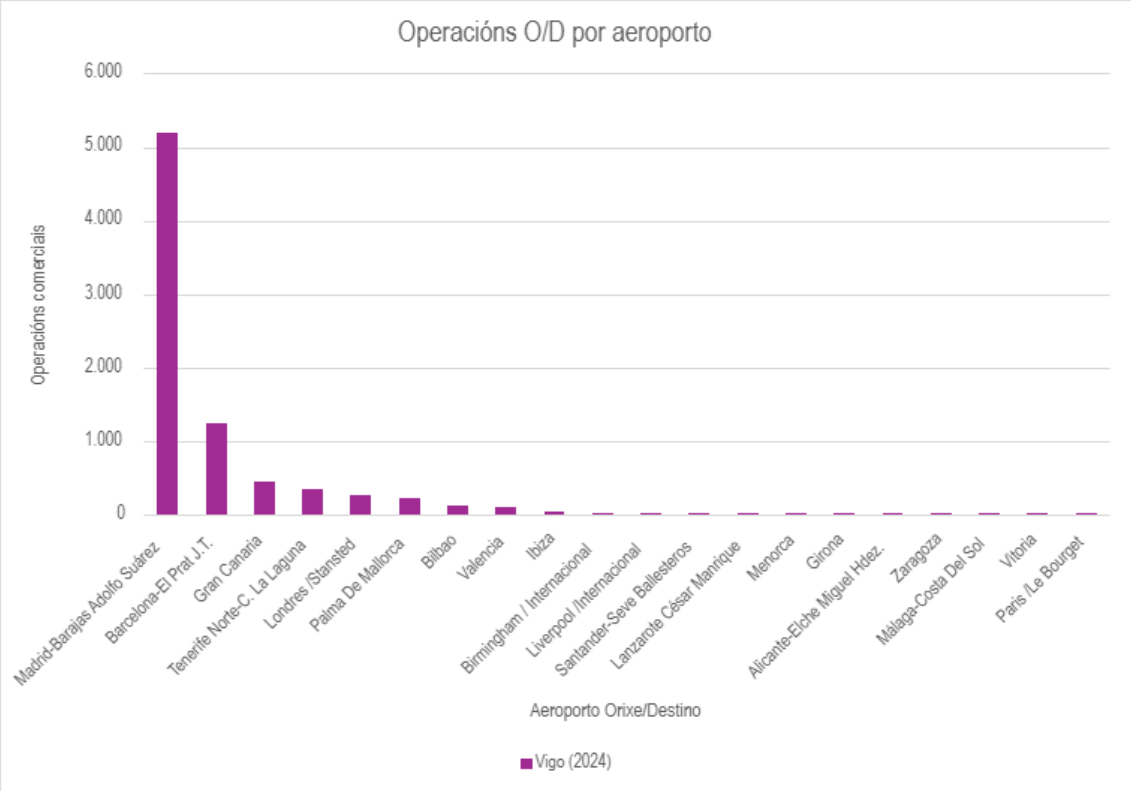



*Figura 6.35. Número de operacións do aeroporto de Vigo coas súas 20 relacións principais no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

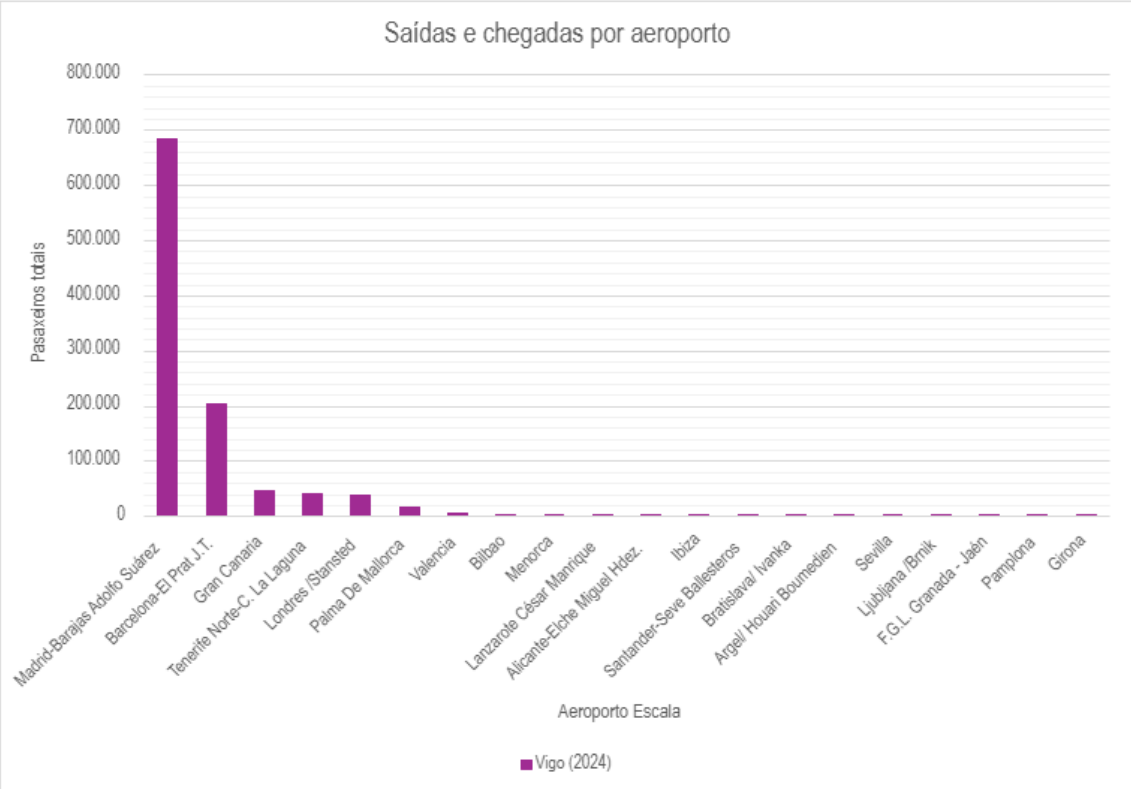



*Figura 6.36. Demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Vigo coas súas 20 relacións principais no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Na análise anterior púidose apreciar que a maior parte dos pasaxeiros e operacións dos aeroportos galegos danse en relacións nacionais. Por este motivo, nas figuras seguintes preséntanse as 15 principais relacións nacionais por número de pasaxeiros en 2024 de cada un dos aeroportos galegos. A Figura 6.37 refírese ao aeroporto de Lavacolla, a Figura 6.38 ao aeroporto de Alvedro, e a Figura 6.39 ao de Peinador.

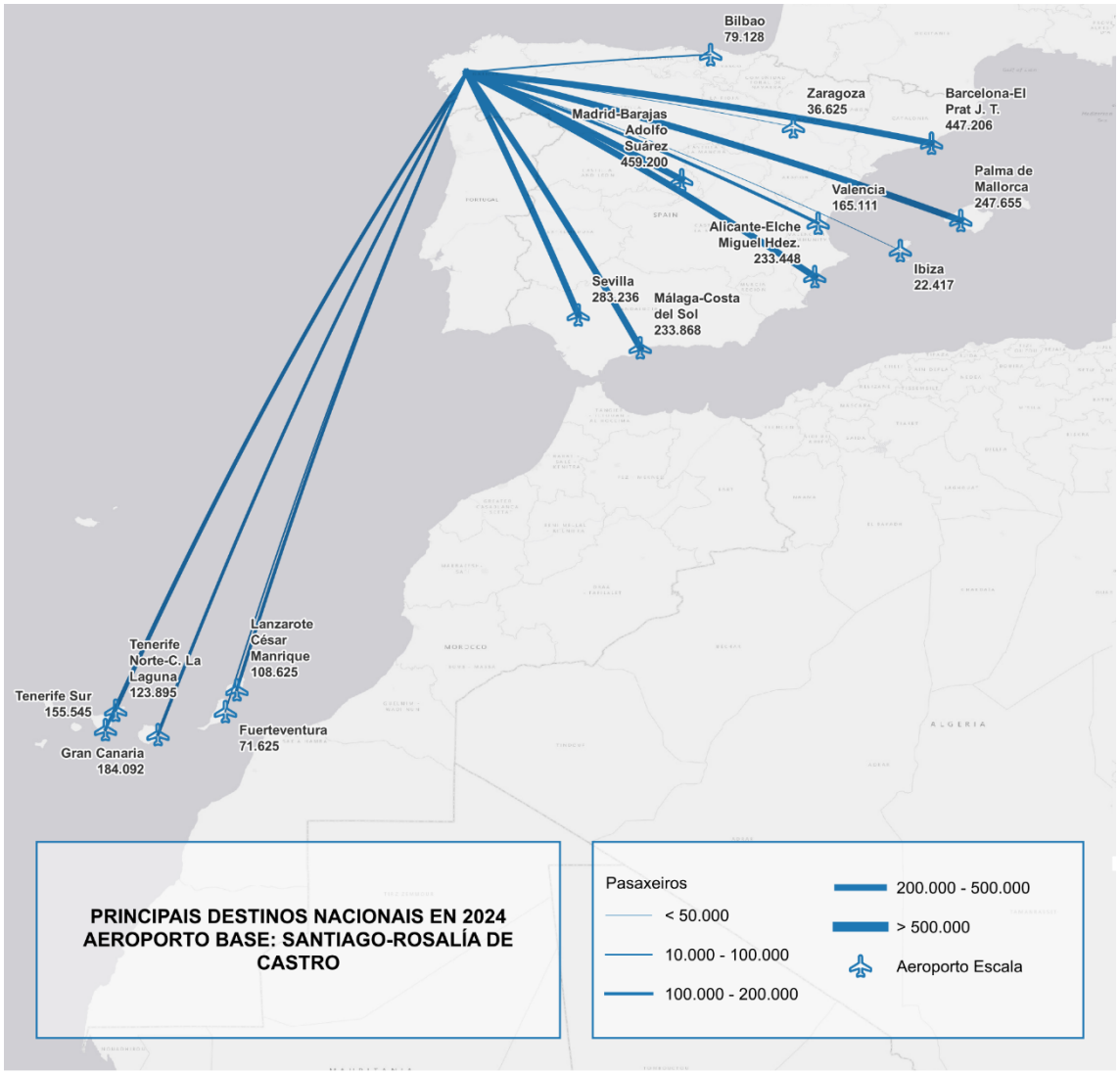



*Figura 6.37. Principais relacións por número de pasaxeiros en 2024 do aeroporto de Santiago de Compostela con aeroportos nacionais. (Fonte dos datos: AENA)*

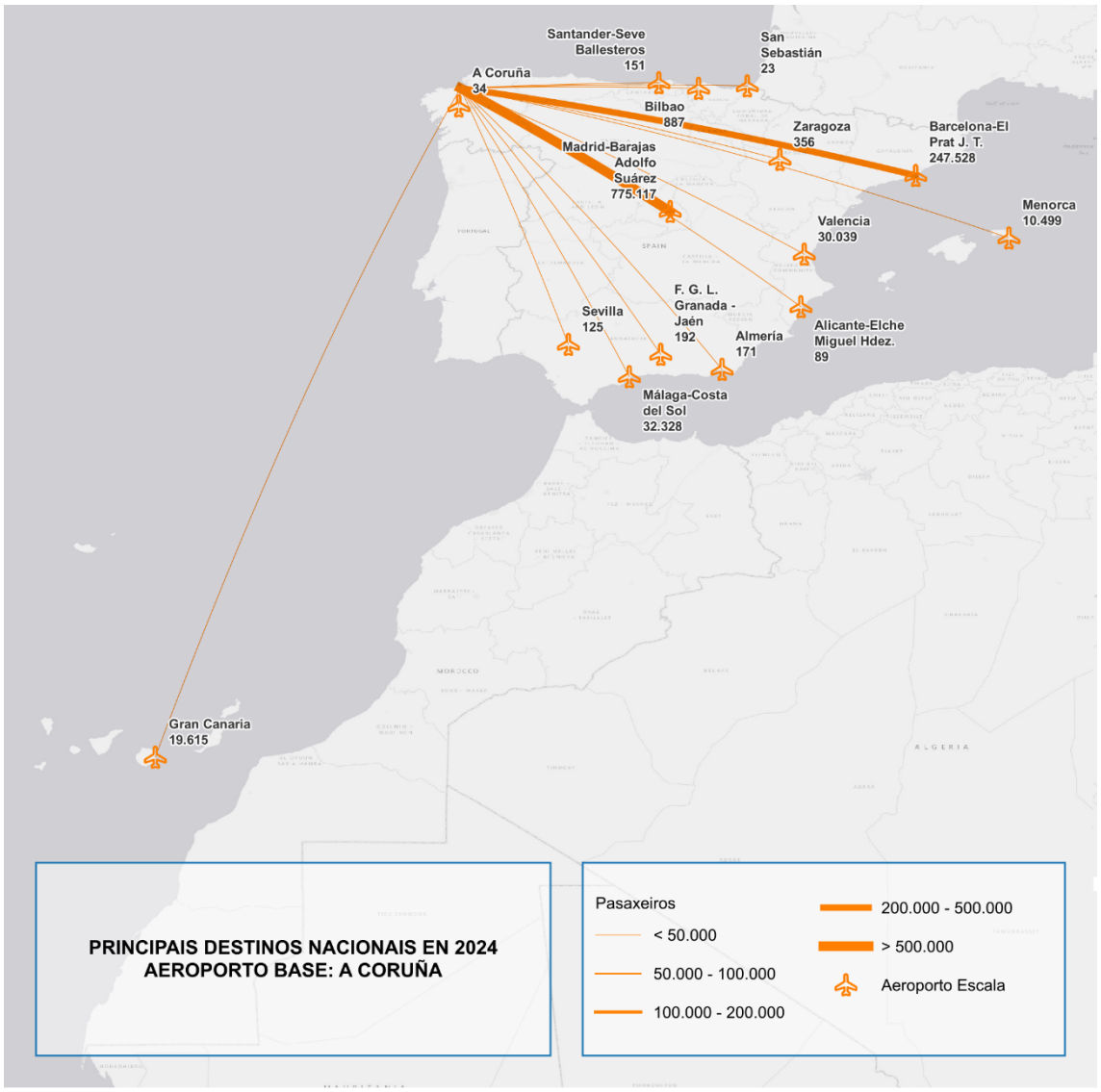



*Figura 6.38. Principais relacións por número de pasaxeiros en 2024 do aeroporto da Coruña con aeroportos nacionais. (Fonte dos datos: AENA)*

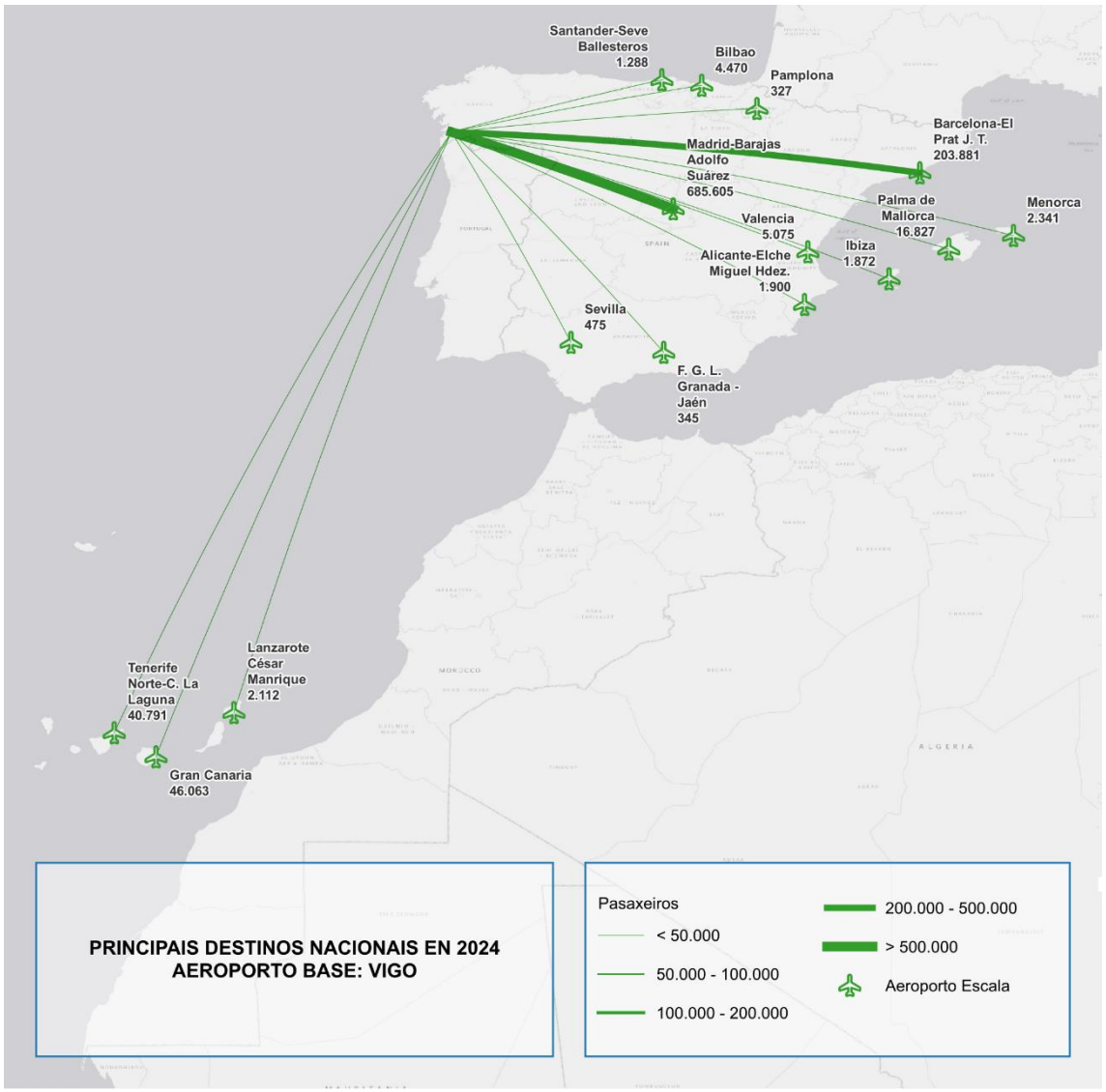



*Figura 6.39. Principais relacións por número de pasaxeiros en 2024 do aeroporto de Vigo con aeroportos nacionais. (Fonte dos datos: AENA)*

En calquera caso, as relacións internacionais son tamén importantes para coñecer a conectividade existente. De cara a ter un coñecemento maior das devanditas relacións dos aeroportos galegos, faise unha análise da oferta e demanda por países, que se presenta na Figura 6.40 e na Figura 6.41. Neste caso preséntanse os 10 países coas principais conexións, xa que os valores baixan moito para os seguintes. O primeiro que destaca nesta figura é que o aeroporto de Santiago é o dominante no que se refire aos aeroportos estranxeiros de máis oferta e demanda. O país máis destacado, por riba de 2.300 operacións totais e 300.000 pasaxeiros é Reino Unido, seguido a distancia por Suíza (con 1.391 e 205.578). Os valores seguintes, máis afastados, son, por orde de pasaxeiros: Italia (114.502 e 767), Irlanda (78.966 e 528), Francia (65.608 e 574), Alemaña (52.951 e 394), Países Baixos (44.509 e 322), e Bélxica (30.063 e 227).

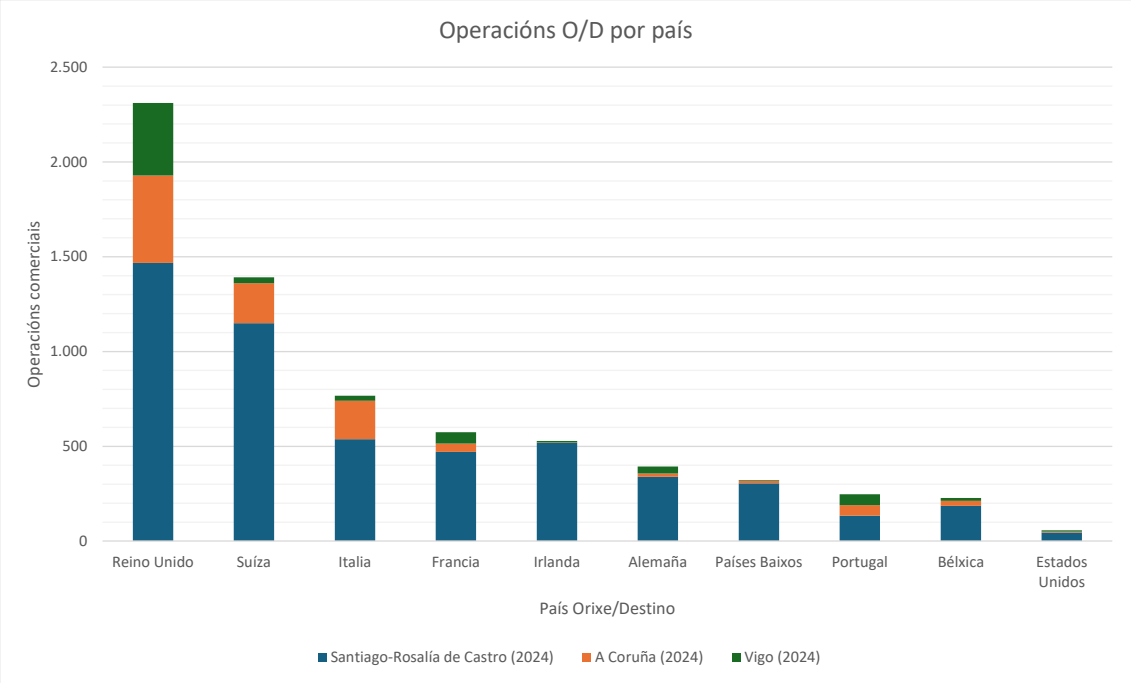



*Figura 6.40. Número de operacións de cada aeroporto galego cos 10 países con maior relación co sistema aeroportuario galego no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

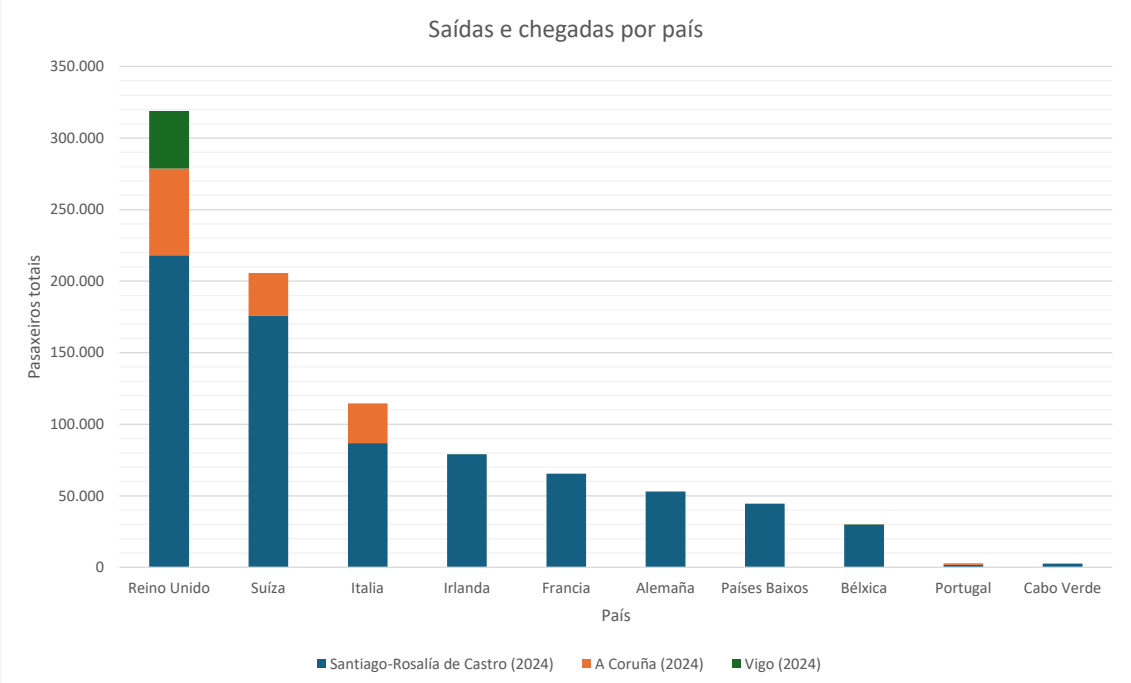



*Figura 6.41. Demanda conxunta de saídas e chegadas de cada aeroporto galego cos 10 países con maior relación co sistema aeroportuario galego no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Nas seguintes figuras preséntase a información para cada un dos aeroportos galegos por separado. A Figura 6.42 e a Figura 6.43 presentan a oferta e demanda do aeroporto de Santiago de Compostela cos seus 10 principais países de conexión. Os valores de pasaxeiros e operacións son os seguintes: Reino Unido, 218.167 e 1.468; Suíza, 176.054 e 1.150; Italia, 86.871 e 538; Irlanda, 78.952 e 518; Francia, 65.179 e 471; Alemaña,

52.896 e 339; Países Baixos, 44.248 e 305; Bélxica, 29.845 e 186; Cabo Verde, 2.472 e 19; Portugal, 1.811 e 134.

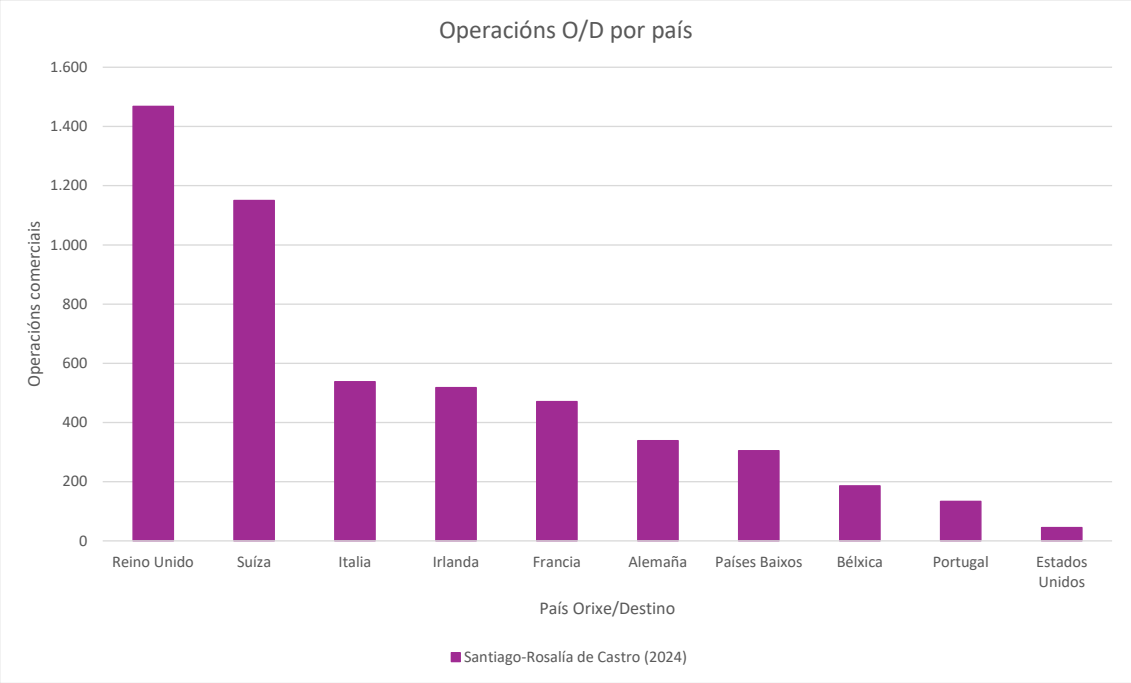



*Figura 6.42. Número de operacións do aeroporto de Santiago cos 10 países con maior relación no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

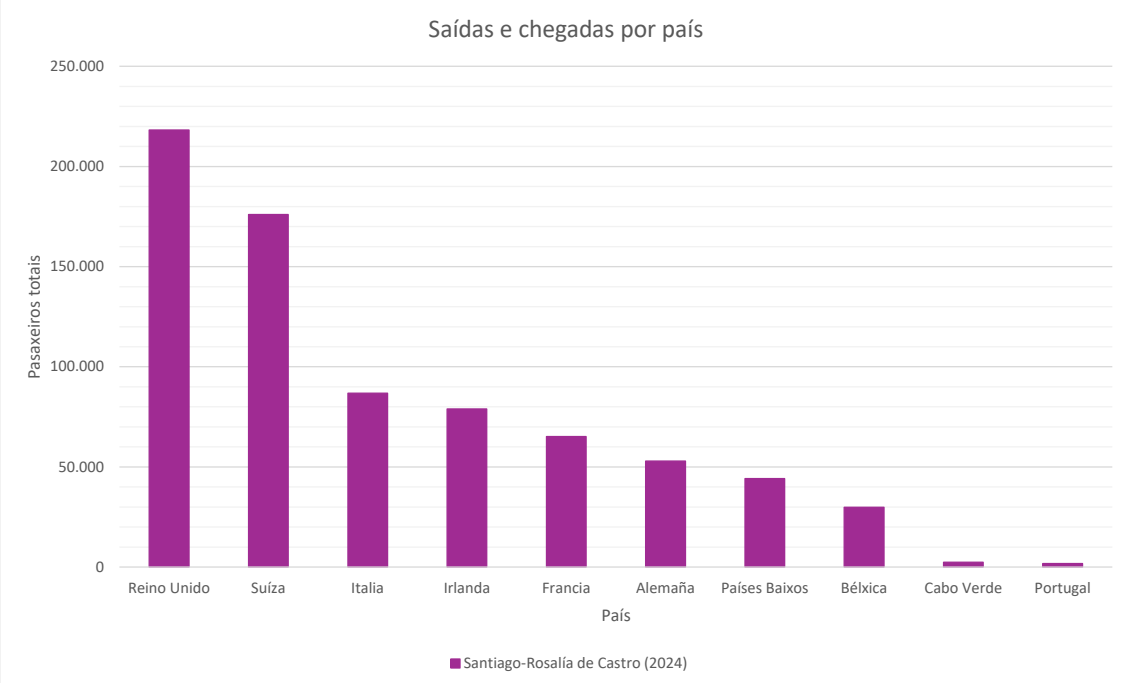



*Figura 6.43. Demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Santiago cos 10 países con maior relación no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Pola súa banda, a Figura 6.44 e a Figura 6.45 presentan a oferta e demanda do aeroporto da Coruña cos seus 10 principais países de conexión. Os valores de pasaxeiros e operacións son os seguintes: Reino Unido, 60.566 e 461; Suíza, 29.452 e 210; Italia,

27.487 e 202; Portugal, 819 e 56; Turquía, 497 e 6; Grecia, 367 e 3; Albania, 268 e 2; Exipto, 252 e 4; Bélxica, 210 e 27; e Francia, 158 e 43.

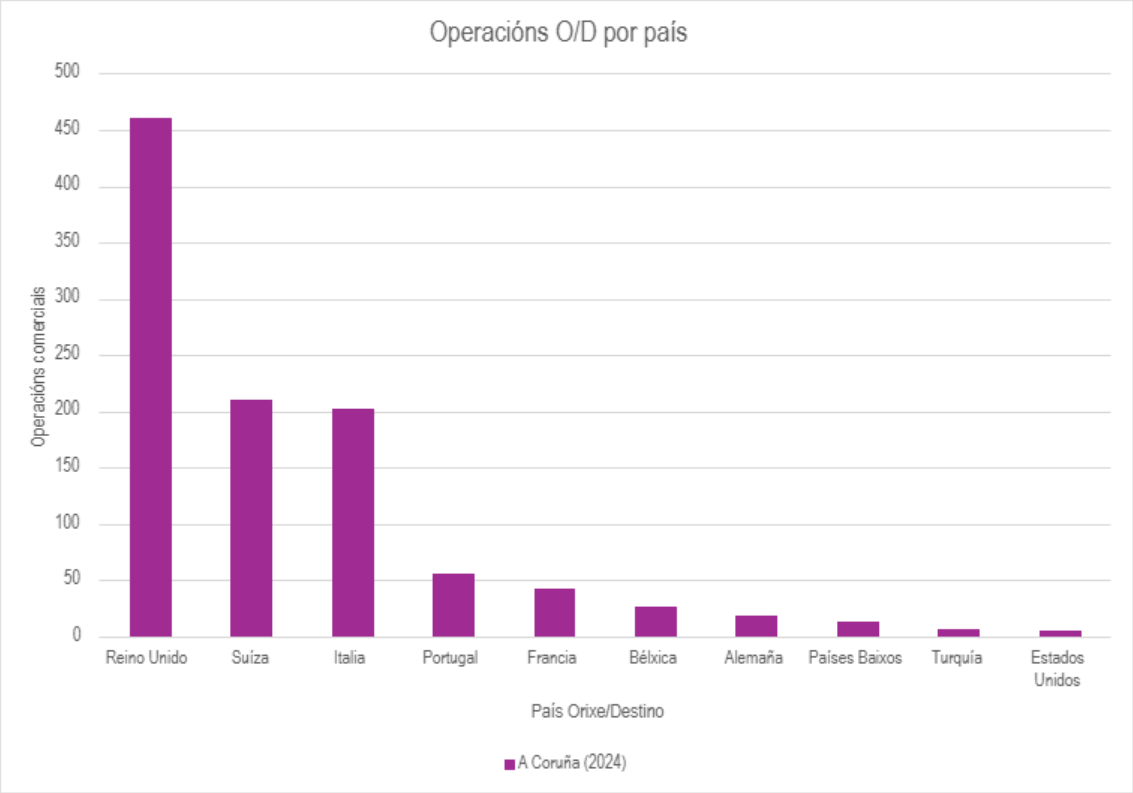



*Figura 6.44. Número de operacións do aeroporto da Coruña cos 10 países con maior relación no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

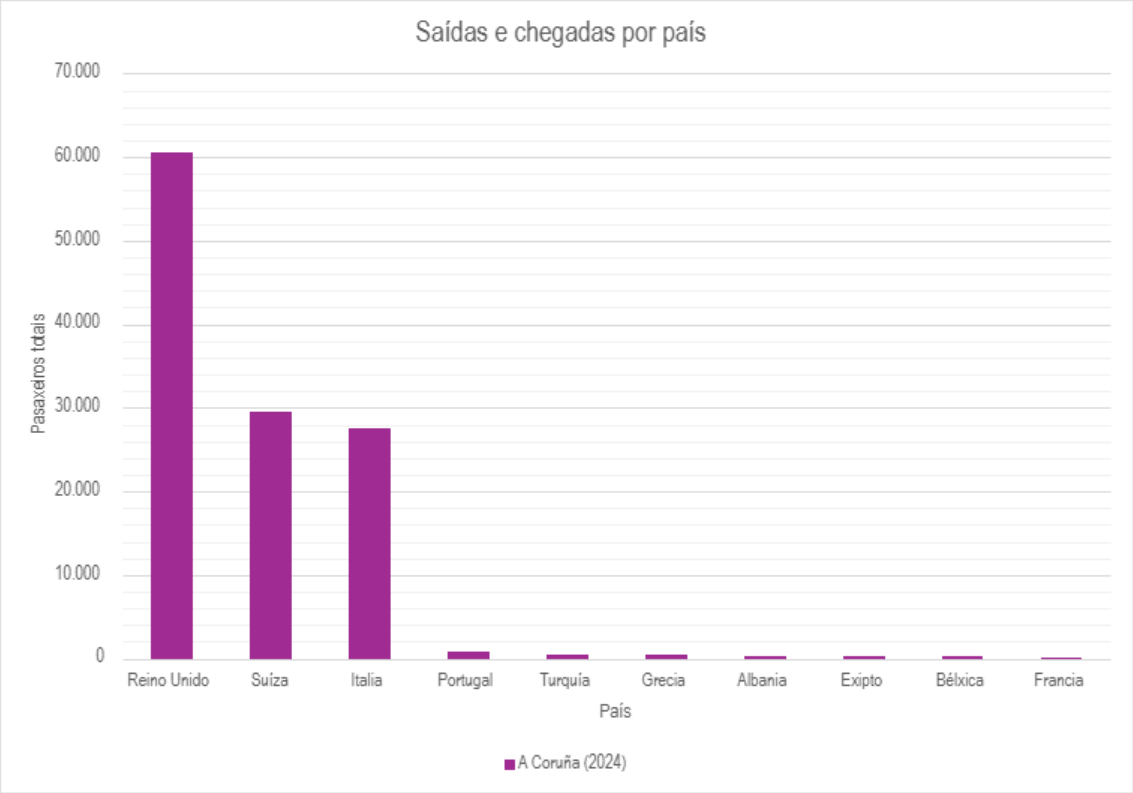



*Figura 6.45. Demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto da Coruña cos 10 países con maior relación no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Finalmente, a Figura 6.46 e a Figura 6.47 presentan a oferta e demanda do aeroporto de Vigo cos seus 10 principais países de conexión. Os valores de pasaxeiros e operacións son os seguintes: Reino Unido, 40.199 e 382; Eslovaquia, 842 e 8; Alxeria, 593 e 8; Eslovenia, 400 e 2; Francia, 271 e 60; Países Baixos, 209 e 4; Senegal, 186 e 1; Italia, 144 e 27; Cabo Verde, 128 e 3; e México, 92 e 9.

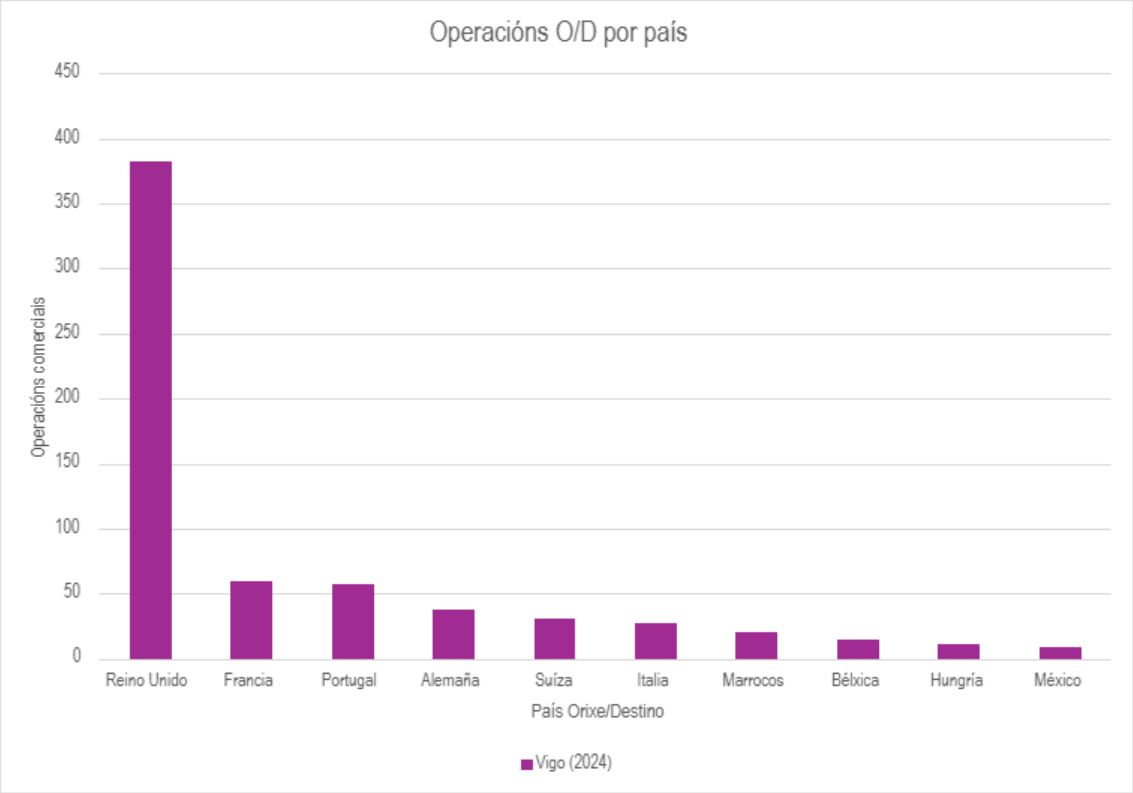



*Figura 6.46. Número de operacións do aeroporto de Vigo cos 10 países con maior relación no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

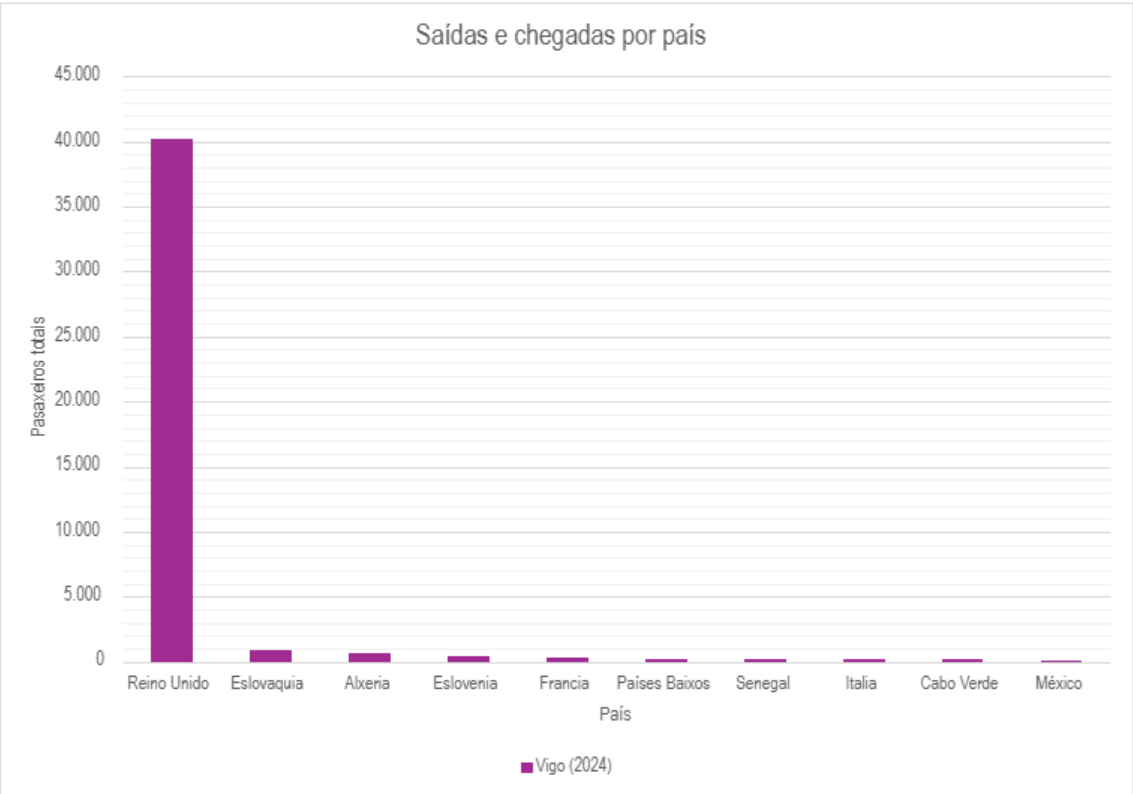



*Figura 6.47. Demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Vigo cos 10 países con maior relación no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

A Figura 6.48 presenta as 15 principais relacións con aeroportos estranxeiros por número de pasaxeiros en 2024 do aeroporto de Lavacolla. A Figura 6.49 presenta a mesma información para o aeroporto de Alvedro, e a Figura 6.50 para o de Peinador.

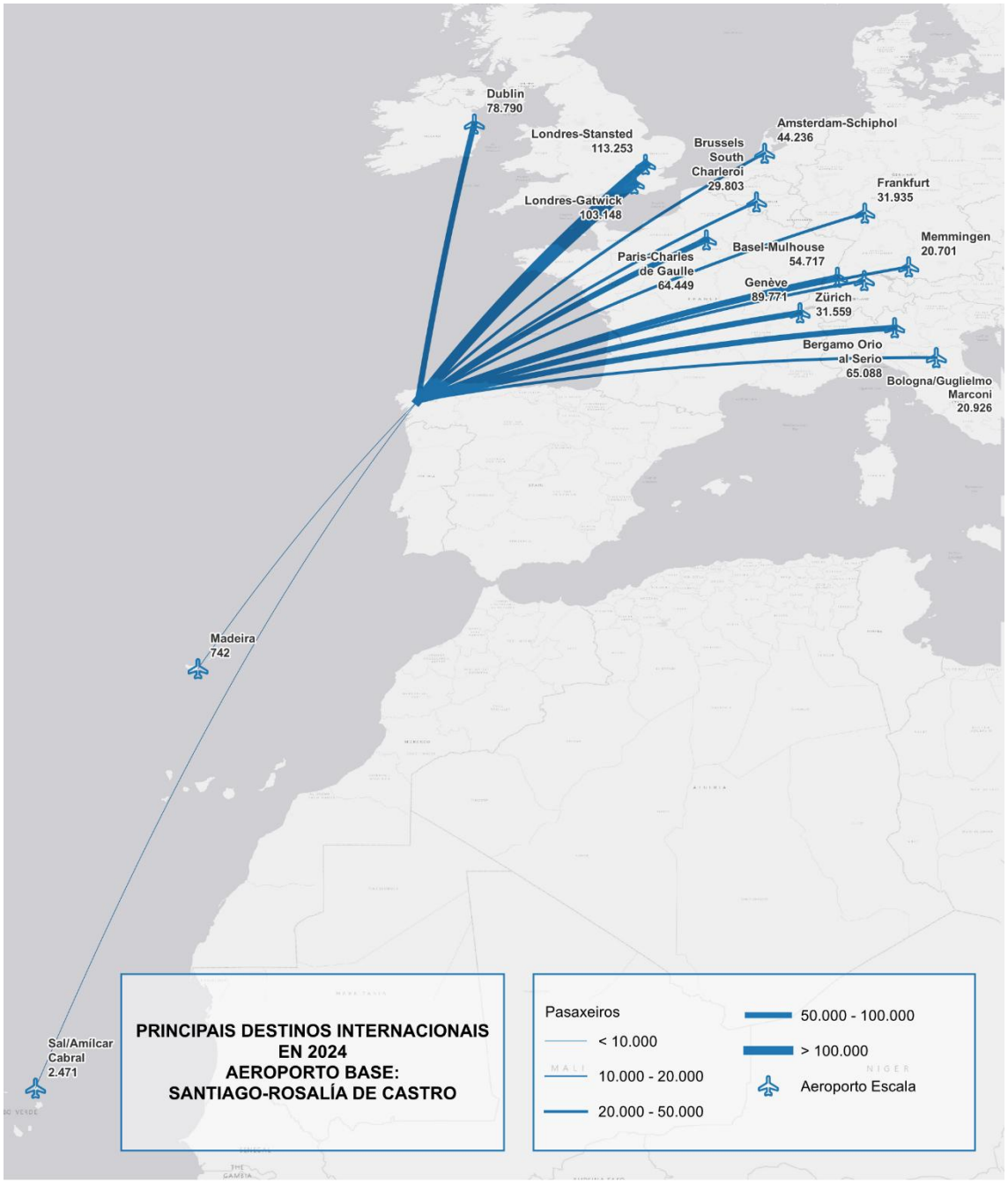



*Figura 6.48. Principais relacións por número de pasaxeiros en 2024 do aeroporto de Santiago de Compostela con aeroportos estranxeiros. (Fonte dos datos: AENA)*




*Figura 6.49. Principais relacións por número de pasaxeiros en 2024 do aeroporto da Coruña con aeroportos estranxeiros. (Fonte dos datos: AENA)*




*Figura 6.50. Principais relacións por número de pasaxeiros en 2024 do aeroporto de Vigo con aeroportos estranxeiros. (Fonte dos datos: AENA)*

## 6.2.3. Análise detallada da evolución das conexións

### *6.2.3.1. Total de Galicia*

Para facer unha análise máis polo miúdo das principais relacións dos aeroportos galegos, a Figura 6.51 presenta a evolución do número de operacións totais dos tres aeroportos no período 01/2004-12/2024 cos oito aeroportos por riba de 18.000 operacións totais no período. Pola súa banda, a Figura 6.52 presenta a evolución do número de pasaxeiros cos oito aeroportos por riba dos 2 millóns totais no período. Pódese apreciar o predominio de Madrid (cun total de 335.909 operacións e 37.461.043 pasaxeiros en

todo o período), e nun valor bastante inferior Barcelona (con 130.627 e 16.626.348 respectivamente), mentres que o seguinte é Bilbao en operacións (por debaixo de 44.000 operacións totais) e Palma de Mallorca en viaxeiros (cun total de 3.230.442). Por este motivo, pásanse a analizar estes dous aeroportos a continuación.

Para o caso de Madrid, pode verse certo crecemento do número de operacións ata 2007, unha redución en 2008 con outra baixada posterior en 2012 e certa tendencia de crecemento moi tenue dende ese ano ata 2020. Acúsase a pandemia e apréciase a recuperación posterior, pero sen chegar aínda en 2024 aos valores previos á mesma. En xeral os puntos máis baixos habitúan a corresponder con decembro, xaneiro e febreiro, e os valores máis altos en primavera e verán, aínda que hai variacións segundo o ano. Analizando a demanda para este aeroporto, apréciase que os valores máis altos acostuman a concentrarse nos meses de maio a outubro, cunha variación máis apreciable que nas operacións. Por outra banda, é destacable o aumento de demanda que se produce ata 2007, máis acusada que o aumento das operacións. Apréciase o descenso en 2008, probablemente debido á crise económica, e estabilización ata 2010, para descender despois ata 2013. Dese ano en adiante destaca de novo o aumento da demanda máis acusado que o do número de operacións.

Se se compara a evolución da demanda a Madrid coa global aparecen datos de interese. A demanda total de saídas e chegadas aos aeroportos galegos creceu desde 5.269.133 pasaxeiros en 2019 ata 5.936.618 en 2024, o que supón un crecemento do 12,67%. No mesmo período, a demanda a Madrid descendeu desde 2.086.227 ata 1.919.922, o que supón unha baixada do 7,97%. Nunha estimación moi aproximada, se a demanda a Madrid se tivera comportado como a global esperaríanse uns 430.000 pasaxeiros máis en avión en 2024, cifra que podería ser superior xa que a diminución de viaxes a Madrid influíu á baixa na evolución global.

Entre as causas desta tendencia contraria pode atoparse a progresiva posta en servizo da alta velocidade. Como se verá posteriormente na figura 6.133, a demanda da liña de Alta Velocidade Madrid-Ourense creceu de 260.739 pasaxeiros en 2019 a 701.216 en 2023 (non se dispón do dato de 2024), o que supón 440.477 viaxeiros adicionais en este período. Se se repiten os cálculos do transporte aéreo para o período 2019-2023, para equiparalo ao ferroviario, isto supoñería que a relación Galicia-Madrid en avión tería uns 418.000 viaxeiros máis nese ano. Como se pode ver, as cifras son próximas, polo que parece razoable estimar que o ferrocarril está a absorber unha parte da demanda, o que se analizará con maior detalle nas conclusións. Outro factor que tamén pode intervir é o cambio de hábitos con realización de reunións de maneira telemática en lugar de presencial.

No caso de Barcelona a oferta aparece en chanzos, subindo de 2004 a 2006, para baixar despois ata 2009, subir outra vez ata 2011, e manterse relativamente estable de 2012 a 2015, momento no que volve subir estabilizándose entre 2017 e 2019. Pasada a pandemia recupéranse practicamente os valores previos. A tendencia da demanda acompaña en certa medida á oferta. De novo os valores máis altos dentro do ano habitúan atoparse entre maio e outubro.

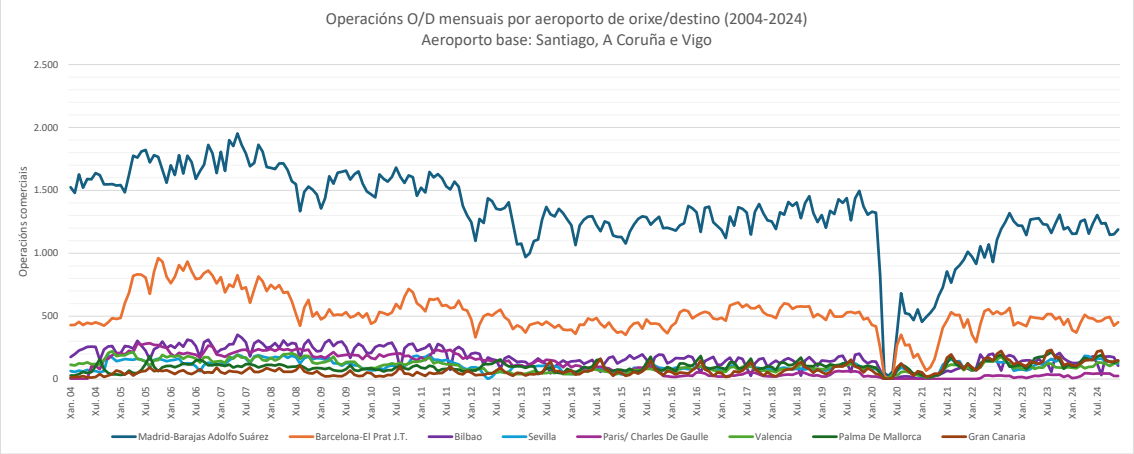



*Figura 6.51. Evolución mensual do número de operacións dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos oito aeroportos por riba de 18.000 operacións no período. (Fonte dos datos: AENA)*

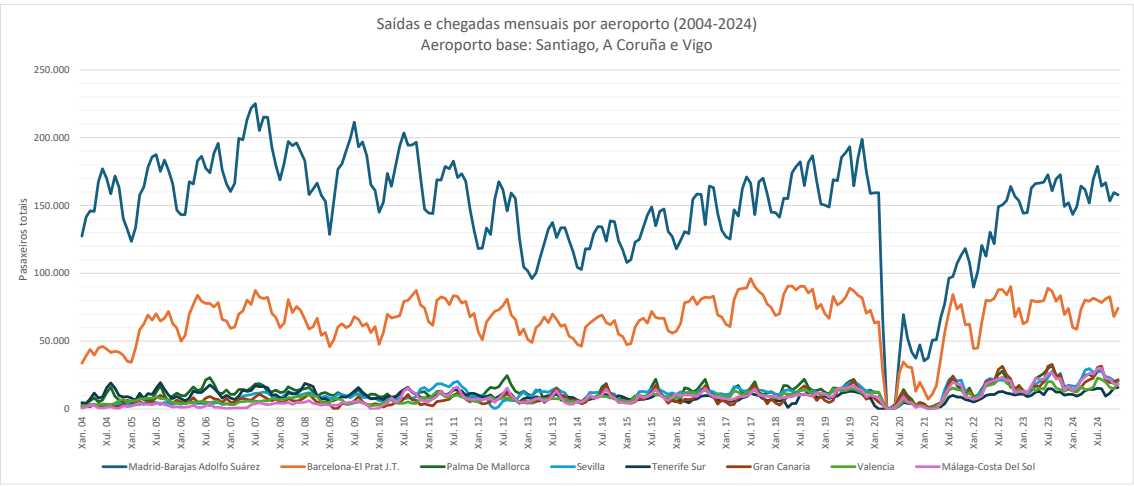



*Figura 6.52. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos oito aeroportos por riba de 2 millóns de pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

Para apreciar máis facilmente as tendencias anuais de crecemento e redución das que se falaba anteriormente, preséntase a mesma información con desagregación anual na Figura 6.53 para a oferta (operacións) e na Figura 6.54 para a demanda (pasaxeiros). Nestas figuras apréciase claramente como a demanda en Barcelona acompaña ás variacións de oferta, mentres que no caso de Madrid a demanda sube de maneira máis acentuada que as operacións no período 2013-2019, como xa se indicou. Ademais, a demanda postpandemia acada aproximadamente os valores de 2018 mentres que as operacións se quedan aproximadamente nos valores de 2015.

No que se refire ao resto de aeroportos principais, pode verse que a oferta en Bilbao mantívose relativamente constante entre 2004 e 2011, para baixar despois e manterse relativamente estable (salvo polo período de pandemia). Este aeroporto non se atopa entre os oito máis importantes no que se refire a demanda. O caso de Sevilla é similar ao de Bilbao (aínda que nun chanzo inferior) en operacións, salvo no período postpandemia, no que crece ata niveis similares aos de 2011. A demanda neste caso ten un crecemento sostido durante todo o período, a pesar do descenso da oferta,

destacando coa máxima demanda o ano 2024. Para o caso de París/Charles de Gaulle na oferta apréciase unha tendencia de baixada case continua dende 2005, e este aeroporto tampouco está entre os 8 máis importantes en demanda. Valencia ten unha tendencia moi similar a Sevilla tanto en operacións como en demanda, aínda que sempre algo por debaixo. Palma de Mallorca destaca por ter tanto a oferta como a demanda relativamente estable entre 2005 e 2019 (aínda que con valores algo máis baixos en 2009-2011 e 2013-2015), e polo crecemento importante postpandemia. Neste caso o gráfico de demanda é practicamente unha réplica do de oferta. Gran Canaria destaca polo crecemento case continuo da oferta e da demanda (aínda que con baixada en 2009 e recuperación a partir de alí para superar o valor de 2008 en 2014), destacando o período postpandemia (no que practicamente se iguala a Palma de Mallorca). De novo neste caso o gráfico de demanda é practicamente unha réplica do de oferta.

Os dous aeroportos destacados en demanda e non en oferta son Tenerife Sur (décimo en operacións) e Málaga-Costa del Sol (noveno en operacións). Tenerife Sur crece levemente entre 2004 e 2007, amosa despois unha tendencia lixeiramente decrecente ata 2018, e o valor de 2024 é o máis alto de todo o período. Pola súa banda Málaga crece de maneira case continuada entre 2004 e 2019, destacando especialmente a demanda posterior á pandemia.

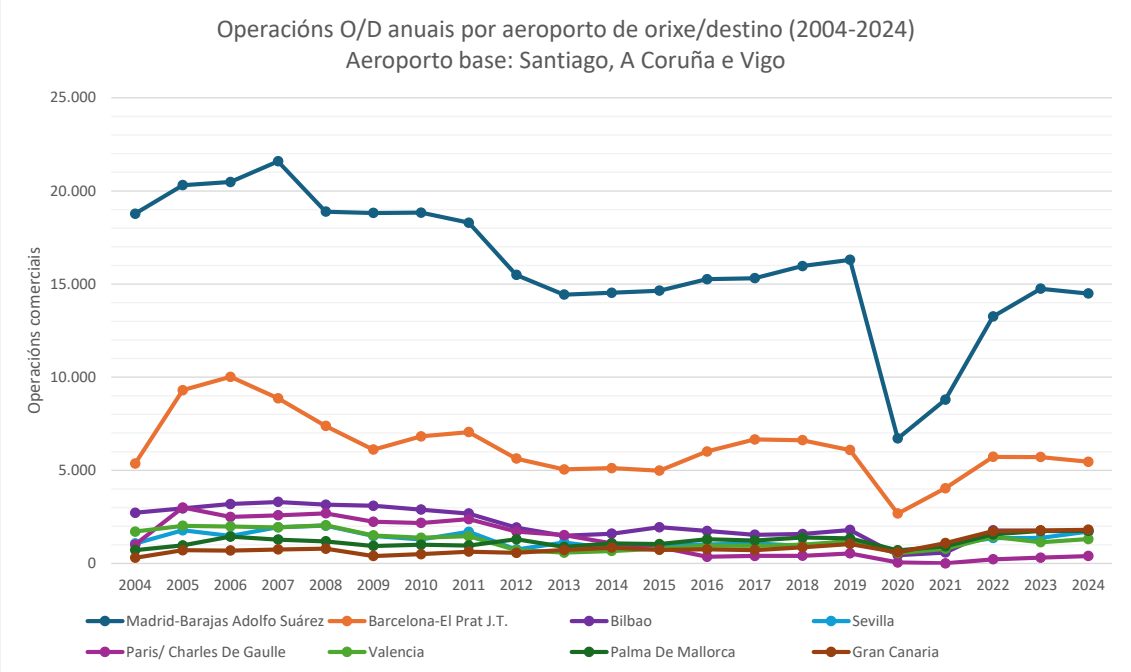



*Figura 6.53. Evolución anual do número de operacións dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos oito aeroportos por riba de 18.000 operacións no período. (Fonte dos datos: AENA)*

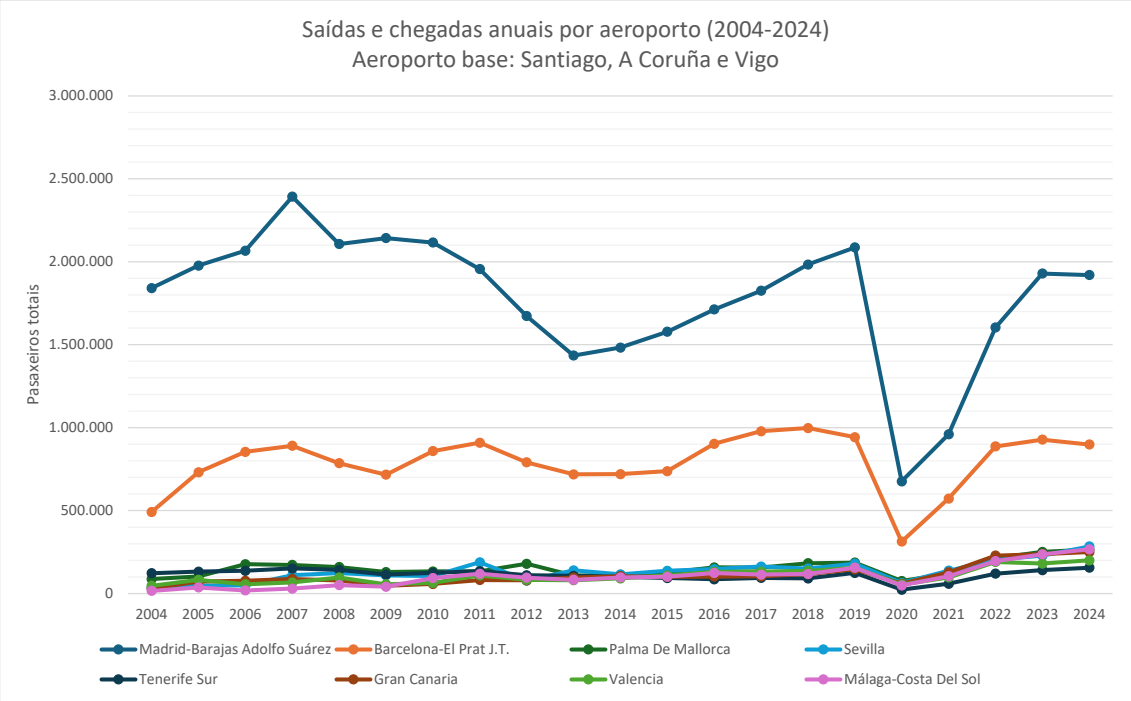



*Figura 6.54. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos oito aeroportos por riba de 2 millóns de pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

De cara a ter unha idea da evolución das principais relacións dos aeroportos galegos preséntase a continuación os gráficos de mosaico para número de operacións en 2004 (Figura 6.55), 2014 (Figura 6.56) e 2024 (Figura 6.57), e para demanda nos mesmos anos (Figura 6.58, Figura 6.59 e Figura 6.60). Tanto en oferta como en demanda destaca como constante o predominio de Madrid como primeira relación (48% en oferta en 2004, 41% en 2014, e 33% en 2024; e para demanda 60%, 39% e 32% respectivamente), e Barcelona como segunda (14%, 15% e 13% en operacións; e 16%, 19% e 15% en demanda). O terceiro posto en operacións pasa de Bilbao en 2004 e 2014 a Gran Canaria en 2024. O carto pasa de Valencia (2004) a Palma de Mallorca (2014 e 2024). O quinto posto alterna entre Sevilla (2004 e 2024) e París/Charles de Gaulle (2014). O peso dos diferentes aeroportos de Londres vai variando ao longo do tempo, sendo Heathrow o que presenta valores maiores en 2004 e 2014, cando xa Stansted e Gatwick crecen notablemente, para ser os dous aeroportos con máis operacións e demanda en 2024. Se se suman os valores destes aeroportos, Londres pasaría a ser o terceiro destino en operacións e en demanda en 2024.

O terceiro posto en demanda é Tenerife Sur en 2004 e pasa a Sevilla en 2014 e 2024. O carto é Palma de Mallorca en 2004 e 2014, pasando a Málaga en 2024. O quinto posto é ocupado por Londres /Heathrow en 2004, Gran Canaria en 2014, e Palma de Mallorca en 2024.

Apréciase tamén a redución do peso das operacións e a demanda de Madrid no conxunto, mentres que Barcelona mantense relativamente estable.

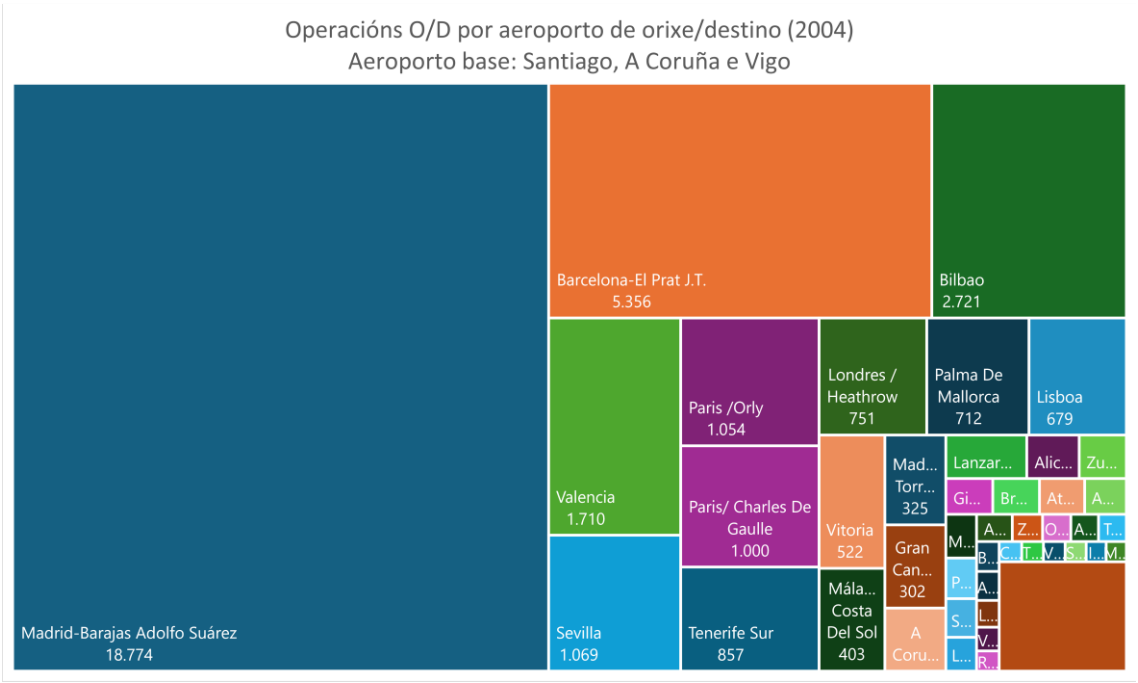



*Figura 6.55. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación cos aeroportos galegos no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*

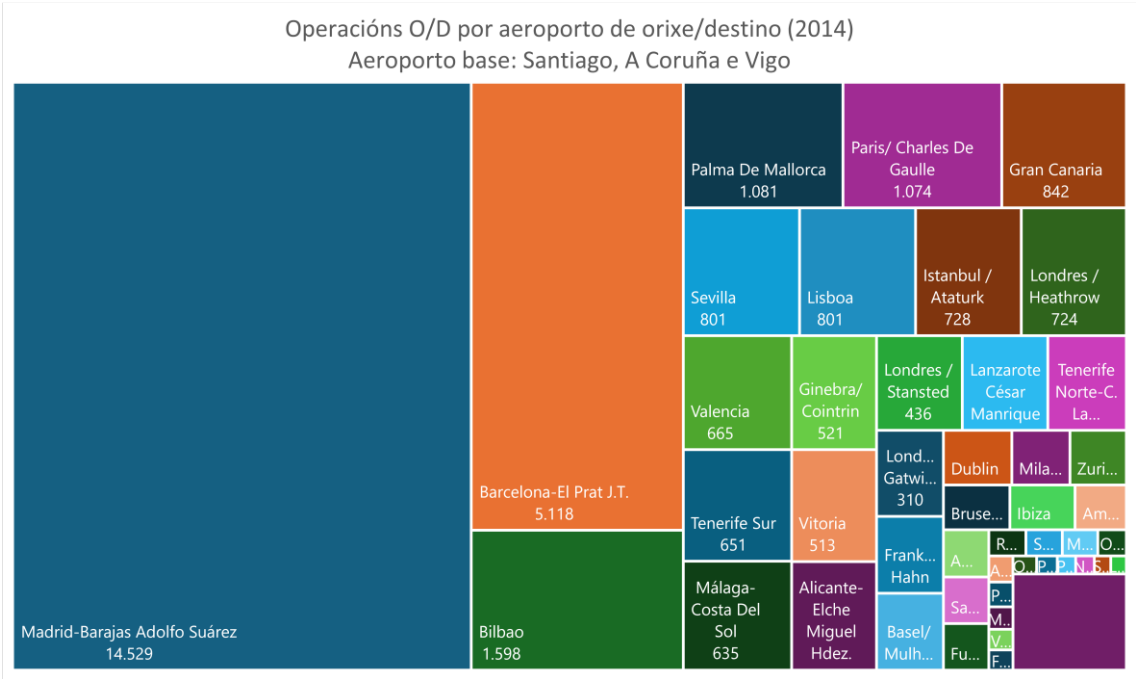



*Figura 6.56. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación cos aeroportos galegos no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*

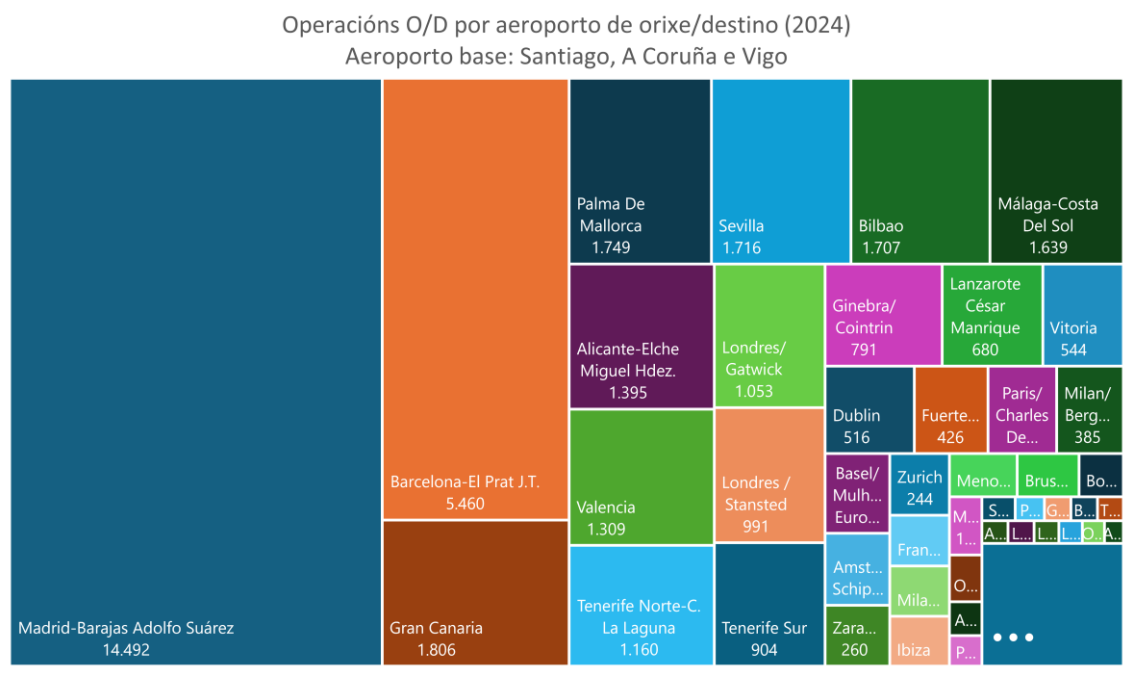



*Figura 6.57. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación cos aeroportos galegos no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

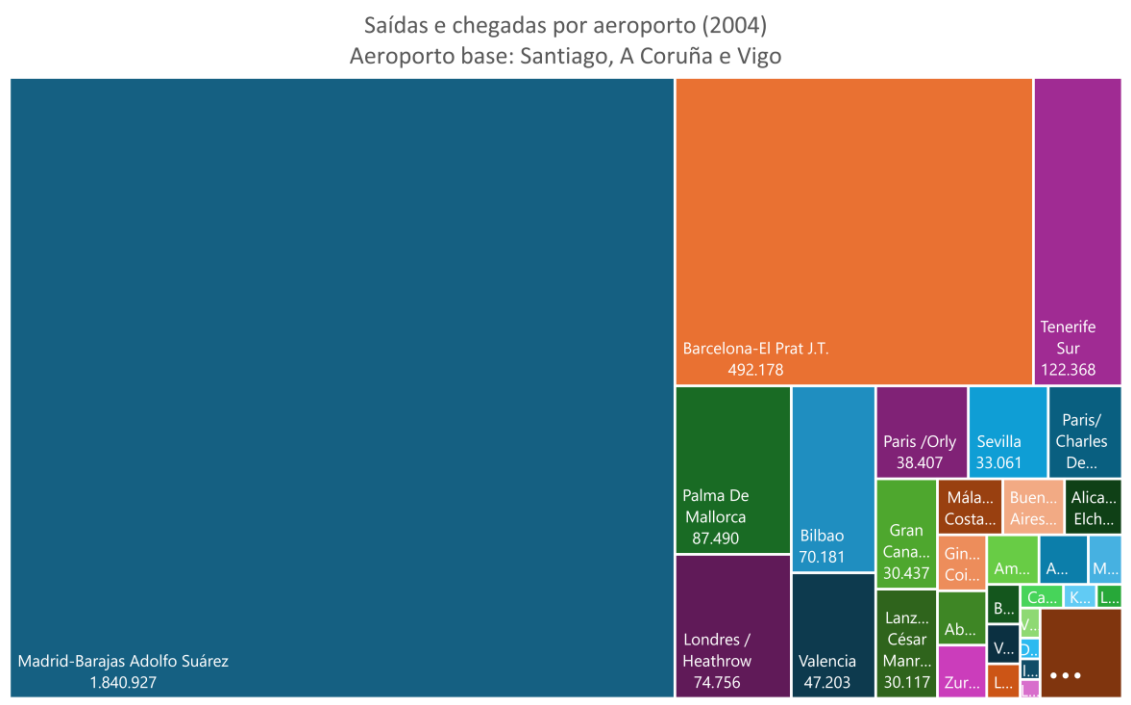



*Figura 6.58. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas cos aeroportos galegos no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*

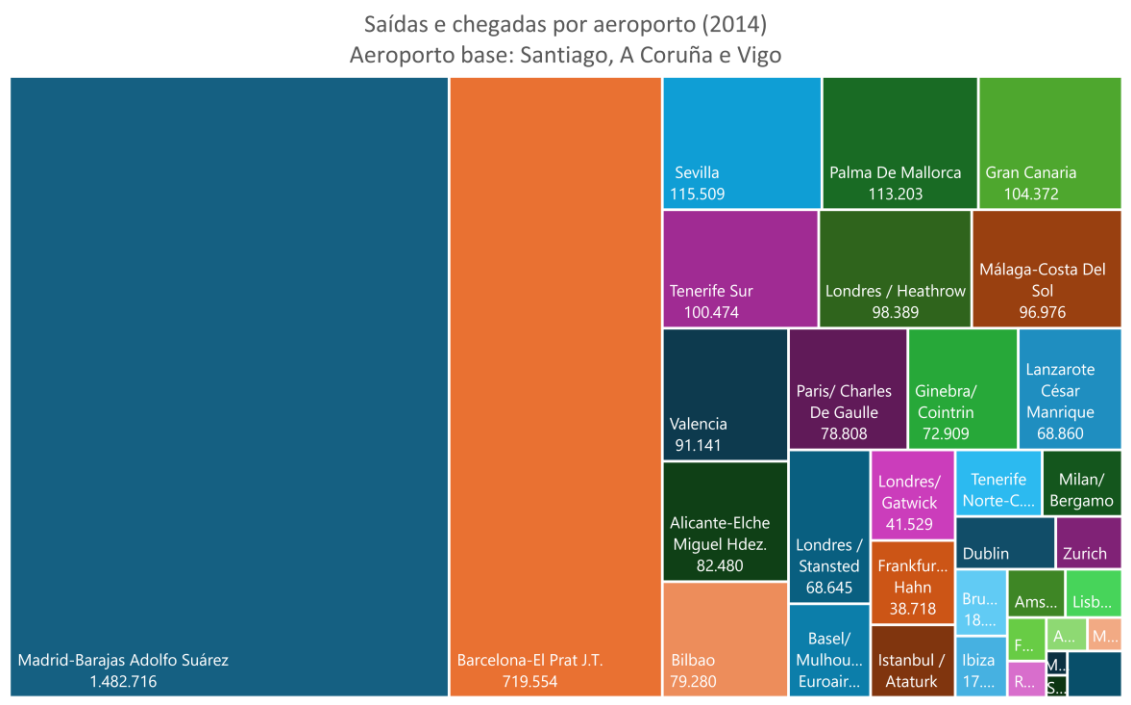



*Figura 6.59. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas cos aeroportos galegos no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*

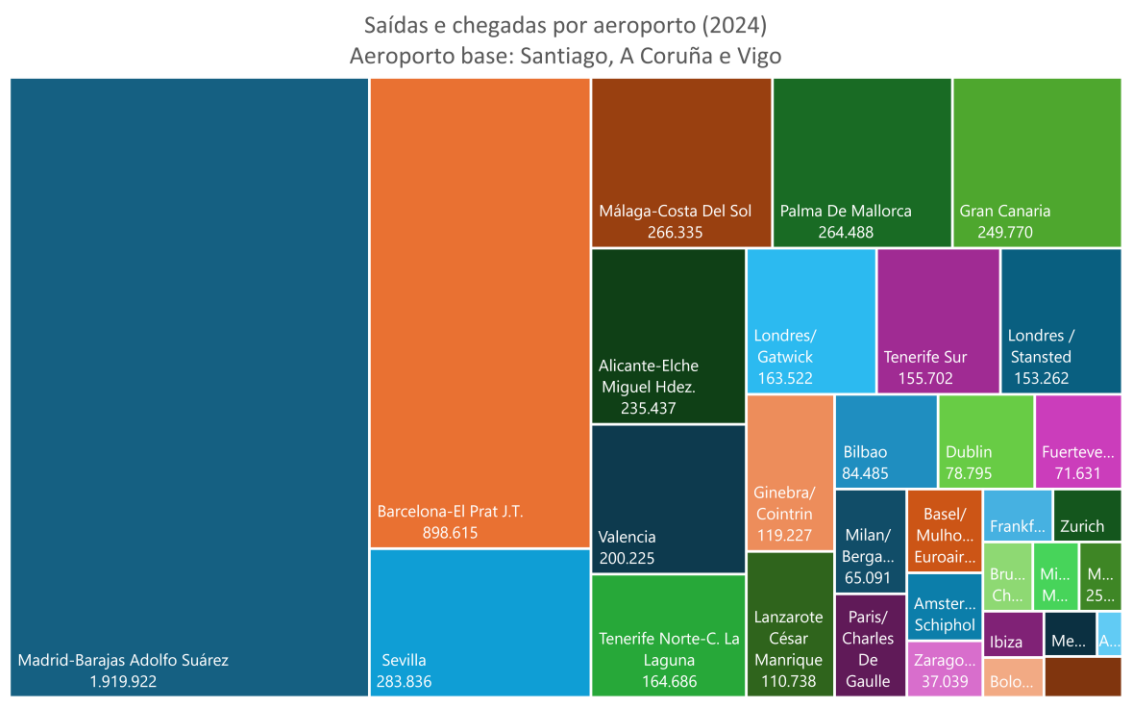



*Figura 6.60. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas cos aeroportos galegos no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Para facer unha análise similar pero neste caso das relacións internacionais por países, na Figura 6.61 preséntase a evolución do número de operacións totais dos tres aeroportos no período 01/2004-12/2024 cos seis países por riba de 5.000 operacións totais no período. Pola súa banda, a Figura 6.62 presenta a evolución do número de pasaxeiros cos seis países por riba dos 500.000 pasaxeiros totais no período. Pola súa

banda, a Figura 6.63 e a Figura 6.64 presentan a mesma información pero con agregación anual.

Pode apreciarse que Francia, que estaba no primeiro posto en operacións nos primeiros anos do período, vai perdendo oferta paulatinamente ata 2016 (aínda que con algún crecemento puntual), para recuperar parte antes da pandemia e aumentar algo en 2022 e 2023. Polo contrario a demanda na relación con Francia ten unha certa tendencia crecente ata 2008, momento a partir do cal comeza a decrecer (aínda que con algunha subida puntual) ata 2016, agora xa acompañando á oferta, crecendo de novo con ela ata 2019, e seguindo tamén a tendencia da oferta postpandemia. No caso de Reino Unido a demanda acompaña totalmente a tendencia da oferta, cun crecemento ata 2007, baixada ata 2010 e crecemento posterior importante ata 2019 (con punto máximo en 2017 e leve baixada posterior). O valor máximo en operacións e demanda danse en 2023. No caso de Suíza tamén vai emparellada a demanda coa oferta, con valores levemente decrecentes ata 2009, para ter un crecemento importante despois ata 2018, e unha recuperación e aumento postpandemia. Portugal ten unha posición destacada en oferta pero non en demanda, con oferta estable ata 2015, crecemento posterior ata 2017, caída e baixa recuperación postpandemia. A demanda do caso de Italia tamén sigue á oferta, con valores relativamente estables ata 2014 para crecer despois ata 2018, co posterior descenso e recuperación non total despois da pandemia. A tendencia de Alemaña é moi similar á de Italia, aínda que con valores máximos non tan altos, especialmente en demanda. O último país en demanda é Irlanda, con crecemento suave pero sostido dende 2006 e recuperación postpandemia lixeiramente por riba dos valores anteriores.

No que se refire á estacionalidade anual, pode apreciarse que os meses con máis demanda son en xeral, de novo, os que van de marzo-abril a setembro-outubro. Poden apreciarse valores moi baixos na demanda e no número de operacións nalgunhas das relacións, especialmente no entorno dos meses de novembro a xaneiro.

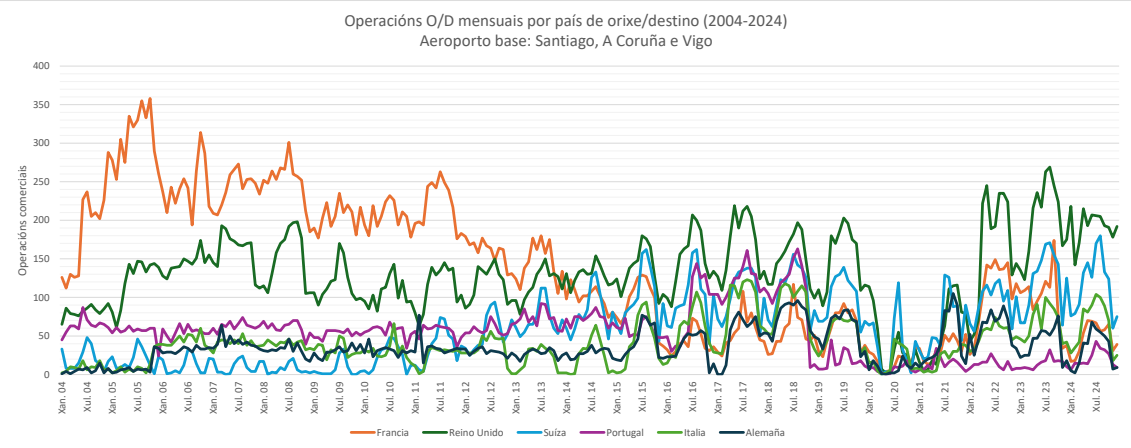



*Figura 6.61. Evolución mensual do número de operacións dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 5.000 operacións no período. (Fonte dos datos: AENA)*

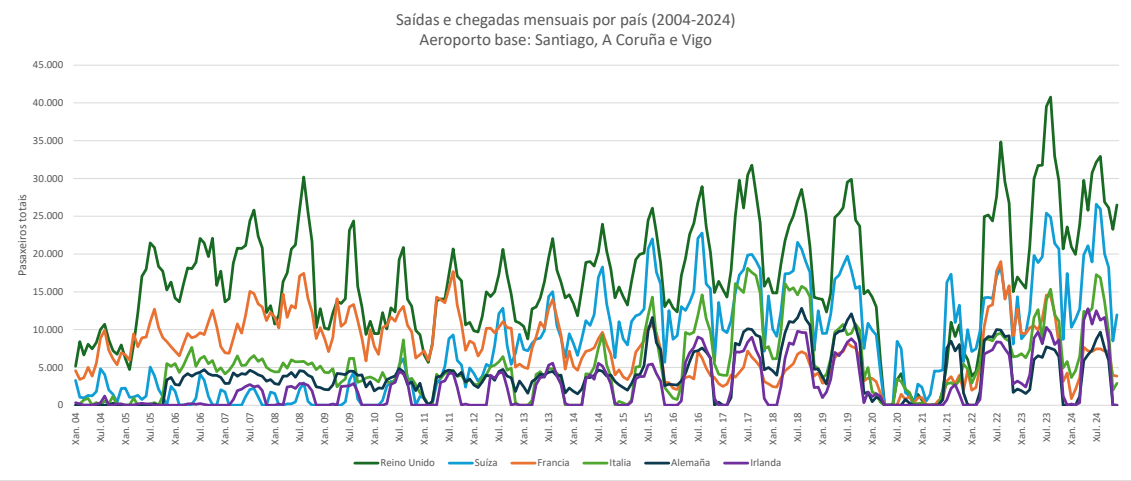



*Figura 6.62. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 500.000 pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

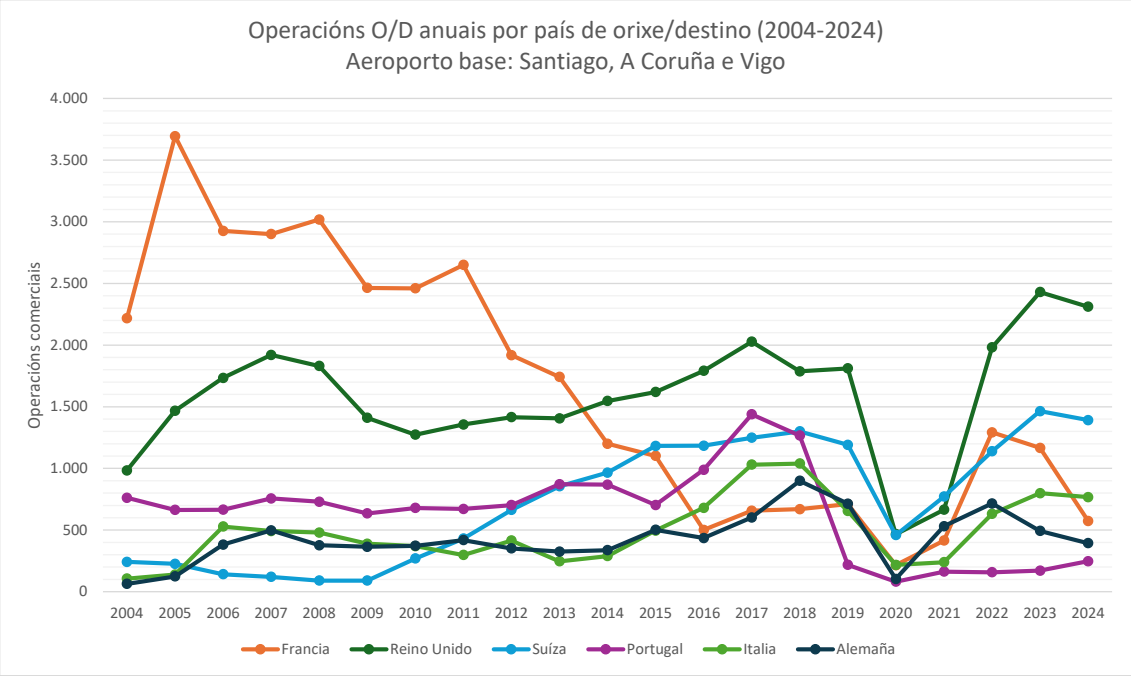



*Figura 6.63. Evolución anual do número de operacións dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 5.000 operacións no período. (Fonte dos datos: AENA)*

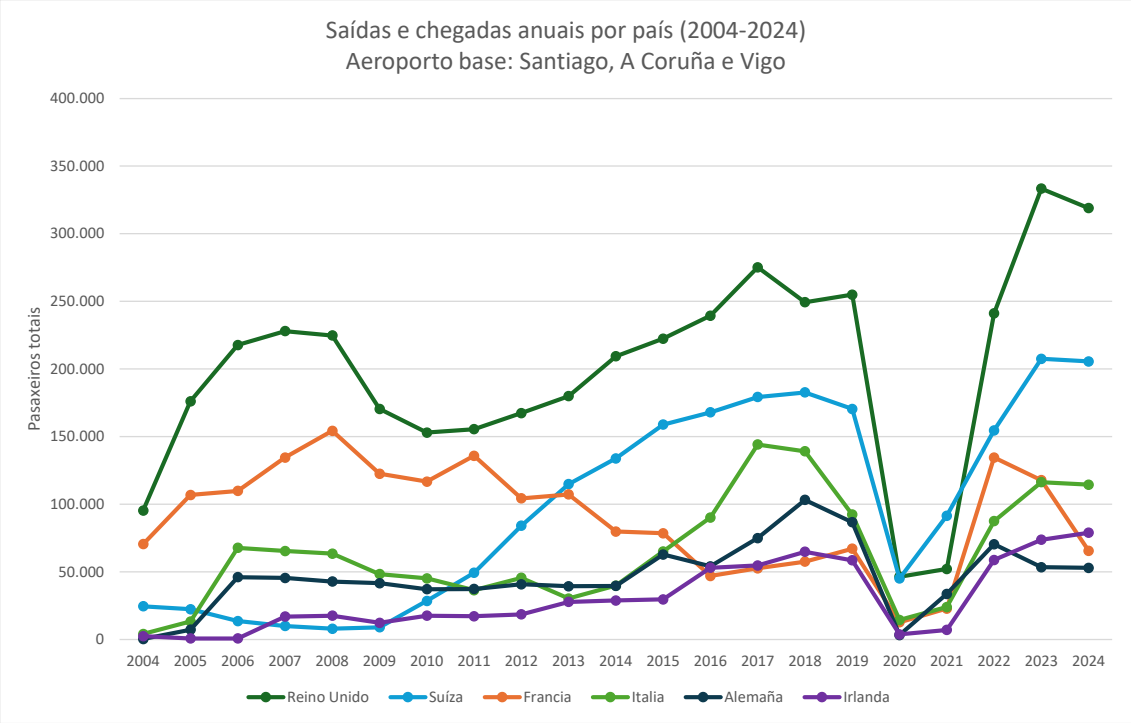



*Figura 6.64. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas dos aeroportos galegos no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 500.000 pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

Preséntanse tamén a continuación os gráficos de mosaico por países para número de operacións dos aeroportos galegos en 2004 (Figura 6.65), 2014 (Figura 6.66) e 2024 (Figura 6.67), e para demanda nos mesmos anos (Figura 6.68, Figura 6.69 e Figura 6.70). Tanto en oferta como en demanda destaca o predominio de España como primeiro país de destino, máis acentuado en 2004. Este feito constata o carácter eminentemente nacional dos tres aeroportos galegos.

Como principais relacións en operacións están Francia, Reino Unido, Portugal, Suíza e Italia por esa orde en 2004, mentres que en 2014 cae Italia do quinto posto aparecendo Turquía, e en 2024 volta Italia e aparece Irlanda, caendo Turquía. A orde de importancia varía dun ano a outro.

No que se refire á demanda, no ano 2004 destacan Reino Unido, Francia, Suíza, Arxentina e Países Baixos por esta orde, mentres que en 2014 caen Arxentina e Países Baixos aparecendo Italia e Alemaña. Finalmente en 2024 cae Alemaña e aparece Irlanda.

Das 36.186 operacións dos aeroportos galegos en 2024, 7.127 (19,7% foron internacionais), mentres que en demanda dos 5.938.642 pasaxeiros 927.733 (18,5%) voaron en conexións internacionais.

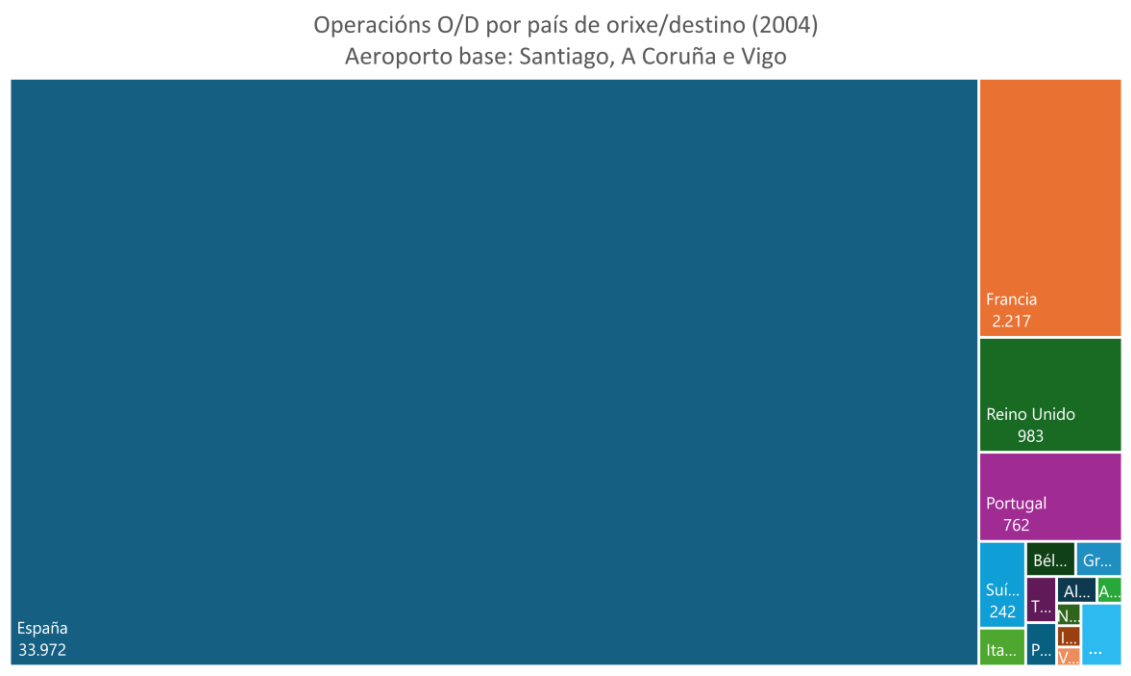



*Figura 6.65. Distribución dos países por número de operacións en relación cos aeroportos galegos no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*

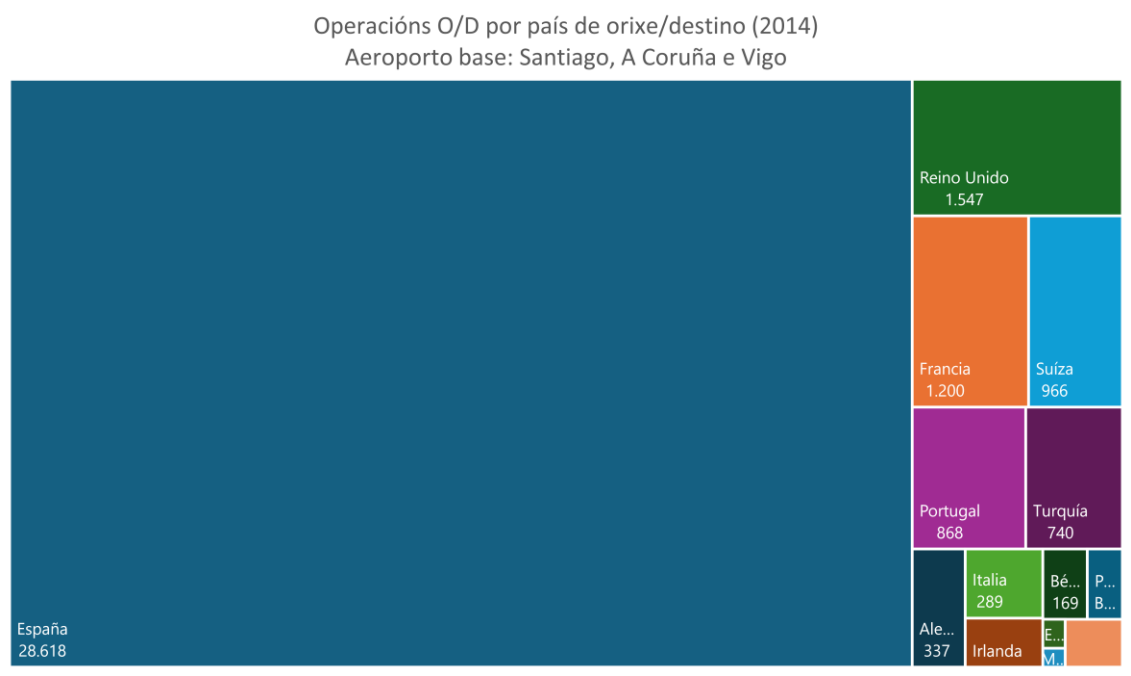



*Figura 6.66. Distribución dos países por número de operacións en relación cos aeroportos galegos no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*

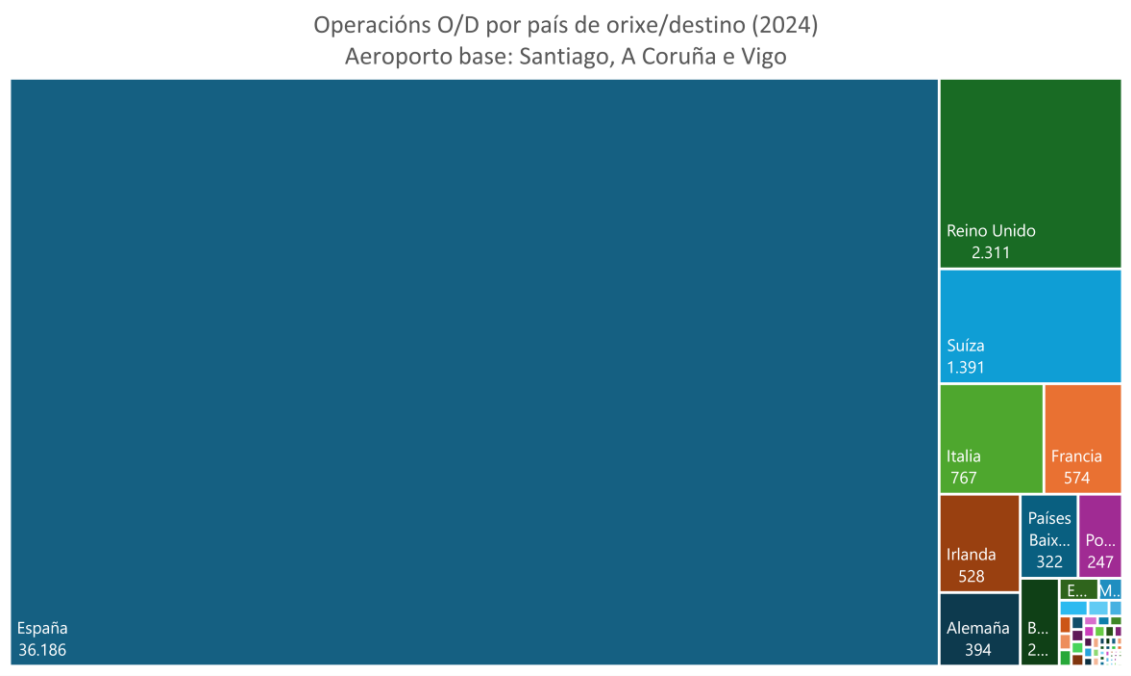



*Figura 6.67. Distribución dos países por número de operacións en relación cos aeroportos galegos no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*




*Figura 6.68. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas cos aeroportos galegos no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*




*Figura 6.69. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas cos aeroportos galegos no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*




*Figura 6.70. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas cos aeroportos galegos no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Pásase agora a presentar esta mesma información para cada un dos aeroportos galegos por separado, comezando por Santiago de Compostela, pasando logo á Coruña, e finalmente a Vigo.

### *6.2.3.2. Santiago de Compostela*

A Figura 6.71 presenta a evolución do número de operacións do aeroporto de Lavacolla no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 15.000 operacións totais no período. Pola súa banda, a Figura 6.72 presenta a evolución do número de pasaxeiros cos seis aeroportos por riba de 1.865.000 pasaxeiros totais no período. Da mesma forma, a Figura 6.73 e a Figura 6.74 presentan esta información con agregación anual. Como sucedía para o total dos tres aeroportos galegos, pódese apreciar o predominio de Madrid (cun total de 106.266 operacións e 12.748.526 pasaxeiros en todo o período), e nun valor bastante inferior Barcelona (con 56.758 e 7.661.537 respectivamente), mentres que o seguinte é Bilbao en operacións (con 26.992 operacións totais) e Palma de Mallorca en viaxeiros (cun total de 2.972.711). Nas conexións con os dous aeroportos principais as tendencias de crecemento e decrecemento son similares ás que se indicaron para o caso dos tres aeroportos galegos conxuntamente. Neste caso apréciase un pico importante en maio de 2024, especialmente nos servizos de conexión con Madrid, pero tamén nos de Barcelona, que corresponde co peche de pista de Vigo, que derivou parte da súa oferta e demanda a Santiago.

Analizando a demanda de Palma de Mallorca aprécianse valores relativamente estables entre 2006 e 2019 (con baixadas en 2009-2011 e 2013-2015), e unha recuperación postpandemia importante por riba dos valores anteriores. Tenerife Sur é moi estable entre 2004 e 2018, subindo en 2019, e recuperando tamén despois da pandemia por riba dos valores previos. Málaga-Costa del Sol ten unha tendencia crecente de 2004 a 2019, e tamén recupera por riba dos valores anteriores pasada a pandemia. O caso de Alicante-Elche é moi similar ao anterior, aínda que cun estancamento da demanda entre 2011 e 2015. En xeral os valores máis altos concéntranse de novo nos meses de maio a setembro, aínda que o caso de Alicante presenta un comportamento menos claro.

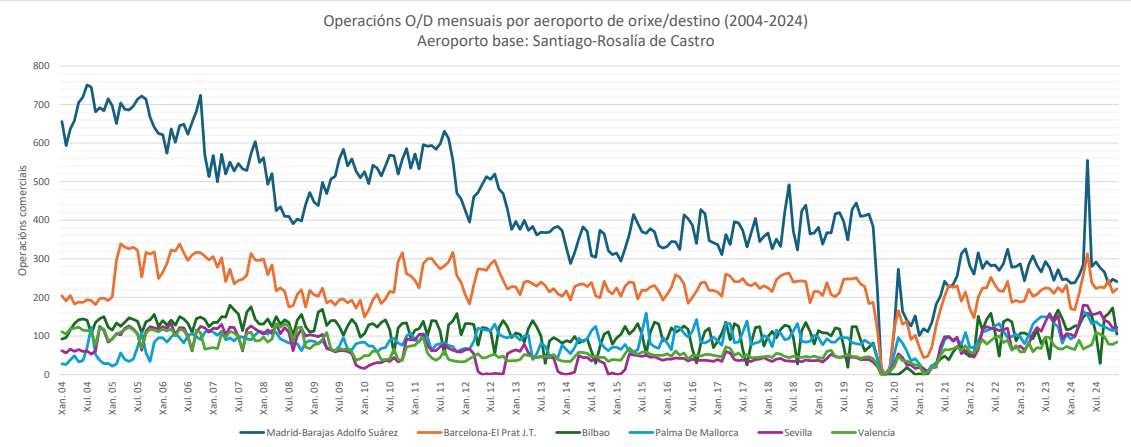



*Figura 6.71. Evolución mensual do número de operacións do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 15.000 operacións no período. (Fonte dos datos: AENA)*

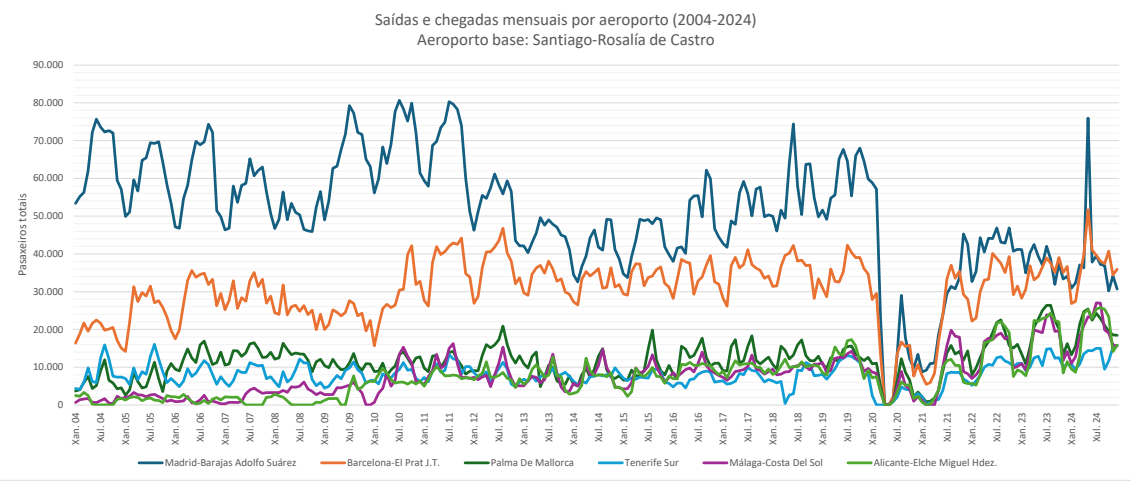



*Figura 6.72. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 1.865.000 pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

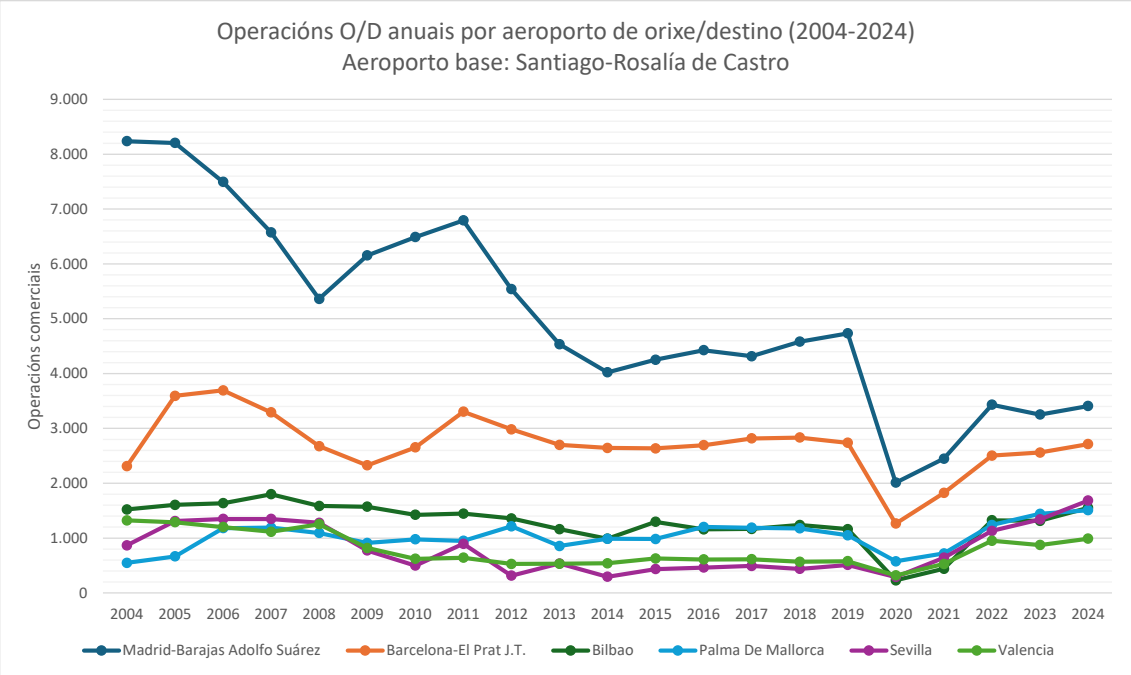



*Figura 6.73. Evolución anual do número de operacións do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 15.000 operacións no período. (Fonte dos datos: AENA)*

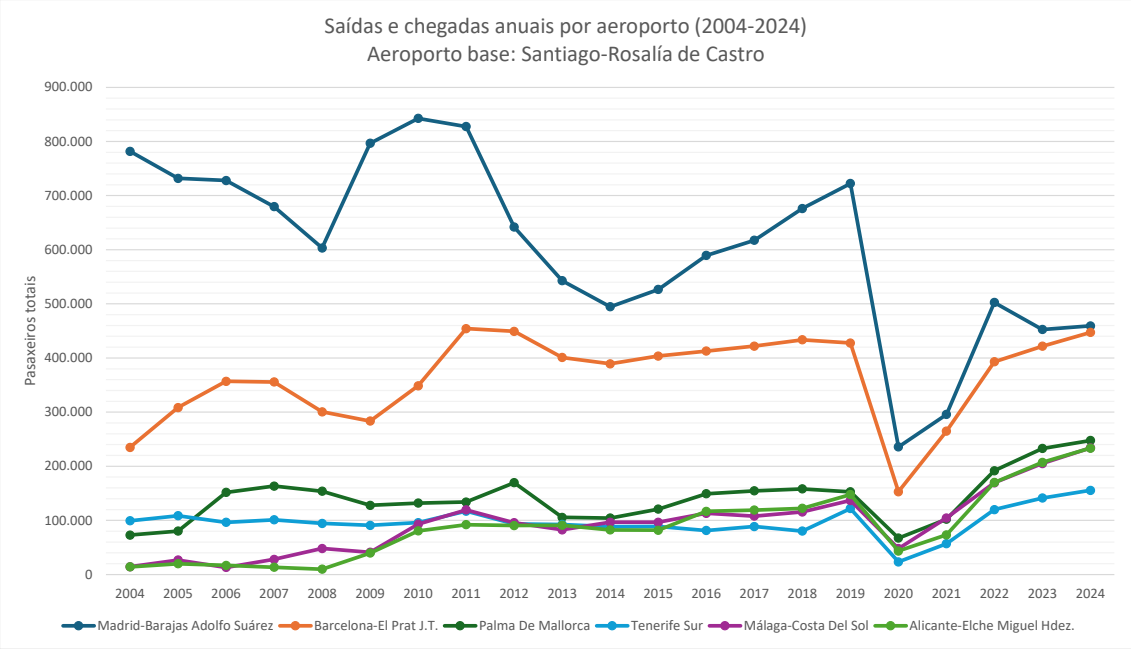



*Figura 6.74. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 1.865.000 pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

O gráfico de mosaico para número de operacións do aeroporto de Santiago de Compostela en 2004 preséntase na Figura 6.75, mentres que a Figura 6.76 se refire a 2014 e a Figura 6.77 a 2024. As figuras de demanda nos mesmos anos son a Figura 6.78, Figura 6.79 e Figura 6.80. De novo para este aeroporto o primeiro e segundo posto son para Madrid (42% en 2004, 23% en 2014 e 14% en 2024 en oferta; e 49% en 2004, 24% en 2014 e 13% en 2024 en demanda) e Barcelona (12%, 15% e 11% en oferta; 15%, 19% e 12% en demanda), pero o predominio de Madrid baixa moito dende 2004 a 2024 como amosan os datos indicados. O terceiro posto en oferta é para Bilbao en 2004 e 2014, e para Sevilla en 2024, mentres que en demanda é para Tenerife Sur, Palma de Mallorca e Sevilla respectivamente. O cuarto posto en oferta é para Valencia, Palma de Mallorca e Bilbao para os respectivos anos, mentres que en demanda é para Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol e Palma de Mallorca de novo.

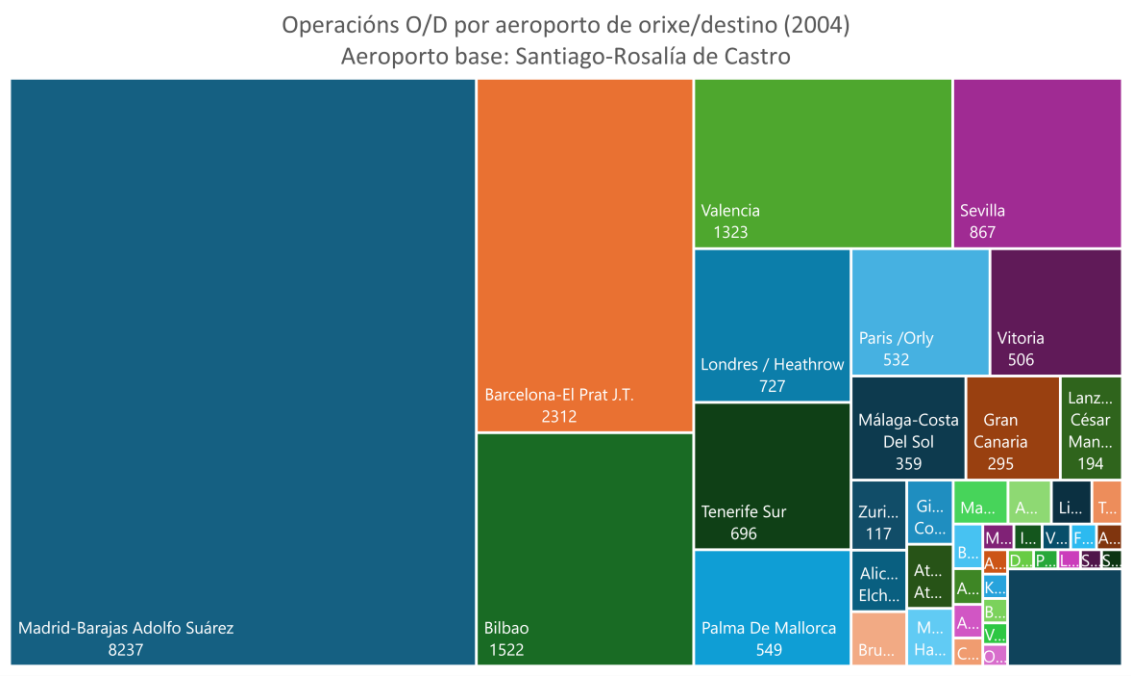



*Figura 6.75. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*

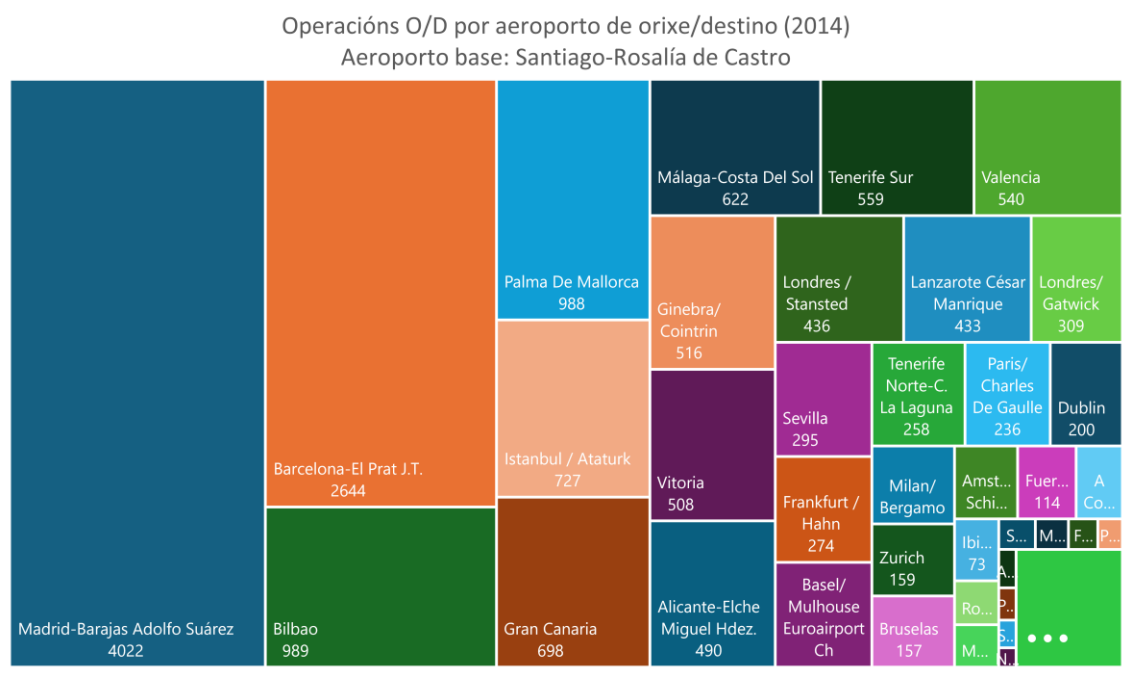



*Figura 6.76. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*

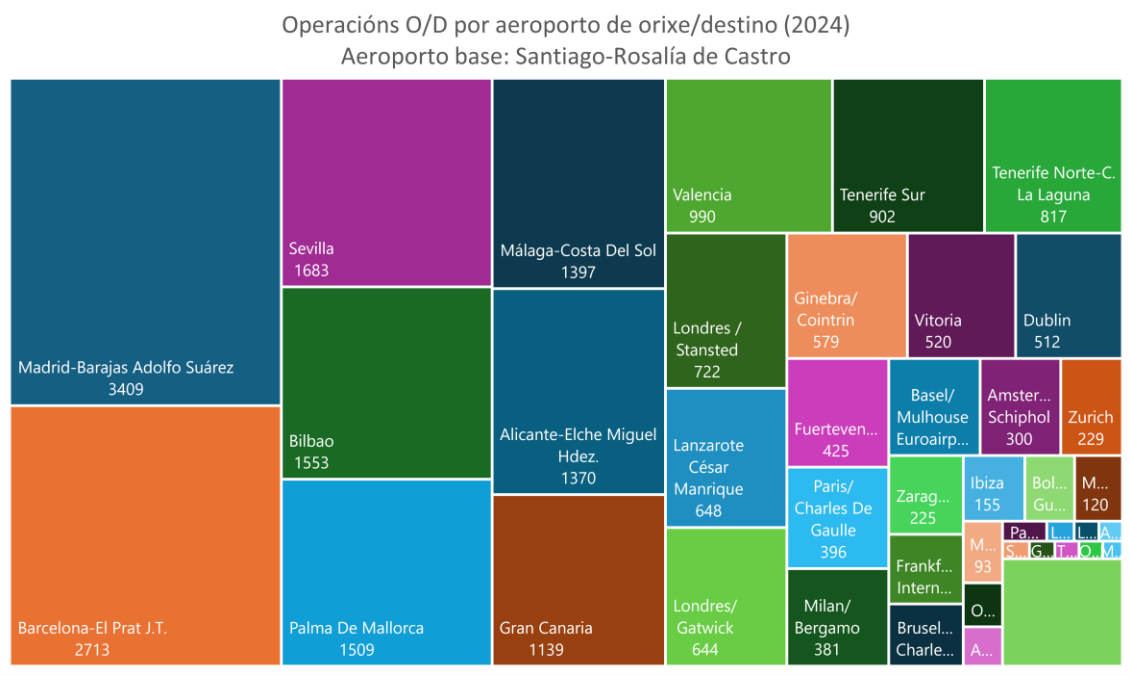



*Figura 6.77. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

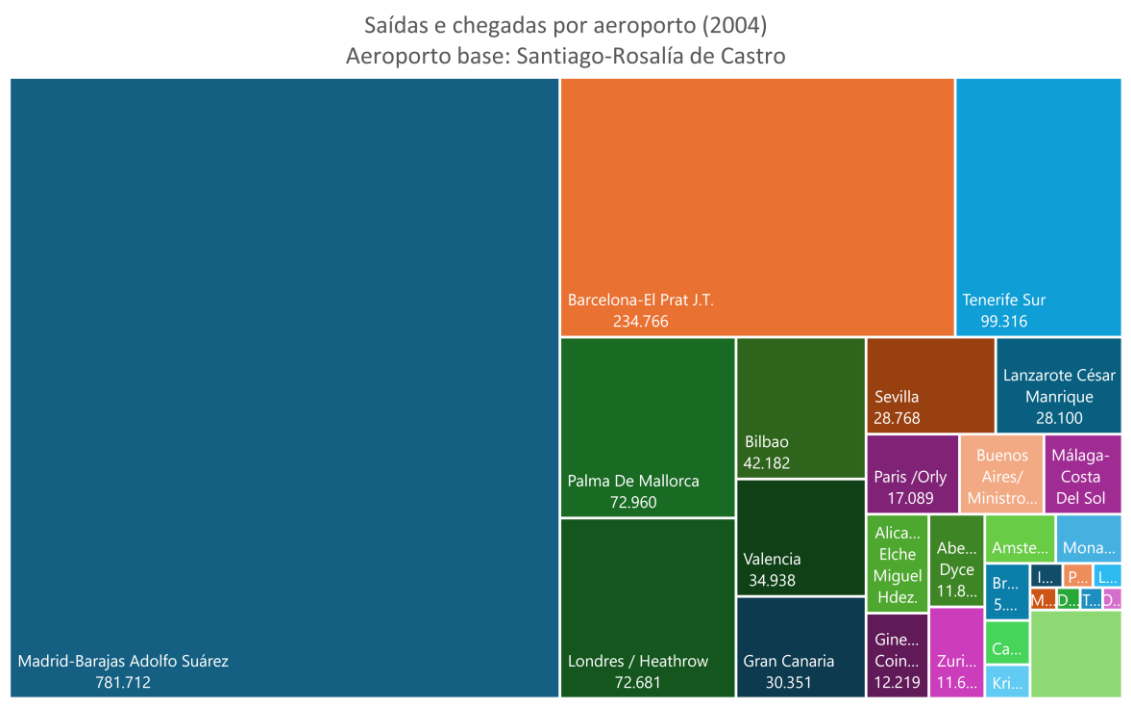



*Figura 6.78. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*

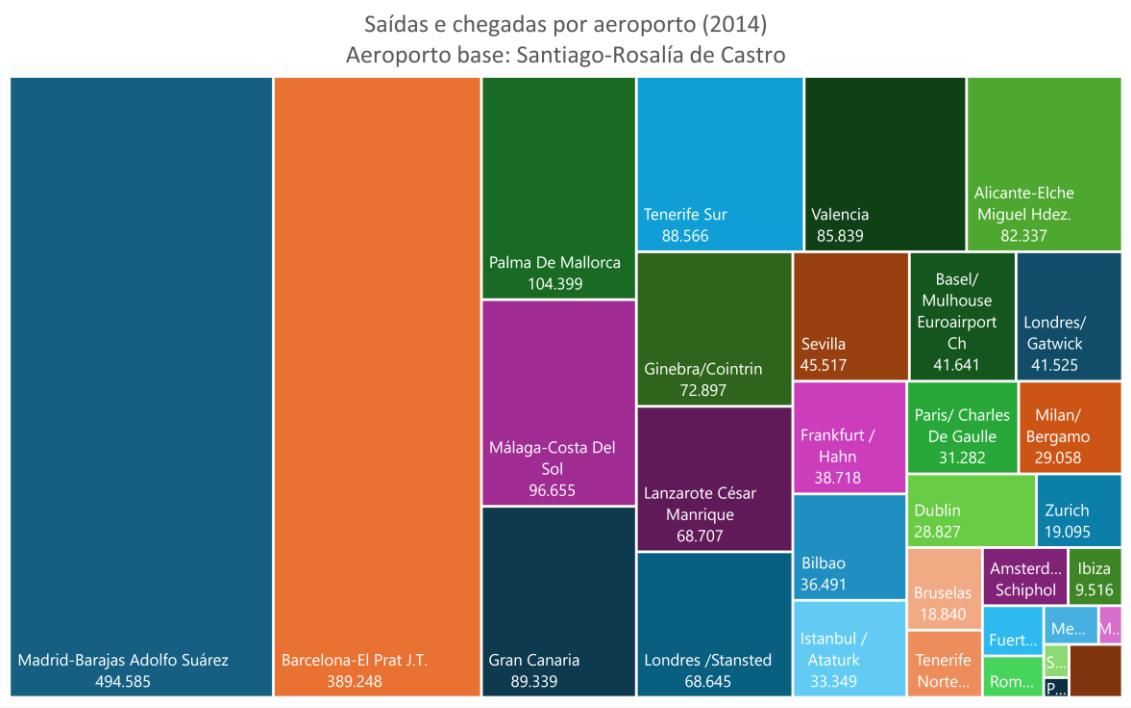



*Figura 6.79. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*

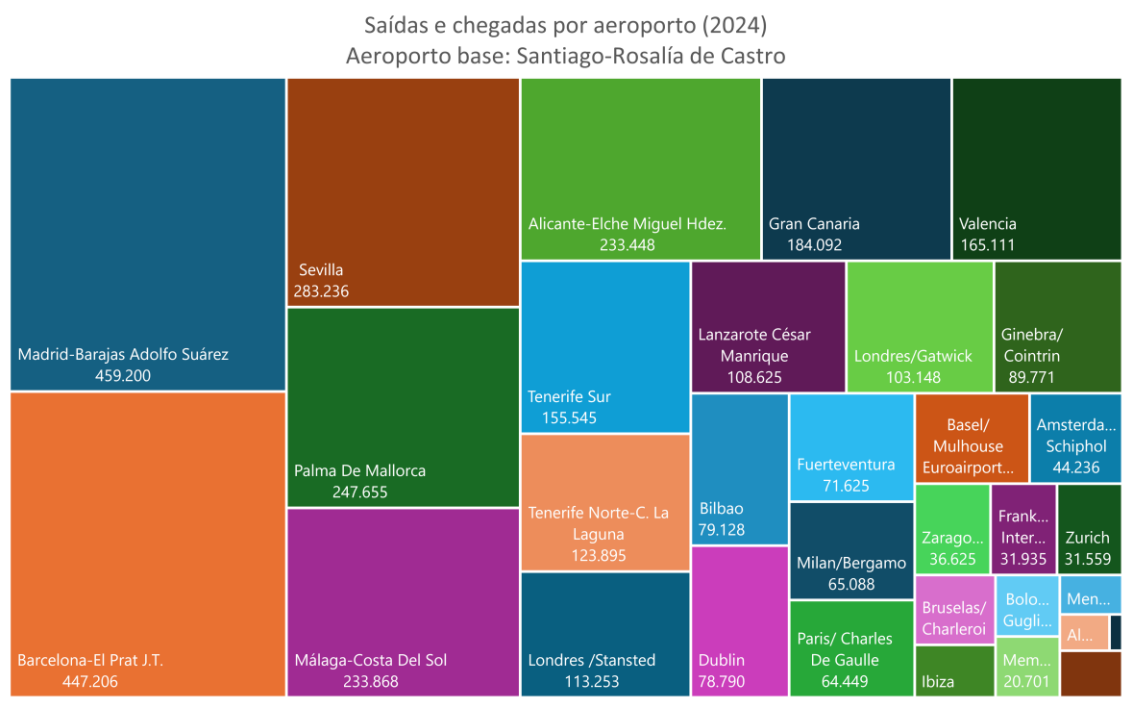



*Figura 6.80. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Na Figura 6.81 e na Figura 6.82 faise unha análise similar para o aeroporto de Santiago para as conexións internacionais principais, tanto en oferta como en demanda mensuais, e na Figura 6.83 e na Figura 6.84 preséntase a mesma información con agregación anual. Nas tendencias anuais pódese apreciar, para o caso de Reino Unido, o descenso da oferta entre 2005 e 2011, para recuperarse despois ata 2017, baixar logo

e chegar a valores bastante superiores despois da pandemia. A demanda acompaña á oferta. Suíza ten, tanto en oferta como en demanda, uns valores baixos e relativamente estables entre 2004 e 2009, aínda que cun lixeiro descenso, para subir despois alcanzando valores superiores aos de Reino Unido antes da pandemia, e recuperalos despois, pero quedando xa por debaixo deste país. Francia mantén valores relativamente estables entre 2004 e 2019, para subir despois da pandemia, pero recuperar en 2024 valores parecidos aos previos. Italia e Alemaña son relativamente estables entre 2005 e 2014, para subir despois ata 2018, caer coa pandemia e non recuperar despois os valores previos. Irlanda presenta un crecemento suave e relativamente sostido entre 2004 e 2019, cae coa pandemia e recupera despois alcanzando valores máis altos. Pódese ver tamén que os valores máis altos de demanda habitúan a concentrarse, de novo, para tódolos países, nos meses de maio a outubro.

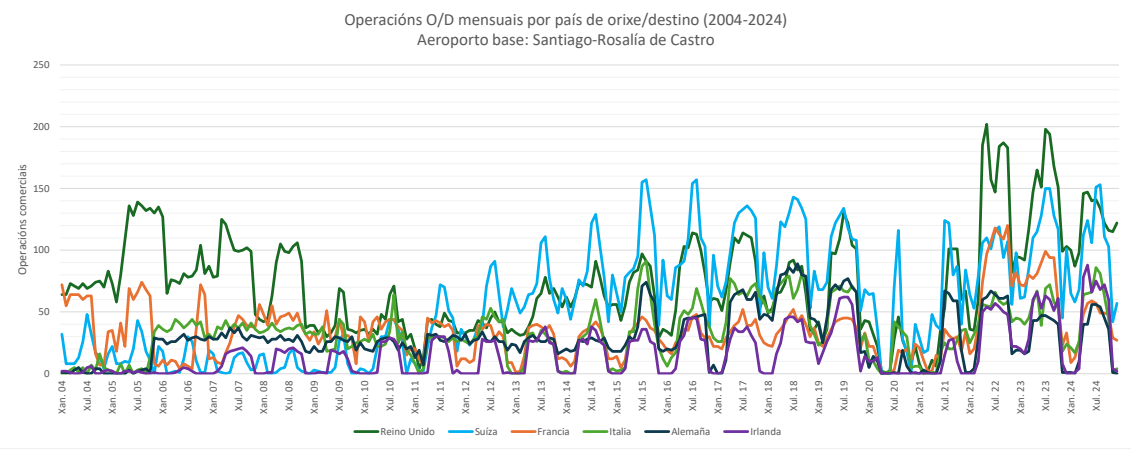



*Figura 6.81. Evolución mensual do número de operacións do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 4.000 operacións totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

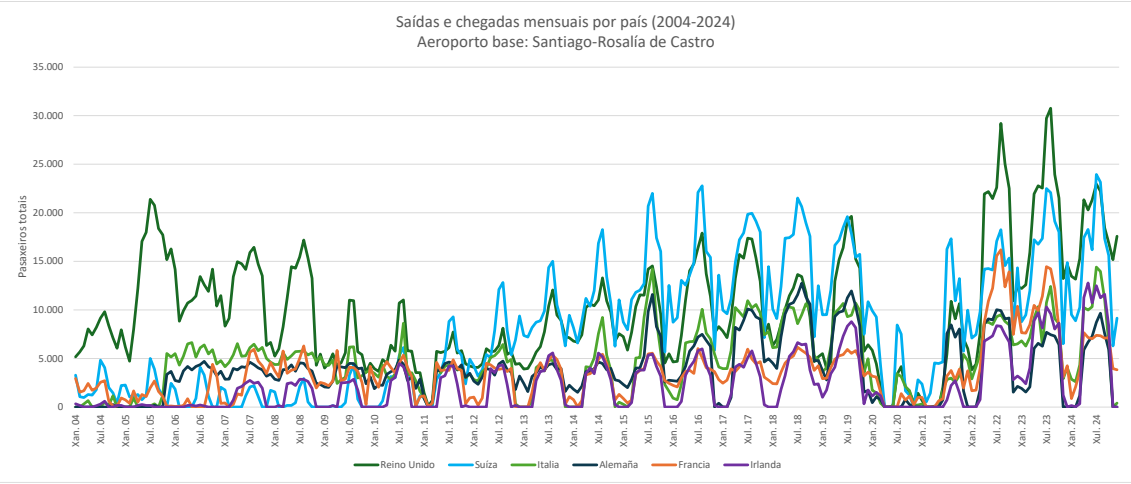



*Figura 6.82. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 500.000 pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

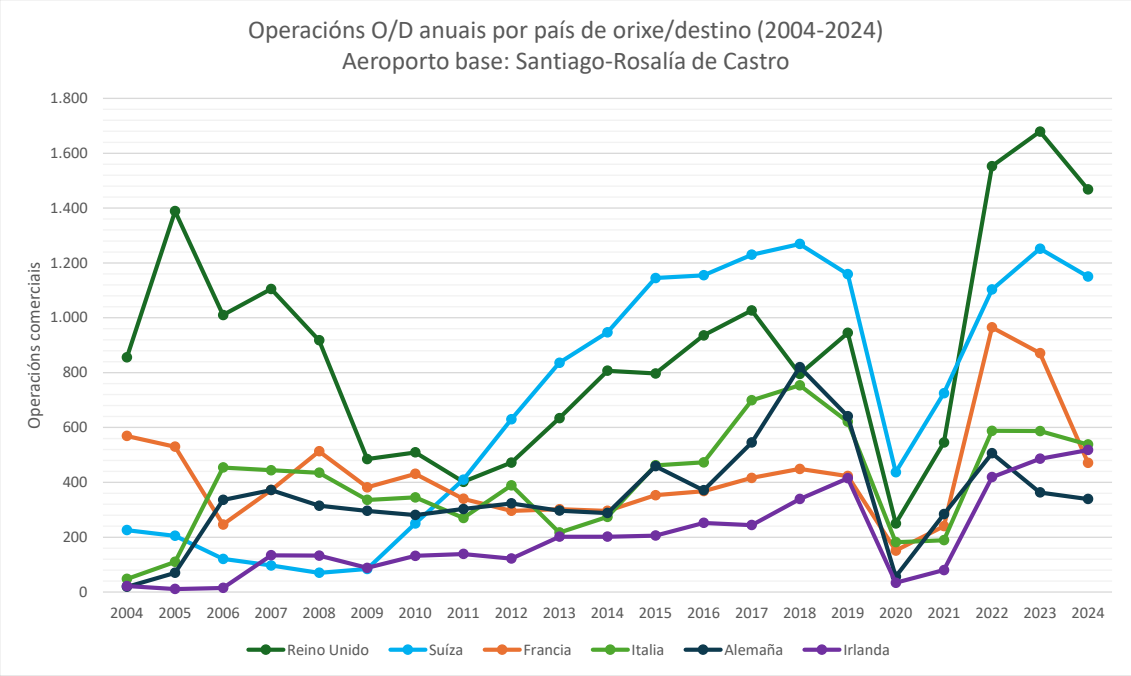



*Figura 6.83. Evolución anual do número de operacións do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis estranxeiros países por riba de 4.000 operacións no período. (Fonte dos datos: AENA)*

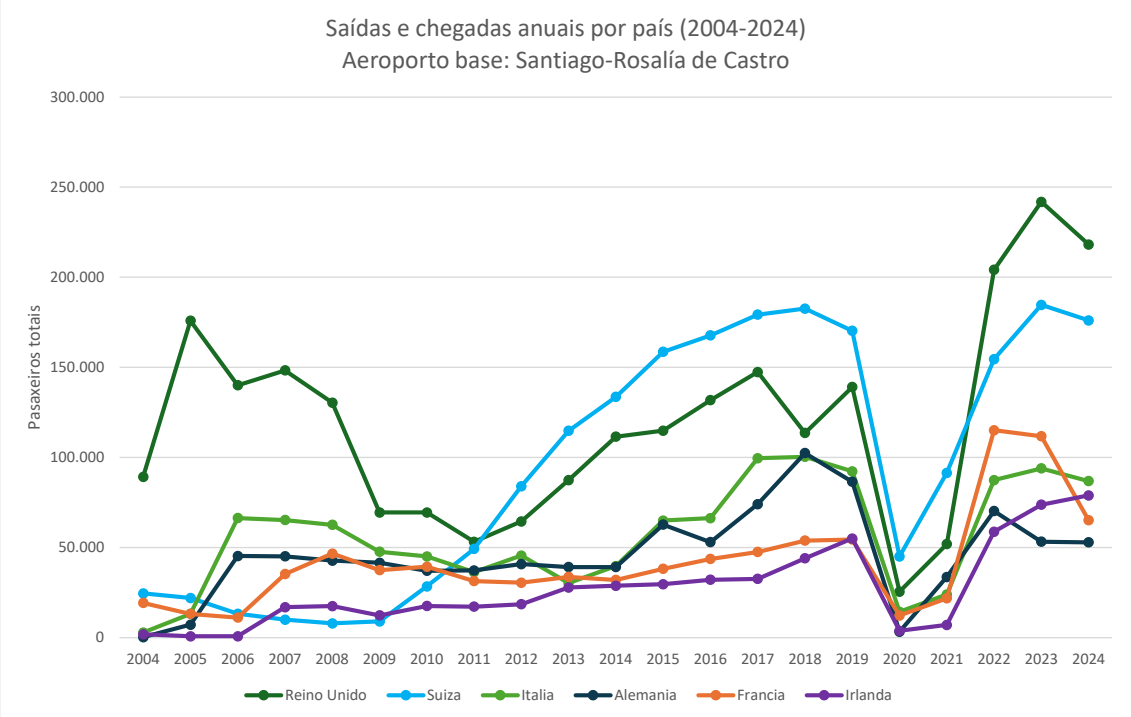



*Figura 6.84. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis estranxeiros países por riba de 500.000 pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

O gráfico de mosaico para número de operacións por países do aeroporto de Santiago de Compostela en 2004 preséntase na Figura 6.85, mentres que a Figura 6.86 se refire a 2014 e a Figura 6.87 a 2024. As figuras de demanda nos mesmos anos son a Figura 6.88, Figura 6.89 e Figura 6.90. Destaca o predominio de España, tanto en operacións como en demanda, aínda que en 2024 (79% as dúas) ambas diminúen as súa proporción

respecto a 2004 (88% as dúas) a pesar de que o valor é maior, mostra do aumento da oferta e demanda totais deste aeroporto. En operacións están entre as posicións destacadas Reino Unido, Suíza e Francia de forma estable, mentres que Turquía aparece só en 2014, e Italia e Irlanda gañan proporción en 2024. Os países destacados en oferta e demanda tenden a coincidir, aínda que non exactamente na mesma orde, dado que a demanda está, en xeral, moi condicionada pola oferta nestes casos.

Das 25.062 operacións do aeroporto de Santiago en 2024, 19.750 (79%) foron nacionais e 5.312 (21% internacionais). No que se refire á demanda, as porcentaxe son as mesmas, con 2.876.486 pasaxeiros en conexións nacionais e 764.033 en internacionais. Son as porcentaxes máis altas dos tres aeroportos, case duplicando á Coruña (11% en operacións e 10% en demanda) e moi por encima de Vigo (8% e 4%).

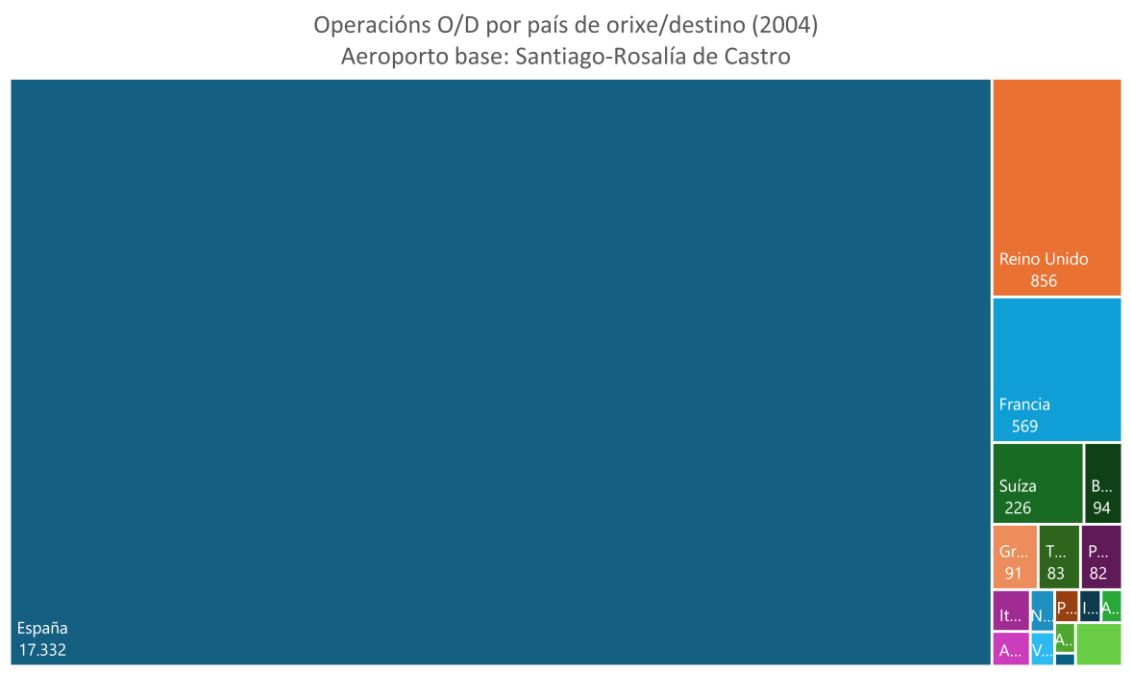



*Figura 6.85. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*

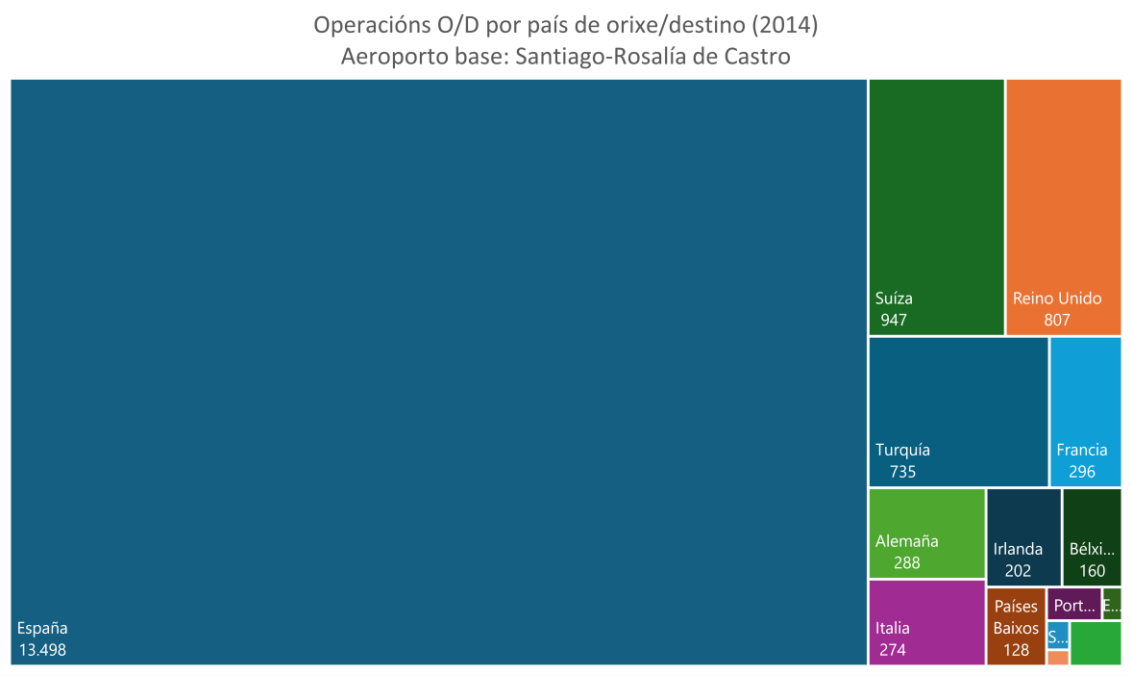



*Figura 6.86. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*

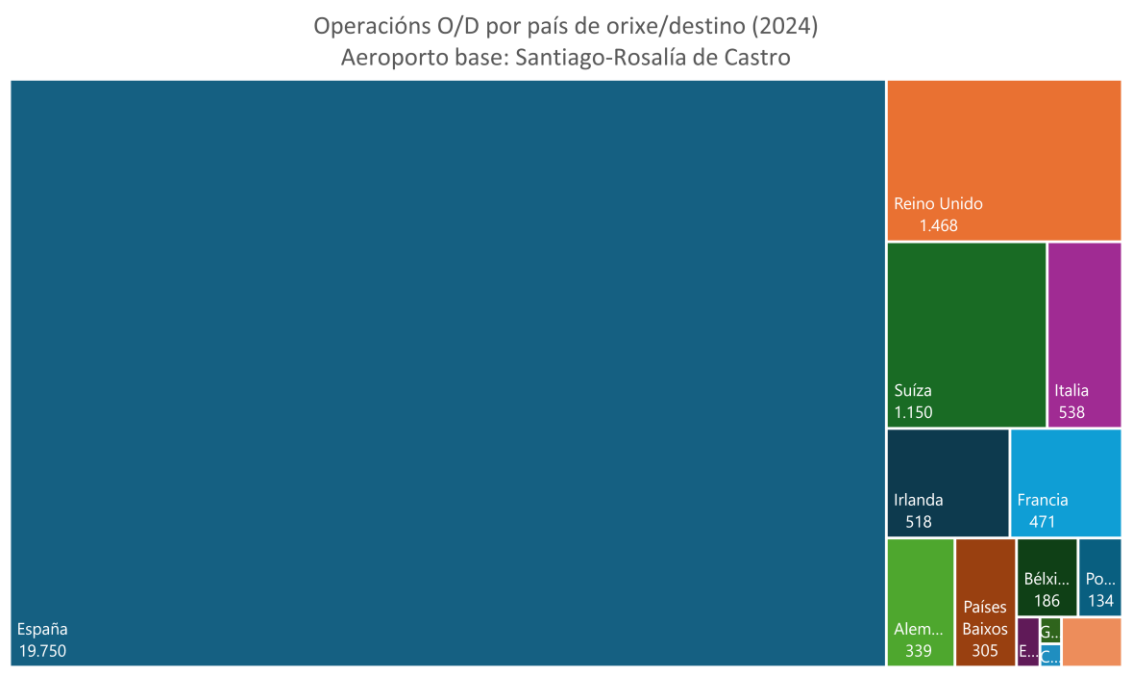



*Figura 6.87. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*




*Figura 6.88. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*

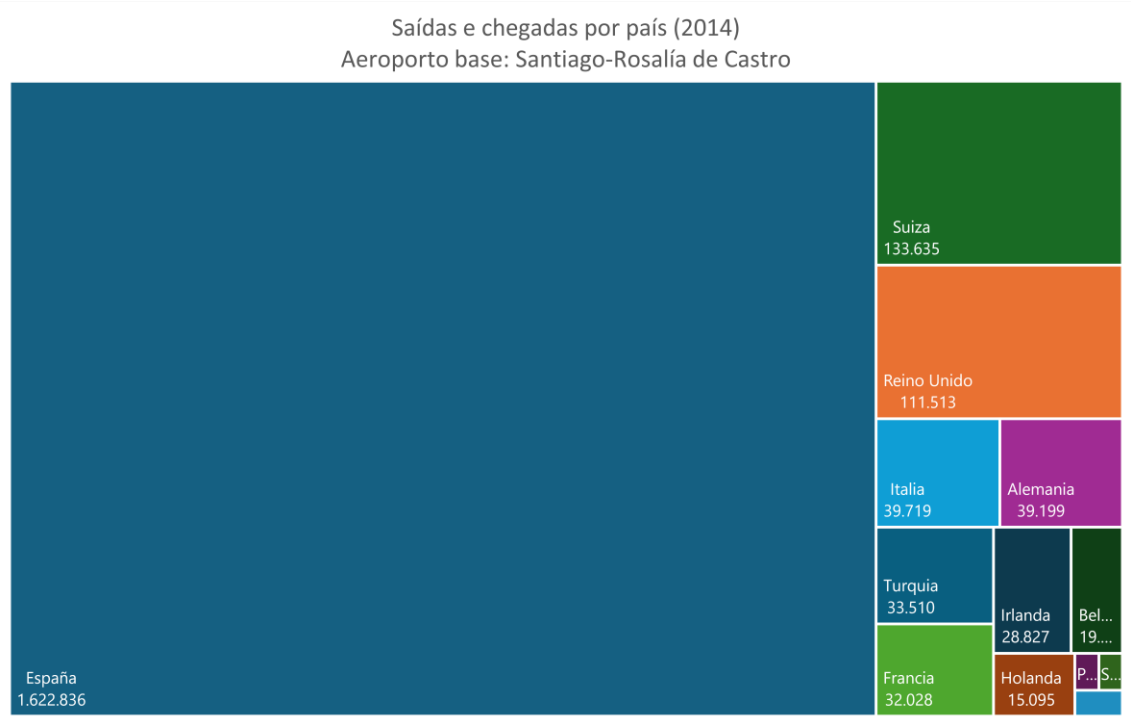



*Figura 6.89. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*

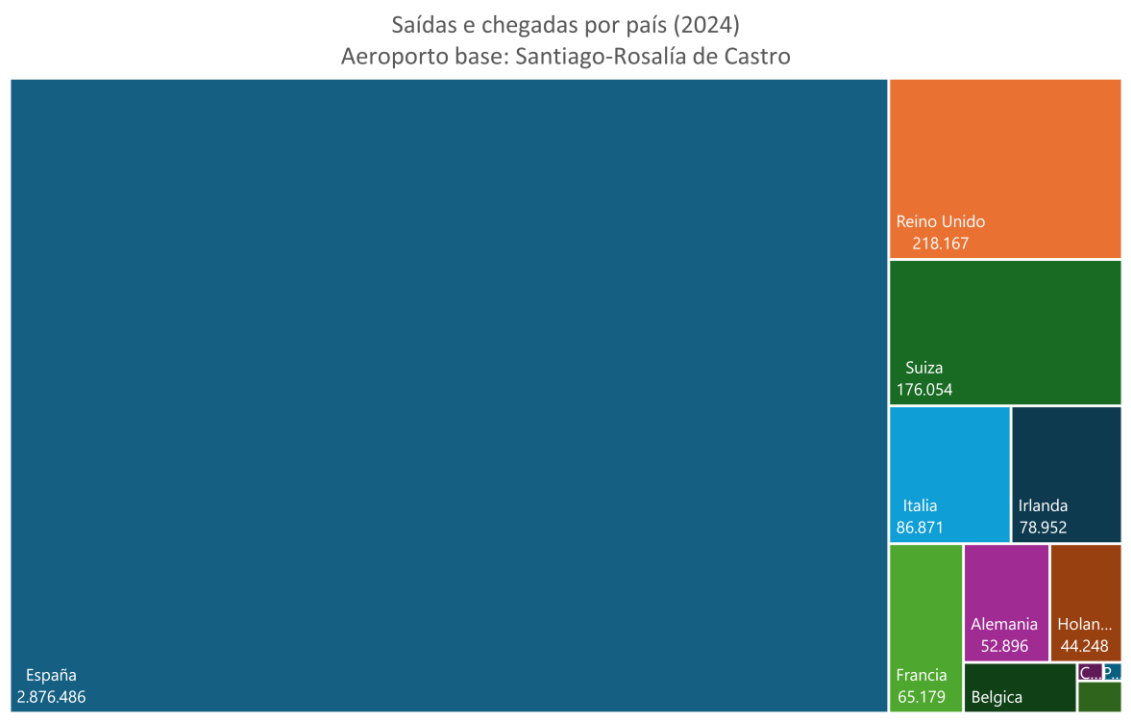



*Figura 6.90. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Santiago de Compostela no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

### *6.2.3.3. A Coruña*

A Figura 6.91 presenta a evolución do número de operacións do aeroporto de Alvedro no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 5.000 operacións totais no período. Pola súa banda, a Figura 6.92 presenta a evolución do número de pasaxeiros cos seis aeroportos por riba de 230.000 pasaxeiros totais no período. Da mesma forma, a Figura 6.93 e a Figura 6.94 presentan esta información con agregación anual. Como sucedía nos casos anteriores, pódese apreciar o predominio de Madrid (cun total de 112.287 operacións e 12.167.899 pasaxeiros en todo o período), e con valores bastante inferiores Barcelona (39.193 e 4.693.698 respectivamente), e Londres/Heathrow (10.108 e 1.322.193). En cuarto lugar en pasaxeiros está Sevilla (999.512 totais no período). No caso de Madrid, pode apreciarse un aumento de oferta dende 2004 a 2007, para baixar de forma continuada despois ata 2012, subir de novo ata 2014, e estabilizarse ata 2019. Despois da pandemia a oferta recupera os valores previos. A demanda segue a tendencia da oferta en xeral, aínda que no período 2014-2019 apréciase unha subida da mesma a pesar da estabilización da oferta, e os anos 2023 e 2024 destacan por riba dos valores de 2019 continuando a tendencia de crecemento do período 2014-2019. No caso de Barcelona, a oferta sube de 2004 a 2006, para reducirse despois paulatinamente de forma practicamente continuada ata 2012, momento no que se estabiliza ata 2015, para empezar a subir outra vez alcanzando en 2019 os niveis de 2010. Despois da pandemia a oferta non recupera os valores previos. Pola súa banda a demanda é practicamente estable entre 2005 e 2011, para baixar en 2013 e volver crecer de forma suave ata 2016 e máis pronunciada ata 2019. Despois da pandemia non se acadan os valores previos. Tanto para Madrid como para Barcelona existe unha estacionalidade anual da demanda, con valores maiores nos meses de abril a outubro (aínda que para Madrid aprécianse baixadas en agosto mentres que en Barcelona non é

así). Os casos de Londres e Sevilla teñen un comportamento parecido entre eles: a oferta aumenta en 2006 no caso de Londres (2007 no de Sevilla) e mantense relativamente estable ata 2019, pero despois da pandemia ou ben desaparece (Londres) ou ben volta en 2021-2022 con valores menores para case desaparecer despois (Sevilla). En ambos casos a demanda segue as tendencias da oferta e non se aprecia unha estacionalidade tan marcada como a dos casos de Madrid e Barcelona.

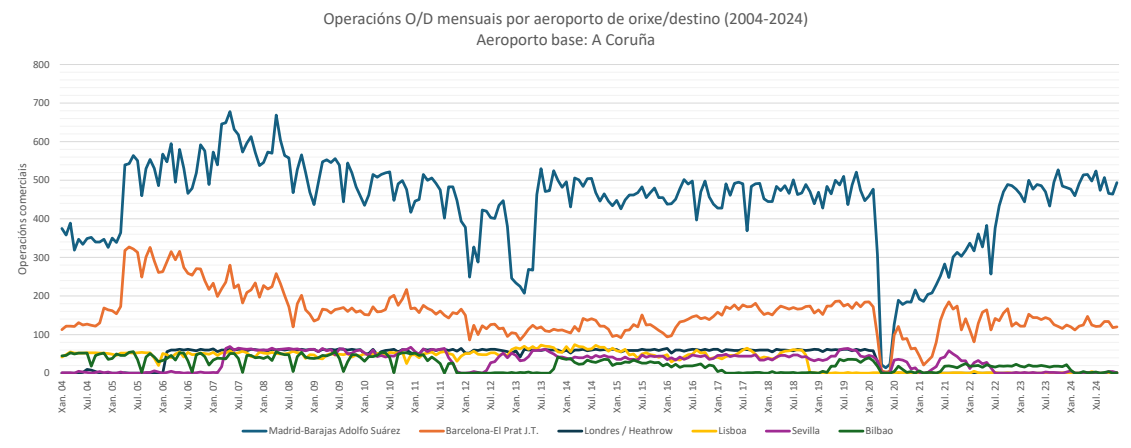



*Figura 6.91. Evolución mensual do número de operacións do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 5.000 operacións no período. (Fonte dos datos: AENA)*

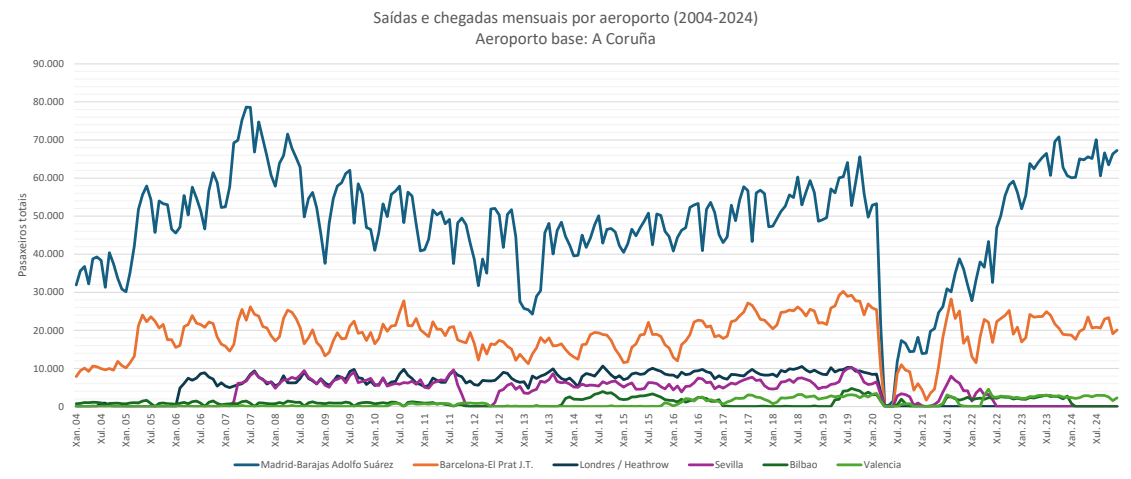



*Figura 6.92. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 230.000 pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

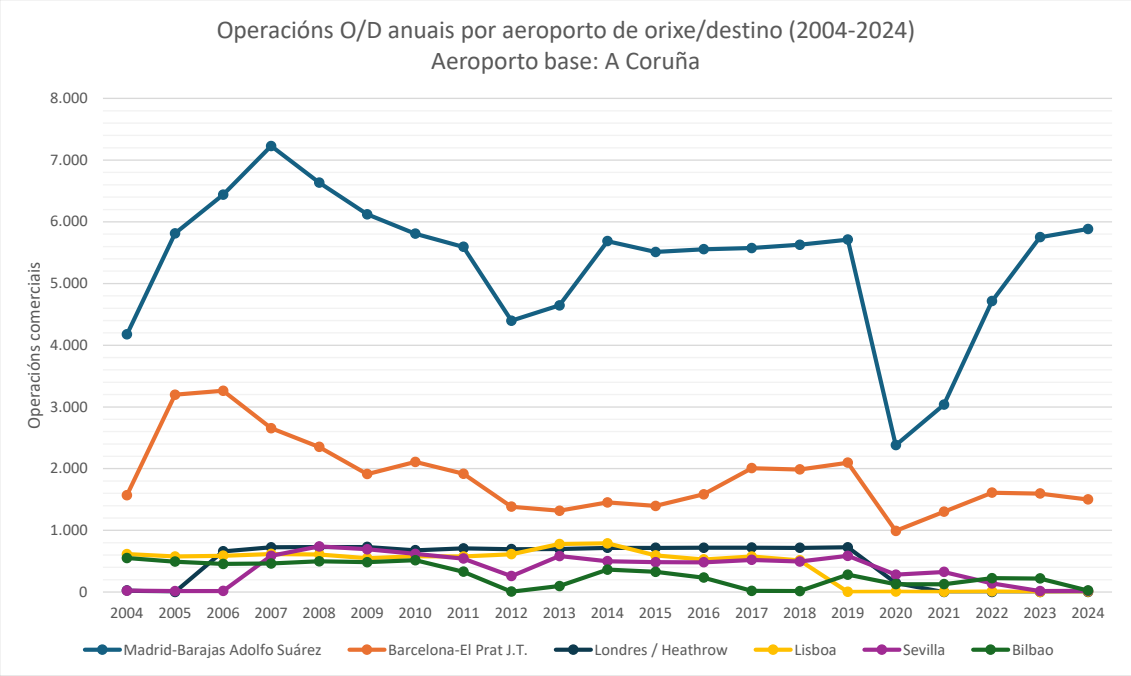



*Figura 6.93. Evolución anual do número de operacións do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 5.000 operacións no período. (Fonte dos datos: AENA)*

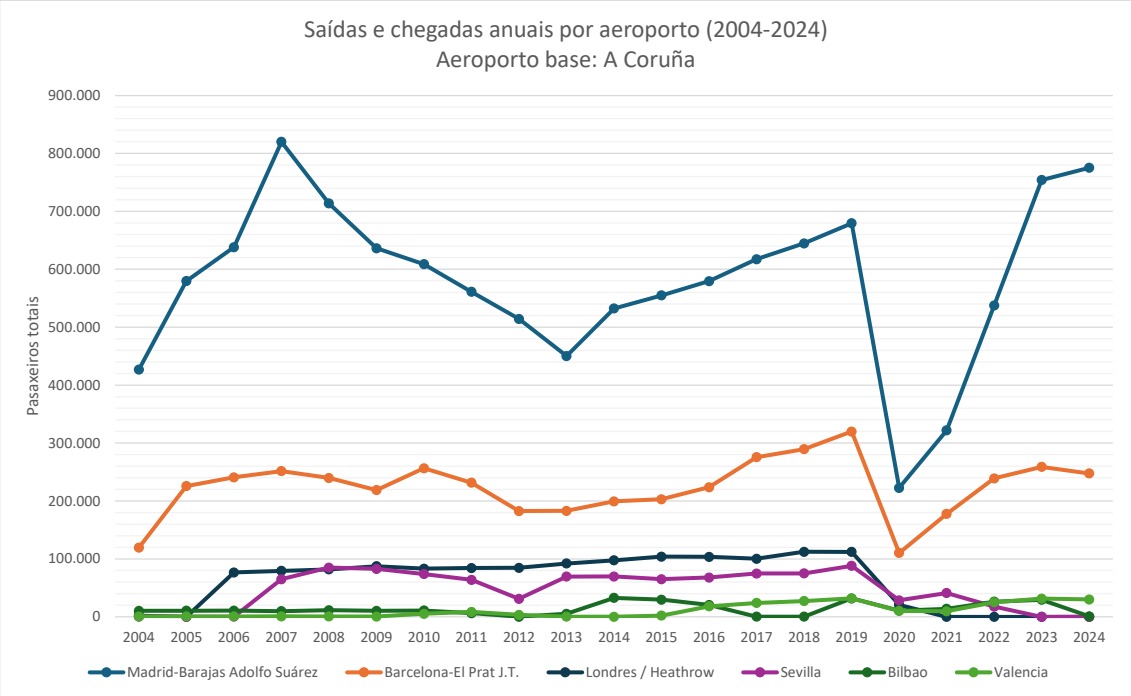



*Figura 6.94. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 230.000 pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

O gráfico de mosaico para número de operacións do aeroporto da Coruña en 2004 preséntase na Figura 6.95, mentres que a Figura 6.96 se refire a 2014 e a Figura 6.97 a 2024. As figuras de demanda nos mesmos anos son a Figura 6.98, Figura 6.99 e Figura 6.100. De novo para este aeroporto o primeiro e segundo posto son para Madrid e Barcelona, subindo o predominio de Madrid en operacións de 2004 (54%) a 2024 (62%) aínda que baixando en demanda (de 73% a 63%), mentres que o de Barcelona baixa algo

en operacións (de 20% a 16%) e mantense en demanda (20%). O terceiro posto en oferta pasa de Lisboa (2004 e 2014) a Londres (2024), aparecendo xa en demanda no terceiro posto en 2014 e manténdose en 2024.

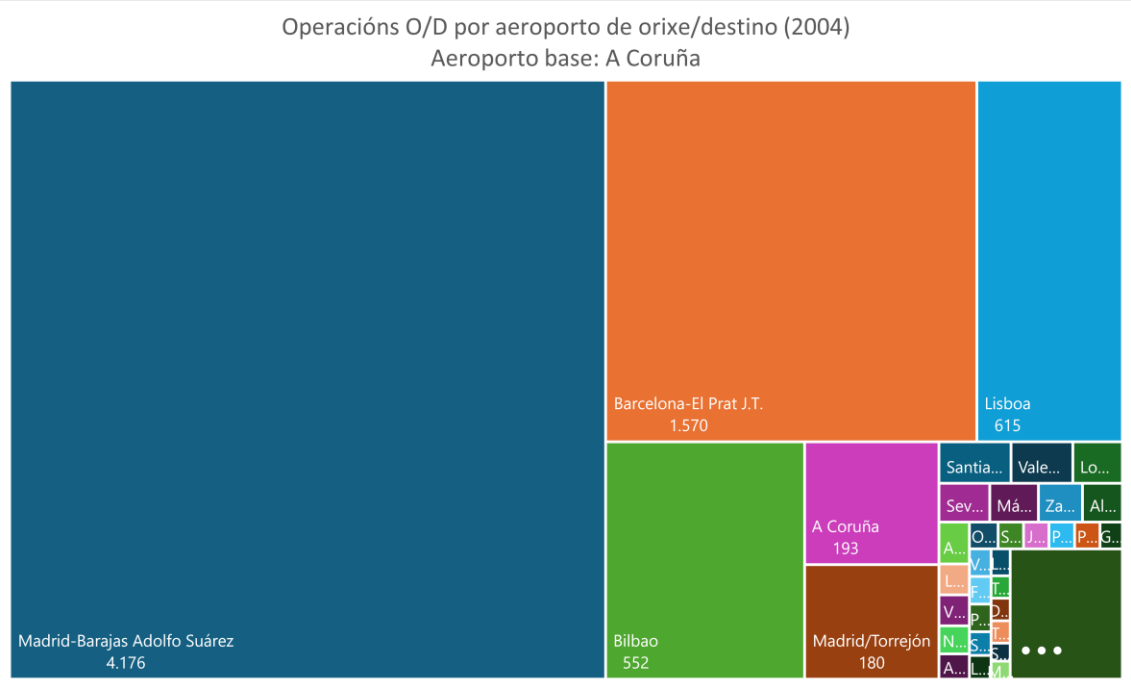



*Figura 6.95. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto da Coruña no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*

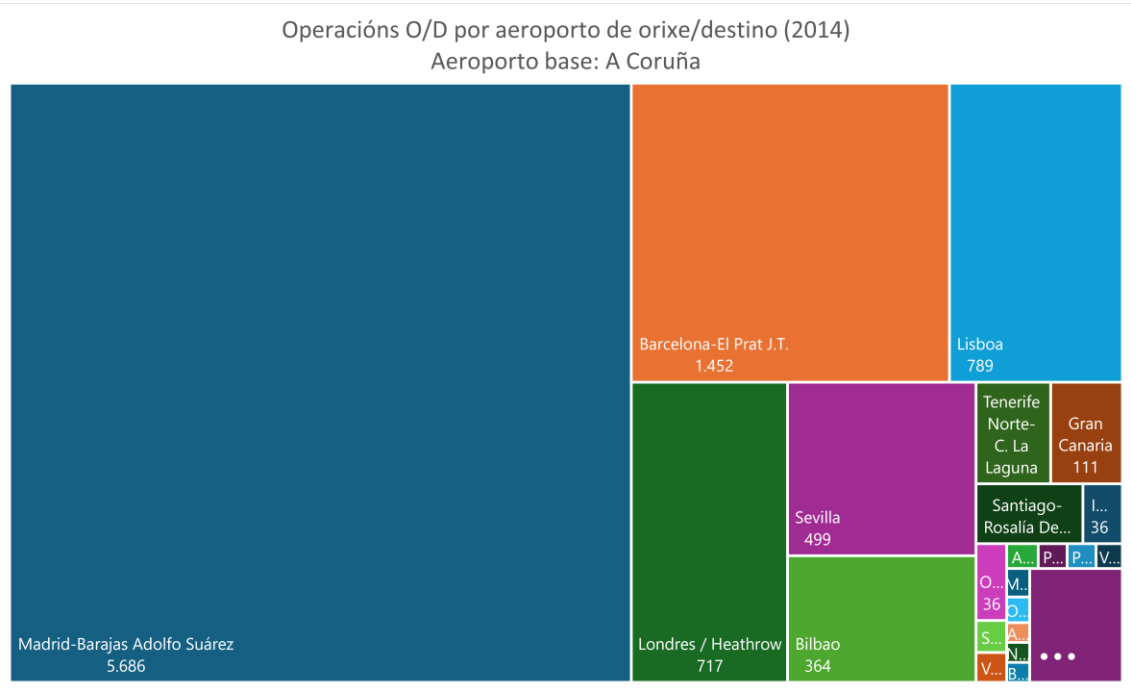



*Figura 6.96. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto da Coruña no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*

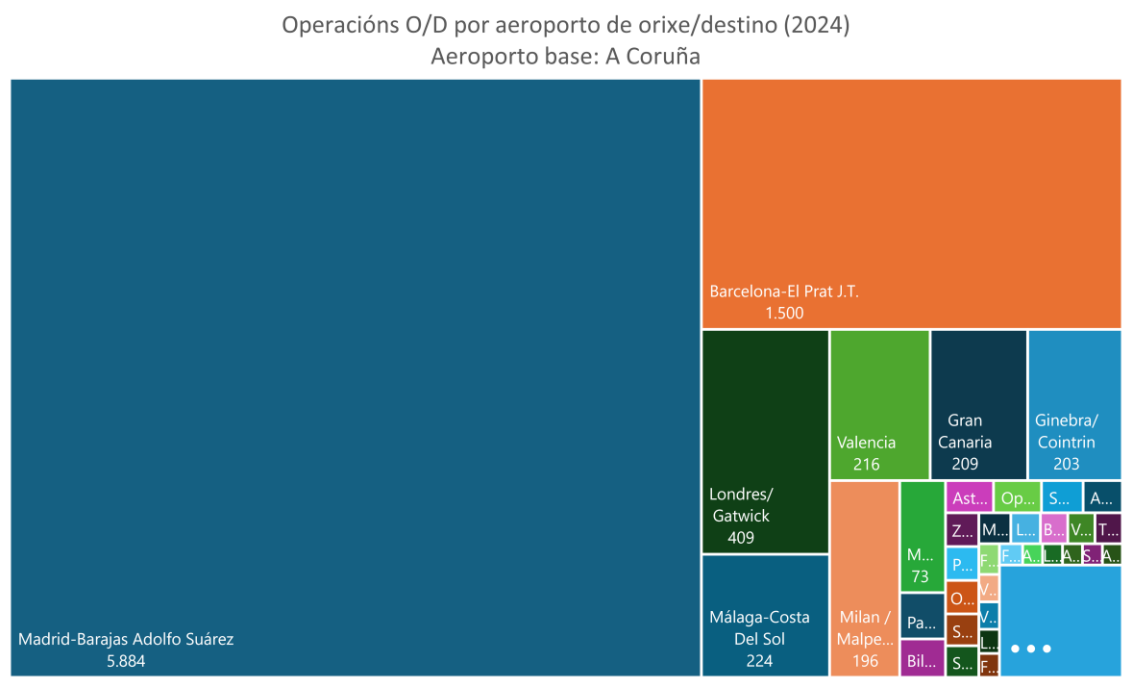



*Figura 6.97. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto da Coruña no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

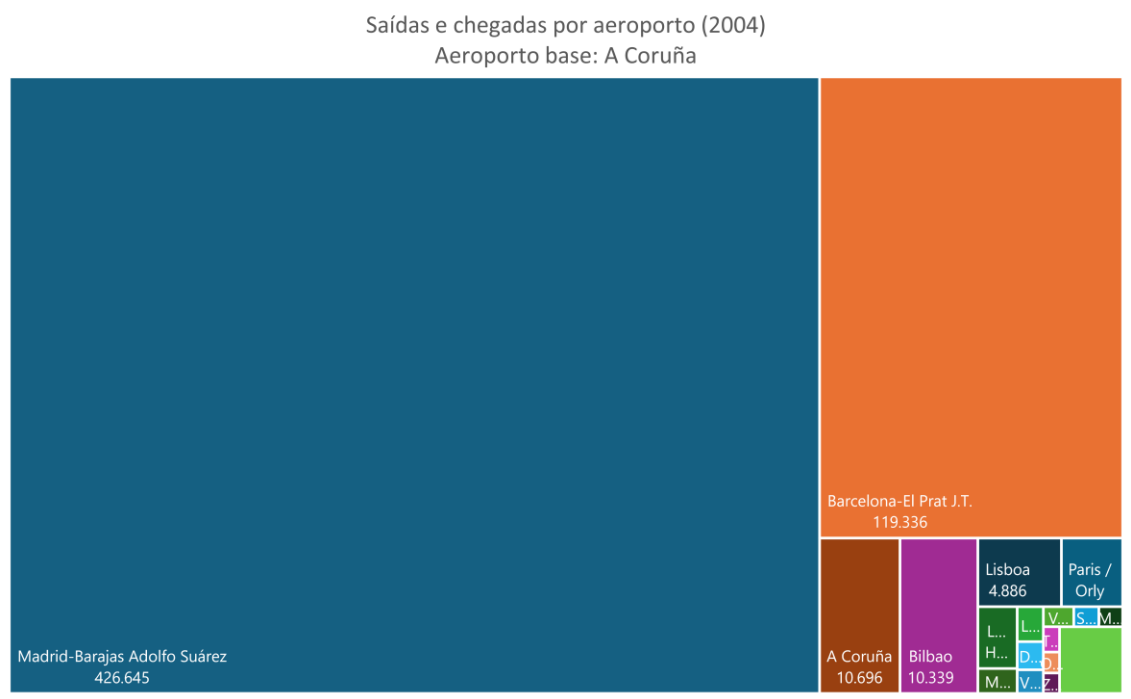



*Figura 6.98. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto da Coruña no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*

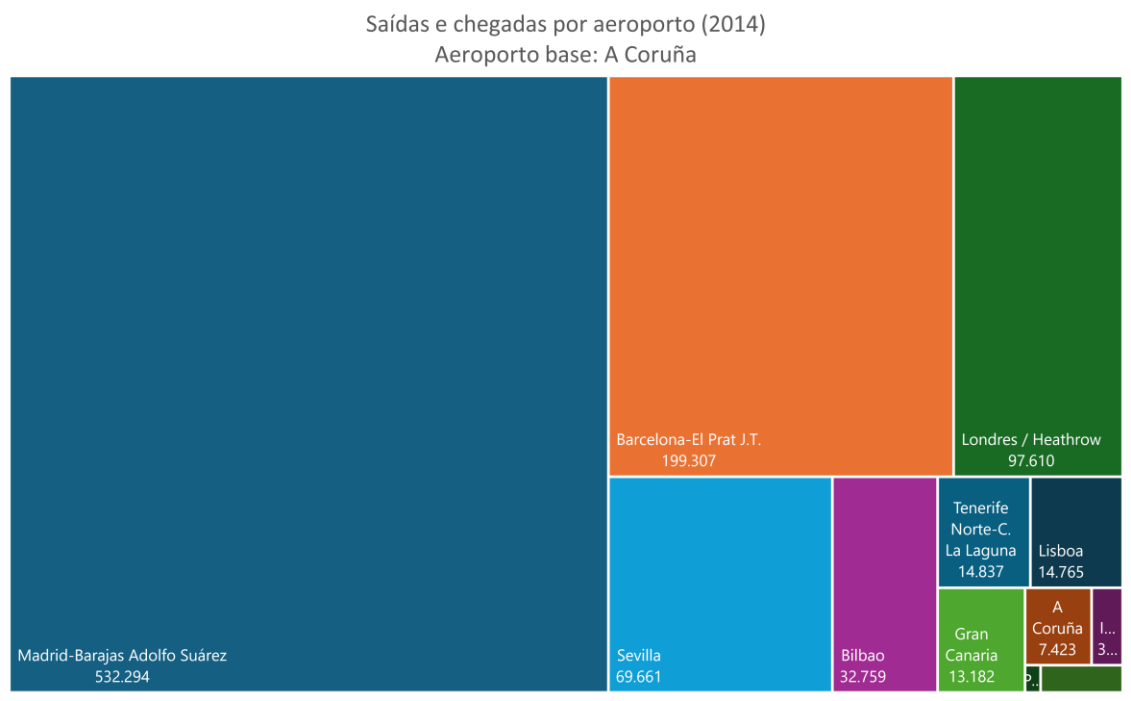



*Figura 6.99. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto da Coruña no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*

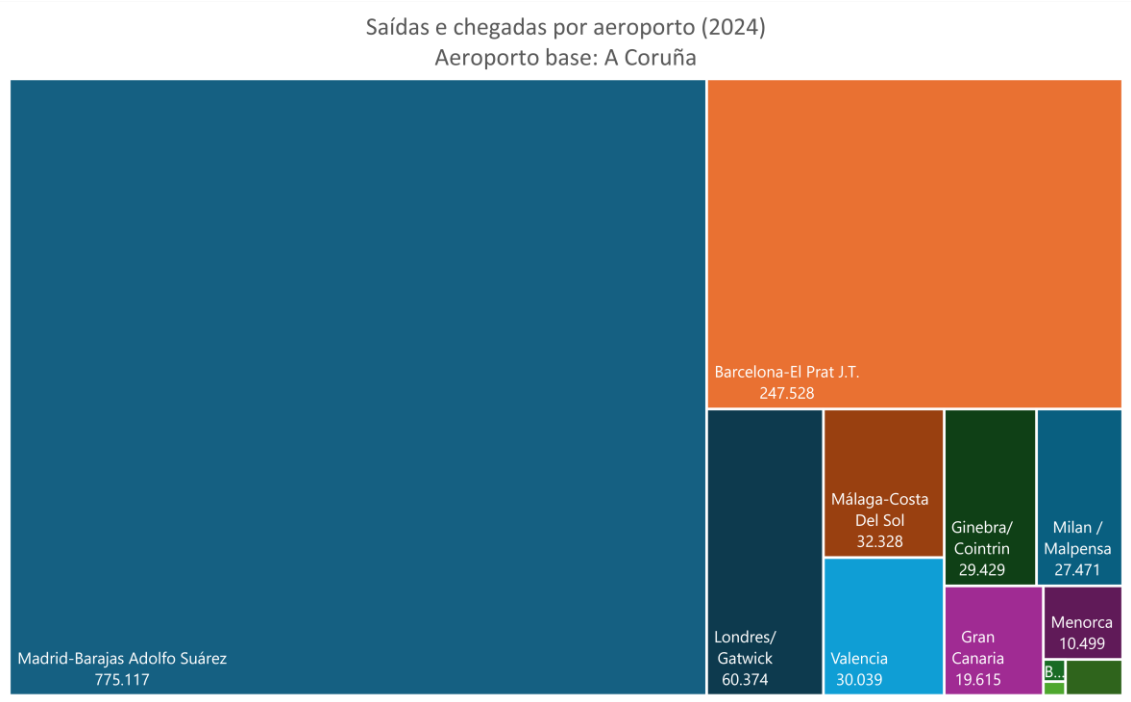



*Figura 6.100. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto da Coruña no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Na Figura 6.101 e na Figura 6.102 faise unha análise similar para o aeroporto da Coruña para as conexións internacionais principais, tanto en oferta como en demanda mensuais, e na Figura 6.103 e na Figura 6.104 preséntase a mesma información con agregación anual. Nas tendencias anuais pódese apreciar a estabilidade en oferta de Reino Unido entre 2006 e 2019, con valores postpandemia de ao redor da metade dos

previos. Neste caso a demanda crece entre 2006 e 2019 de forma importante, e de novo a recuperación postpandemia acada valores da metade da previa, o que pode ter que ver co incremento da oferta e da utilización de Santiago (e en menor medida Vigo) nese período para ese destino. Os valores máis altos danse en agosto, e os máis baixos en xaneiro ou febreiro. A oferta con Portugal destaca entre 2004 e 2019, pero practicamente non existe despois da pandemia, mentres que a demanda con este país é bastante baixa ata 2019 e desaparece despois. Países Baixos aparece en oferta entre 2010 e 2013 (con valores máis altos de abril a outubro, ou en menos meses dependendo do ano), acompañando a demanda á devandita oferta. Francia mantense con valores baixos con algún pico en 2011, 2015 e 2022 (especialmente en verán), coa demanda acompañando tamén á oferta. Suíza e Italia aumentan de maneira importante despois da pandemia, tanto en oferta como en demanda.

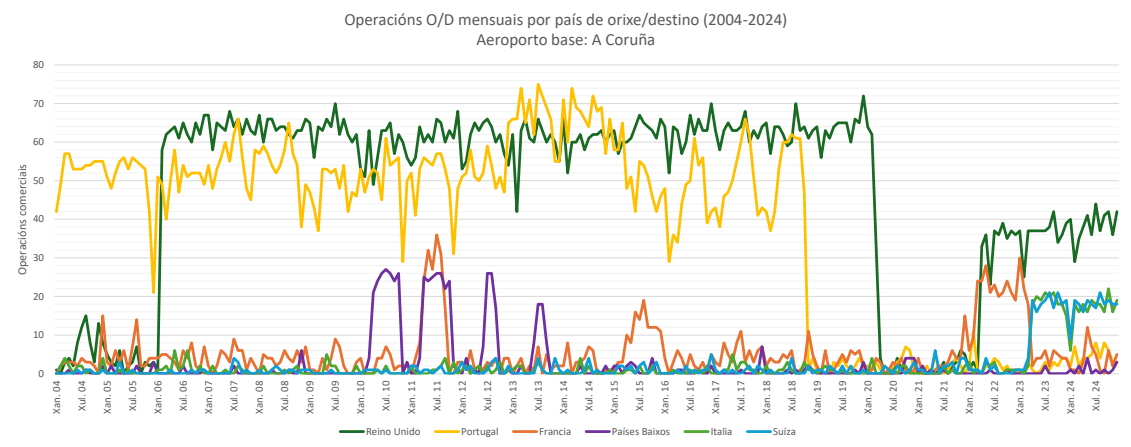



*Figura 6.101. Evolución mensual do número de operacións do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 500 operacións totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

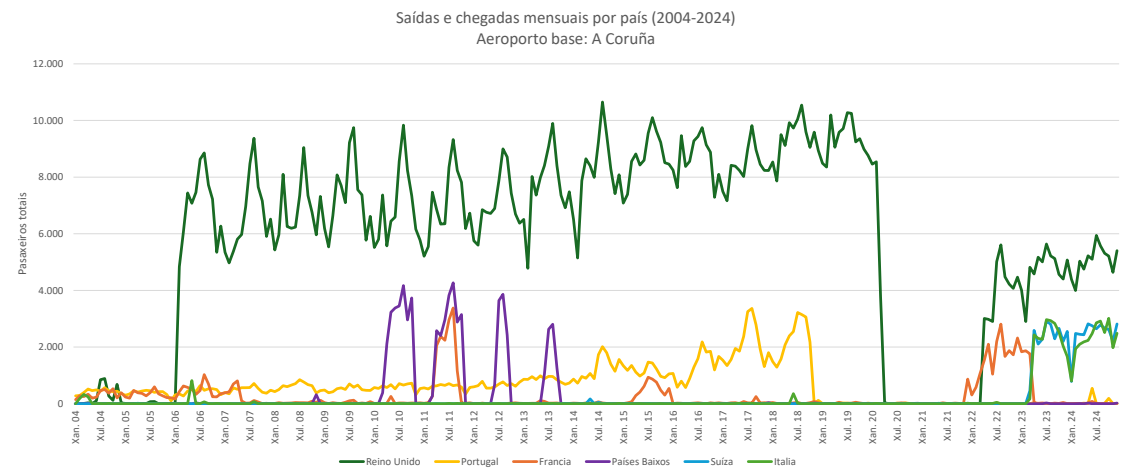



*Figura 6.102. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 50.000 pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

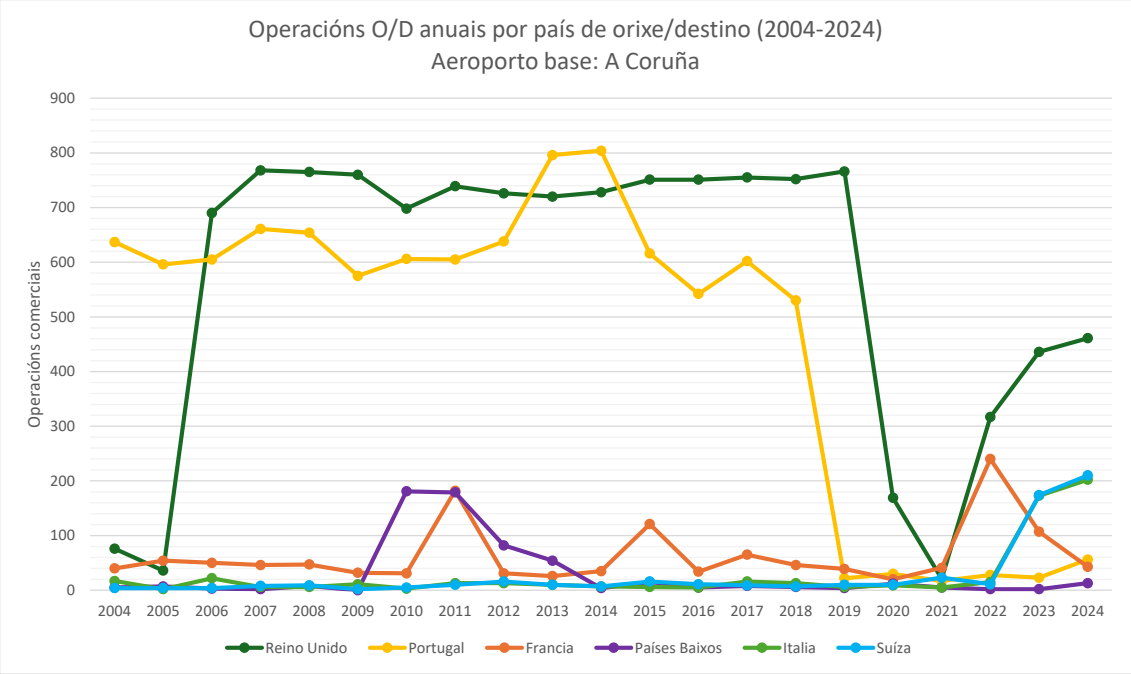



*Figura 6.103. Evolución anual do número de operacións do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 500 operacións no período. (Fonte dos datos: AENA)*

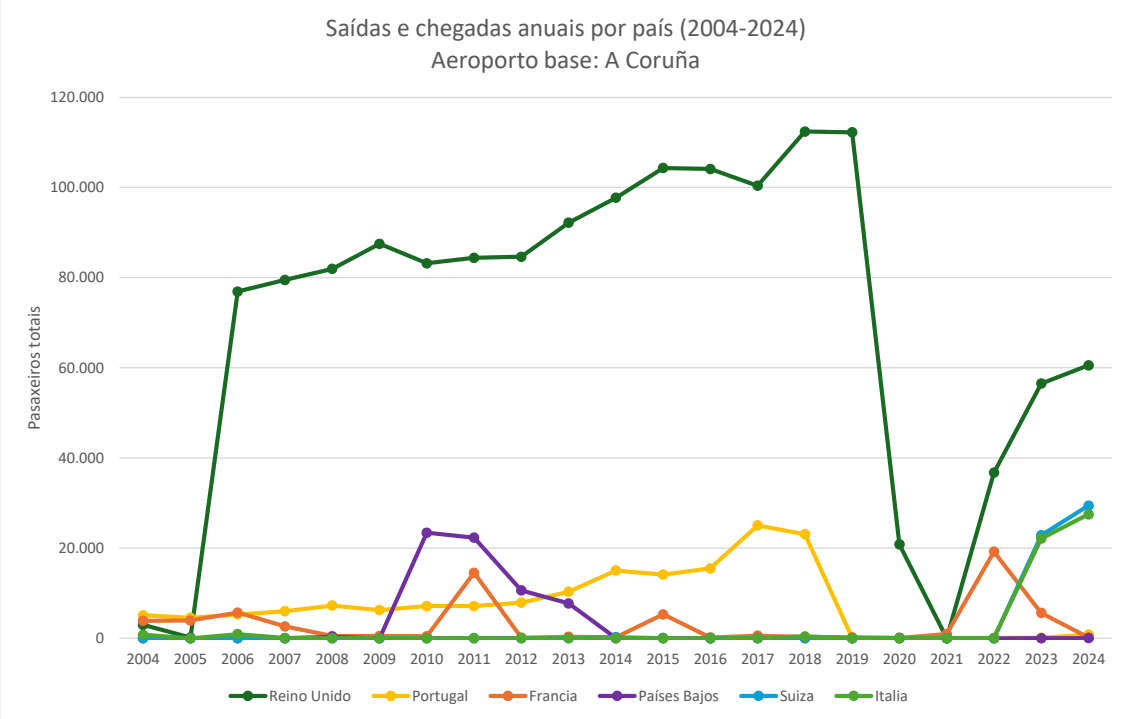



*Figura 6.104. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto da Coruña no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 50.000 pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

O gráfico de mosaico para número de operacións por países do aeroporto da Coruña en 2004 preséntase na Figura 6.105, mentres que a Figura 6.106 se refire a 2014 e a Figura 6.107 a 2024. As figuras de demanda nos mesmos anos son a Figura 6.108, Figura 6.109 e Figura 6.110. Destaca o predominio de España, tanto en operacións (89% en 2004 e 2024, e 84% en 2014) como en demanda (97% en 2004, 88% en 2014 e 90% en 2024),

sendo os valores maiores que no caso de Santiago. As tres seguintes posicións en operacións son para Portugal, Reino Unido e Francia en 2004 e 2014, pasando a Reino Unido, Suíza e Italia en 2024. Para o caso de demanda as tres primeiras posicións tras España son para Portugal, Francia e Reino Unido en 2004, con valores moi baixos. En 2014 son Reino Unido e Portugal, tendo o resto proporcións mínimas. Finalmente en 2024 destacan Reino Unido, Suíza e Italia, estando polo tanto aliñada coa oferta, como xa se indicara anteriormente.

Das 9.463 operacións do aeroporto da Coruña en 2024, 8.392 (89%) foron nacionais e 1.071 (11%) internacionais. No que se refire á demanda, dos 1.239.594 pasaxeiros 1.117.314 (90%) voaron en conexións nacionais e 120.256 (10%) en internacionais. Estas porcentaxes internacionais son da orde da metade do caso de Santiago (21%) e superiores ás de Vigo (8% en operacións e 4% en demanda).

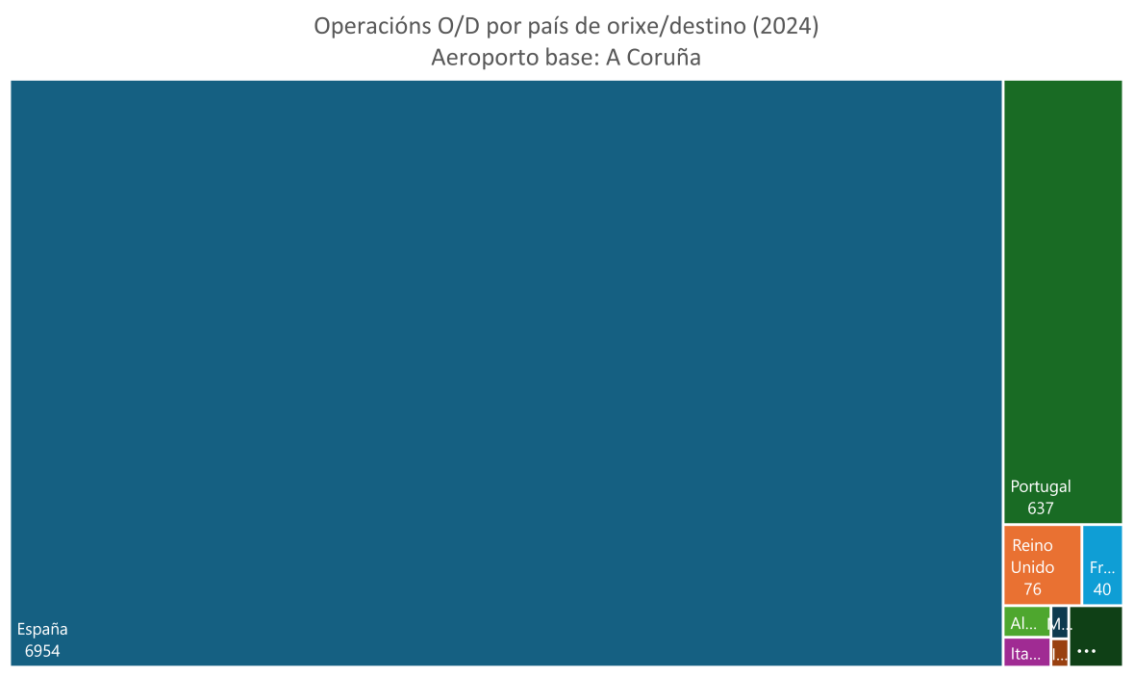



*Figura 6.105. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto da Coruña no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*




*Figura 6.106. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto da Coruña no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*




*Figura 6.107. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto da Coruña no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*




*Figura 6.108. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto da Coruña no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*




*Figura 6.109. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto da Coruña no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*




*Figura 6.110. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto da Coruña no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

### 6.2.3.4. Vigo

A Figura 6.111 presenta a evolución do número de operacións do aeroporto de Peinador no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 2.500 operacións totais no período. Pola súa banda, a Figura 6.112 presenta a evolución do número de pasaxeiros cos seis aeroportos por riba de 265.000 pasaxeiros totais no período. Da mesma forma, a Figura 6.113 e a Figura 6.114 presentan esta información con agregación anual. Como sucedía nos casos anteriores, pódese apreciar o predominio de Madrid (cun total de 117.356 operacións e 12.544.618 pasaxeiros en todo o período), e con valores bastante inferiores Barcelona (34.676 e 4.271.113 respectivamente). Estes valores de Madrid e Barcelona son bastante semellantes aos do aeroporto da Coruña nestas mesmas conexións. No terceiro posto está París/Charles de Gaulle (20.591 e 902.324), e no cuarto Bilbao (10.971 e 311.565). No caso da oferta da conexión con Madrid aprécianse valores estables de 2004 a 2006, unha punta en 2007 e un descenso continuado posterior ata 2014, para subir de novo ata 2019 e non acadar os valores prepandemia en 2024 (pero debe terse en conta o peche de pista en maio dese ano). A demanda segue esta mesma tendencia, pero con subidas e baixadas máis acentuadas. O valor de 2023 está por riba do de 2019 consolidando a tendencia de crecemento. No caso de Barcelona, a oferta sube de 2004 a 2006, con valores da orde da metade dos de Madrid, para descender paulatinamente ata 2013, estabilizarse ata 2015, subir a un chanzo algo maior con estabilidade entre 2016 e 2018, e non recuperar os valores prepandemia en 2023-2024. A demanda segue á oferta. París/Charles de Gaulle ten valores parecidos de oferta aos de Barcelona ata 2014, momento no que empeza unha redución moi importante, cun leve repunte en 2019 e a práctica desaparición de 2020 en adiante. No caso da demanda, é relativamente estable entre 2005 e 2013, para baixar a partir dese

momento e practicamente desaparecer a partir de 2016. Tanto para Madrid como para Barcelona apréciase unha estacionalidade similar á descrita para o aeroporto da Coruña.

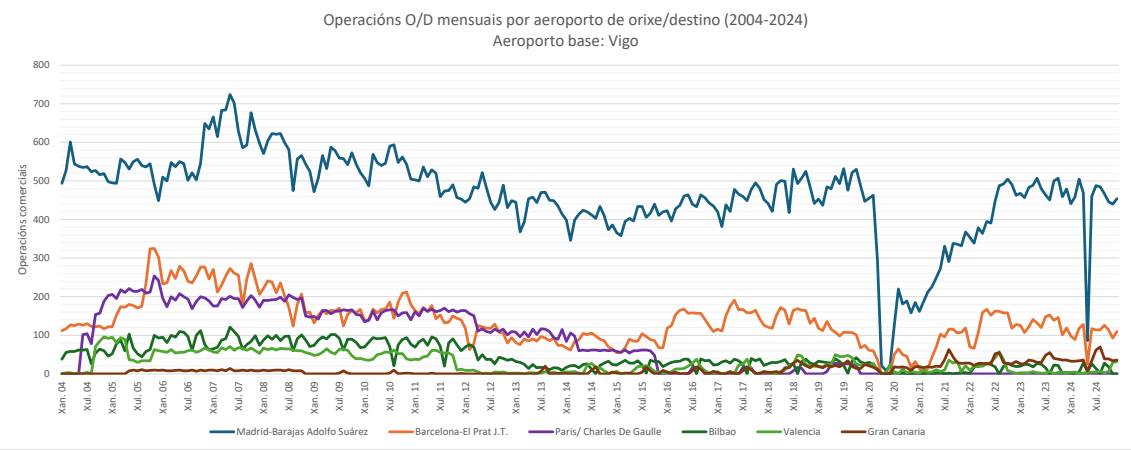



*Figura 6.111. Evolución mensual do número de operacións do aeroporto de Vigo no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 2.500 operacións no período. (Fonte dos datos: AENA)*

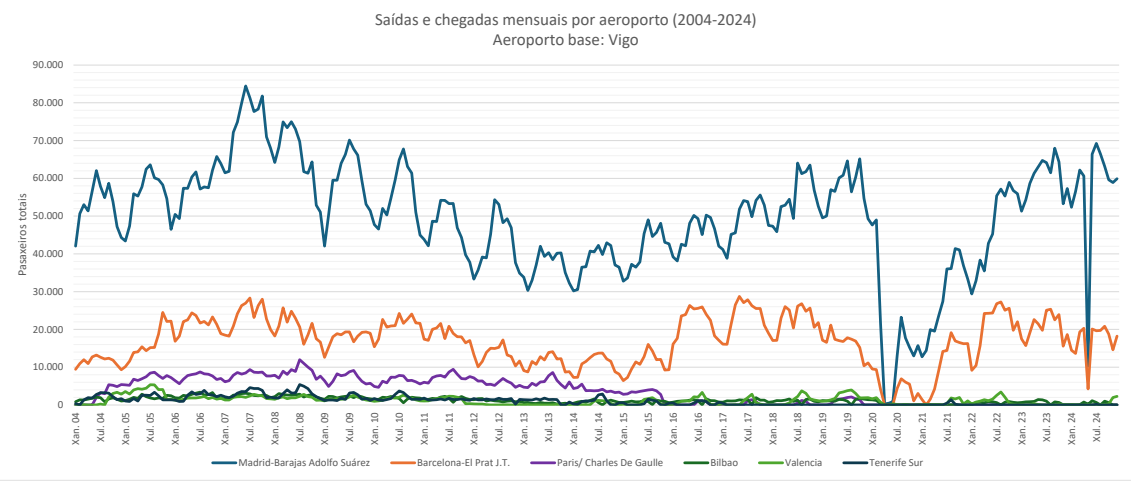



*Figura 6.112. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Vigo no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 265.000 pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

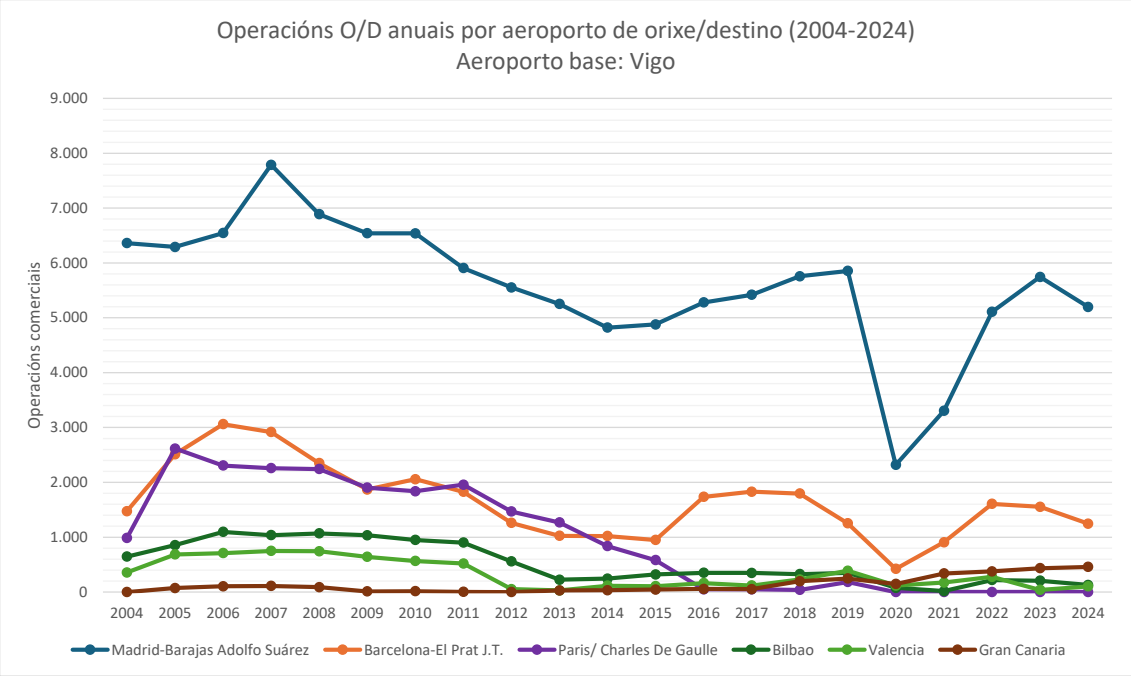



*Figura 6.113. Evolución anual do número de operacións do aeroporto de Vigo no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de 2.500 operacións no período. (Fonte dos datos: AENA)*

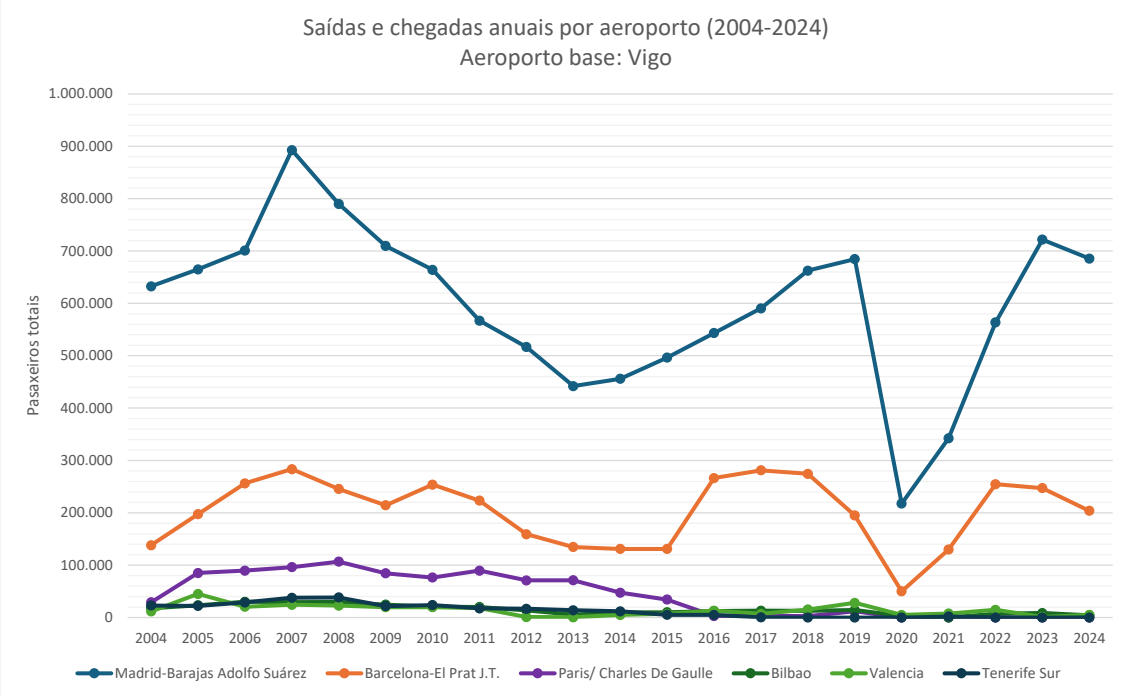



*Figura 6.114. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Santiago de Compostela no período 01/2004-12/2024 cos seis aeroportos por riba de265.000 pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

O gráfico de mosaico para número de operacións do aeroporto de Vigo en 2004 preséntase na Figura 6.115, mentres que a Figura 6.116 se refire a 2014 e a Figura 6.117 a 2024. As figuras de demanda nos mesmos anos son a Figura 6.118, Figura 6.119 e Figura 6.120. De novo para este aeroporto o primeiro e segundo posto son para Madrid e Barcelona, subindo o predominio de Madrid en operacións de 2004 (55%) a 2014

(63%), e volvendo baixar en 2024 (59%), mentres que a proporción desta relación en demanda é practicamente estable cun certo descenso (69%, 67% e 65% respectivamente). Barcelona mantense estable en operacións (13%, 13% e 14%), aumentando en demanda (15%, 19% e 19%). París/Charles de Gaulle pasa de supor o 9% en operacións e 3% en demanda en 2004, a 11% e 7% en 2014, e desaparecer en 2024. Os seguintes postos en operacións e demanda varían segundo o ano.

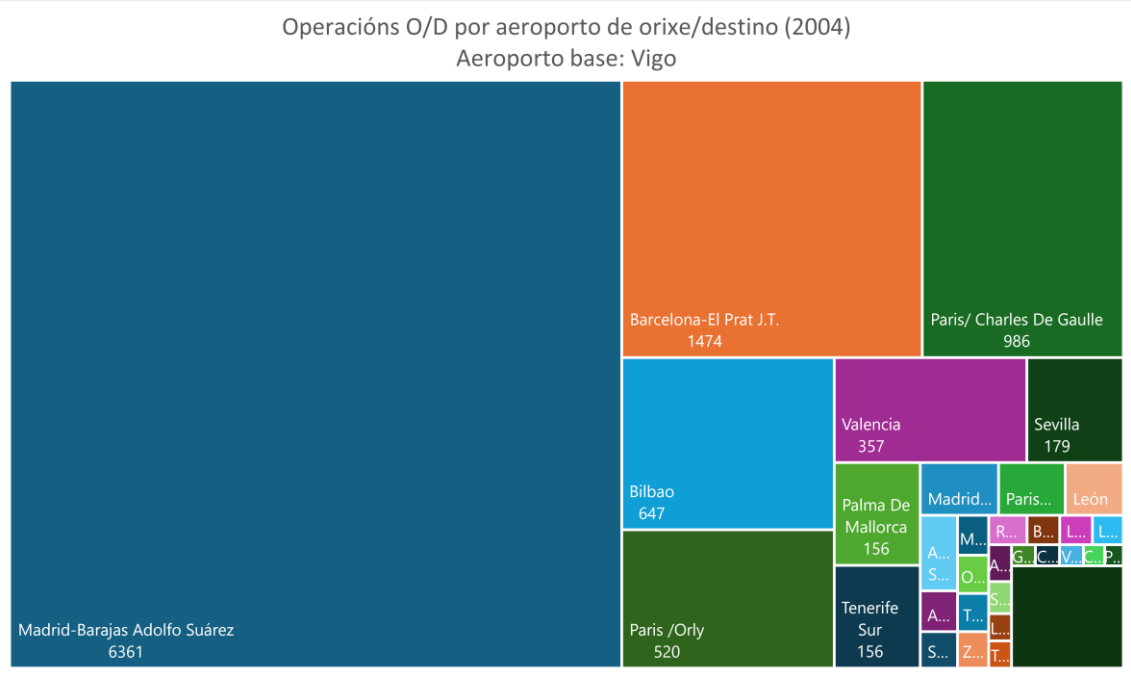



*Figura 6.115. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto de Vigo no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*

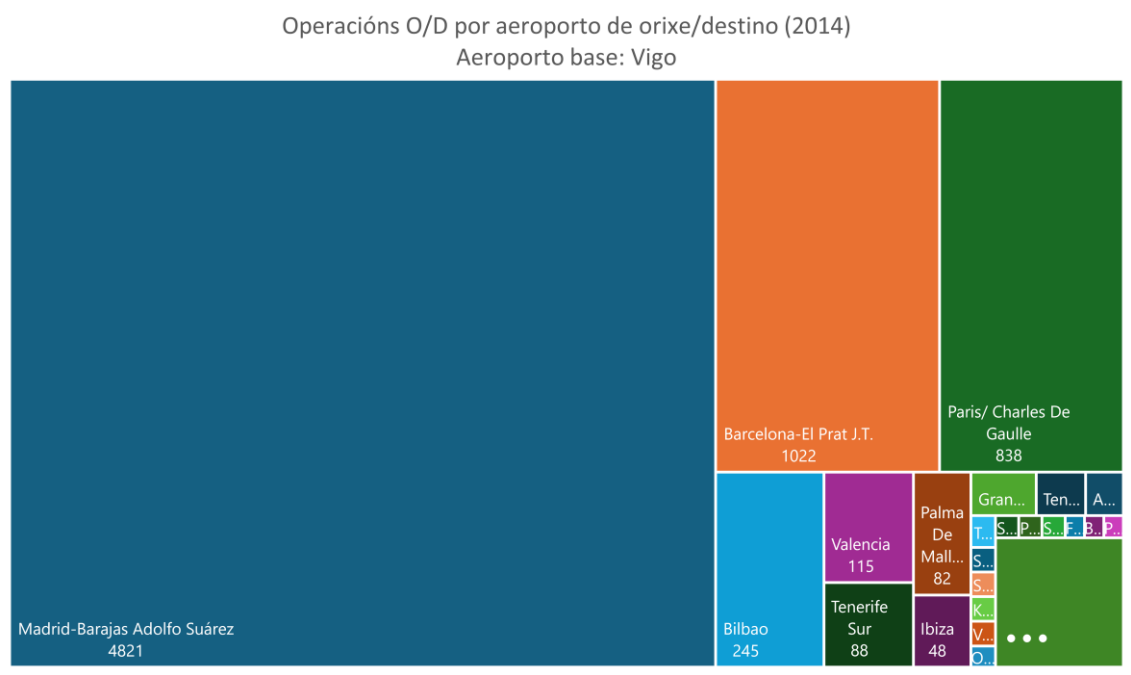



*Figura 6.116. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto de Vigo no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*

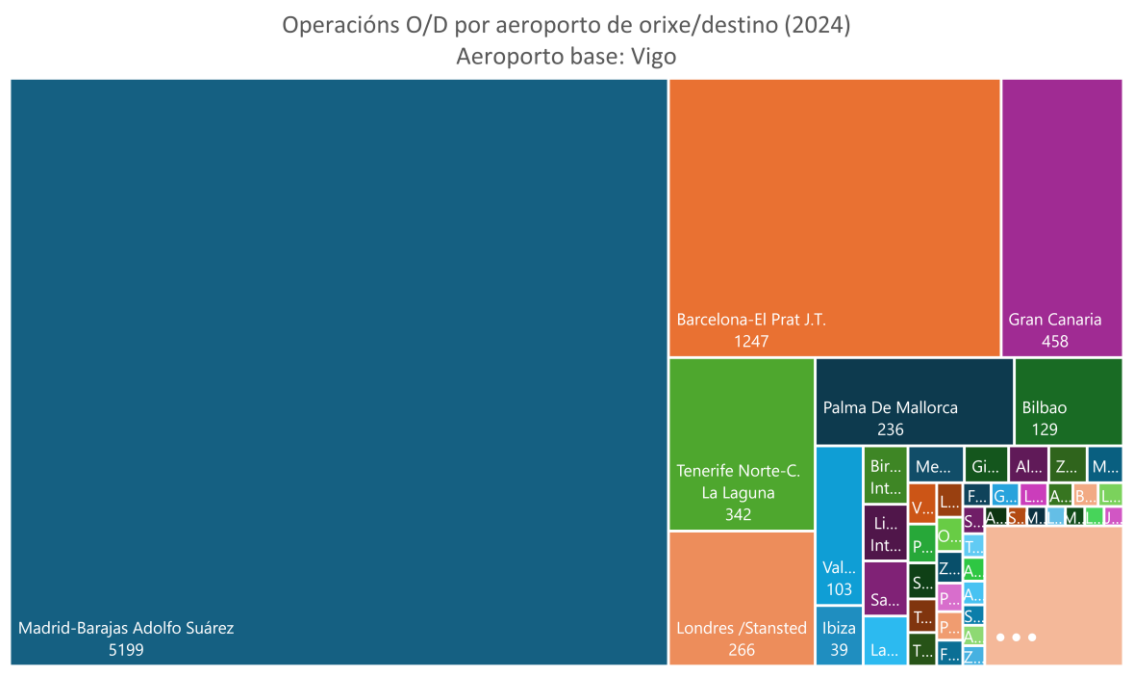



*Figura 6.117. Distribución dos aeroportos por número de operacións en relación co aeroporto de Vigo no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

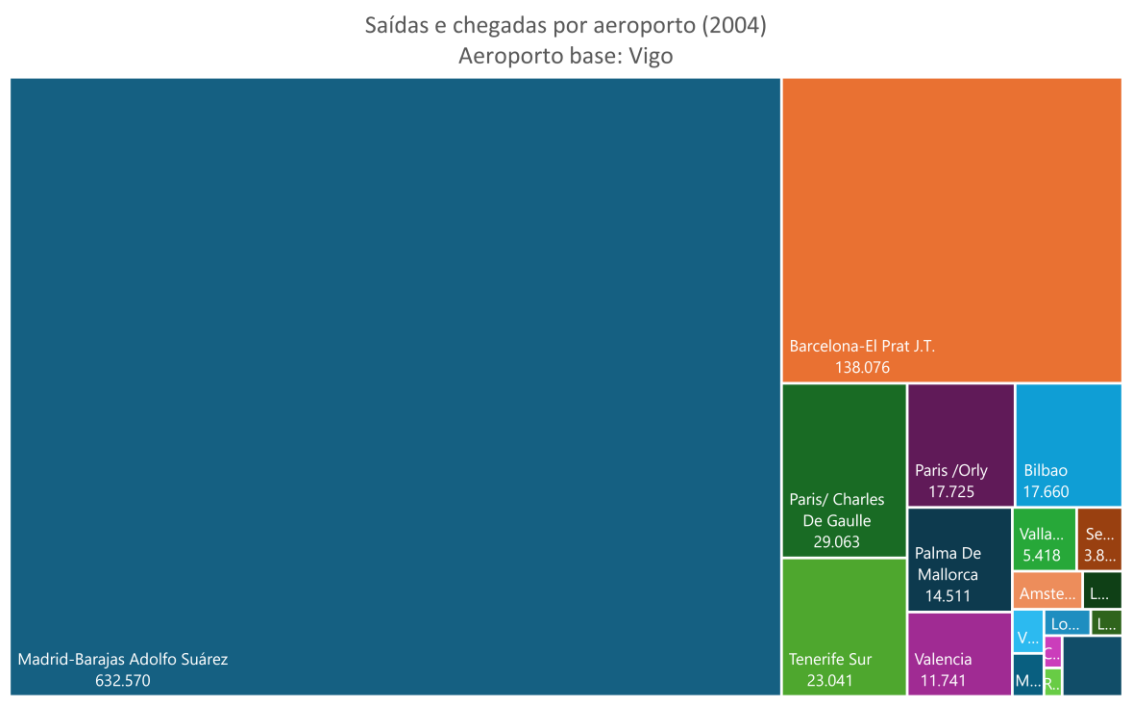



*Figura 6.118. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Vigo no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*

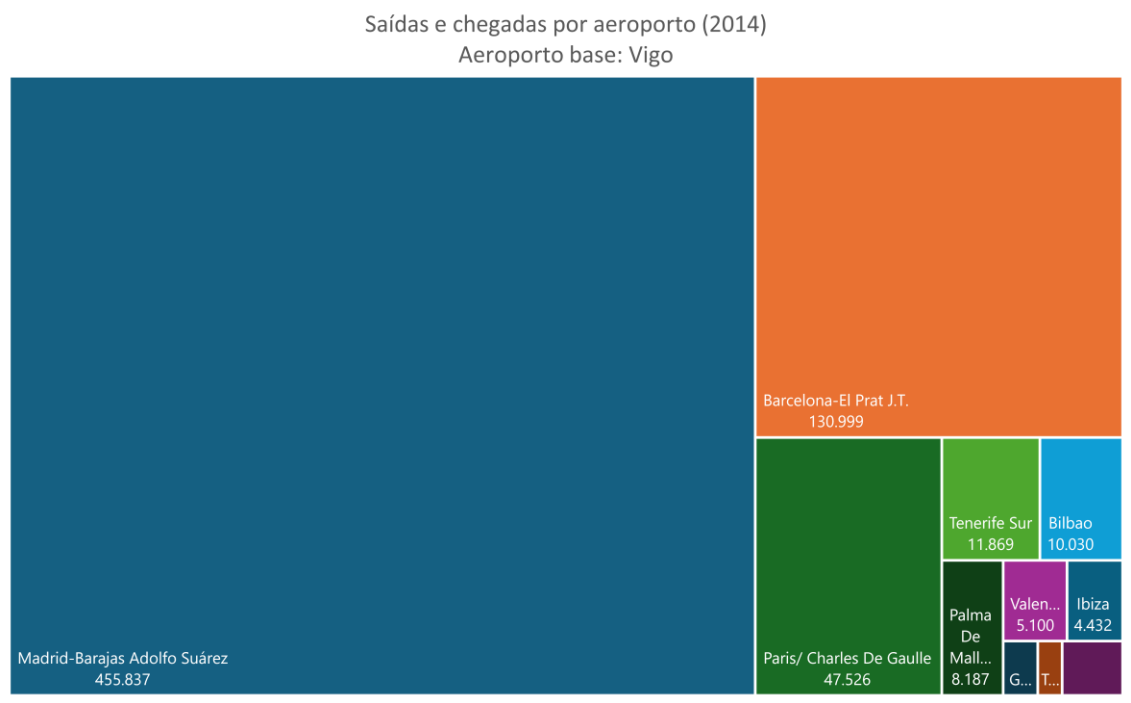



*Figura 6.119. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Vigo no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*

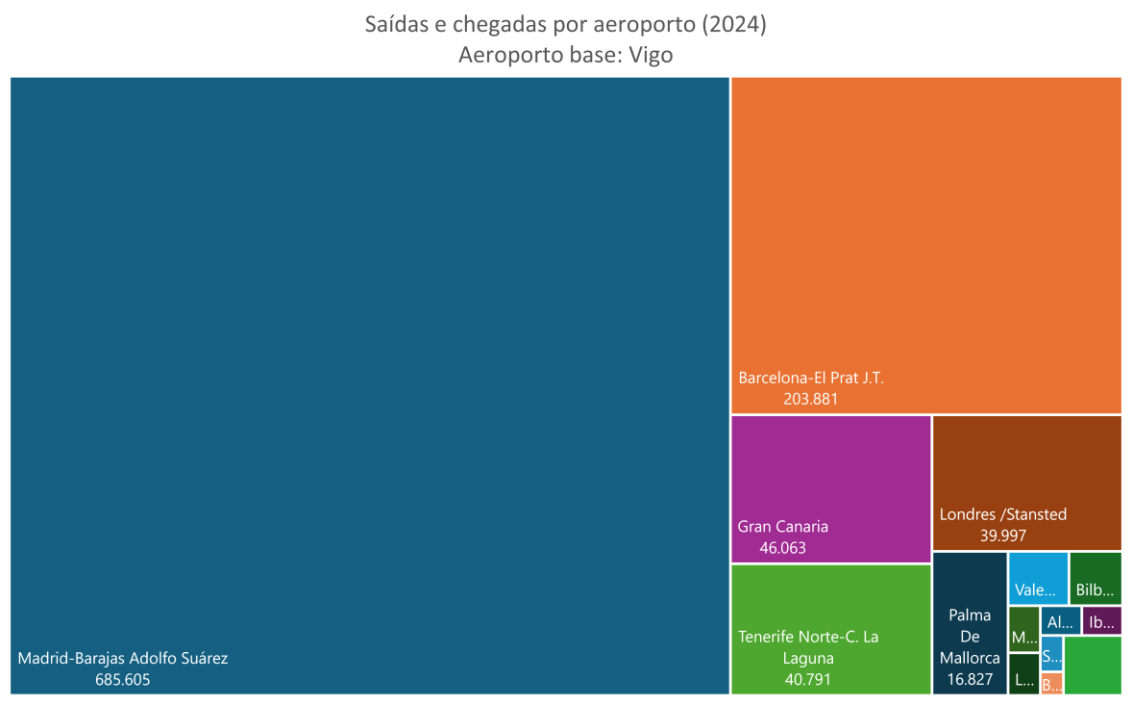



*Figura 6.120. Distribución dos aeroportos por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Vigo no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

Na Figura 6.121 e na Figura 6.122 faise unha análise similar para o aeroporto de Vigo para as conexións internacionais principais, tanto en oferta como en demanda mensuais, e na Figura 6.123 e na Figura 6.124 preséntase a mesma información con agregación anual. Nas tendencias anuais pódese apreciar a importancia que tivo Francia, cun descenso moi importante a partir de 2014, que levou á práctica desaparición deste

destino a partir de 2020. Reino Unido aparece de maneira descontinua, nos anos 2008-2009, 2011-2012, e 2015-2019, para consolidarse despois da pandemia. Italia aparece antes da pandemia para desaparecer despois, da mesma forma que Portugal e Irlanda (que aparece entre os principais países en demanda aínda que non en operacións). Para tódalas conexións os valores máis altos danse entre abril e outubro.

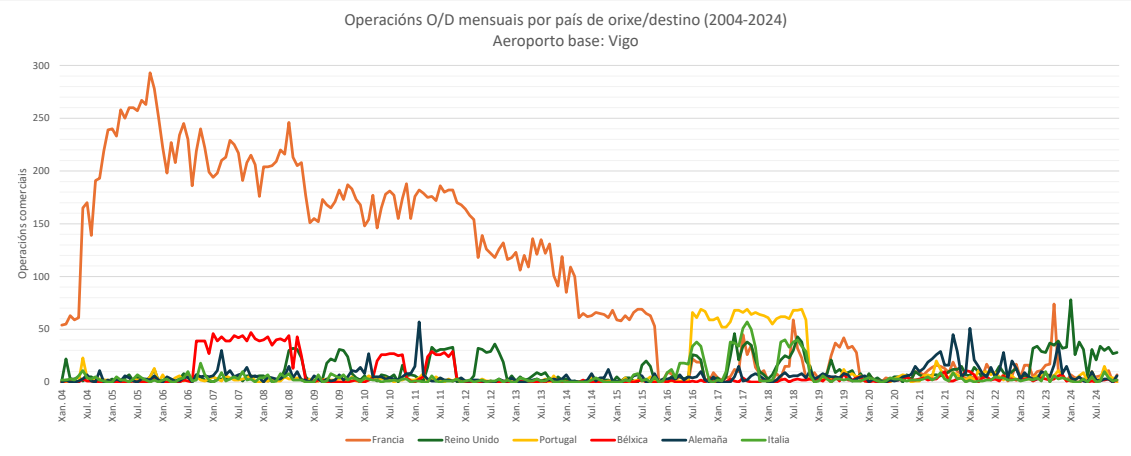



*Figura 6.121. Evolución mensual do número de operacións do aeroporto de Vigo no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 1.000 operacións totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

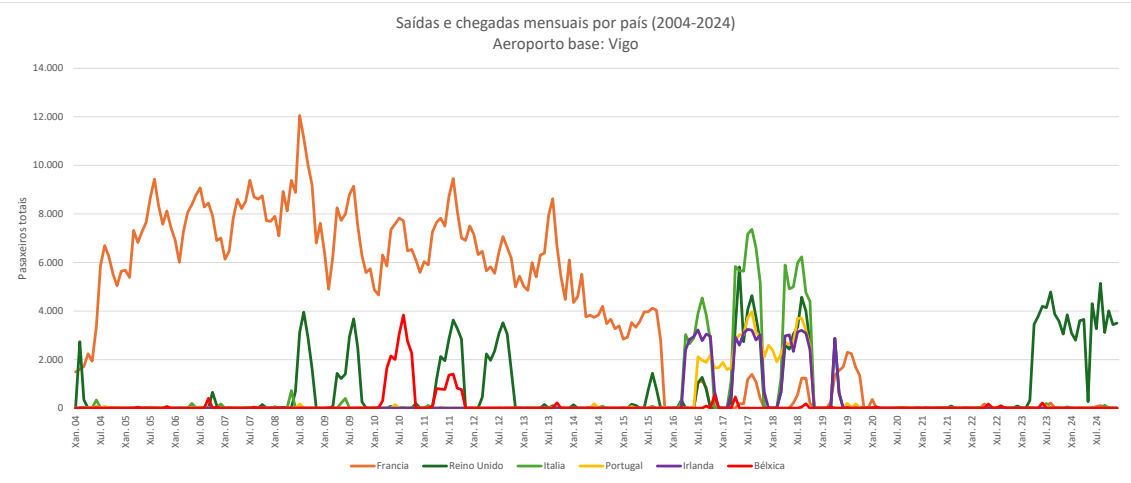



*Figura 6.122. Evolución mensual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Vigo no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 25.000 pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

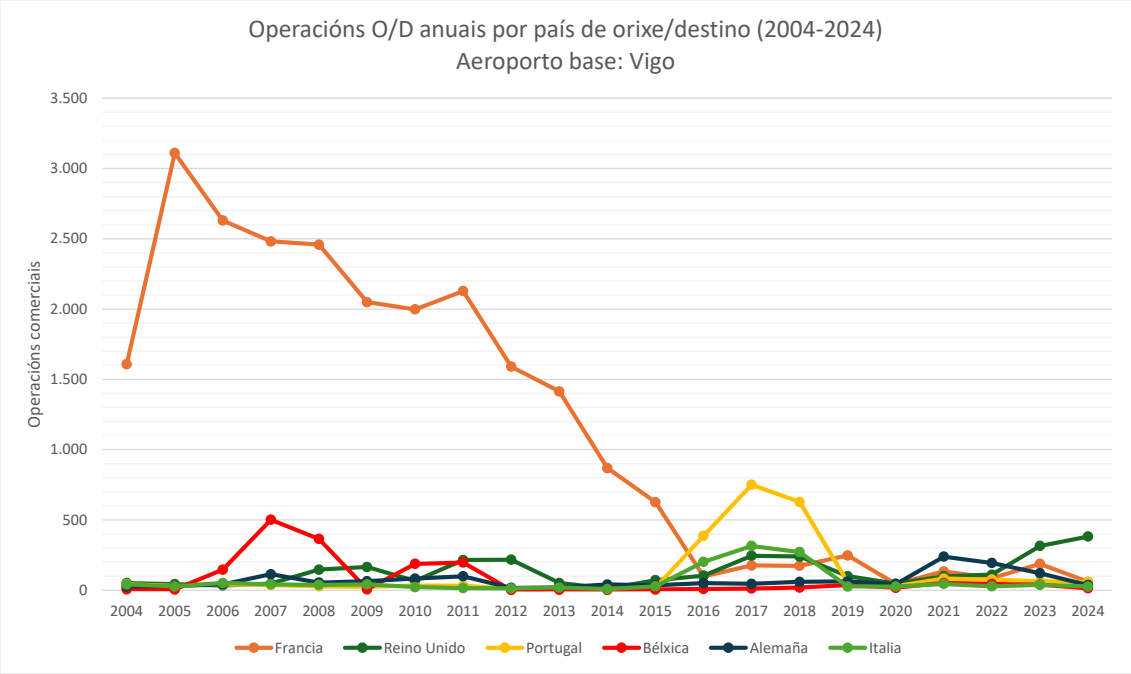



*Figura 6.123. Evolución anual do número de operacións do aeroporto de Vigo no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 1.000 operacións no período. (Fonte dos datos: AENA)*

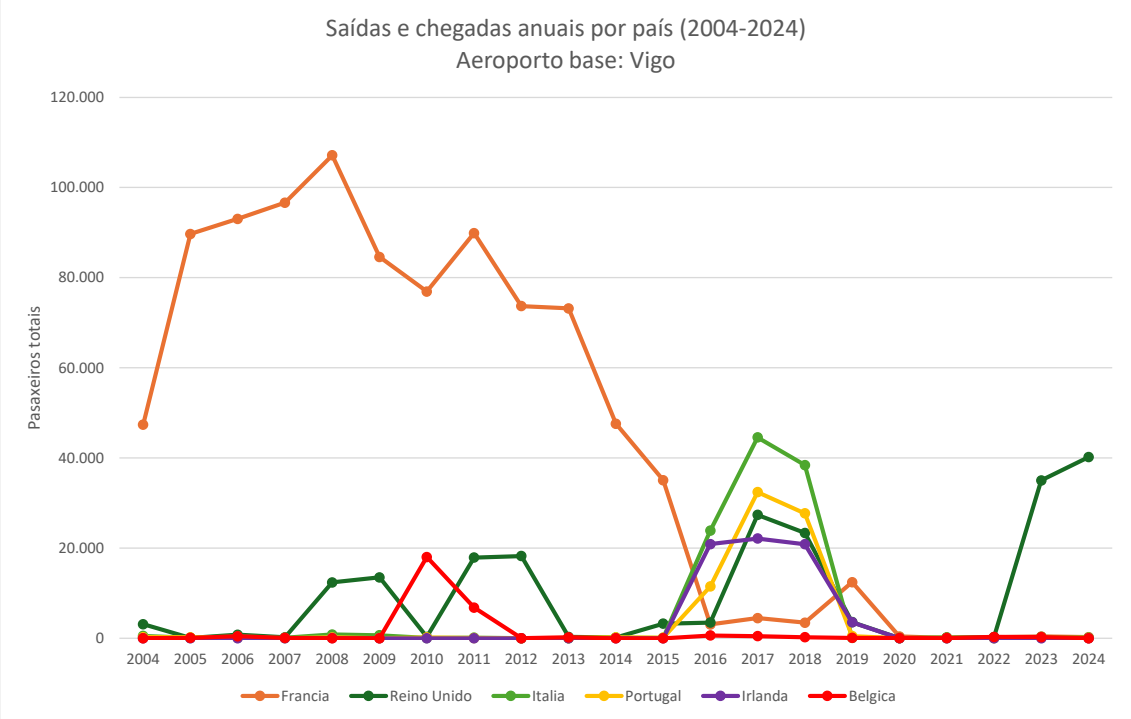



*Figura 6.124. Evolución anual da demanda conxunta de saídas e chegadas do aeroporto de Vigo no período 01/2004-12/2024 cos seis países estranxeiros por riba de 25.000 pasaxeiros totais no período. (Fonte dos datos: AENA)*

O gráfico de mosaico para número de operacións por países do aeroporto de Vigo en 2004 preséntase na Figura 6.125, mentres que a Figura 6.126 se refire a 2014 e a Figura 6.127 a 2024. As figuras de demanda nos mesmos anos son a Figura 6.128, Figura 6.129 e Figura 6.110. Destaca o predominio de España, tanto en operacións (84% en 2004, 87% en 2014, e 92% en 2024) como en demanda (94% en 2004, 93% en 2014 e 96% en 2024),

sendo os valores maiores que nos casos de Santiago e da Coruña. As seguintes posicións varían segundo o ano, estando presentes Francia, Reino Unido, Portugal e Alemaña entre os primeiros postos.

Das 8.788 operacións do aeroporto de Vigo en 2024, 8.044 (92%) foron nacionais e 744 (8%) internacionais. No que se refire á demanda, dos 1.060.553 pasaxeiros 1.015.085 (96%) voaron en conexións nacionais e 43.444 (4%) en internacionais. Estas porcentaxes internacionais son as máis baixas dos tres aeroportos galegos, fronte ao 21% de Santiago (tanto en operacións como en demanda) e o 11% en operacións e 10% en demanda da Coruña.

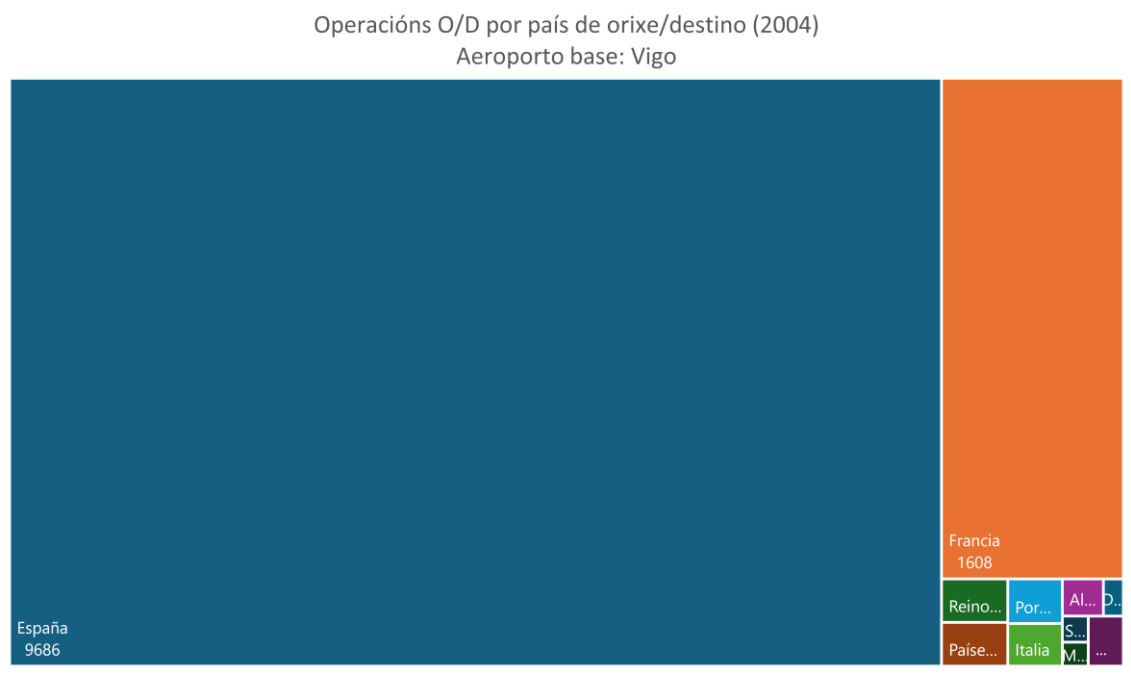



*Figura 6.125. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto de Vigo no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*

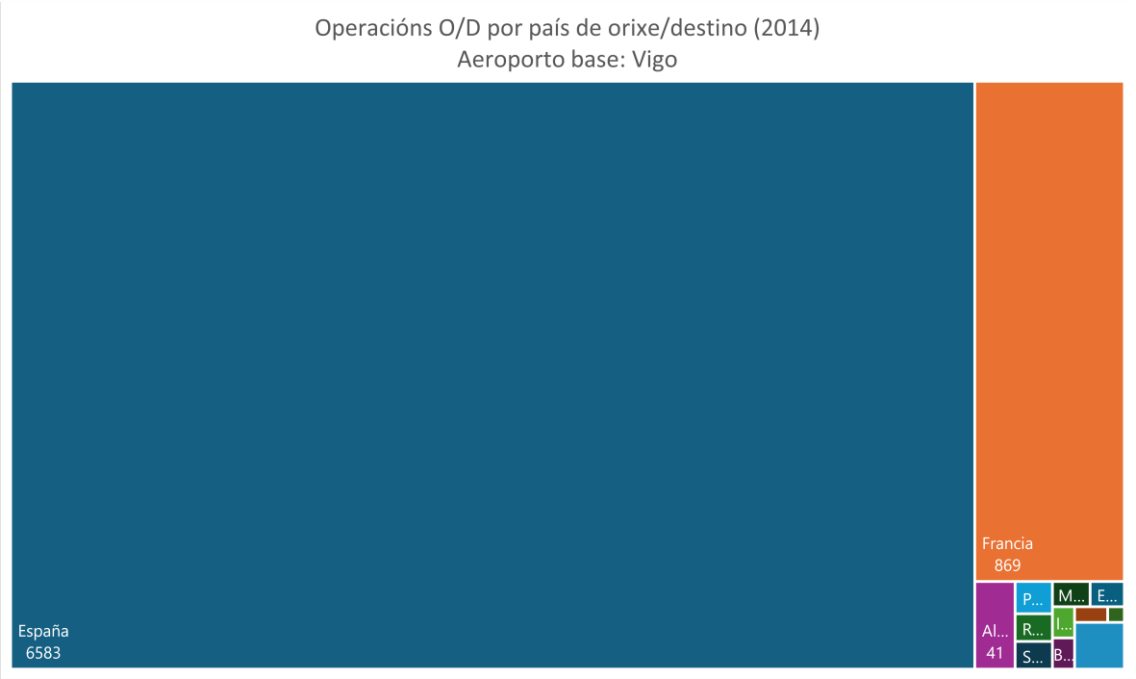



*Figura 6.126. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto de Vigo no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*

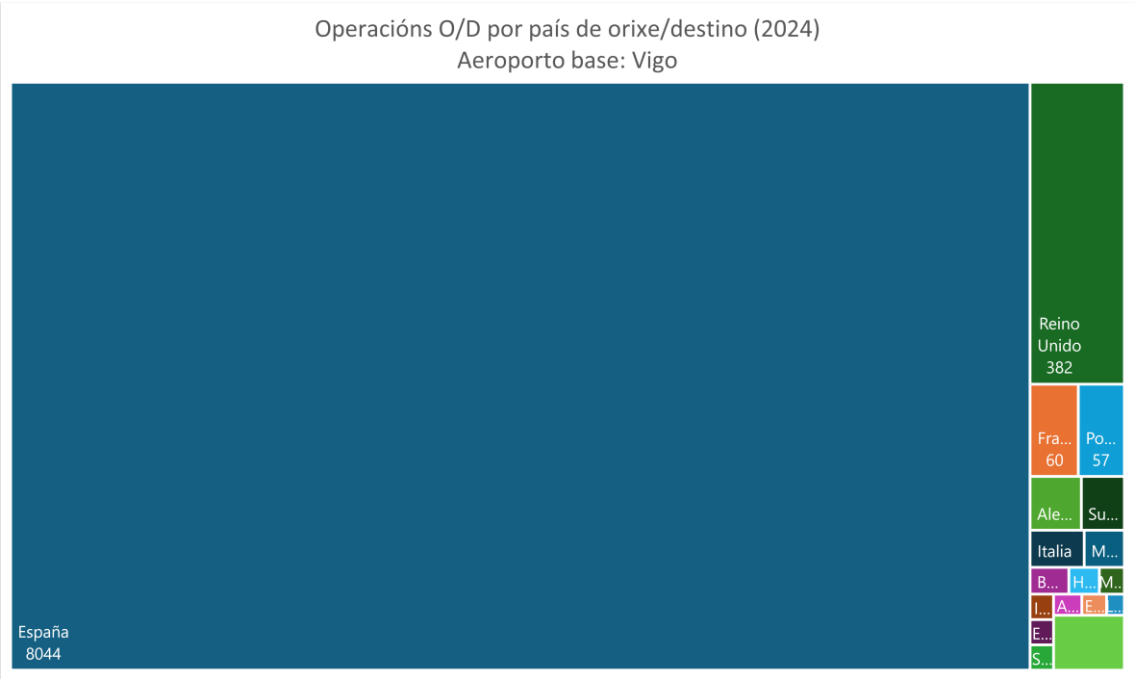



*Figura 6.127. Distribución dos países por número de operacións en relación co aeroporto de Vigo no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*




*Figura 6.128. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Vigo no ano 2004. (Fonte dos datos: AENA)*




*Figura 6.129. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Vigo no ano 2014. (Fonte dos datos: AENA)*




*Figura 6.130. Distribución dos países por demanda conxunta de saídas e chegadas co aeroporto de Vigo no ano 2024. (Fonte dos datos: AENA)*

## 6.3. Transporte ferroviario de longa distancia

O transporte ferroviario de Galicia co exterior plásmase en catro eixos. Polo norte, a conexión de vía estreita pola Cornixa Cantábrica desde Ferrol cara a Asturias. En segundo lugar, a conexión Monforte de Lemos-León. Un pouco máis ao sur o eixo que se adoptou como principal desde Ourense pola Gudiña cara a Zamora, coa liña de alta velocidade en ancho estándar e a liña convencional en ancho ibérico. Por último, a conexión con Portugal a través da ponte internacional entre Tui e Valença do Minho, en ancho ibérico.

A mellora da conexión ferroviaria de Galicia co resto de España, e singularmente con Madrid, foi unha demanda histórica que se foi resolvendo nun longo proceso, que aínda se pode considerar inconcluso. Un fito relevante, como xa se mencionou, é a inauguración da liña completa en alta velocidade ata Madrid a finais de 2021. A solución adoptada de manter a rede desde Ourense en ancho ibérico está a supoñer un freo á introdución da competencia nos servizos de alta velocidade a Galicia. Outra limitación é a existencia de varios tramos en vía única no acceso ferroviario a Galicia e na contorna de Ourense, sobre cuxa duplicación se está traballando. Entre as cidades, Lugo e Ferrol non forman parte da rede de alta velocidade e demandan melloras na súa conexión ferroviaria. A mellora da limitada conexión actual con Portugal e a futura conexión en alta velocidade son outras cuestións por resolver nos próximos anos, existindo estudos e plans tanto en España como en Portugal.

Para o caso de transporte ferroviario de longa distancia, analízase de novo a oferta e a demanda de servizos de conexión de Galicia co resto de España. A conexión de longa

distancia ferroviaria materialízase na liña de alta velocidade que chega a Ourense, e nos servizos Alvia e convencionais diúrnos que conectan con outras cidades galegas.

Os datos de oferta e de demanda obtéñense a partir da información dispoñible no Informe 2023 do Observatorio do Ferrocarril en España (último publicado). Ao contrario que para os servizos OSP de Renfe presentados no capítulo 4, para o caso da demanda nos servicios ferroviarios de longa distancia non se puideron obter datos detallados, debido ao criterio de Renfe de non proporcionar esta información dos servizos liberalizados con competencia con outros operadores.

### 6.3.1. Alta velocidade

Na Figura 6.131 preséntase a rede de alta velocidade coas súas estacións, na que se aprecia a liña a Galicia que chega a Ourense dende Madrid. A partir desta cidade pode conectarse con servizos a outras da rede. Pola súa banda, a Figura 6.132 presenta as frecuencias e tempos de viaxe dos servizos de alta velocidade comercial na súa situación en 2023. Pode verse que a conexión de Ourense con Madrid figura con dous servizos diarios cunha duración da viaxe de 2:13 horas.




*Figura 6.131. Rede e estacións con servizos de alta velocidade comercial (31/12/2023). (Fonte: Informe 2023 do Observatorio do Ferrocarril en España)*

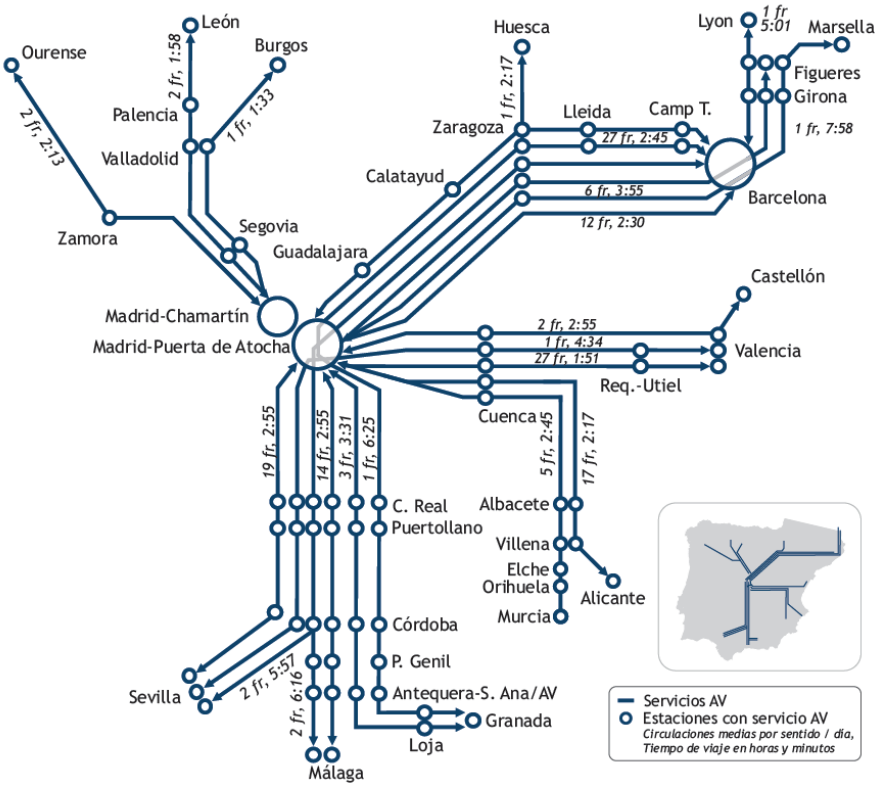



*Figura 6.132. Frecuencias e tempos de viaxe dos servizos de alta velocidade comercial (2023). (Fonte: Informe 2023 do Observatorio do Ferrocarril en España)*

En calquera caso, consultando os servizos entre Ourense e Madrid na páxina web de Renfe para decembro de 2025 aparecen polo menos 11 servizos, de tipo AVE, avlo e Alvia, saíndo de Ourense ás 6:24 h, 7:26 h, 8:25 h, 11:27, 12:25 h, 12:55 h, 15:13 h, 16:25 h, 17:04 h, 18:55 h, e 20:43 h. As duracións varían entre 2:15 h e 3:05 h.

No que se refire á demanda, no mesmo informe recóllese o histórico de demanda da liña Madrid-Ourense, que se presenta na Figura 6.133. Segundo se indica no informe, nesta liña implantáronse os servizos mellorados con Talgo 200/Alvia no ano 2008, mentres que no ano 2021 entrou en servizo o AVE. Pódese apreciar o importante salto de demanda que se produce dende os valores previos á pandemia (210.118 pasaxeiros en 2019) a 2023 (701.216).




*Figura 6.133. Demanda anual da liña Madrid-Ourense (2014-2023).*
*(Fonte dos datos: Informe 2023 do Observatorio do Ferrocarril en España)*

No mesmo informe se indica que a estación de Ourense é a número 11 de España en 2023 en viaxeiros de longa distancia convencional e alta velocidade, cun valor de 874.806 subidas e baixadas, mentres que Santiago de Compostela está no posto 21 con 365.090.

### 6.3.2. Alvia e servizos convencionais diúrnos

Os servizos Alvia conectan as principais cidades galegas co resto de España. A Figura 6.134 presenta a rede e estacións con servizos Alvia e Euromed, mentres que na Figura 6.135 aparecen os servizos, aínda que neste caso non se especifican frecuencias nin tempos de percorrido.

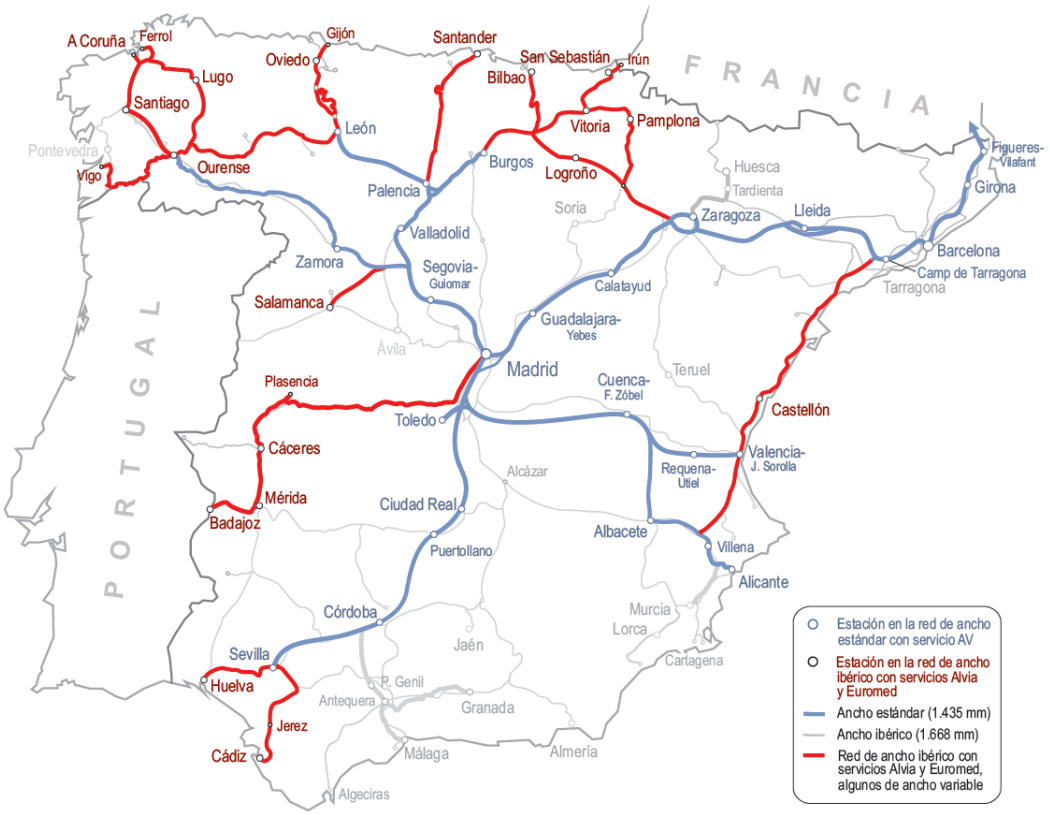



*Figura 6.134. Rede e estacións con servizos Alvia e Euromed (31/12/2023).*
*(Fonte: Informe 2023 do Observatorio do Ferrocarril en España)*

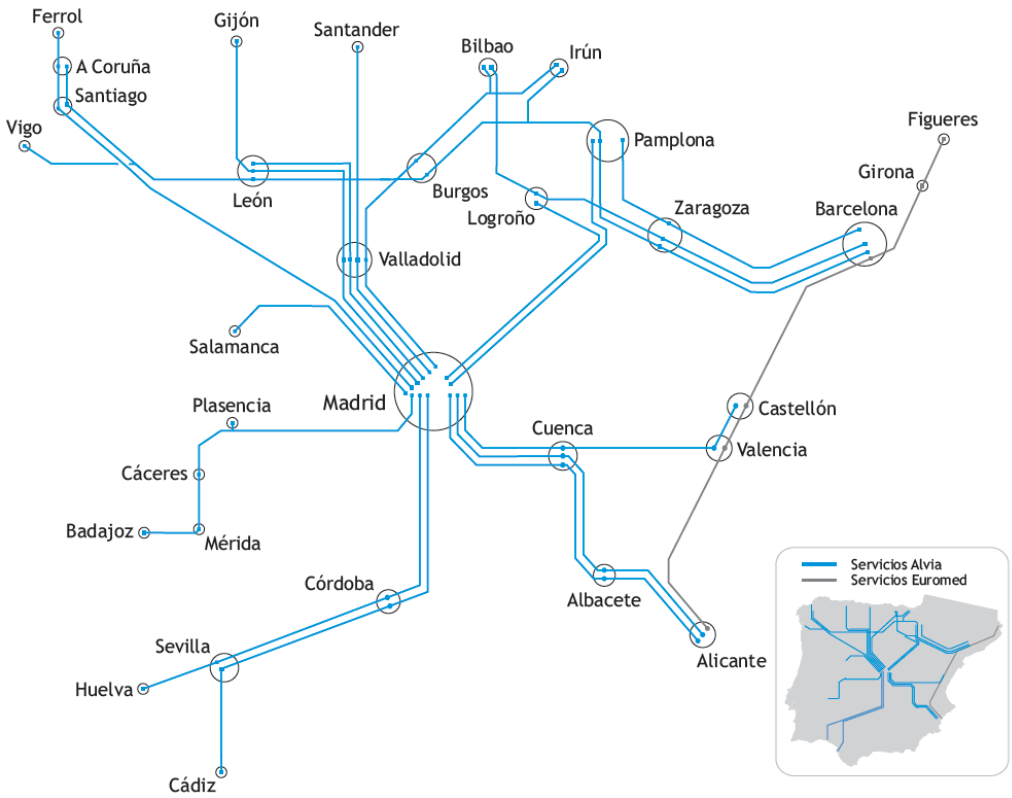



*Figura 6.135. Servizos Alvia e Euromed (2023). (Fonte: Informe 2023 do Observatorio do Ferrocarril en España)*

Pola súa banda, existen tamén servizos convencionais diúrnos entre Galicia e Madrid, como se mostra na Figura 6.136 e Figura 6.137.




*Figura 6.136. Rede e estacións con servizos convencionais diúrnos (31/12/2023). (Fonte: Informe 2023 do Observatorio do Ferrocarril en España)*

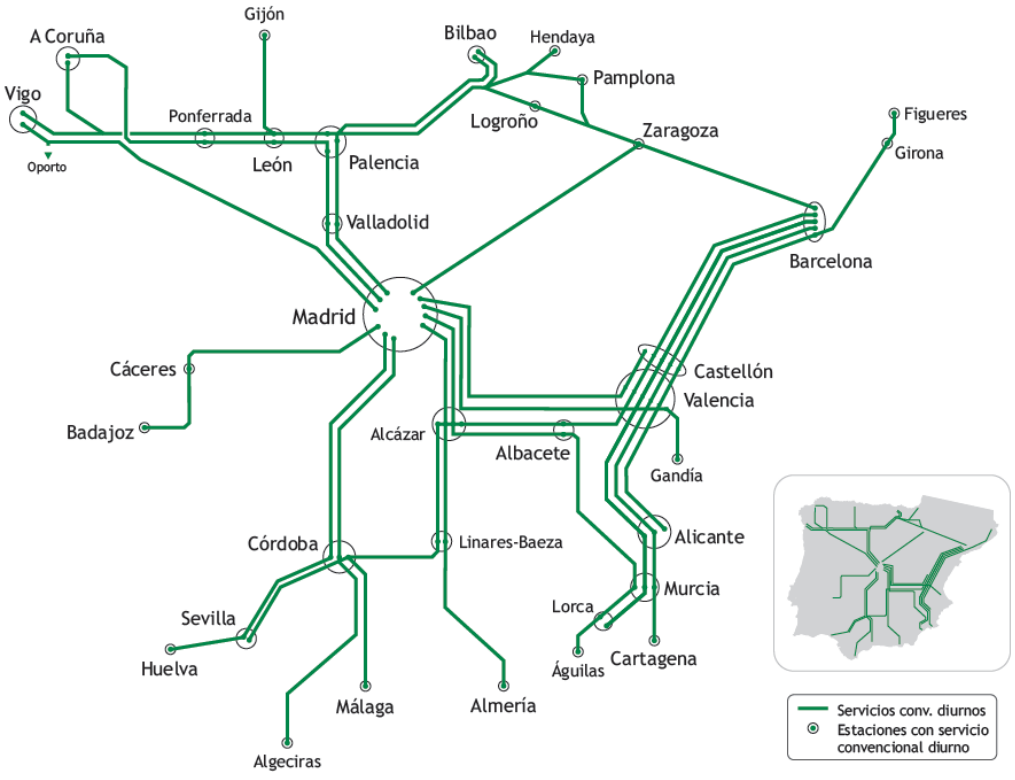



*Figura 6.137. Servizos convencionais diúrnos (2023). (Fonte: Informe 2023 do Observatorio do Ferrocarril en España)*

Para coñecer a oferta ás principais cidades nestes servizos de longa distancia, procédese, como se fixo no caso de Ourense, a facer unha procura na web de Renfe das conexións das devanditas cidades con Madrid, principal destino das viaxes de longa distancia como se viu no primeiro apartado deste capítulo.

Para a conexión entre Santiago de Compostela e Madrid, aparecen 11 servizos, algúns deles con enlace en Ourense, de tipo AVE, avlo, Avant+AVE e Avant+Alvia, saíndo de Santiago ás 5:47 h, 6:23 h (enlace 23 minutos), 7:48 h, 10:49 h, 11:48 h, 11:58 h (enlace 19 minutos), 14:37 h, 15:41 h (enlace 2 minutos), 16:26 h, 17:48 h (enlace 27 minutos), e 20:05 h. A duración varía entre 2:57 h e 4:02 h, incluíndo os enlaces.

No caso da Coruña aparecen tamén 11 servizos, de novo algúns deles con enlace en Ourense e outros en Santiago, de tipo AVE, avlo, Avant+AVE, Rexional+avlo e Avant+Alvia, saíndo da Coruña ás 5:14 h, 5:50 h (enlace 23 minutos), 7:15 h, 9:39 h (enlace 29 minutos), 11:15 h, 11:25 h (enlace 17 minutos), 13:35 h (enlace 25 minutos), 15:10 h (enlace 2 minutos), 15:54 h, 17:15 h (enlace 27 minutos), e 19:33 h. A duración varía entre 3:30 h e 4:35 h, incluíndo os enlaces.

No caso de Vigo aparecen 7 servizos, tamén algúns deles con enlace en Ourense e outros en Santiago, de tipo AVE, avlo, Media Distancia+AVE e Rexional exprés+AVE, saíndo de Vigo ás 6:00 h, 9:44 h, 10:35 h (enlace 19 minutos), 13:37 h, 14:07 h (enlace 10 minutos), 17:25 h e 18:15 h (enlace 56 minutos). A duración varía entre 3:50 h e 4:52 h, incluíndo os enlaces.

Para a conexión entre Ferrol e Madrid aparecen 4 servizos, de tipo Media Distancia+AVE ou Media Distancia+avlo, todos eles con enlace na Coruña, saíndo de Ferrol ás 5:40 h (enlace 28 minutos), 9:10 h (enlace 48 minutos), 14:15 h (enlace 22 minutos), e 17:41 h (enlace 33 minutos). A duración varía entre 5:10 h e 5:40 h, incluíndo os enlaces. O restablecemento do servizo directo con Madrid, eliminado desde xuño de 2025, súmase a outras reivindicacións de mellora do ferrocarril que se propoñen desde Ferrol.

Finalmente, para a conexión entre Lugo e Madrid aparecen 3 servizos, de tipo Alvia, Media Distancia+AVE e Media Distancia+avlo, algún deles con enlace en Ourense, saíndo de Lugo ás 8:55 h (enlace de 38 minutos), 11:15 h, e 14:41 h. A duración varía entre 3:59 h e 5:13, incluíndo os enlaces.

No relativo á conexión con Asturias pola rede de vía estreita, a calidade dos servizos os orientan máis ben ás conexións de corta distancia estudadas noutros apartados. Por poñer un exemplo, desde Ferrol ata Oviedo existen dous servizos diarios directos de tipo rexional (8:30 h e 15:30 h), pero a duración da viaxe supera as sete horas para un traxecto de menos de 300 km, con máis de 100 paradas.

A conexión con Portugal realízase a través do denominado Tren Celta, operado conxuntamente por Renfe e Comboios de Portugal. Desde Vigo existen dous servizos diarios (8:58 h e 19:56 h), con só tres paradas intermedias e unha duración de 2:22 h.

## 6.4. Transporte por autobús de longa distancia

O transporte en autobús foi o modo de transporte público que tradicionalmente comunicou Galicia co exterior, complementando os servizos de transporte aéreo e

ferroviario xa sinalados. Na escala española, os servizos préstanse baixo a fórmula de contratos de concesión de servizos públicos regulares de transporte de uso xeral, titularidade na actualidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible. Propúxose recentemente unha modificación do mapa de concesións dependente do ministerio, que xerou controversia pola redución de rutas e a eliminación de paradas intermedias. Tralo rexeitamento das Comunidades Autónomas, en novembro de 2025 anunciouse un novo mapa de concesións a implantar nos próximos anos, sendo enviado o anuncio das futuras licitacións ao Diario Oficial da Unión Europea[42]. Este mapa reduce os 75 contratos existentes a 34.

Os corredores relacionados con Galicia que aparecen no novo mapa de concesións segundo a información publicada polo MITMS son Pontevedra-Salamanca-San Sebastián-Barcelona, Santiago de Compostela-Santander-Bilbao-Barcelona, A Coruña-Salamanca-Sevilla, San Sebastián-Pontevedra e Madrid-Salamanca-Pontevedra.

Segundo a información publicada polo MITMS e no informe "Observatorio del transporte de viajeros por carretera 2024, contratos de gestión de la administración general del estado", os contratos relacionados con Galicia que operaron en 2024 no mapa de concesións vixente foron os seguintes: VAC-046 - Irún-Tui con anexos (Interurbana de autocares, S.A.), VAC-127 - Madrid-Salamanca-Vigo con anexos que se extinguiu e foi substituído por VAC-259 - Madrid-Salamanca-Vigo (Monbus larga distancia, SLU), VAC-159 - Santiago de Compostela-Gijón-Irún-Barcelona (Rutas del Cantábrico, SL), VAC-206 - Ferrol-Algeciras (Interurbana de autocares, S.A.) e VAC-219 - Vigo (Pontevedra), Irún (Guipúzcoa) e Barcelona (Monbus larga distancia, SLU).

As concesións van caducando ao longo dos anos, sendo substituídas por outras, existindo fusións, transferencias ás comunidades autónomas, etc. En xeral, os contratos mencionados están caducados e foron prorrogados. A estrutura de concesións é complexa, xa que un contrato pode supoñer diferentes liñas, das que só unha parte é de interese para Galicia, ou cuxa existencia non se deduce do nome do contrato. A modo de exemplo, dentro do contrato VAC-046 Irún-Tui con anexos está a ruta esperada entre Irún e Tui (00000021), que entra en Galicia por Ribadeo, pasando por Lugo, A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra e Vigo antes de chegar a Tui, pero que realiza outros moitos tráficos fóra de Galicia; mais tamén está a ruta Santiago de Compostela-Madrid por Lugo e A Coruña (00000009), que desde Madrid pasa por Lugo, logo pola Coruña e finaliza en Santiago.

Non foi posible localizar datos de demanda diferenciados dos servizos con Galicia e os restantes servizos das liñas, polo que os datos agrupan moitos itinerarios diferentes. Na Figura 6.138 e na Figura 6.139 preséntase a evolución das demandas das citadas concesións (en 2024 súmanse a VAC-127 e a VAC-259 que a substitúe desde o terceiro trimestre). Pódese apreciar a forte estacionalidade da demanda, co valor máximo no terceiro trimestre correspondente ao período estival, e mínimos xeralmente no primeiro trimestre. Como se sinalou, os nomes dos contratos non identifican de forma completa os seus tráficos e unha parte importante deles son alleos a Galicia, pero pódese apreciar como a VAC-159 foi a que captou un maior tráfico, seguida ata a pandemia pola VAC-

[42] https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/lun-10112025-1221 [acceso decembro 2025]

127, que non recupera o seu volume previo e é superada polo crecemento da VAC-046. As outras dúas concesións teñen un tráfico similar e máis reducido. No período 2013-2019 a cifra global permanece sensiblemente estabilizada tras un descenso inicial, mentres que as concesións experimentan leves incrementos ou descensos. Trala pandemia, a cifra global crece rapidamente superando os valores previos, no que pode influír o marco de axudas ás tarifas establecido desde 2022. Con todo, como se sinalou, o comportamento non é homoxéneo entre tódolos contratos.

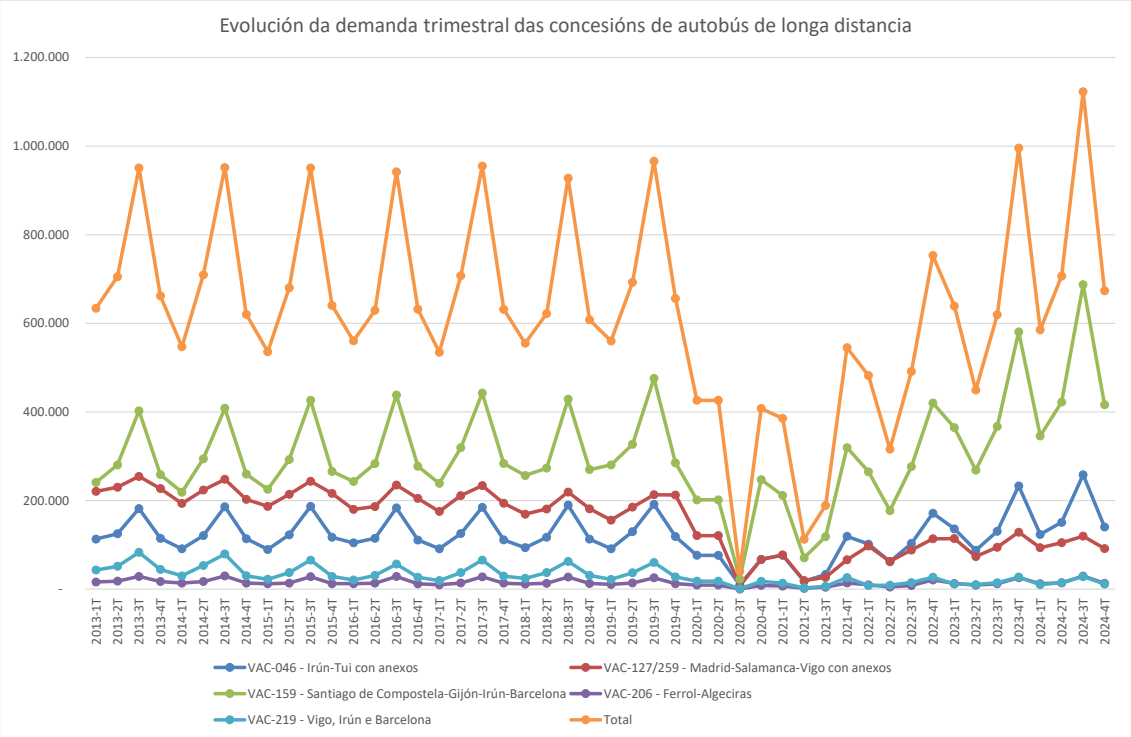



*Figura 6.138. Evolución da demanda trimestral das concesións de autobús de longa distancia que afectan a Galicia (2013-2024). (Fonte dos datos: Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

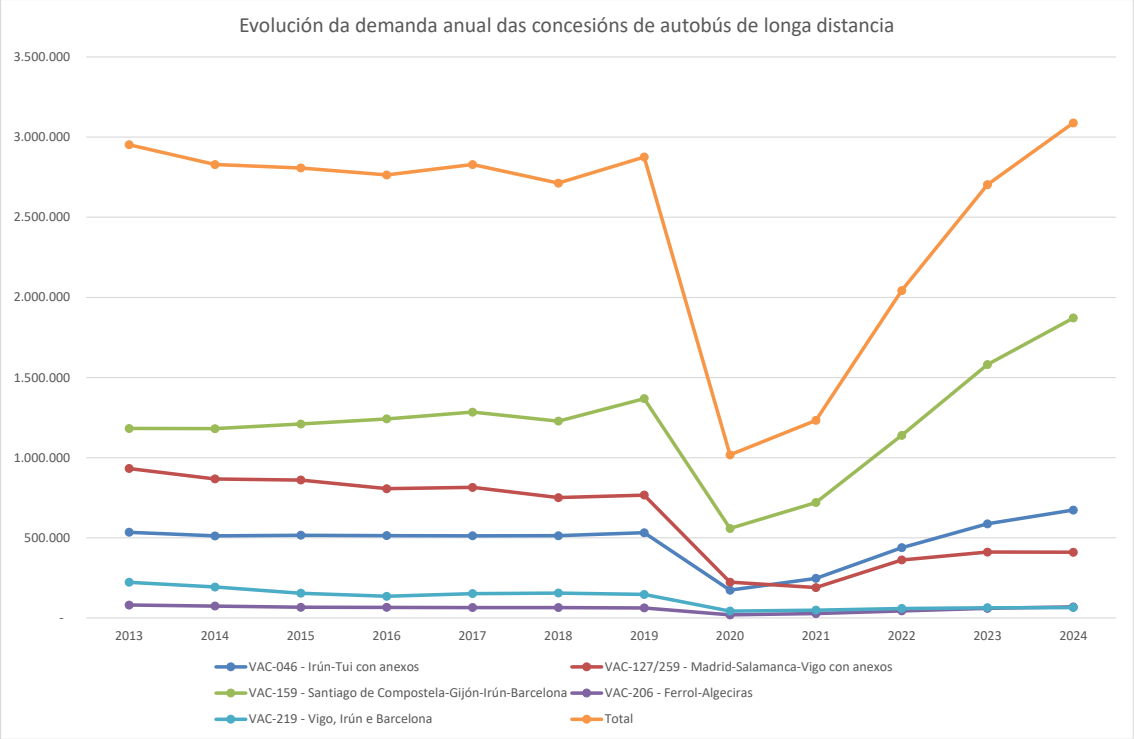



*Figura 6.139. Evolución da demanda anual das concesións de autobús de longa distancia que afectan a Galicia (2013-2024). (Fonte dos datos: Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible)*

Existen tamén servizos de autobús co estranxeiro, operados nun marco máis liberalizado. A modo de exemplo, entre Vigo e Porto existen numerosos servizos directos operados por diversas compañías como Alsa (en alianza con Rede Expressos), Autna ou Flixbus. As características deste mercado non permiten unha análise detallada da oferta e a demanda.

## 6.5. Conclusións

A mobilidade de longo percorrido supón unha parte moi pequena das viaxes que realiza a poboación galega, representando aproximadamente da orde do 0,6% do total de viaxes de máis de 500 m. Con todo, trátase dunhas viaxes relevantes para determinadas actividades, sexan laborais, de reencontro familiar, de lecer ou turismo, etc.

Analizando as relacións co exterior de Galicia, unha parte importante destas viaxes pode deberse a comunicacións cos territorios limítrofes, que se analizaron neste capítulo aínda cando non sexan de longo percorrido. Así, para un día tipo analizado, os fluxos exteriores máis relevantes a nivel provincial de Lugo prodúcense con Asturias e León, os de Pontevedra con Portugal e os de Ourense con León e Portugal. Fóra destes territorios fronteirizos, aínda que con Portugal existen tamén relacións de longa distancia, a comunidade de Madrid é a que absorbe maiores fluxos con Galicia, funcionando ademais como un *hub* para relacionarse con outros destinos. Globalmente, as maiores relacións no mes analizado prodúcense con Castela e León e Principado de Asturias nun chanzo superior, seguidas de Portugal, Canarias, País Vasco, Andalucía e Cantabria nun segundo nivel. Destaca a importancia das relacións a través da Cornixa Cantábrica, cunha oferta máis limitada de transporte público.

Como modos de transporte que atenden a esta mobilidade están o vehículo privado, o transporte por estrada, o transporte aéreo e o transporte ferroviario. Co enfoque deste informe na nova mobilidade máis sostible, centrouse a análise na demanda atendida polo transporte público, asumindo que neste caso a práctica totalidade da mobilidade restante resolverase en vehículo privado.

No transporte aéreo, analizáronse as operacións e a demanda nos tres aeroportos de Galicia. Neste modo, o número de relacións orixe-destino directas é reducido, estando a demanda moi condicionada polas decisións en canto a rutas servidas e frecuencia dos voos.

Globalmente, no período 2004-2024, as operacións tiveron un crecemento ata que a crise do 2008 provocou o seu descenso. Tras un período de lento incremento, a pandemia supuxo unha brusca caída da que se recuperaron rapidamente ata superar os valores previos a ela, pero sen chegar ao número de operacións do 2005-2007. Este comportamento non foi homoxéneo entre os tres aeroportos, xa que en Santiago se chegou en 2024 ao seu máximo de operacións no período analizado, mentres que A Coruña e Vigo móvense en valores próximos e mesmo inferiores aos previos á pandemia. Os datos analizados non inclúen o ano 2025, no que se produciu unha importante redución de operacións en Santiago de Compostela por parte da compañía Ryanair, que se espera que se acentúe en 2026. Desde o punto de vista da atención ás necesidades de mobilidade da poboación galega, é evidente que é desexable un incremento da oferta do transporte aéreo, aínda que non é o modo máis vantaxoso desde o punto de vista da sostibilidade.

O comportamento da demanda segue patróns similares aos da oferta, pero con certas particularidades. A demanda global no sistema galego si alcanza valores máximos en 2024, aínda que con menos operacións que antes da crise de 2008, mostrando un crecemento maior na demanda que na oferta trala pandemia. Por aeroportos, Santiago mostra un maior crecemento, mentres que A Coruña presenta unha evolución superior á de Vigo, pero en ambos cun decrecemento en 2024 (no caso de Vigo cun período de peche da pista). A diferenza de utilización de Santiago respecto a Vigo e A Coruña foise incrementando, aínda que cando estean dispoñibles os datos de 2025 será preciso analizar se houbo cambios de tendencia.

A estacionalidade reflíctese tanto na oferta como na demanda, con máximos no período estival especialmente marcados en Santiago, asociados aos desprazamentos turísticos.

No relativo ás conexións dos aeroportos galegos con outros aeroportos en 2024, destaca claramente Madrid, seguido con menos da metade de operacións e viaxes por Barcelona e, a maior distancia na demanda, por aeroportos de Andalucía, as comunidades balear e canaria e Levante. Con menor número de viaxes sitúanse relacións internacionais, entre as cales os países de maior demanda son o Reino Unido, Suíza e Italia.

Os datos de demanda máis recentes, así como a posterior análise detallada das operacións e a demanda histórica, mostran con claridade unha especialización dos aeroportos. A Coruña e Vigo lideran as conexións con Madrid, superando amplamente a Santiago, que pola contra é superior no resto de destinos. Isto configura un escenario de dous aeroportos situados nas áreas metropolitanas máis poboadas nos que

predominan claramente os voos nacionais, fundamentalmente a Madrid e Barcelona, con algún destino internacional e un número pequeno de conexións nacionais adicionais. Estes voos a Madrid e Barcelona poden estar demandados nunha proporción importante por viaxes con motivos laborais, pero tamén por conexión con outros destinos. Pola contra, o aeroporto de Santiago presenta unha maior diversificación de destinos e unha proporción importante de voos internacionais.

Aínda que se analizou no capítulo 4, un aspecto de relevancia é a escasa conexión por transporte público co sistema aeroportuario, que debería analizarse en profundidade para mellorala, co obxecto de acadar un funcionamento máis eficiente e sostible do transporte aéreo na comunidade.

No eido do transporte ferroviario, non foi posible obter información desagregada para unha análise en profundidade. O feito máis relevante é a culminación nos últimos anos da conexión de alta velocidade de Galicia con Madrid. Quedan sen embargo limitacións por superar e conexións por mellorar. Entre as limitacións da comunicación ferroviaria sinaláronse a diferencia do ancho de vía respecto ao resto da rede de alta velocidade, o que supón un freo á competencia, e a existencia de tramos de vía única. Entre outras consideracións, a mellora de comunicacións ferroviarias de Lugo e Ferrol, así como a conexión de alta velocidade con Portugal son outros aspectos nos que incidir. A comunicación ferroviaria coa Cornixa Cantábrica non é na actualidade competitiva para as relacións de longo percorrido, a pesares da importancia dos fluxos.

Un aspecto que merece unha análise máis detallada é a competencia entre o ferrocarril e o avión na comunicación con Madrid, coa progresiva implantación da alta velocidade. Na Figura 6.140 móstrase a evolución do número de persoas que viaxan en ámbolos modos entre 2004 e 2024. Pode observarse como o total de viaxes en ámbolos modos crece ata 2007, coa crise de 2008 toma unha tendencia descendente ata 2013, ano desde o que inicia unha traxectoria ascendente, na que a pandemia e os anos seguintes supoñen unha paréntese, da que se recupera para chegar a valores na orde de magnitude dos que se chegaría extrapolando a tendencia. Na primeira etapa 2004-2012 a demanda total é moi similar á demanda do modo aéreo, separándose en chanzos ata que o ferrocarril chega xa a unha cantidade moi notable trala pandemia. Merece a pena facer notar que, no ano 2023, a suma da demanda aérea e a ferroviaria supere por primeira vez o pico alcanzado en 2007, que era ata ese momento o máximo do período analizado.




*Figura 6.140. Reparto da demanda anual da conexión de Galicia con Madrid entre o modo aéreo e o ferroviario, millóns de pasaxeiros (2004-2023). (Fonte dos datos: AENA e Informe 2023 do Observatorio do Ferrocarril en España)*

A Figura 6.141 mostra a evolución da cota de cada modo dentro do total de ferroviario e aéreo. Obsérvase como, ata o ano 2011, a cota do ferrocarril mantense por baixo do 3%, sendo un modo cunha baixa utilización con respecto ao aéreo. En decembro de 2011 inaugúranse os tramos do novo trazado ferroviario entre A Coruña, Santiago e Ourense, o que se ve reflectido nun progresivo aumento da cota do ferrocarril ata valores do 8,2% en 2015, ano no que se completa o tramo entre Santiago e Vigo. Desde ese momento ata 2020, a cota do ferrocarril mantense en valores entre un mínimo de 11,1% en 2019 e un máximo do 13,8% en 2020, ano de moita menor demanda debido á pandemia. No proceso de recuperación trala pandemia a cota chega a 18,0% en 2021, sendo a finais dese ano cando se inaugura a conexión completa ata Madrid, que fai subir a cota ata o 30,8% en 2022, para reducirse ata 26,7% en 2023, cando hai un estancamento da demanda ferroviaria mentres segue crecendo a aérea. Parece claro que existe unha competencia entre ámbolos modos, na que o ferrocarril, un modo máis sostible que o aéreo, captou máis dun cuarto da demanda na relación, aínda que o avión segue sendo o modo máis usado entre ambos. A introdución da competencia na alta velocidade, unida a unha posible redución de operacións aéreas, pode conducir nos próximos anos a unha maior utilización do ferrocarril.

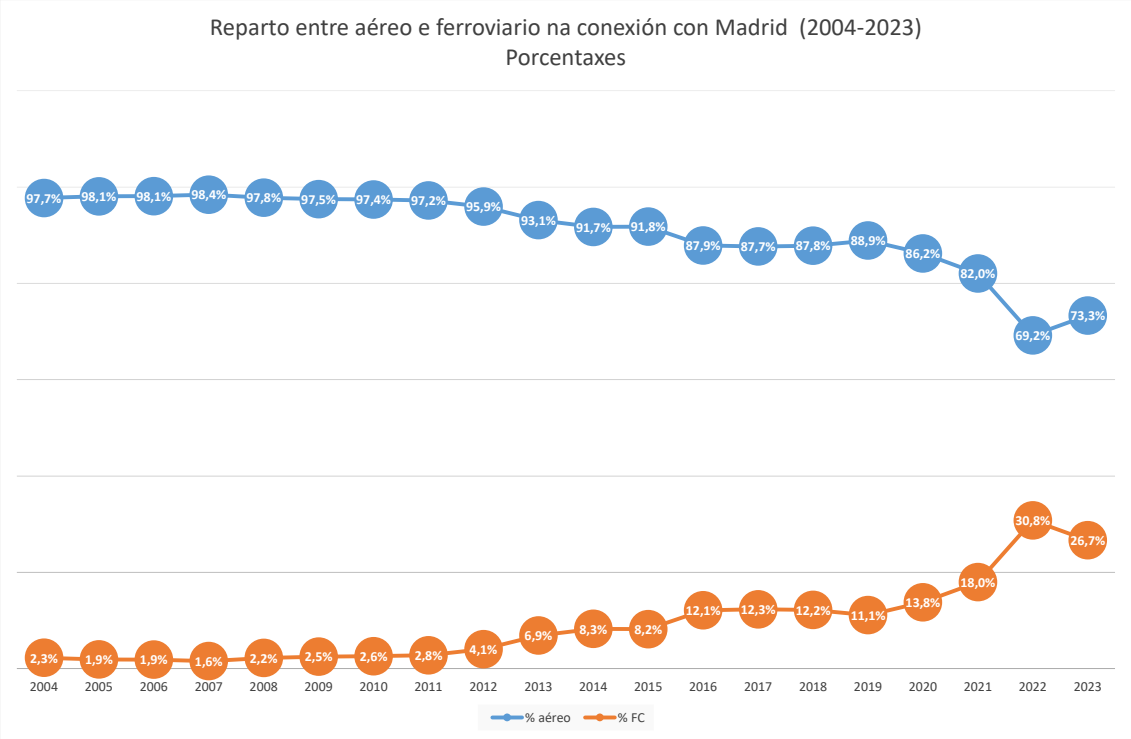



*Figura 6.141. Reparto porcentual da demanda anual da conexión de Galicia con Madrid entre o modo aéreo e o ferroviario, (2004-2023). (Fonte dos datos: AENA e Informe 2023 do Observatorio do Ferrocarril en España)*

O terceiro modo de transporte público para as relacións de Galicia co exterior é o transporte en autobús. Os traxectos nacionais son titularidade da administración central, que está a renovar o mapa de concesións, proceso que estivo sumido en certa polémica. As conexións internacionais móvense nun mercado máis liberalizado. A complexidade do sistema de contratos de concesión e a falta de acceso a datos desagregados dificulta unha análise precisa da oferta e a demanda, polo que non foi posible realizar un estudo detallado da evolución da utilización deste modo de transporte.

O transporte en autobús é a única alternativa ao vehículo privado para resolver moitas conexións non atendidas adecuadamente polo ferrocarril nin polo transporte aéreo. A rede presenta unha capilaridade moito maior, sendo precisamente a eliminación de paradas intermedias a que provocou a polémica mencionada, que levou finalmente a descartar esta eliminación. É polo tanto unha compoñente esencial para facilitar a mobilidade en gran parte do territorio e para proporcionar alternativas sostibles en moitos destes desprazamentos. Ademais, non se debe esquecer que unha parte da cidadanía non dispón de vehículo privado, polo que o transporte en autobús non debe ser desatendido nin relegado a un segundo plano.

No que se refire ao automóbil, sería desexable que o seu papel na nova mobilidade fose diminuíndo. As infraestruturas viarias de alta capacidade de conexión de Galicia co exterior están na súa maior parte terminadas, coa excepción da futura autovía Ponferrada-Ourense. Con todo, non debe descoidarse a conservación e renovación das infraestruturas existentes, que deberán ademais irse adaptando ao contexto de vehículos autónomos e conectados que se espera no futuro.

www.ces-galicia.org



C|E|S
GALICIA
Consello Económico e Social de Galicia



UNIVERSIDADE DA CORUÑA