



De: Bloque Nacionalista Galego – Baiona

Para: Consellería de Infraestructuras e Mobilidade – Servizo de Mobilidade de Pontevedra

Asunto: Alegacións en período de información pública do proxecto de explotación de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral por estrada - Comarca do Baixo Miño e sur da comarca de Vigo (XG883)

Don Iago Pereira Moreda, co D.I. 77.003.999-E, en nome e representación do Bloque Nacionalista Galego en Baiona e enderezo a efecto de notificacións na Rúa Cruceiro Novo, 15 – 1ºA – C.P. 36.393 – Sabarís-Baiona.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

O Bloque Nacionalista Galego defende unha mobilidade sostíbel e responsábel, que vertebre os municipios, promova a cohesión social, garanta a seguridade e preserve o uso en condicións dos espazos públicos.

Aínda recoñecendo a importancia da actual dependencia do vehículo privado, motivada en boa medida polo moi deficiente sistema de transporte público en vigor, a veciñanza, forzas políticas, organizacións sociais e económicas, temos a responsabilidade social e ambiental de demandar das administracións competentes uns servizos públicos eficientes.

Baiona, Gondomar e Nigrán, municipios do Val Miñor no seu conxunto precisan poder contar cun sistema de comunicacións ben estruturado e conectado, que facilite a accesibilidade ao noso territorio e unha óptima comunicación cos concellos veciños e, alén deles, coas redes de transporte principais, así como a intermodalidade nas formas de transporte.

O transporte público xoga sen dúbida un papel trascendental na implantación dun novo modelo de mobilidade que favoreza o noso territorio e mellore a calidade de vida da nosa veciñanza. É preciso que o goberno galego entenda que só cunha visión ampla e a medio prazo da situación, poden desenvolverse cambios importantes nos modelos de mobilidade do noso país. Só mellorando os servizos e as prestacións poderá incrementarse o uso do transporte público en detrimento do

vehículo privado, empregando formas máis sanas, económicas e respectuosas co medio e o interese social. É por isto preciso atender ás necesidades da veciñanza e ser capaces de establecer un deseño de rutas e servizos anovador e atractivo, acorde coas necesidades que imponen as formas de vida actuais. Pola contra, o Val Miñor leva padecendo unha redución progresiva das frecuencias nas diferentes liñas, empeorando a calidade do servizo,

É pois unha necesidade actuar, a demanda social é patente. En Gondomar veciños e veciñas organizáronse nas súas demandas e actúan asembleariamente a prol dun transporte digno. É preciso que toda a veciñanza do Val Miñor aproveite tamén o momento para posicionar as demandas sociais existentes.

As necesidades concretas da veciñanza e dos diferentes colectivos de usuarios deben terse en conta á hora de definir unha proposta realista e que priorice e determine os servizos futuros a desenvolver, implantando medidas que favorezan o uso ordinario destes medios para poder acudir á xornada laboral, asistir con puntualidade aos centros de ensino ou acceder a centros sociais, de servizos ou lugares de intercambio con outras redes de transporte, favorecendo tamén as posibilidades de socialización e ocio.

Piares fundamentais para artellar un proxecto de explotación acaído as necesidades da veciñanza son:

- A mellora en todo o seu sistema actual de funcionamento das liñas intermunicipais básicas que comunican os concellos de Baiona e Gondomar con Vigo a través de Nigrán, no que respecta ao aumento das faixas horarias de servizos, o incremento das frecuencias en días laborábeis e sobre todo nas fins de semana e a cobertura territorial que determinan os percorridos que se realizan actualmente, coa ampliación das zonas cubertas e a modificación do mapa de paradas.
- O estudo de variantes dos percorridos principais, en base á demanda existente, establecendo frecuencias ou servizos complementarios que permitan conectar centros parroquiais e lugares que se encontran máis alonxados dos principais eixos de comunicación.
- O desenvolvemento de medidas que garantan unha mellor interconexión entre os tres concellos miñoranos, coa existencia de servizos directos



entre municipios e cun plan efectivo de transbordos na zona central da comarca.

- O establecemento dunha conexión estable e o máis directa posible co campus da Universidade de Vigo, relacionado coa función académica que se desenvolve.

- A conexión das liñas intermunicipais principais coa actual estación de autobuses e coa futura estación intermodal de Vigo, facilitando así o uso do ferrocarril e do transporte de liña de carácter autonómico, intercomarcal e comarcal, así como dos servizos de transporte Vigo-aeroporto e das liñas urbanas desta cidade.

- A busca de fórmulas axeitadas que faciliten un servizo público o máis directo posíbel desde os concellos do Val Miñor ao aeroporto de Vigo e ao Hospital Álvaro Cunqueiro.

- A demanda de atención ás conexións intercomarcais desde o Val Miñor, co reforzo das comunicacións directas coa comarca do Baixo Miño e a Louriña, como forma de acceso a estas zonas e, máis aló, ao espazo fronteirizo.

- Non se pode entender unha política de mobilidade eficiente sin a integración do transporte urbano de Vigo e o interurbano de Gondomar no sistema de transporte metropolitano, coa fin de mellorar as condicións e posibilidades de trasbordo e interconexión, de forma que se melloren as distintas posibilidades de acceso aos principais focos xeradores de tránsitos.

- É preciso tamén ter en consideración servizos especiais nas fins de semana, como os servizos nocturnos Vigo-Val Miñor, servizos de praia durante o período estival ou o reforzo de servizos ordinarios ante determinados eventos ou festas de ampla concurrencia.

- A mellora material das condicións xerais de transporte, coa implantación de medios máis ecolóxicos, confortábeis e accesíbeis, con mellor infraestrutura e servizos de apoio (marquesinas, acondicionamento de paradas e zonas de trasbordo, paneis dixitais con información a usuarios, aplicacións de usuario para móbil e outras). Débense mellorar especialmente lugares inseguros e desprotexidos.

- A aplicación dunha política social no establecemento de tarifas e na atención das necesidades específicas de transporte, atendendo en xeral ás necesidades da veciñanza e, en particular, ás condicións de determinados colectivos (persoas con discapacidades e problemas de mobilidade, persoas desempregadas e xubiladas, mocidade e estudantes, entre outros). Implantación nos servizos de medidas transversais en materia ambiental, social, de igualdade e de normalización lingüística.
- O desenvolvemento dun sistema de concesións e contratación de servizos, que aporte maiores garantías para o cumprimento dos contratos suscritos nas condicións establecidas e que, ao tempo, permita a flexibilidade para adaptar os servizos públicos a aquelas circunstancias e novas situacións imposíbeis de prever en ocasións, pois teñen a ver con cambios que se producen na demanda e novas posibilidades de ofertas.
- A reivindicación de medidas de estabilidade do emprego e de apoio ás empresas galegas, ante os novos procesos de contratación que podan celebrarse, favorecendo as posibilidades de competición da empresa galega en condicións xustas, fronte ao poder e pretensión monopolística das grandes empresas do sector. Aplicación de medidas de subrogación de persoal cando sexa necesario, para garantir a estabilidade no traballo, en casos de cambio na titularidade das empresas concesionarias dos servizos que saian a concurso público.

O anteproxecto de Explotación do Plan de Transporte Público por Estrada que vén de presentar a Xunta de Galiza esquece os grandes obxectivos que debe cumprir a Administración Autonómica para acadar un servizo público de calidade mediante o desenvolvemento sostible, onde a redución de tráfico é esencial. Téndose comprometido a Xunta de Galiza en acadar os obxectivos da Axenda 2030 da ONU de mellora de calidade de vida, atinxindo precisamente nun dos seus puntos a paliar o cambio climático, estes obxectivo discrepan coas actuacións programadas pola propia Xunta de Galiza nese período.

A posta en marcha do Plan de Transporte para as áreas metropolitanas proxectaba o aumento de frecuencias e o incremento de liñas. Estes dous aspectos vense reducidos no presente proxecto. Non se consideran as reivindicacións que os colectivos sociais do Val Miñor veñen esixindo para unha maior calidade e amplitude do servizos, mantendo incomunicadas importantes bolsas de poboación.



Así mesmo, non se pode entender a aplicación deste Plan de Transporte sin ter en conta a completa implantación da tarxeta metropolitana, inviabilizando moitos dos trasbordos que poderían mellorar os fluxos mediante o transporte público colectivo. Non cabe dúbida de que gran parte dos tránsitos necesarios na actualidade non serían necesarios de terse integrado o transporte público urbano de Vigo no Transporte Metropolitano.

O anteproxecto lamina as pequenas empresas que viñan desempeñando o servizo público de transporte colectivo, beneficiando coa proposta ás grandes empresas e nin siquiera establecendo un réxime de subrogacións dos traballadores e traballadoras das mesmas.

En definitiva, a Xunta de Galiza propón un documento no que non se presenta unha política de transporte acaída ás necesidades do país, coa idea central do traslado da periferia á cidade, sin unha intención real de establecer unha política pública de transporte de calidade, desaparecendo incluso o transporte escolar como tal, pasanso a ser incluído en liñas de transporte regular, un paso atrás nun servizo que tiña calidade e no que se investían moitos recursos para que os nenos e as nenas fosen nas mellores condicións á escola.

É POR ISTO QUE DI QUE:

- O documento presentado non é válido para unha correcta avaliación da proposta, en tanto en canto presenta numerosos erros, como os reflectidos na liña XG8832601 e XG8832701, nas que se calcula un tempo de tránsito sen paradas intermedias entre A Guarda e Baiona de 53 minutos, cando a liña XG8831301 conta con 22 paradas para o mesmo traxecto e figura cun tempo de tránsito de 51 minutos. Do mesmo xeito, a liña XG8834601 con saída no CEIP Sabarís figura con dúas frecuencias de igual tránsito con saídas ás 14.05 e 14.25, respectivamente. A realidade actual é que unha das liñas parte do EEI O Areal, entendendo logo que non se produce unha correcta transcripción á proposta da realidade actual e que a modificación carece de sentido algún. Así mesmo, publícase no Diario Oficial de Galiza o 23 Xullo, cun prazo de presentación de alegacións 20 días hábiles, tendo en conta que o mes de Agosto é inhábil na ámbito xudicial e a consideración de período estival para un amplo sector da poboación, estas datas impiden acadar o obxectivo que en si mesmo ten unha información pública: a participación da veciñanza na mellora da proposta exposta. Este

feito sería suficiente para a anulación do proceso e inicio dun novo cun documento que estableza unhas mínimas garantías de transparencia e democracia.

- Os anexos están compostos por unha densidade informativa e método de recompilación da mesma ineficaz. Un proxecto da envergadura desta proposta non pode presentarse sen un mínimo de claridade no que as paradas simplemente se referencian por coordenadas sen enlace a cartografía e cunha resolución ridícula na que non se pode avaliar a súa correcta colocación nos tránsitos. Tanto a relación de paradas como de tránsitos ten erros considerábeis e preséntanse sen ningún criterio organizativo. Polo principio de claridade e concisión este documento é inválido para o seu estudo e alegación da proposta.

- A memoria, no seu punto 1.7.5.1 establece que “a capacidade da Administración para establecer as tarifas a abonar polas persoas usuarias en cada caso inclúe a posibilidade de establecer sistemas de bonificación xerais”. É no propio anteproxecto onde se deben definir xa nas súas tarifas estas bonificacións, con carácter obrigatorio, non opcional.

- Preséntanse na proposta unha serie de puntos xeradores de tránsito, mais non existe xustificación documental expresa das necesidades intrínsecas a cada un deles, mesmo presenta como datos válidos os de explotación, que nin siquiera estaban a cumprir coas necesidades reais, motivo principal polo que unha importante parte da veciñanza non considera o transporte público colectivo unha opción a considerar. Xa que logo, enténdese subxectiva a proposta e carente de intención práctica de incentivar o uso do transporte público, en tanto en canto unha das poucas informacións que se aportan para a xustificación das liñas propostas é a actual demanda de tránsitos. É evidente que non se poden obter datos de demanda de tránsitos si non se establecen liñas en tránsitos que até o de agora non existen. Pola contra, apréciase o mantemento de liñas con escasa ou nula demanda.

- O anteproxecto indica como principais centros de atracción e xeración de viaxes no concello de Baiona ao porto de Baiona, Centro de Saúde de Baiona, Praia Ladeira, IES Primeiro de Marzo e Concello de Baiona. Agora ben, nen sequera dá o servizo axeitado a estes centros xa que, durante a mañá, existen tramos horarios que non contan con expedicións e servizos como o Centro de Atención e información da Seguridade Social nº1 e a

Oficina de Emprego de Baiona que dan servizo a todo o Val Miñor non se consideran na proposta. Do mesmo xeito, tampouco considera ao Centro de Información á Muller (C.I.M.).

Así, podemos analizar os seguintes puntos xeradores de tránsito e a proposta de liñas relacionada con eles desde o Concello de Baiona:

- **Universidade de Vigo - Campus de Vigo (CUVI)**

Até o momento non existían liñas regulares que deran servizo ás necesidades orixinadas polo CUVI, mais si que se poden extraer datos doutas comarcas, como a do Morrazo, desde a que parten seis liñas diarias de ida e seis de volta.

A proposta de liña (XG8832601) con saídas desde A Guarda e paradas en Oia, Baiona e Nigrán exclúe ao Concello de Gondomar no tránsito e a súa frecuencia é de tan só dúas liñas de ida e dúas de volta ao día en tempada lectiva universitaria, con chegadas ao CUVI ás 9.09 e 15.09 e saídas ás 15.28 e 20.58. Toda vez que os horarios lectivos habituais compréndense entre as 9.00 e as 20.00 enténdese que as liñas propostas son claramente insuficientes.

- **Hospital Álvaro Cunqueiro**

Do mesmo xeito que cos tránsitos a CUVI, a necesidades vencelladas ao Hospital Álvaro Cunqueiro non poden ser avaliadas en tanto en canto non se establezan liñas que lle dean servizo. Neste caso en particular cabe engadir a necesidade de inducir facilidades de acceso co fin de promover o uso dun centro hospitalario público de recente creación fronte á súa alternativa de xestión privada. Diante da elección de centro hospitalario de referencia a veciñanza optará por aquel ao que lle resulte de mellor acceso, polo que as frecuencias de liñas entre Baiona e o Hospital Álvaro Cunqueiro non se deben avalían soamente desde un punto de vista de demanda de tránsito senón de intencionalidade política que modifique a tendencia á hora de elixir hospital de referencia.

A proposta de liñas componse da XG8832601 en tempada lectiva universitaria, sendo a mesma liña que dota de tránsito ao CUVI, con dúas idas e dúas voltas diarias, e a XG8832701 en tempada non lectiva universitaria, con tres idas e tres voltas diarias.

Non se entende a segregación entre tempada lectiva universitaria e non lectiva, en tanto en canto non é un factor influínte na necesidade de



tránsitos cara o Hospital, reducindo incluso unha frecuencia en tempada lectiva universitaria.

As chegadas ao Hospital Álvaro Cunqueiro da liña XG8832601 establécense ás 9.23 e 15.23 e as saídas ás 15.14 e ás 20.44. As da liña XG8832701 teñen a súa chegada ás 8.25, 9.40 e 14.55 horas e as saídas ás 13.29, 15.20 e 22.29 horas. Entendendo que o horario de consultas prodúcese entre as 9.00 e as 14.00 horas e que é necesaria algunha frecuencia para visitas en horario de tarde, a proposta é claramente insuficiente, especialmente si se establece unha comparación coas frecuencias que permiten o acceso ao Policlínico de Vigo (POVISA).

En caso de liñas combinadas caben engadir as liñas XG8833001 e XG8833101 con enlace en Ramallosa e Gondomar e chegada ao Hospital Álvaro Cunqueiro ás 11.24, 12.24 e 16.22, respectivamente. En cada unha delas os tempos de espera serían de 50, 16 e 13 minutos respectivamente, con tempos de tránsito desde Baiona de 1 hora e 24 minutos na primeira frecuencia e de 54 e 52 minutos nas dúas seguintes. En canto ás voltas existen dúas frecuencias da liña XG8834201 e dúas da XG8834001 que conectarían coa liña XG8833101, con similares tempos de espera e tránsito.

Con todo isto, cando menos debe existir unha liña diaria e de tempada anual con chegada ao Hospital Álvaro Cunqueiro antes das 9.00 e outra de saída despois das 14.00 e frecuencias acordes aos horarios de citas no Hospital nesa franxa horaria e servizo polas tardes cunha primeira chegada antes das 16.00 e unha última de saída despois das 22.00.

- **Hospital Meixoeiro e Casa do Mar de Vigo**

Non hai servizo que conecte Baiona con estes centros de saúde que son de uso habitual para as usuarias e os usuarios do SERGAS. A Casa do Mar ten importancia explícita xa que conta co programa de detección precoz do cancro de mama e nin tan sequera ven como principal centro de atracción e xeración de viaxes.

- **Polígono da Pasaxe, Parque Tecnolóxico e loxístico de Vigo e Zona industrial de Mos e Porriño**

Non hai liñas coincidentes, directas ou con transbordo con tempos de espera razoábeis, que conecten Baiona con estes centros de traballo en horario laboral.

- **Aeroporto de Peinador, Porto de Vigo e Estacións de FF.CC. de Vigo-Guixar e Vigo-Urzáiz**

Non hai servizo que conecte Baiona con estes centros de transporte colectivo prexudicando non só á veciñanza senón imposibilitando a chegada de turistas ao Val Miñor.

- **Centro de Saúde do Val Miñor (A Xunqueira),**

O horario de citas do Centro comeza ás 8.00 e remata ás 22.00. Sen expedición directa, as liñas de ida que se propoñen son a XG8833001 con chegada ás 10.19 e a XG8833101 con chegadas ás 8.44, 11.44, 15.44 e 19.44. As liñas de volta propostas son a XG8833101 con saída ás 10.05, 14.05 e 18.05 e a XG8836501 con saída ás 20.25. Cando menos é precisa unha volta entre as 21.00 e 21.30. As liñas analizadas son liñas combinadas con esperas entorno aos 30 minutos.

- **IES Escolas Proval**

A liña XG8833101 establece a súa chegada ás 8.47, enlace en A Ramallosa ás 8.42, cando o horario lectivo comeza ás 8.45. Do mesmo xeito, o horario lectivo remata ás 14.30 horas e a liña máis próxima é a XG8833101, con paso polo IES Escolas Proval ás 14.02, sempre tendo en conta tempos de espera para trasbordos prudenciais. Xa que logo, non se produce un servizo acaído ás necesidades que produce o centro educativo.

- **IES Primeiro de Marzo**

O horario lectivo do Centro comeza ás 8.30 e remata ás 14.00 e ten cursos de Bachelato e Ciclos formativos que quedan fóra do transporte subvencionado da E.S.O. Xa que logo, hai unha necesidade de servizo para unha importante parte do alumnado, como recoñece o propio documento, pero non se cubre xa que non se contempla nin a creación dunha parada no centro nin ruta regular de paso que solucione a demanda.

- **Concello de Baiona**

O número de expedicións que saen ou pasan por Baiona, sobre todo no período comprendido entre o 1 de setembro ao 30 de xuño, descenden notablemente con respecto ao servizo prestado até agora. Pasan de 32 idas a 24 e de 30 voltas a 21 e deixan só as expedicións das 9.50 e 10.30 na franxa horaria de entre as 9.00 e as 12.00.

De igual xeito, a proposta obvia as necesidades de comunicación interparroquiais e co resto do Val Miñor. Isto é porque o enfoque do documento non ten un espírito transformador dos hábitos de mobilidade, senón que se basea única e exclusivamente na demanda actual, condicionada máis pola oferta existente que polas necesidades reais. En definitiva, renúnciase ao efecto transformador da acción política.

Establécese a creación dunha nova liña, a XG8836401, con destino o Areal en Vigo os Venres e Sábados no período comprendido entre o 1 de xullo e o 31 de agosto e con idas ás 22.30, 0.30, 3.50 e 5.50, así como voltas ás 0.20, 2.20, 5.40 e 7.40. Dando cumprida necesidade ao establecemento dunha liña de ocio co obxectivo de paliar os accidentes causados polo consumo de alcohol pero só na época estival. Trátase da única liña con cabeceira de saída ou chegada en Vigo desde Baiona que non se produce na Estación de Autobuses de Vigo e que se atopa preto de tres puntos xeradores de tránsito que nin sequera se contemplan na proposta: o Edificio Administrativo da Xunta de Galiza en Vigo, o Centro Comercial A Laxe e a Estación Marítima de Vigo.

- **Santa Cristina da Ramallosa**

O exposto no apartado anterior é válido para esta parroquia xa que, pola situación xeográfica, todas as rutas e expedicións que conectan Baiona con Vigo pasan polos barrios máis urbanos da parroquia pero non contempla un transporte interparroquial que cubriría as necesidades das zonas máis rurais.

- **Baredo**

A liña XG8832901 proposta con saída en Baredo conta con dúas saídas diarias en días non festivos e frecuencias de ida durante todo o ano ás 6.50 e ás 9.50 e unha soa volta con chegada ás 21.40, ademais dun único tránsito de ida ás 9.50 e de volta ás 14.10 os Sábados. A XG8833601 establece un só tránsito de volta diaria en días non festivos todo o ano con chegada ás 13.10. En todos estes tránsitos a ruta comeza na parada de Baredo e transita cara a PO-552, deixando sen cobertura a gran parte da parroquia e impedindo a conexión tanto co barrio de Fontes como co IES Primeiro de Marzo. Tanto o establecemento dunha liña de servizo ao centro educativo como a liña circular interparroquial contribuirían a resolver as necesidades de veciñanza e a provocar un cambio de tendencia nos hábitos de mobilidade.

- **Baiña**

A proposta nin sequera establece liñas nin paradas na parroquia, máis aló das do transporte escolar subvencionado e as paradas urbanas en O Burgo.

Unha liña circular interparroquial e unha liña regular con saída en Baredo e paso por Baiña contribuirían a cubrir as necesidades da parroquia, non reflexadas na proposta.

- **Belesar**

A liña XG8832401 é a única proposta que establece paradas na parroquia de Belesar, saíndo ás 6 da mañá de Baiona e cun tránsito de subida e baixada pola parroquia de 13 minutos. Non se establece sequera unha liña de volta.

As necesidades da veciñanza non só non son cubertas senón que a proposta inviabiliza a propia liña. O establecemento dunha liña circular interparroquial supliría estas necesidades e permitiría un cambio de tendencia no uso do transporte público que viabilizaría a liña.

Por todo isto, **SOLICITA QUE:**

1. Se teñan en conta as consideracións expostas para a redacción dunha nova proposta de proxecto de explotación de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral por estrada para a Comarca do Baixo Miño e sur da comarca de Vigo (XG883) co fin de expoñer un novo proxecto que non presente os defectos de forma, ausencia de xustificación e deficiencias nas liñas e paradas que se propoñen, co fin de que a veciñanza poda achegar propostas en base a un documento fiel á realidade, no caso de ser necesarias tras incorporarse as demandas intrínsecas ao expositivo.
2. Se redacte en galego como idioma propio do noso país e idioma oficial da administración galega.
3. Se establezan para o servizo, no apartado de vehículos, autobuses de plataforma baixa ou microbuses para persoas con mobilidade reducida

4. Se definan tarifas bonificadas vencelladas a políticas sociais de apoio aos sectores máis vulnerábeis e desfavorecidos, con carácter obrigatorio.
5. Se estableza a obrigatoriedade de subrogación dos traballadores de concesións anteriores que viñan desempeñando os servizos afectados.
6. Se suprima a consideración de transporte público integrado nas liñas de transporte escolar.
7. Se inclúan como principais centros de atracción e xeración de viaxes no concello de Baiona ao Centro de Atención e información da Seguridade Social nº1, a Oficina de Emprego de Baiona e ao Centro de Información á Muller (C.I.M.)
8. Nas liñas que dan servizo dende Baiona ao CUVI e ao Hospital Álvaro Cunqueiro (XG8832601 e XG8832701) se unifiquen os horarios para non crear confusións, se aumenten o número de expedicións e se adecúen aos horarios lectivos e das consultas médicas.
9. Se contemple o transporte entre Baiona e os centros de saúde cunha importante demanda e servizo sanitario como o Hospital Meixoeiro e a Casa do Mar de Vigo.
10. Se faga viábel o transporte entre Baiona e o Polígono Industrial da Pasaxe, Parque Tecnolóxico e Loxístico de Vigo e zonas industriais de Mos e Porriño en horario axeitado para as traballadoras e traballadores e con tempos de agarda razoábeis.
11. Se contemple o transporte entre Baiona e o Aeroporto de Peinador, Porto de Vigo e Estacións de FF.CC. De Vigo-Guixar e Vigo-Urzáiz.
12. Se mellore a conexión entre Baiona e o Centro de Saúde do Val Miñor cando menos coa creación dunha expedición de ida das liñas (XG8833101 ou XG8836501) na franxa horaria comprendida entre as 21.00 h e 21.30 h.



13. Se cree un servizo válido dende Baiona ao IES Escolas Proval adecuando as idas e voltas ao horario lectivo.
14. Se cree unha parada no IES Primeiro de Marzo e se modifiquen e creen expedicións que dean servizo ás necesidades de todo o alumnado de Bachelato e dos Ciclos Formativos.
15. Se creen expedicións por semana, durante todo o ano e con horarios axeitados da ruta Baiona-O Areal (XG8836401), dando servizo de transporte para o Edificio Administrativo da Xunta de Galiza en Vigo, o Centro Comercial A Laxe e a Estación Marítima de Vigo.
16. Se solucionen graves e incomprensíbeis erros como que se propoña unha ruta de ida que pasa pola parroquia de Belesar pero ningunha de volta.
17. Se estableza unha liña circular que conecte as parroquias entre sí e coas liñas regulares que, mediante transbordos, cubran tamén as necesidades de tránsito cara os puntos de interese dos concellos limítrofes e Vigo.

En Baiona, a 21 de Agosto do 2.019

Iago Pereira Moreda
77.003.999-E