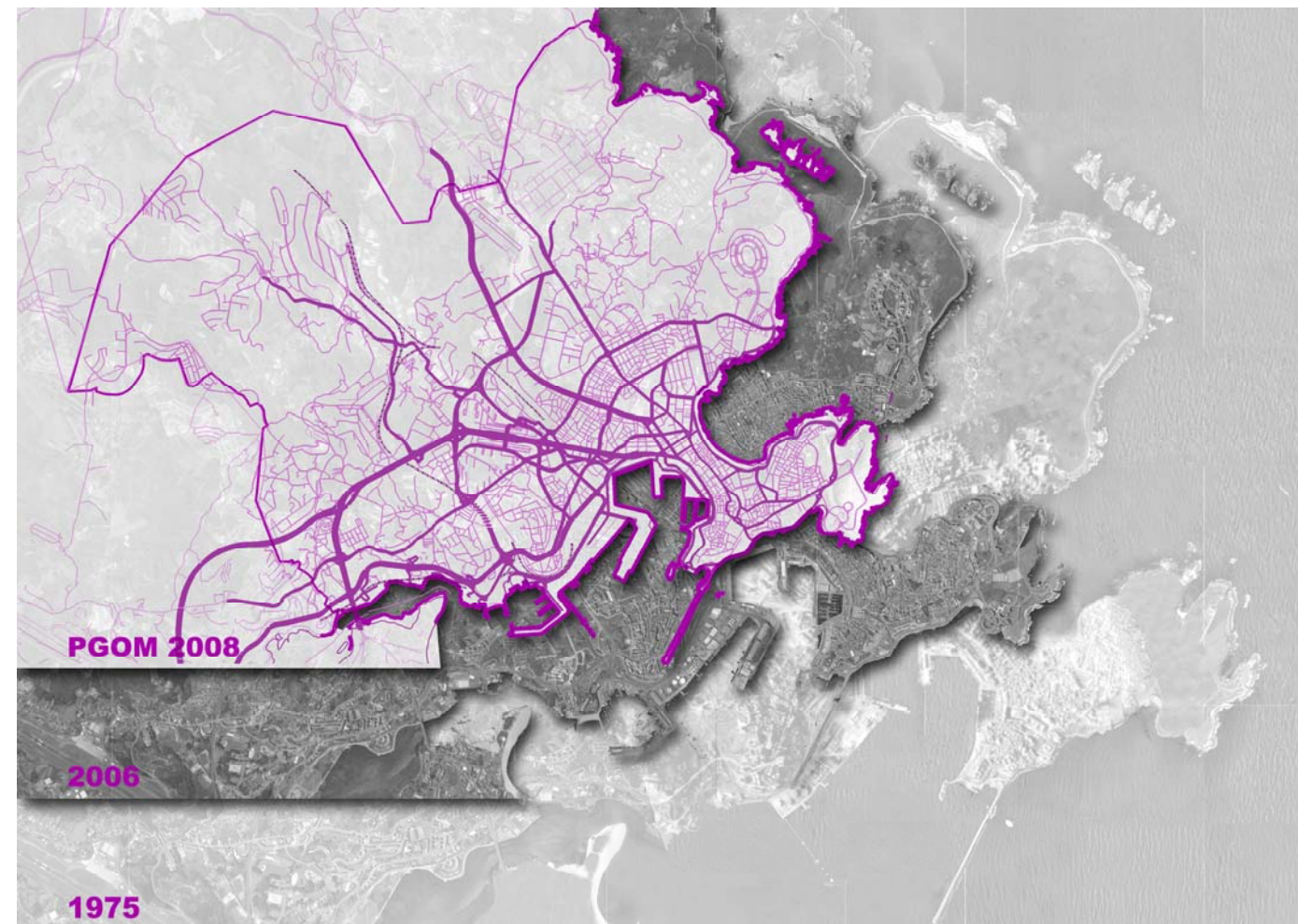


REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL



DOCUMENTO DE TRABAJO

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES

Prof. Joan Busquets

BAU - B.Arquitectura y Urbanismo, S.L.

ES-1. INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES:

ÍNDICE

1. Resumen.
2. Objetivos del estudio.
3. Análisis:
 - 3.1. ESTRUCTURA VIARIA
 - 3.1.1. ESQUEMA TERRITORIAL
 - 3.1.2. ESQUEMA ACTUAL
 - 3.1.2.1. ESTRUCTURA
 - 3.1.2.2. VIARIO EN RELACIÓN A LA TOPOGRAFÍA
 - 3.1.3. IMD
 - 3.1.3.1. 2004
 - 3.1.3.2. 2005
 - 3.1.3.3. 2007 EN SEMÁFOROS
 - 3.1.4. MODELOS DE ESTRUCTURA
 - 3.1.4.1. ACTUAL – RADIAL
 - 3.1.4.2. PROPUESTO- MALLA
 - 3.1.4.3. COMPARACIÓN
 - 3.1.5. ESQUEMA PGOM
 - 3.1.6. PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE AUTOVÍA DE ACCESO A CORUÑA, CONEXIÓN CON EL AEROPUERTO Y 3ª RONDA
 - 3.1.7. ESTUDIO DE TRAZADOS
 - 3.1.7.1. PLANO AGREGADO
 - 3.1.7.2. DETALLES (1,2,3)
 - 3.1.8. PONTE DOS MIRADOIROS. CONEXIÓN OZA-BASTIAGUEIRO.
 - 3.2. TRANSPORTE PÚBLICO
 - 3.2.1. FERROCARRIL (Cercanías y AVE).
 - 3.2.1.1. EXISTENTE
 - 3.2.1.2. PROPUESTA (EN ELABORACIÓN)
 - 3.2.2. AUTOBUSES
 - 3.2.2.1. LINEAS ACTUALES
 - 3.2.2.2. INTERPRETACIÓN FUNCIONAL
 - 3.2.3. TRANVÍA (ZONA URBANA)
 - 3.2.3.1. ALTERNATIVA A
 - 3.2.3.2. ALTERNATIVA B
 - 3.3. INFRAESTRUCTURAS URBANAS
 - 3.3.1. APARCAMIENTO
 - 3.3.2. BICIS
 - 3.3.2.1. RED ACTUAL
 - 3.3.2.2. RED PROPUESTA
 - 3.3.3. VÍAS O CORREDORES VERDES (LUEGO SE EXPANDIRÁN A LO GENERAL)
 - 3.3.4. EJES VERDES Y MAXI-MALLA.
 - 3.4. LA MEJORA DE LA INTERMODALIDAD.
 - 3.4.1. EJEMPLO DE LA ESTACIÓN INTERMODAL.
4. Primeras síntesis y valoraciones interpretativas
5. Bibliografía.

ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS. ESTUDIOS SECTORIALES (ES)*:

ES-1 INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES.

ES-2 ESPACIOS Y POLÍTICAS MEDIOAMBIENTALES. MEDIO NATURAL Y METABOLISMO

ES-3 ZONAS EMPRESARIALES Y LOGÍSTICAS.

ES-4 EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES PÚBLICAS.

ES-5 NÚCLEOS URBANOS Y RURALES

* Estos estudios complementarios se incorporarán a la documentación de la revisión del PGOM como documentos anexos.

1. RESUMEN DEL ESTUDIO:

Este estudio analiza el estado actual de las infraestructuras de comunicaciones en el área metropolitana de A Coruña, así como las intervenciones ya propuestas, ofreciendo para cada una soluciones que individualmente optimicen el funcionamiento del conjunto sin necesidad de grandes intervenciones, sino actuando en la jerarquía de estas para así también optimizarlas individualmente.

2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO:

El presente documento “ES-1 Estudio Sectorial sobre infraestructuras de comunicaciones” se integra dentro de la serie de anejos correspondientes a la documentación, que de acuerdo con los requerimientos contenidos en el *Pliego de Prescripciones Técnicas para la Redacción de la Revisión del Plan General de Ordenación del Municipio de A Coruña* debe incorporar la citada revisión.

Los objetivos principales del estudio plantean visualizar e interpretar la configuración de las infraestructuras de comunicaciones a nivel metropolitano y municipal, la evolución y las necesidades actuales y futuras.

El estudio se subdivide en 4 apartados: Estructura Viaria, Transporte Público, Infraestructuras Urbanas e Intermodalidad.

Cabe destacar:

- El tráfico motorizado privado tiene una fuerte presencia en el municipio de A Coruña.
- Las propuestas del puente sobre la Ría del Burgo y el enlace con el Puerto Exterior.
- Los análisis y las propuestas realizadas, aunque se presenten de forma individual, no dejan de estar vinculadas entre ellas.
- Observando que muchas de las grandes infraestructuras dentro del municipio carecen de una falta de integración en las relaciones urbanas, todo y su importante papel funcional, y que tienen un fuerte impacto sobre el tejido de la ciudad, las propuestas optan de forma general no por la creación de nuevas infraestructuras, sino por la modificación, transformación y optimización de las existentes.

El municipio de A Coruña se encuentra en el extremo noroeste de la península ibérica, limitado al norte y oeste por el Océano Atlántico, al este por la Ría del Burgo y en el arco sur-oeste/sur-este por una fuerte topografía.

Es característico del municipio su perfil litoral, conformado por una península que como un “apéndice territorial” singulariza la Ría de A Coruña, porque el istmo crea dos bahías dispuestas simétricamente respecto al eje del mismo: la una, donde se ubican las playas de la Ensenada de Orzán, orientada hacia el noroeste a mar abierto y sometida directamente a las inclemencias del tiempo; la otra, ocupada por el puerto actual, protegida por el brazo de tierra y abierta por el sureste hacia la ría. Esta dualidad –entre agua abrigada o abierta- se hace patente en el tratamiento diverso que históricamente presentan los dos frentes urbanos litorales principales, con una acumulación intensa de actividades, equipamientos y espacios públicos generosos hacia la ensenada interior, el puerto, o hacia la playa.

El traslado de la mayoría de las actividades portuarias al nuevo Puerto Exterior de Punta Langosteira (fuera del término municipal) cuestionará y/o modificará sustancialmente parte de las infraestructuras. Propiciando la desaparición de la actual estación de mercancías de San Diego, la desaparición de las playas de vías vinculadas a los usos portuarios y liberación de las vías “utilizadas” para transporte de mercancías.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, PD

IMPLANTACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN FUNCIÓN DE LA TOPOGRAFÍA

La singularidad del perfil litoral está en el origen del primer poblamiento, en la península “casi isla” que abriga la amplia bahía natural que daría lugar al puerto. Creciendo hasta llegar a ocupar parte de la cuenca de Monelos y “consolidando” como centro urbano el punto más estrecho del municipio. Provocando que los caminos históricos de acceso a la ciudad y las vías actuales converjan en un punto, creando un efecto embudo.

Si bien los recorridos radiales de acceso tradicional a la ciudad utilizaban la cuenca de Monelos de manera preferente, y otros espacios del interior, la implantación del ferrocarril de la ría del Burgo seguía la costa con la rigidez funcional de esta infraestructura, creando pequeños cortes y adecuaciones topográficas imperceptibles, aunque en general con una fuerte adaptación al terreno.

Las nuevas infraestructuras modelan la orografía de manera más impactante, buscando los corredores más directos hacia el centro, con criterios estrictamente estructurales y funcionales.



*Grandes intervenciones entrando en el casco urbano.
(Avenida del Alcalde Alfonso Molina y Avenida de San Cristóbal).
Paisajes españoles ©*



3.1. ESTRUCTURA VIARIA

3.1. ESTRUCTURA VIARIA:

El viario territorial de acceso a A Coruña abarca originariamente los extremos del arco suroeste/sureste, coincidiendo con el arco que conforma la topografía que encierra A Coruña.

Así se acabaron originando la autovía a Arteixo en el extremo suroeste y la de Oleiro en el sureste, ambas apoyadas a posteriori por las autopistas de Carballo-Finisterre y Ferrol-Santiago-Pontevedra respectivamente. Solo ahora se están proyectando o construyendo otras vías que crucen el arco, salvando la fuerte topografía que limita el municipio en el lado sur y siguiendo el esquema radial que el viario existente a generado dentro del municipio.

La posición original de A Coruña en una península ha condicionado históricamente la estructura viaria de acceso a la ciudad, ya desde la configuración de los caminos que convergían de forma radial hacia el istmo (Finisterre, Arteixo, Lavedra, Eirís y Pasaje), como la de las más recientes autovías, que se adentran en el casco urbano hasta llegar a encontrarse en el mismo centro.

Sólo a mediados del siglo XX se empezaron a plantear claramente vías principales de corona (Nelle, Estaciones, Outeiro y San Cristóbal). Esta estructura viaria radial presenta algunos puntos de conflicto en sectores estructurados deficientemente (zonas de interconexión).

El sistema de grandes ejes no dispone en algunos casos de un orden secundario claro de vías de distribución hacia la red local, soportando tráficos de relación local que interfieren el tránsito de paso o de mayor recorrido.



Grandes intervenciones recientes entrando en el casco urbano.
(Avenida del Alcalde Alfonso Molina y Avenida de San Cristóbal).
Paisajes españoles ©

Los esquemas de IMD entre los años 2004 y 2006 muestran el fuerte impacto que algunos ejes tienen sobre la ciudad, así Avenidas como las de Alfonso Molina y del Pasaje (con su extensión con Avenida del Ejército) mantienen una intensidad de tráfico constante a lo largo de su recorrido hasta llegar al mismo casco antiguo. Así mismo se observan un seguido de discontinuidades en el tejido dibujado por las IMD's, hecho que realiza una cierta falta de orden en la jerarquía del viario.

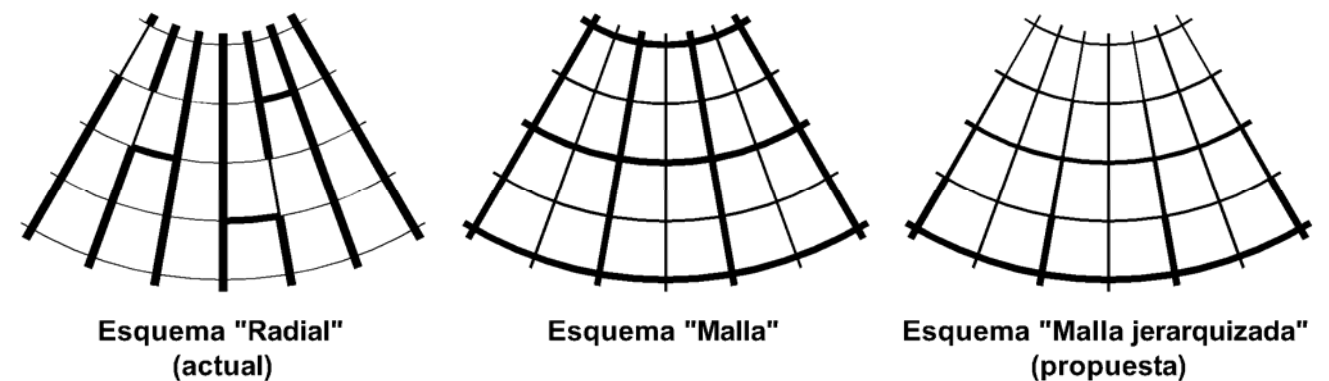
En este estudio también se han tenido en cuenta las repercusiones que la autovía de acceso a A Coruña, y conexión con el aeropuerto y la 3ª ronda (actualmente en ejecución) tendrán sobre el área metropolitana.

Las propuestas de la autovía y la tercera ronda, aunque actúen como rondas no dejan de reforzar el esquema radial del viario, aumentando el impacto que este tiene sobre el centro urbano (manifestado en los esquemas de IMD) y especialmente en la Avenida Alfonso Molina. En este sentido también se tendrán que analizar las propuestas que se realicen entorno al posible segundo puente sobre la Ría del Burgo.

También cabe destacar que en las zonas próximas al centro urbano el PGOM anterior hacía reservas de hasta 200m de ancho para el paso de estas infraestructuras, lo que propició que las propuestas de trazado tuvieran unas dimensiones impropias de un casco urbano. Es por eso que se proponen alternativas de trazado y unión para que estas tengan un menor impacto sobre la ciudad, reduciendo anchos de trazado y el tamaño de las uniones, para ofrecer un carácter más urbano y una estructura general y de conexiones mejor jerarquizada.

Las mejoras en la estructura general viaria no pasarían tanto por realizar nuevos ejes, como por la remodelación de los existentes para favorecer su permeabilidad transversal, su mejor conectividad con una red de distribución de flujos más eficiente y, por tanto, optimizar la relación con la red local. Por su parte, la mejora de itinerarios de movilidad alternativa puede ser un elemento que ayude a apaciguar el tráfico principal, en coordinación con un reforzamiento de las líneas de transporte público y en relación a una oferta de aparcamiento que evite el casco histórico como destino único para el tránsito rodado.

El estudio propone que a efectos de la estructura viaria se realicen una serie de operaciones para modificar la jerarquía del viario, provocando el cambio de un sistema radial a uno de malla que favorecería la fluidez del tránsito.



RED PLANIFICADA

VÍAS PLAN SECTORIAL

MODIFICACIONES ADOPTADAS

NOTA:

LOS ENLACES CON LA AP-9 Y AG-55 QUEDAN VINCULADOS A LA NEGOCIACIÓN DE LOS MISMOS CON EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LAS CONCESIONARIAS.

EL PLANEAMIENTO RESERVARÁ SUELO PARA PERMITIR LA AMPLIACIÓN A UN TERCER CARRIL POR SENTIDO DE LA AP-9 EN EL TRAMO A CORUÑA-ENLACE DE CUATRO CAMINOS (CAMBRE).

RED PROPUESTA RED EXISTENTE

VÍAS EXISTENTES

ZONAS INDUSTRIALES

ZONAS SOCIOCULTURALES O MEDIOAMBIENTALES

VIAL 3: (ZAPATEIRA);
En el Proyecto de Trazado,
se reajustará el trazado

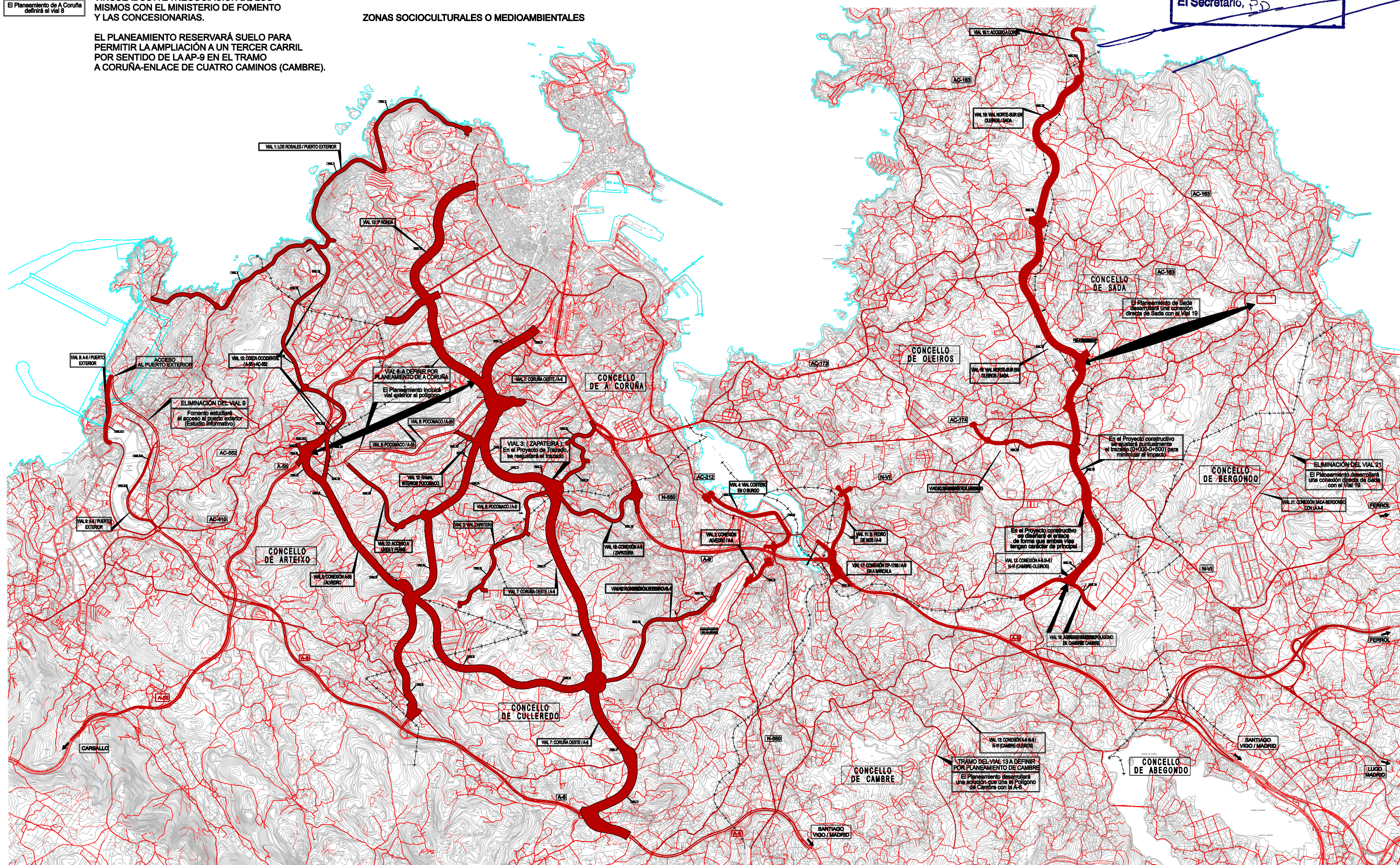
El Planeamiento de A Coruña
definirá el vial 8

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de

1 DIC. 2009

Certifico

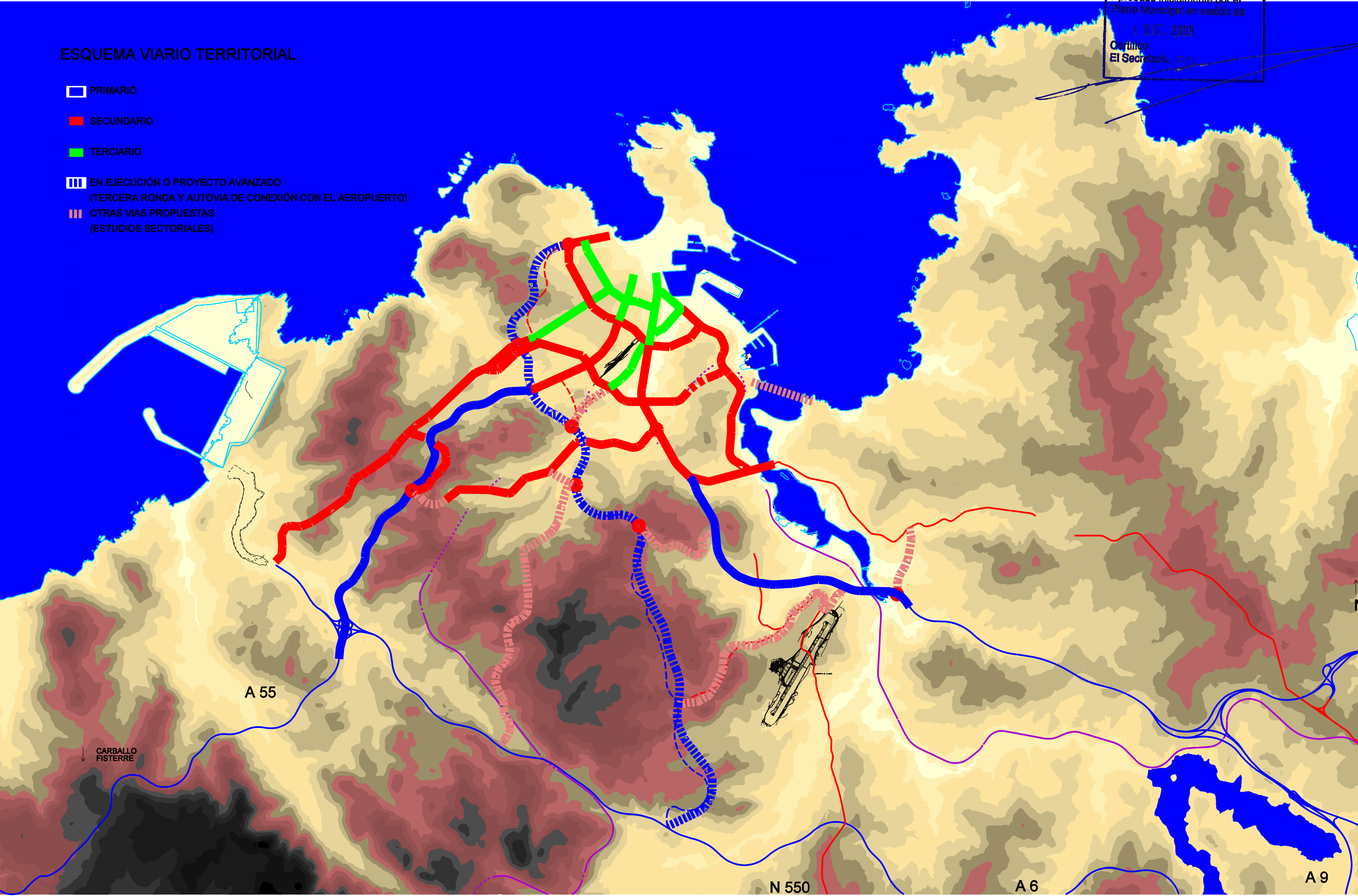
El Secretario, P.D.



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, PD

ESQUEMA VIARIO TERRITORIAL

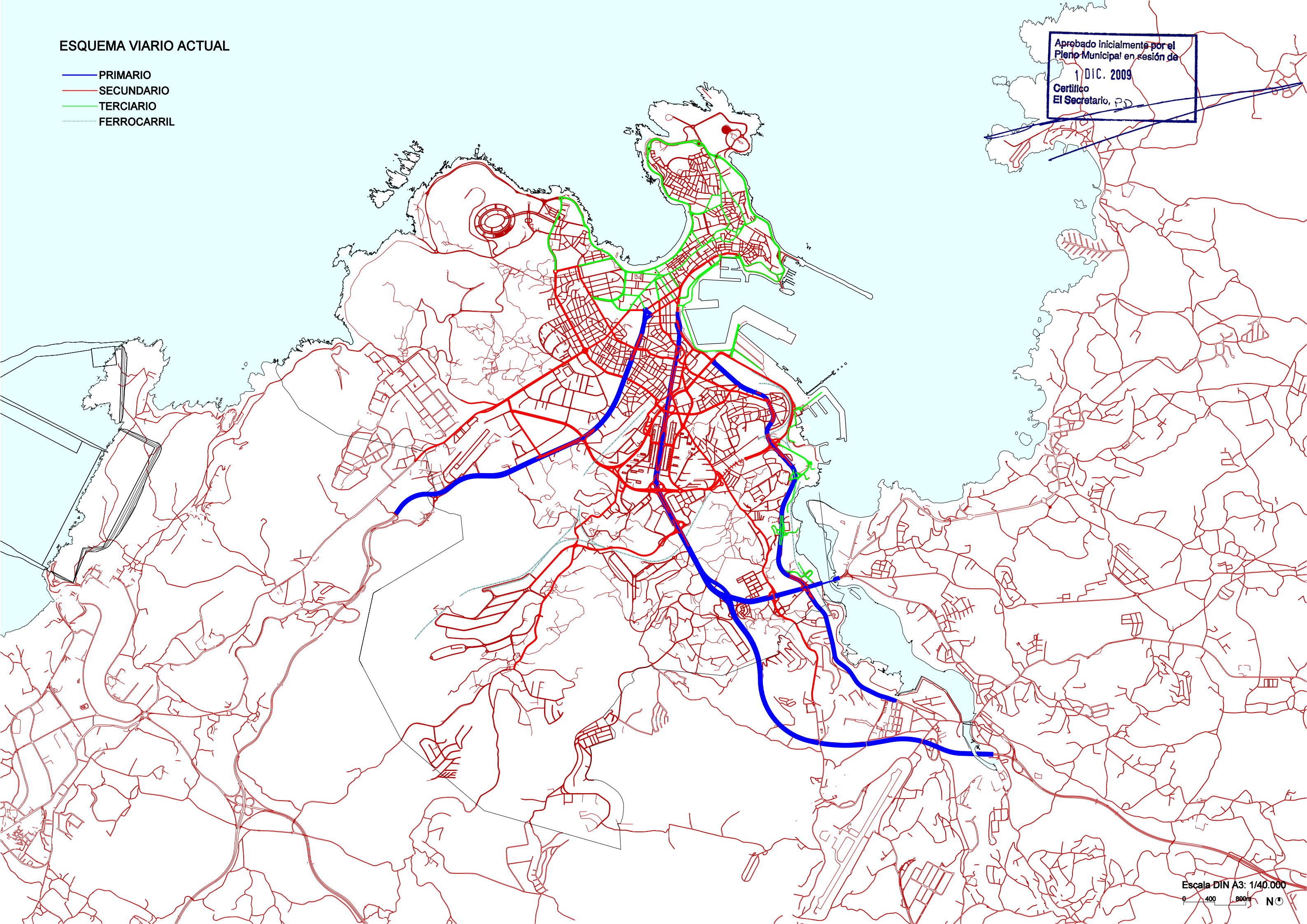
- PRIMARIO
- SECUNDARIO
- TERCIARIO
- EN EJECUCIÓN O PROYECTO AVANZADO
(TERCERA RONDA Y AUTOVIA DE CONEXIÓN CON EL AEROPUERTO)
- OTRAS VIAS PROPUESTAS
(ESTUDIOS SECTORIALES)



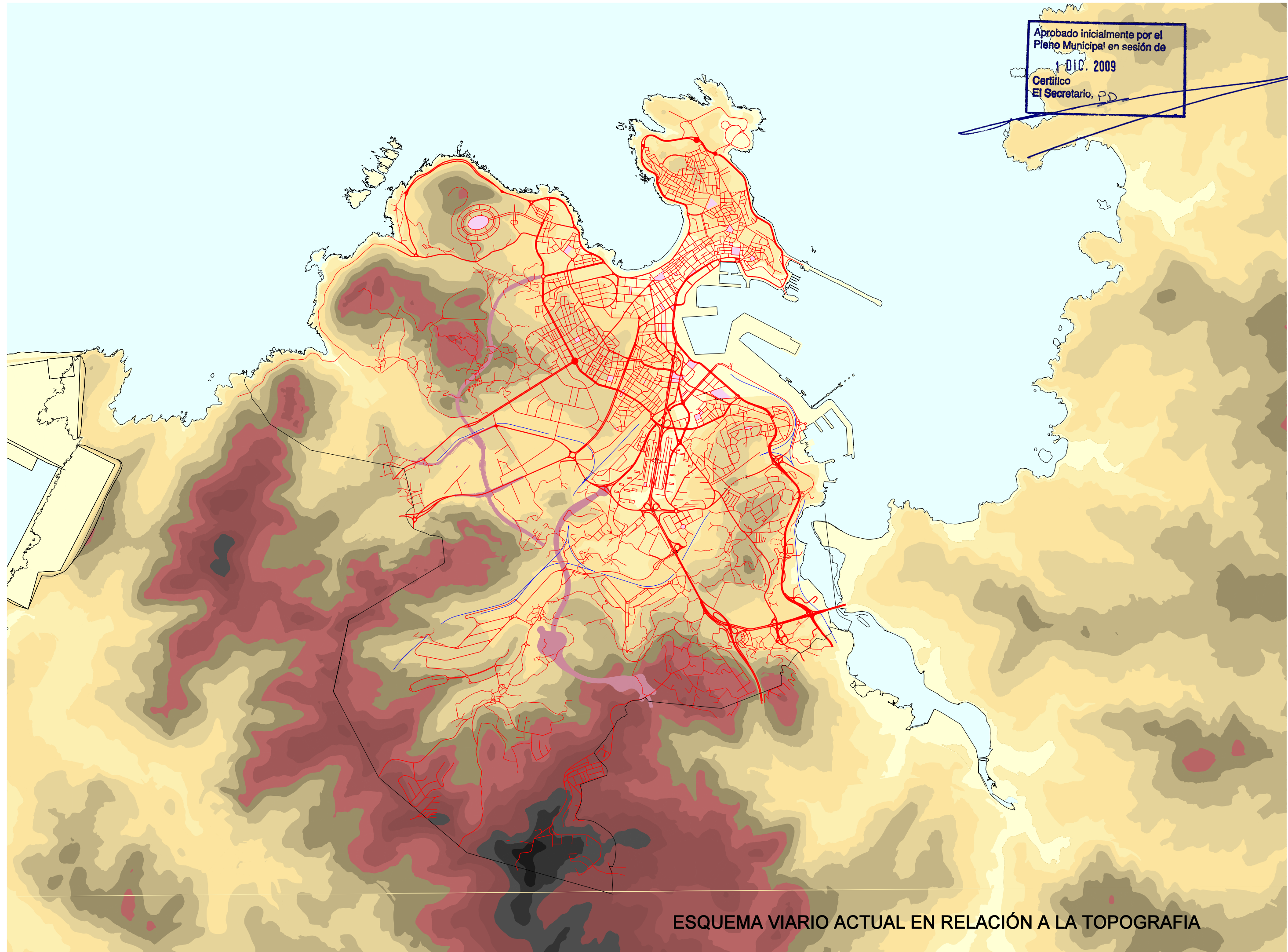
ESQUEMA VIARIO ACTUAL

- PRIMARIO
- SECUNDARIO
- TERCIARIO
- FERROCARRIL

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



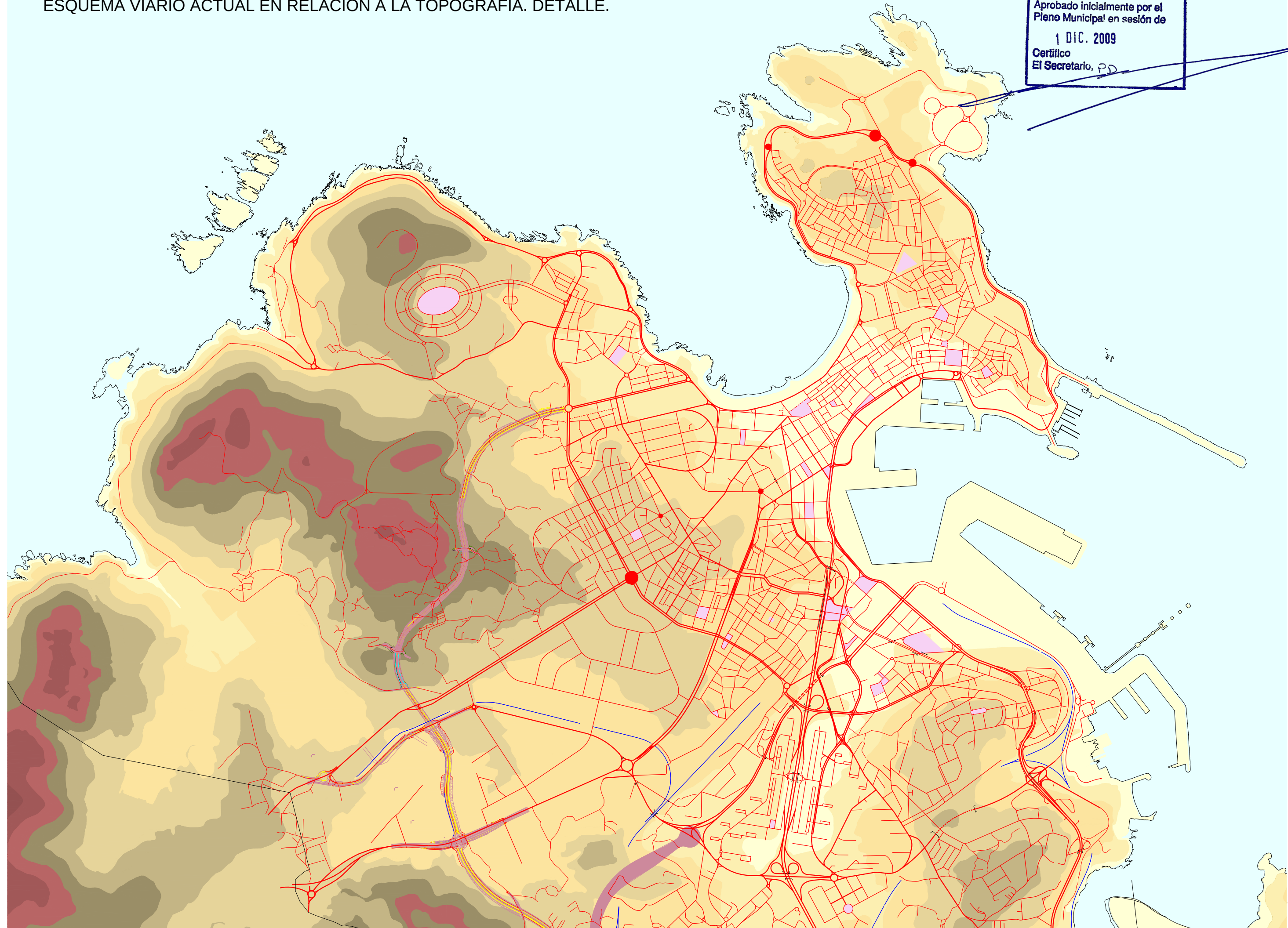
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
DICIEMBRE 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



ESQUEMA VIARIO ACTUAL EN RELACIÓN A LA TOPOGRAFIA

ESQUEMA VIARIO ACTUAL EN RELACIÓN A LA TOPOGRAFÍA. DETALLE.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



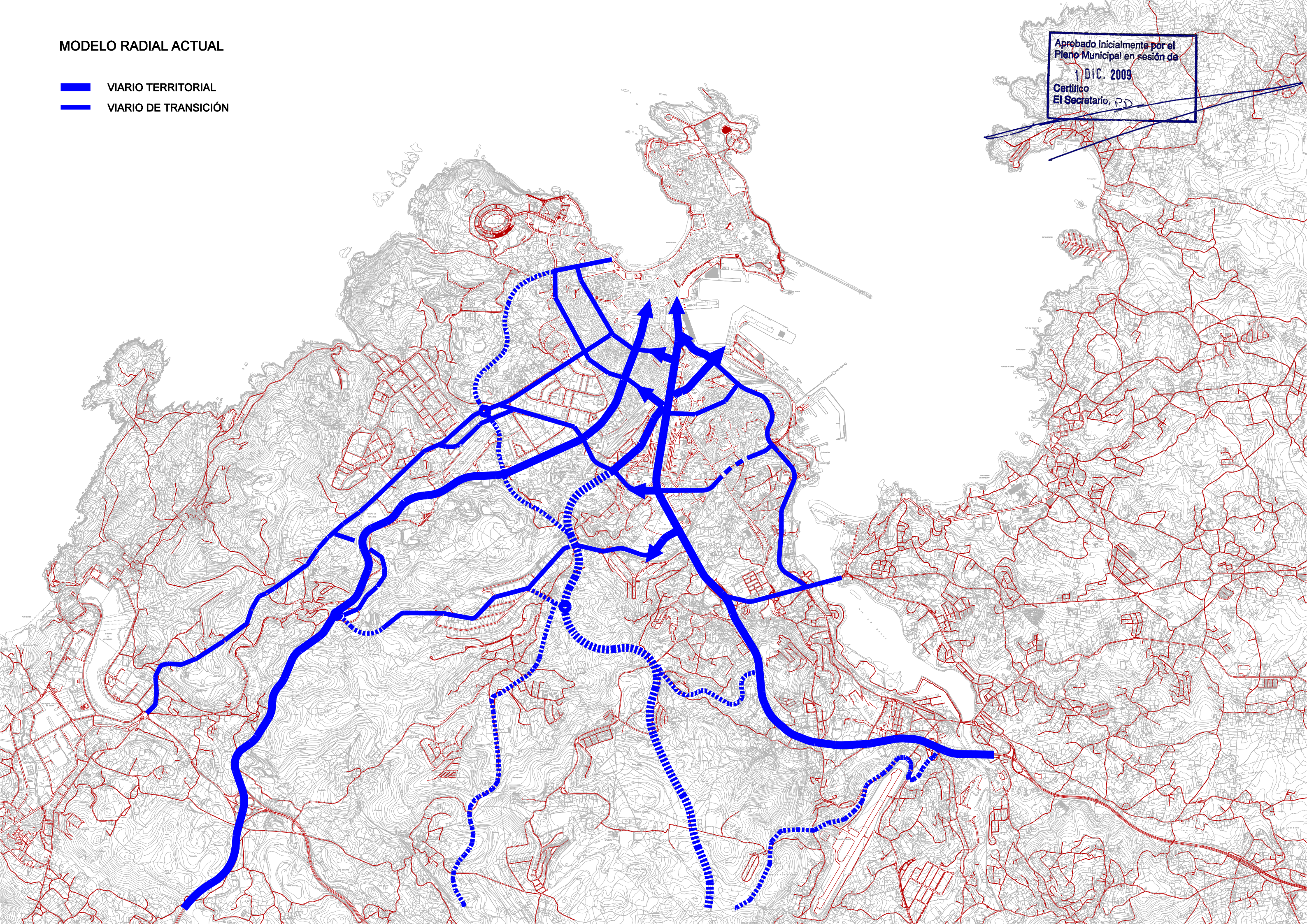
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1-DIC-2009
Certifico
El Secretario

ESQUEMA VIARIO ACTUAL EN RELACIÓN A LA TOPOGRAFÍA. DETALLE.

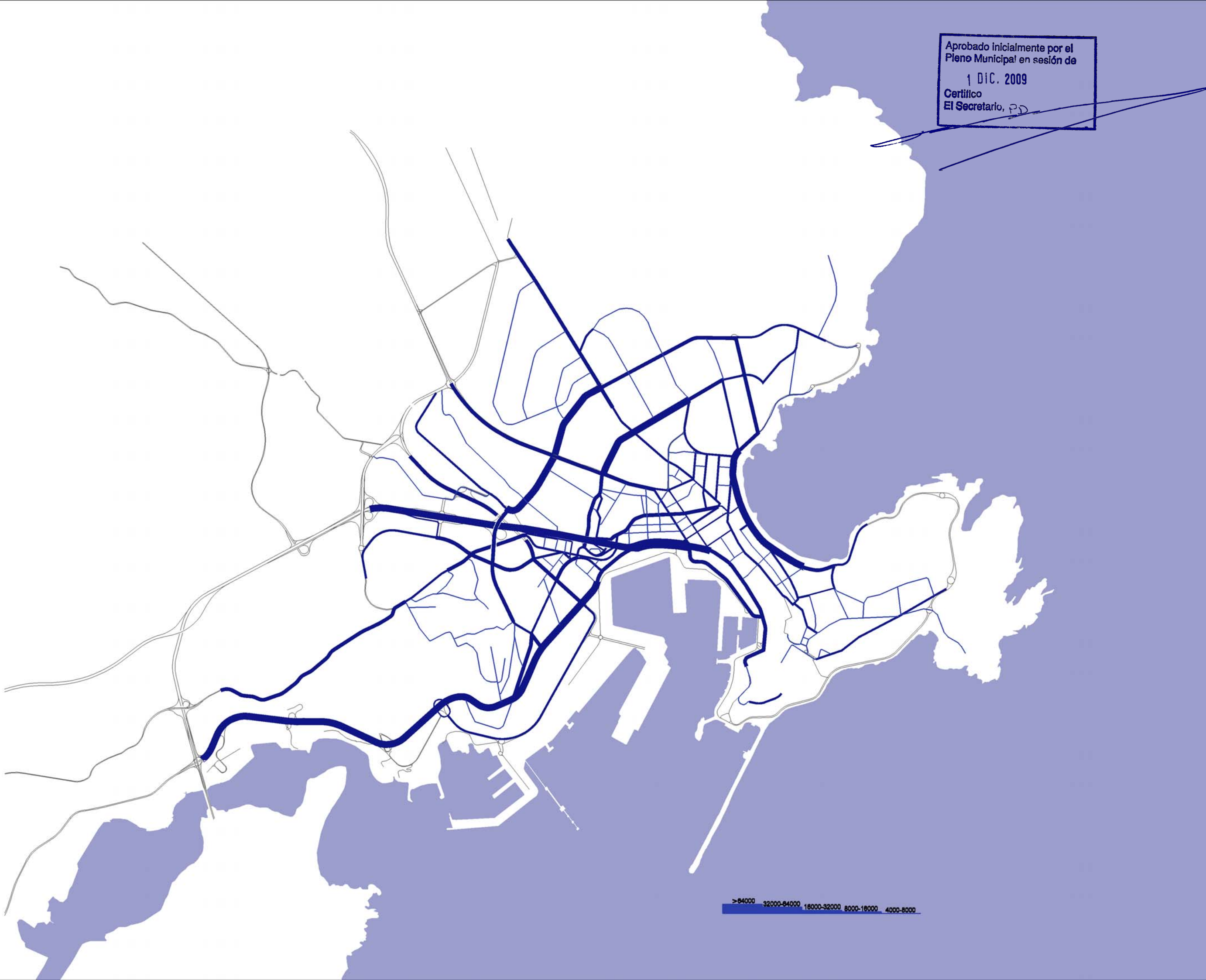
MODELO RADIAL ACTUAL

- VIARIO TERRITORIAL
- VIARIO DE TRANSICIÓN

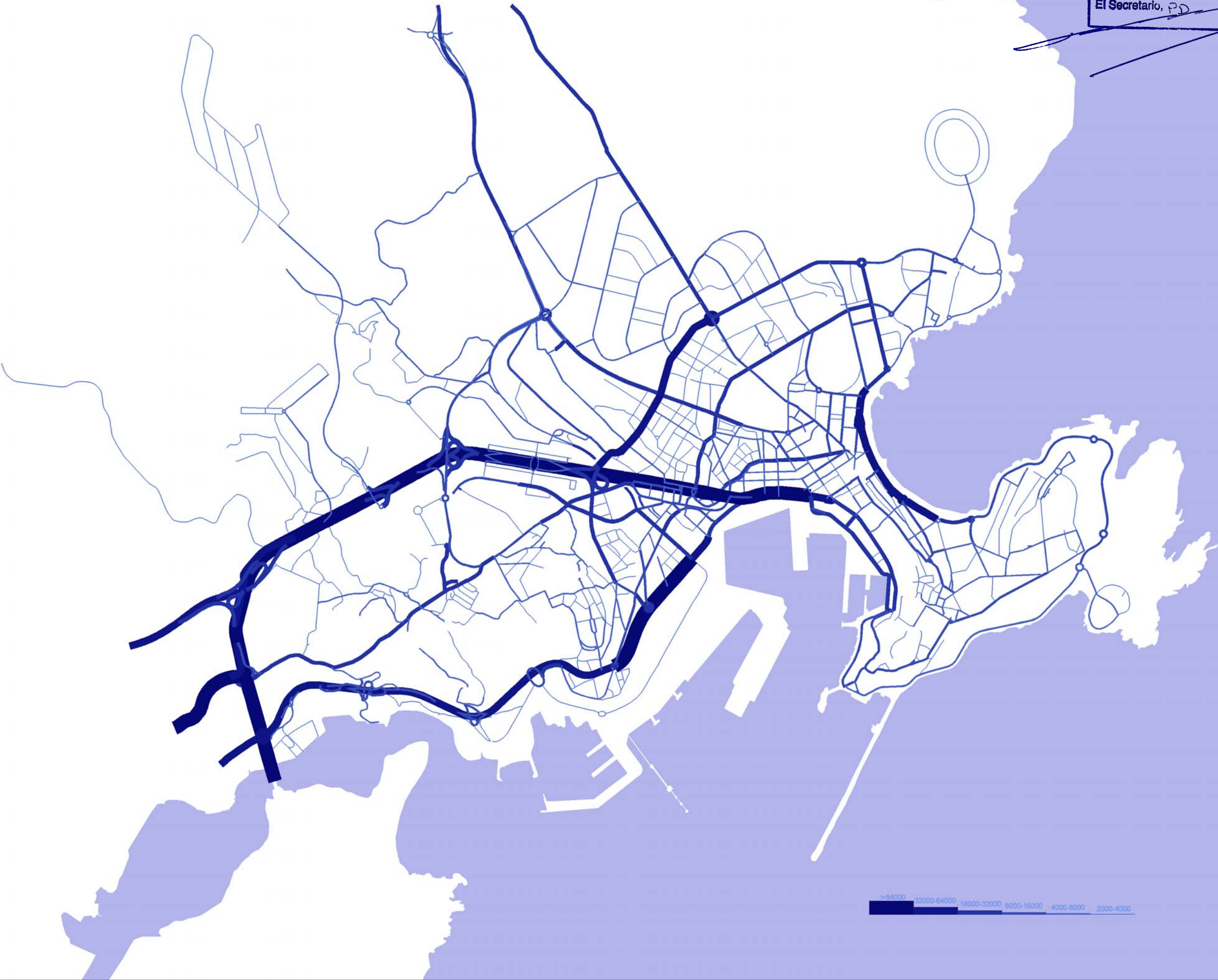
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, PD



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, PD



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, PD



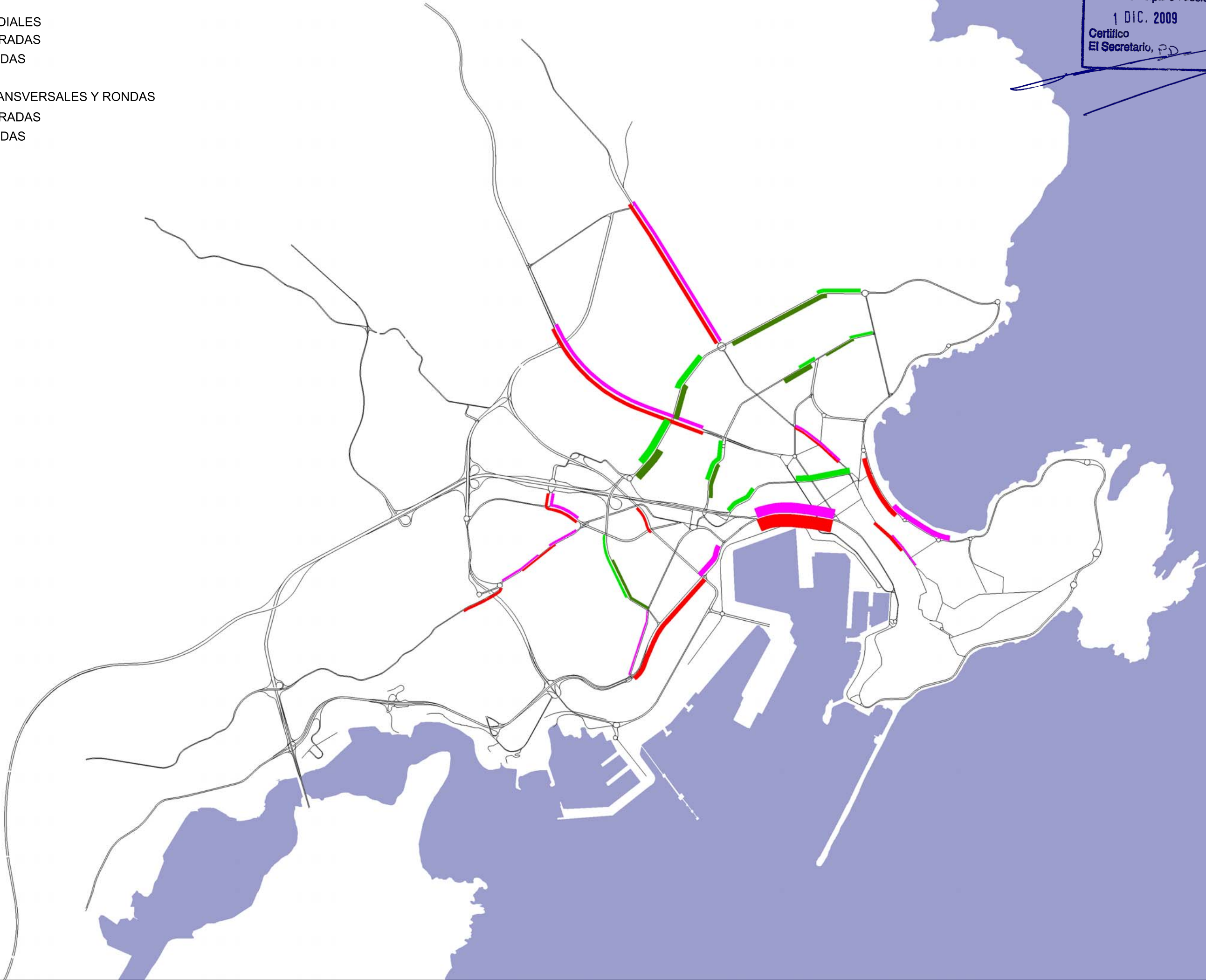
>84000 32000-84000 16000-32000 8000-16000 4000-8000 2000-4000

IMD 2007 EN SEMÁFOROS

VÍAS RADIALES
ENTRADAS
SALIDAS

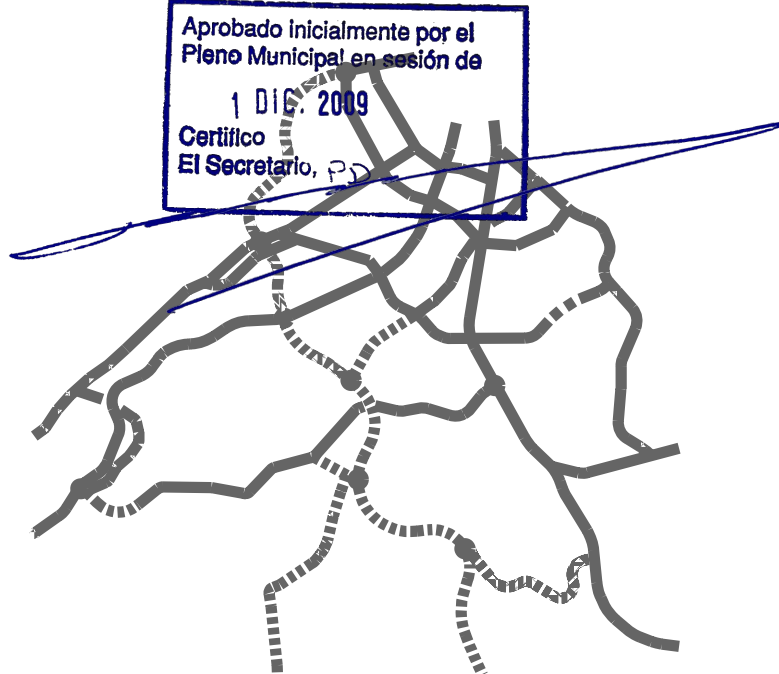
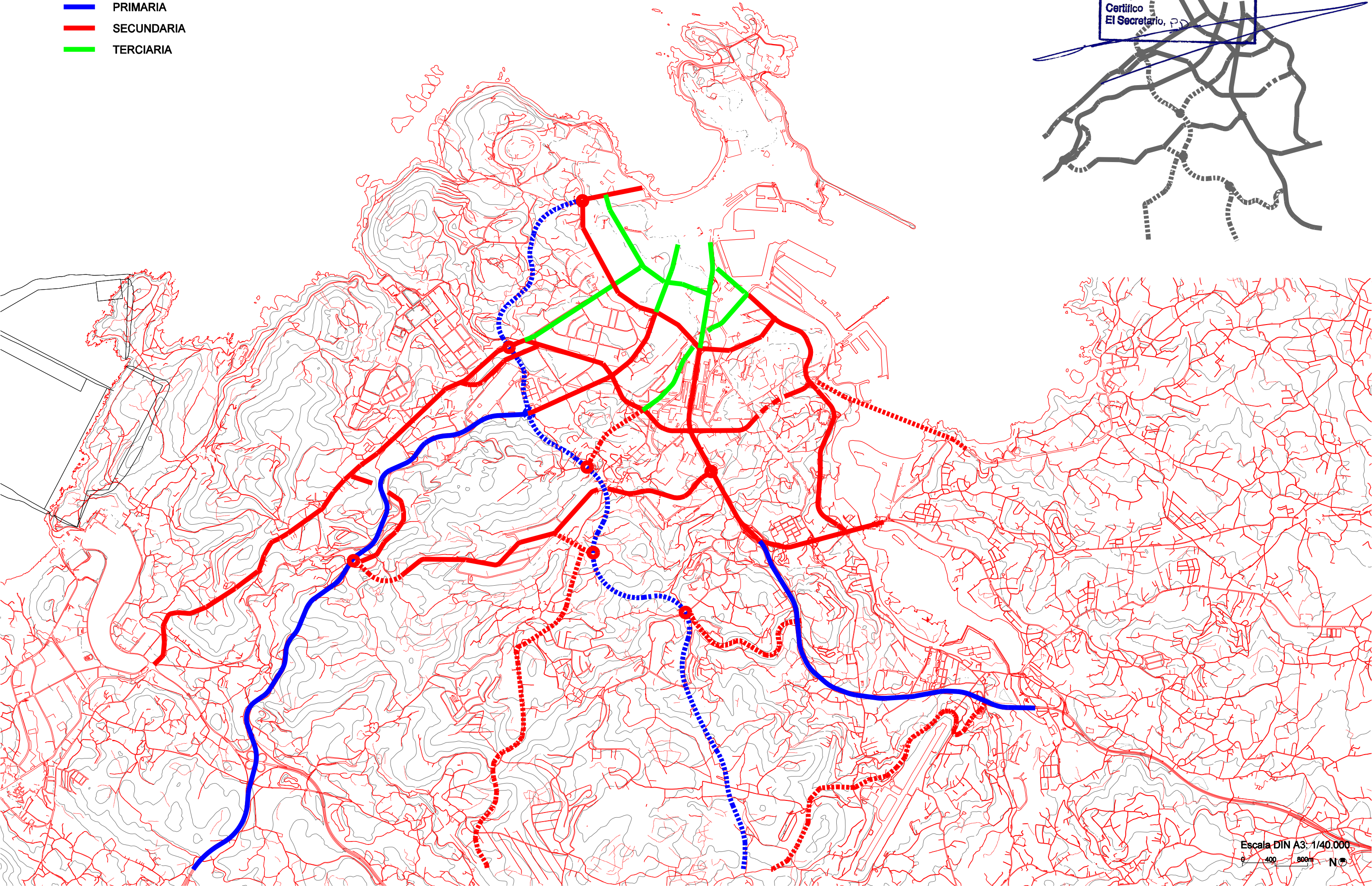
VÍAS TRANSVERSALES Y RONDAS
ENTRADAS
SALIDAS

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, PD



MODELOS DE ESTRUCTURA VIARIA. PROPUESTA-MALLA

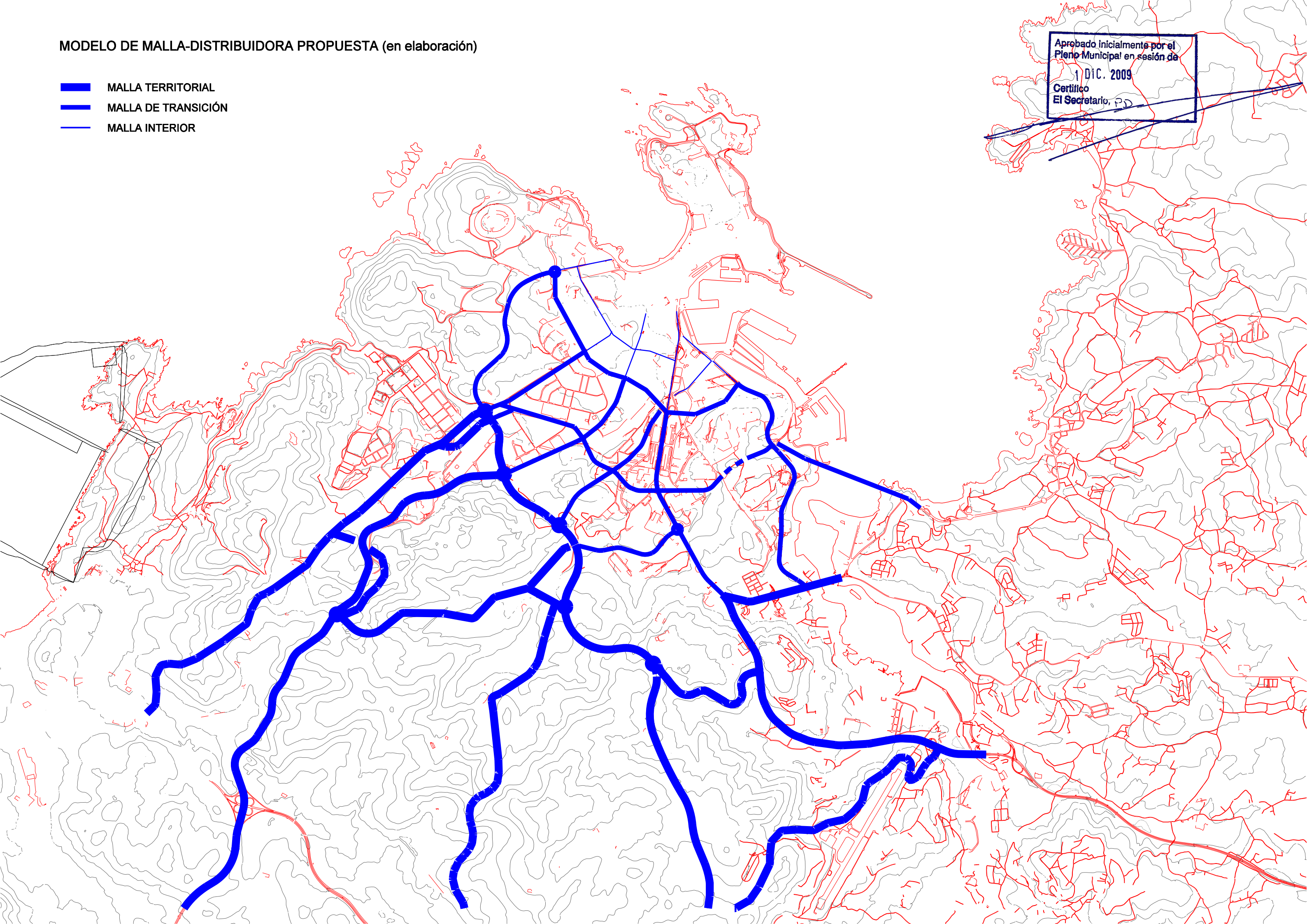
- PRIMARIA
- SECUNDARIA
- TERCIARIA



MODELO DE MALLA-DISTRIBUIDORA PROPUESTA (en elaboración)

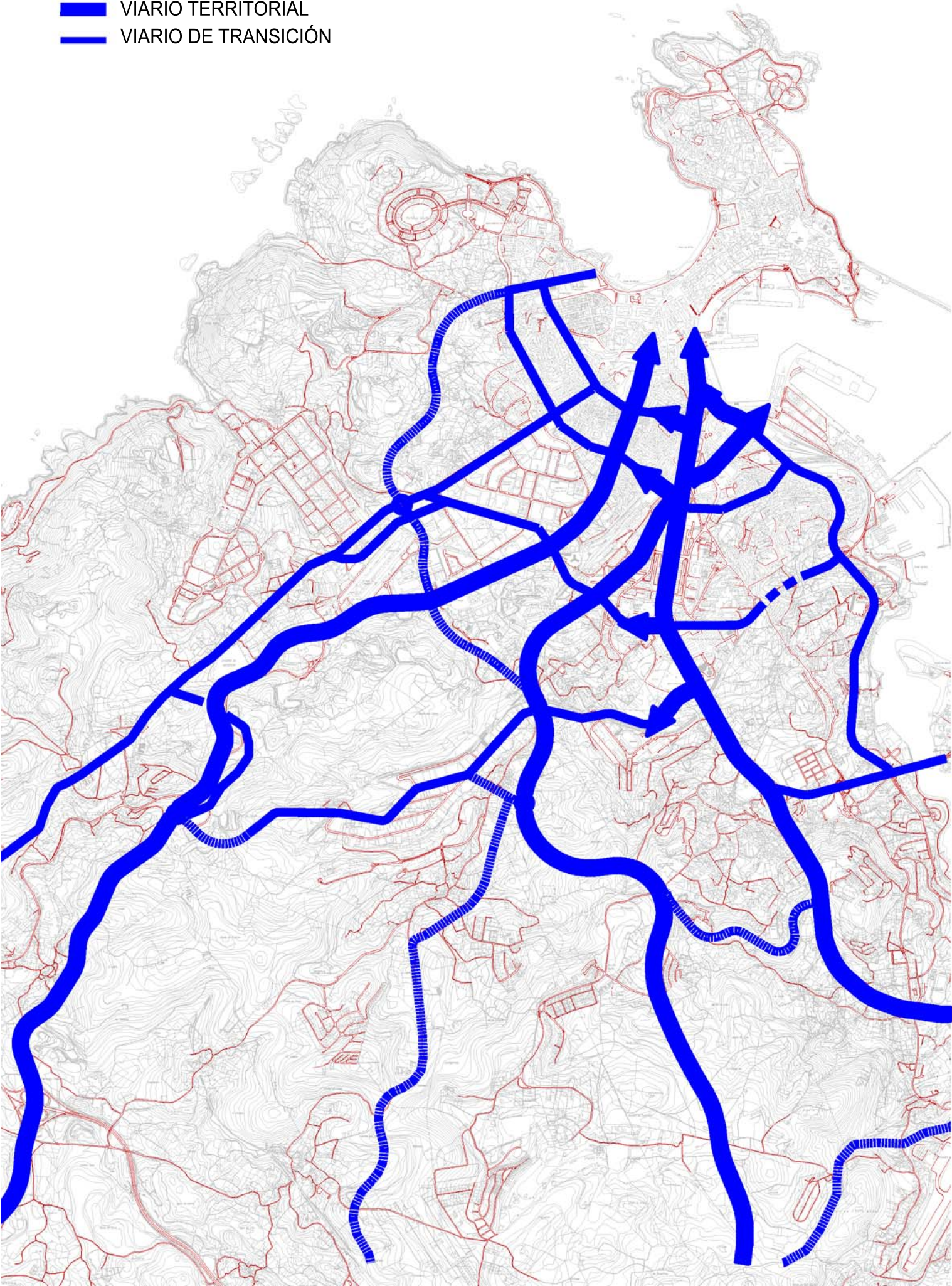
- MALLA TERRITORIAL
- MALLA DE TRANSICIÓN
- MALLA INTERIOR

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



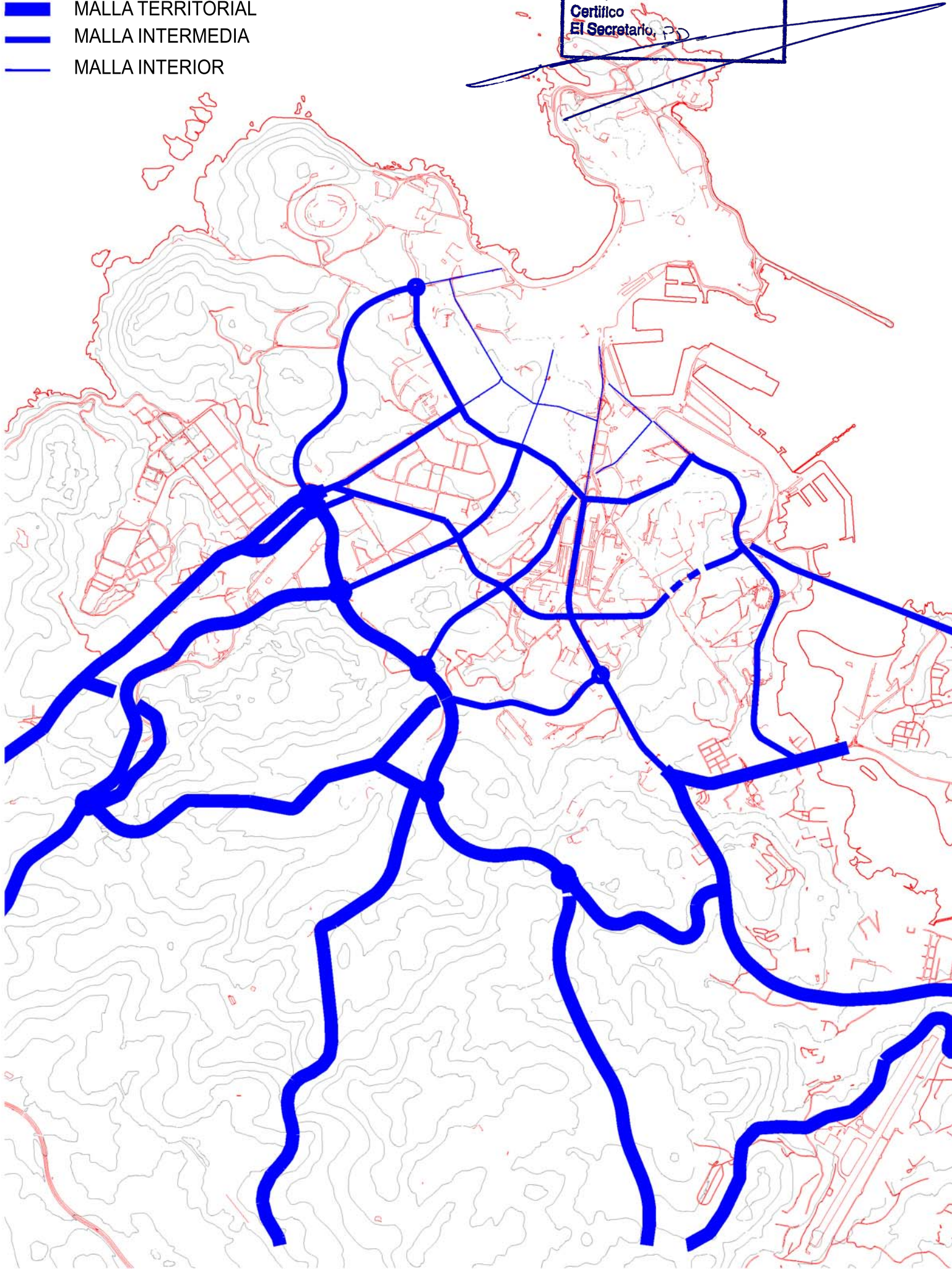
COMPARACIÓN ENTRE EL MODELO RADIAL Y EL DE MALLA (en elaboración)
MODELO RADIAL-CONCENTRADOR ACTUAL

- VIARIO TERRITORIAL
- VIARIO DE TRANSICIÓN



MODELO DE MALLA-DISTRIBUIDORA PROPUESTA

- MALLA TERRITORIAL
- MALLA INTERMEDIA
- MALLA INTERIOR

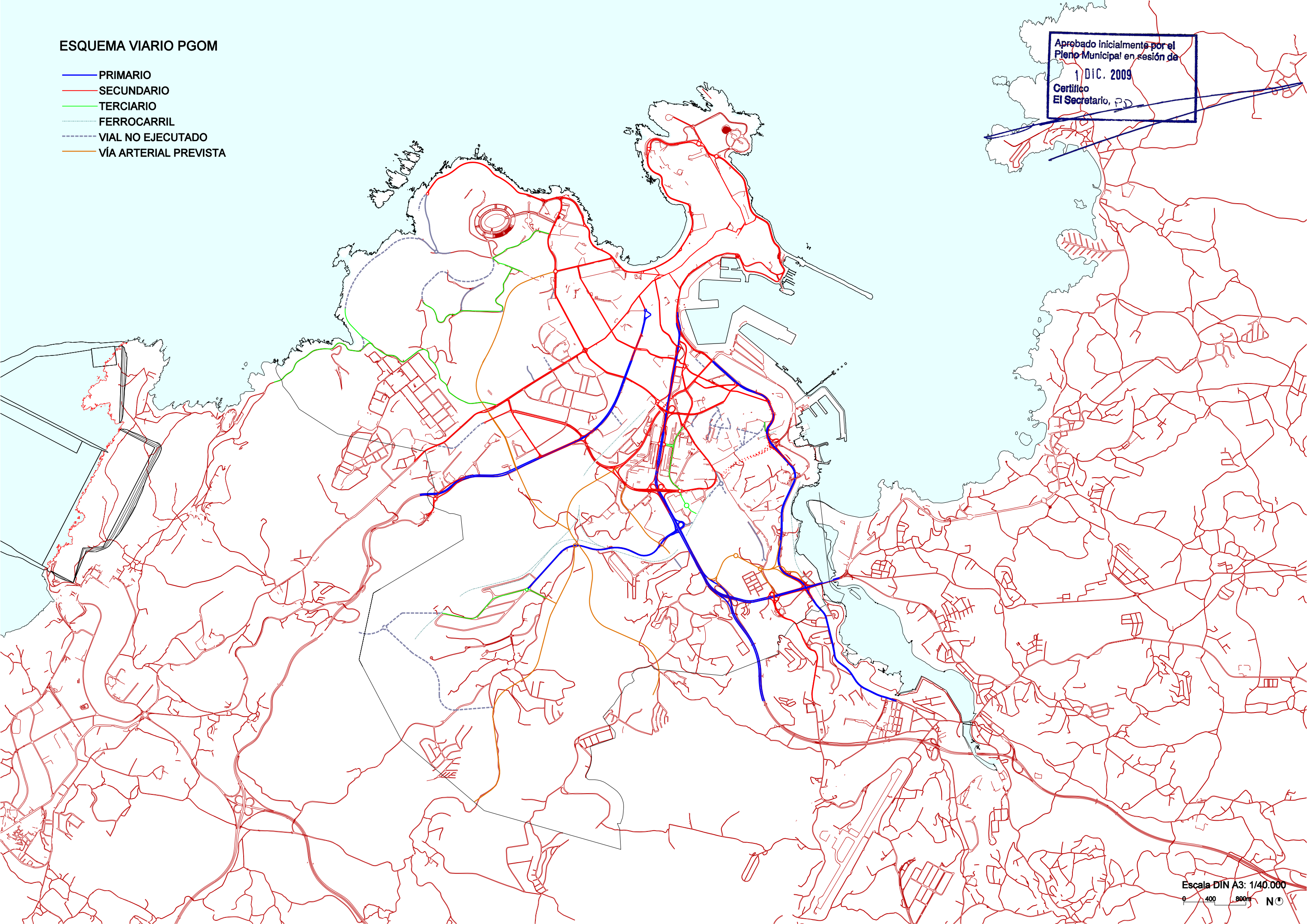


Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

ESQUEMA VIARIO PGOM

- PRIMARIO
- SECUNDARIO
- TERCIARIO
- - - FERROCARRIL
- - - VIAL NO EJECUTADO
- VÍA ARTERIAL PREVISTA

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

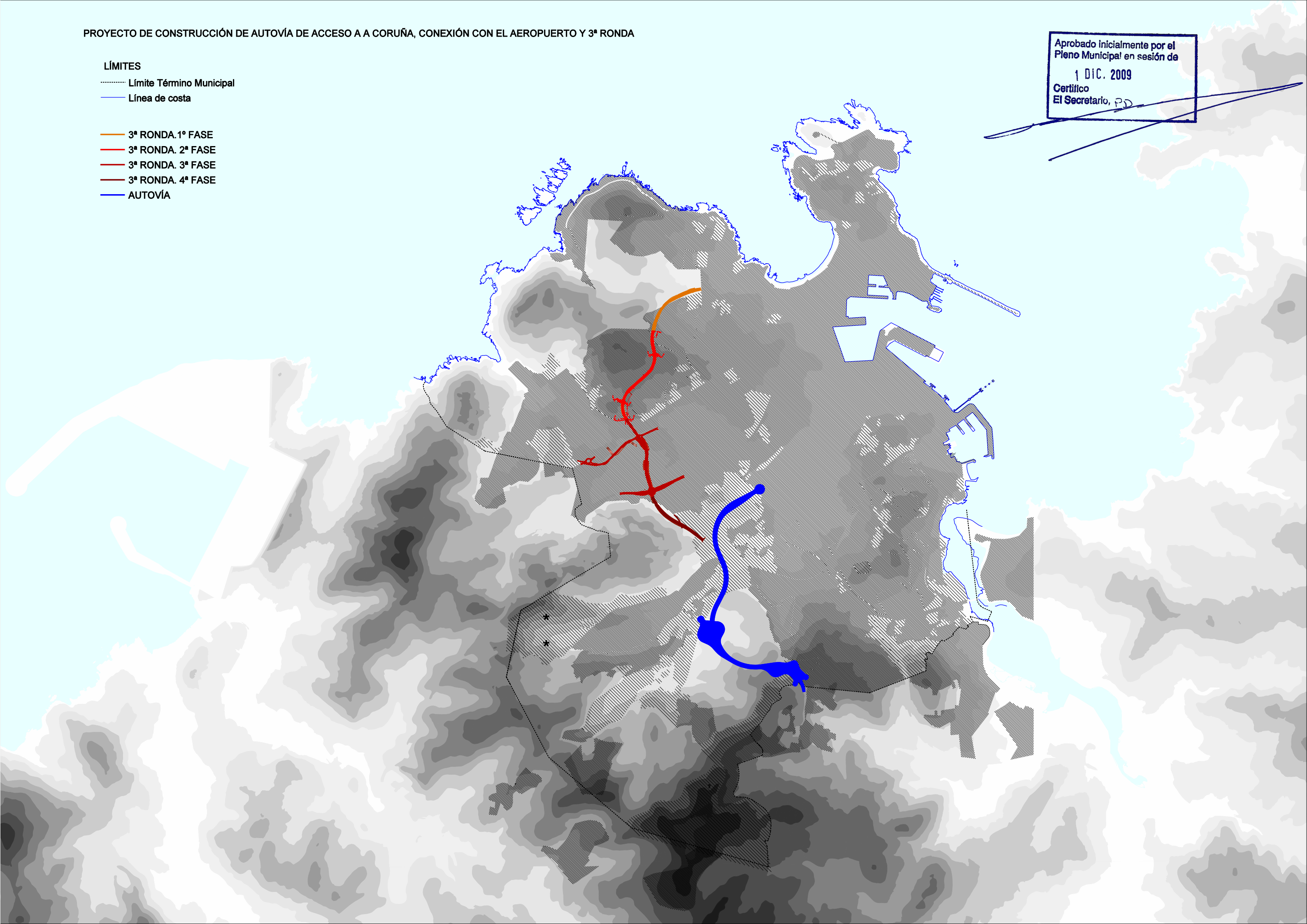


LÍMITES

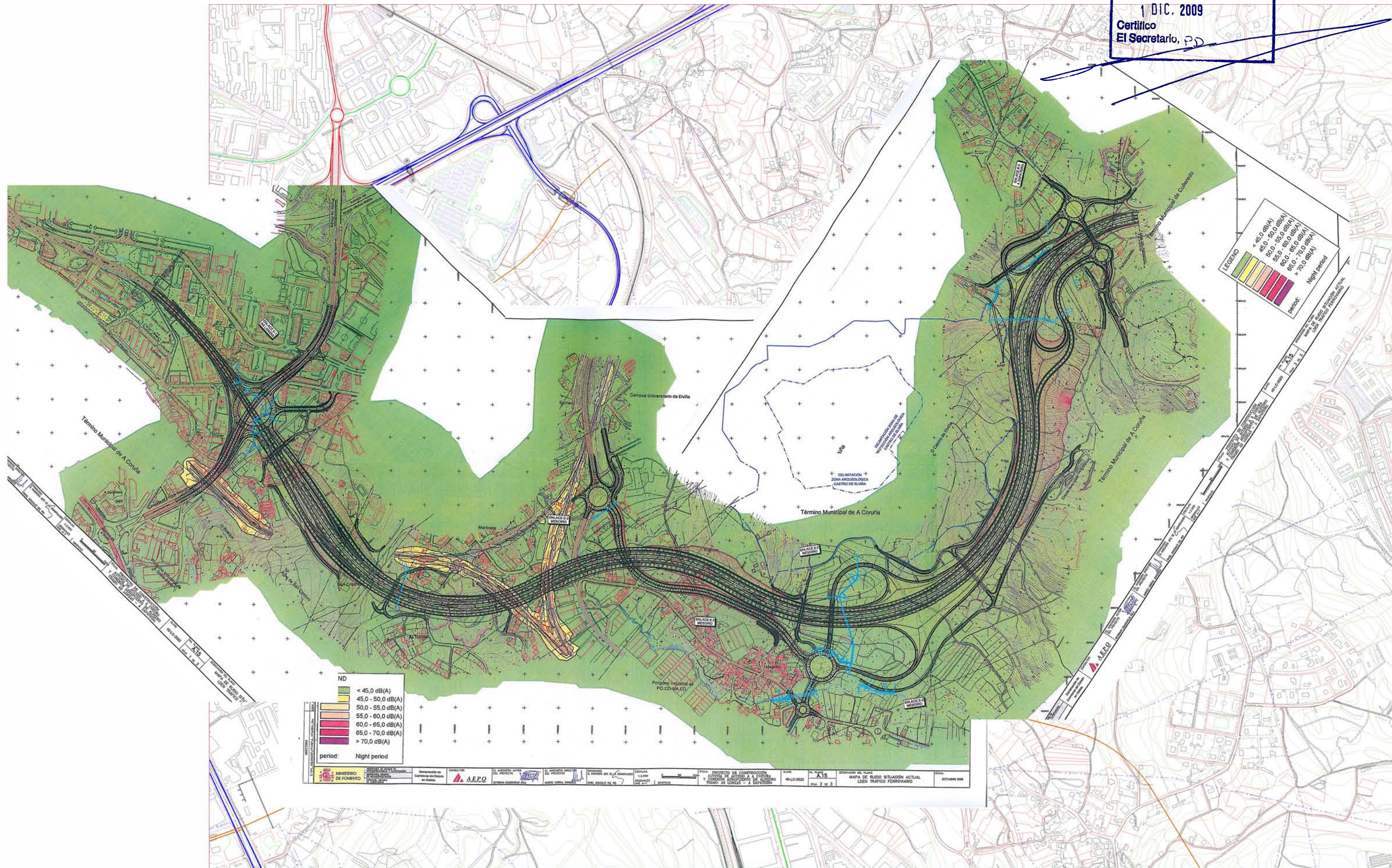
- Límite Término Municipal
- Línea de costa

- 3ª RONDA. 1º FASE
- 3ª RONDA. 2ª FASE
- 3ª RONDA. 3ª FASE
- 3ª RONDA. 4ª FASE
- AUTOVÍA

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, *PD*

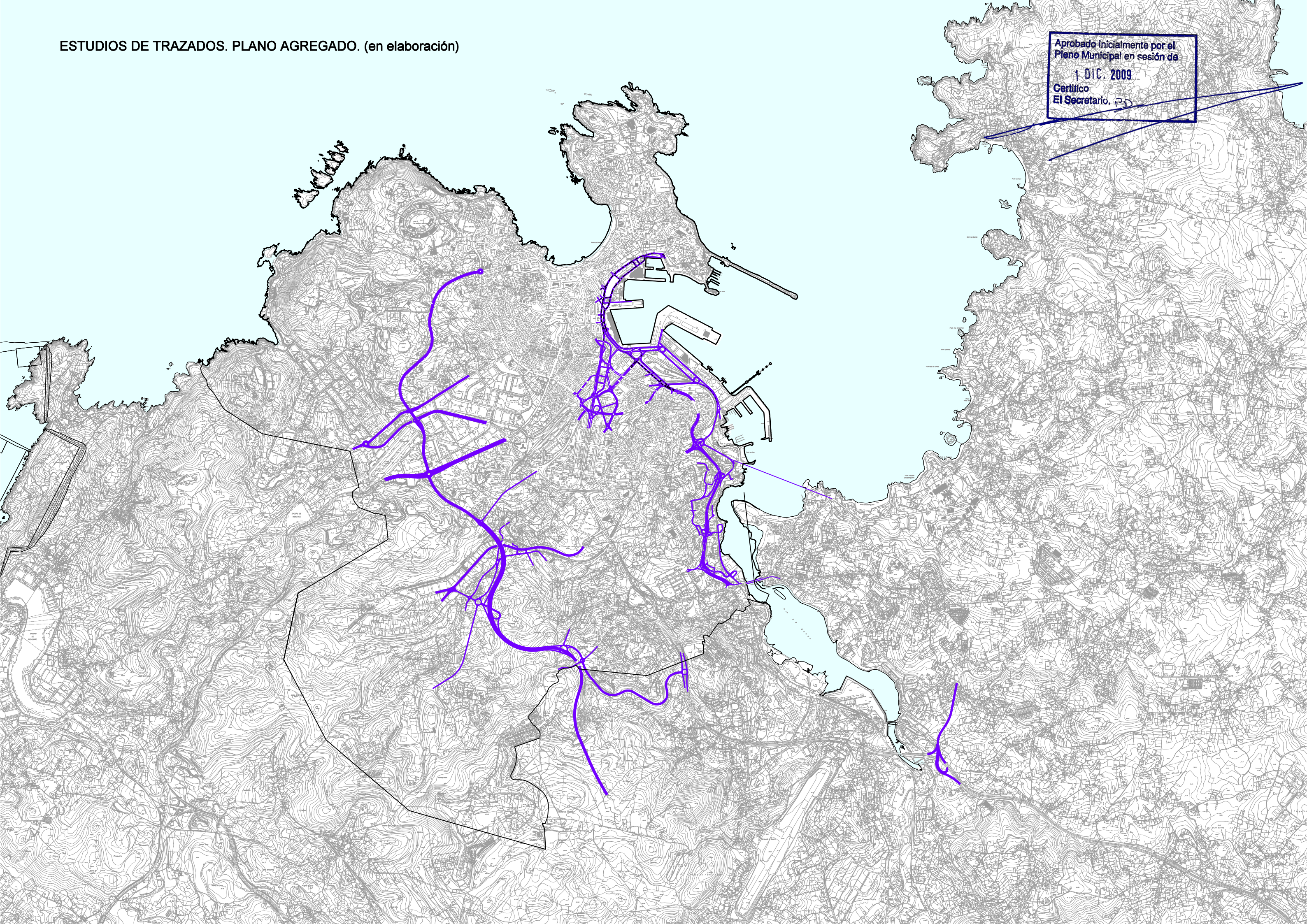


Certifico
El Secretario, PD



PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE AUTOVÍA DE ACCESO A CORUÑA, CONEXIÓN CON EL AEROPUERTO Y 3ª RONDA

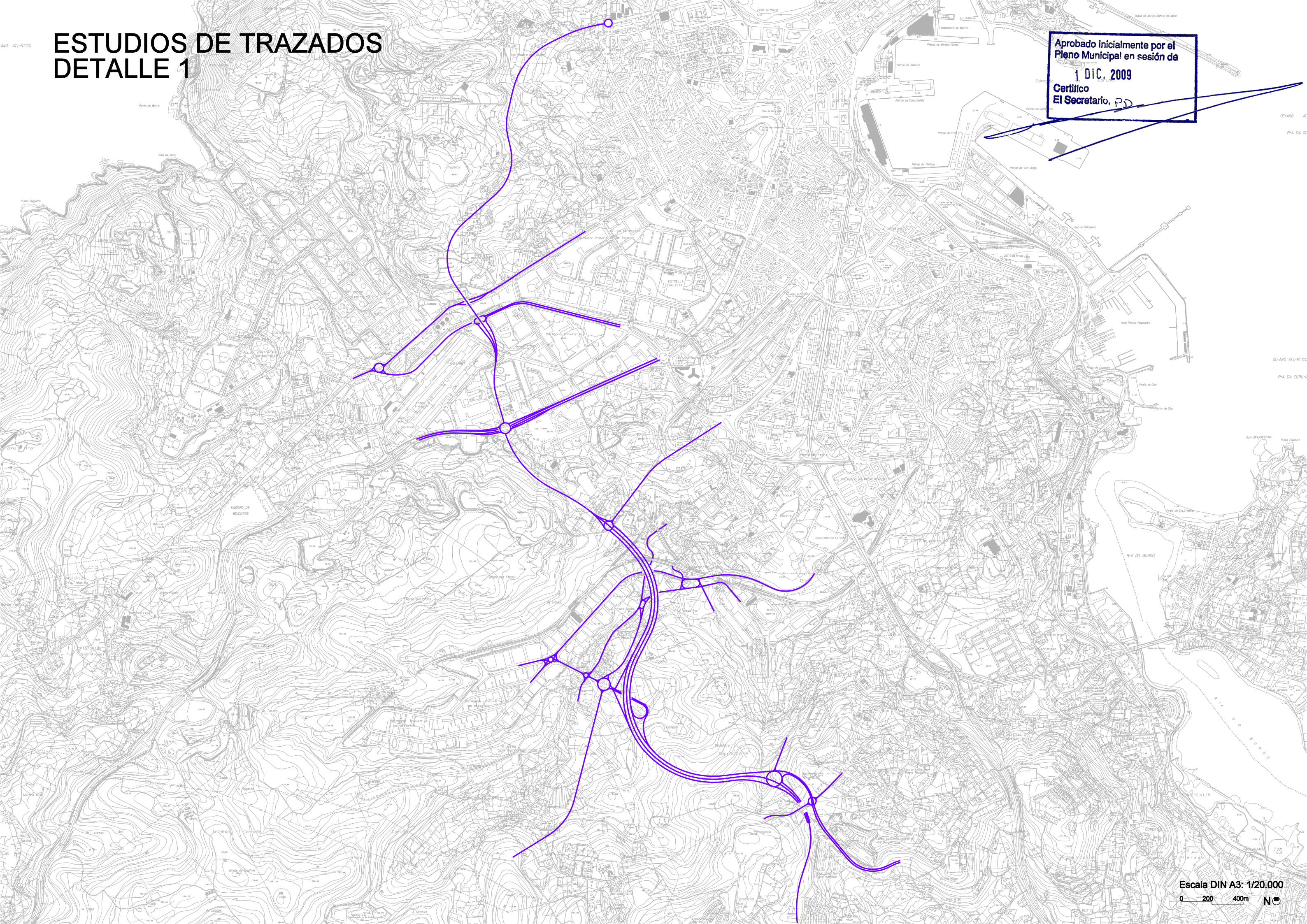
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Gerilico
El Secretario, PD



ESTUDIOS DE TRAZADOS

DETALLE 1

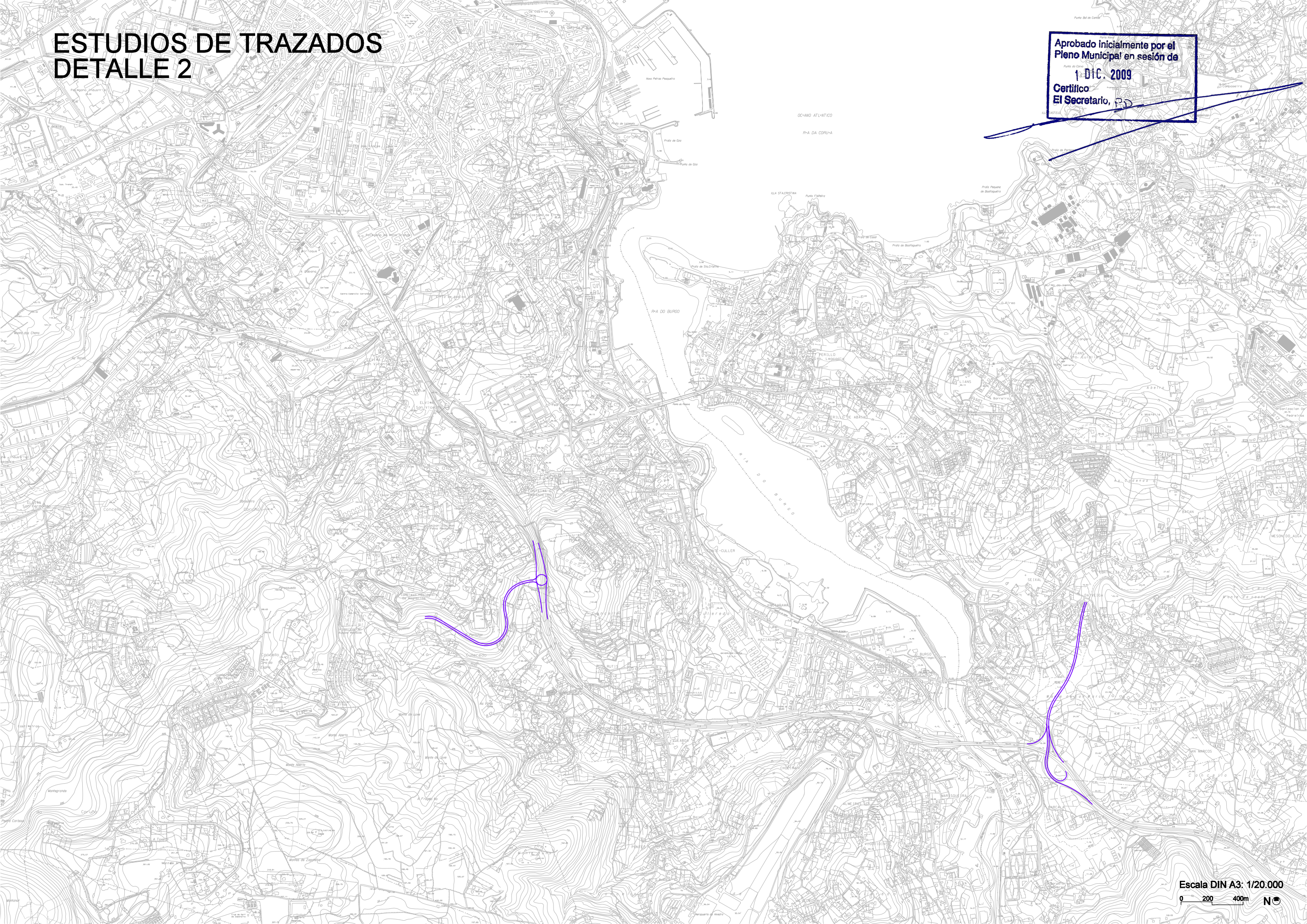
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



ESTUDIOS DE TRAZADOS

DETALLE 2

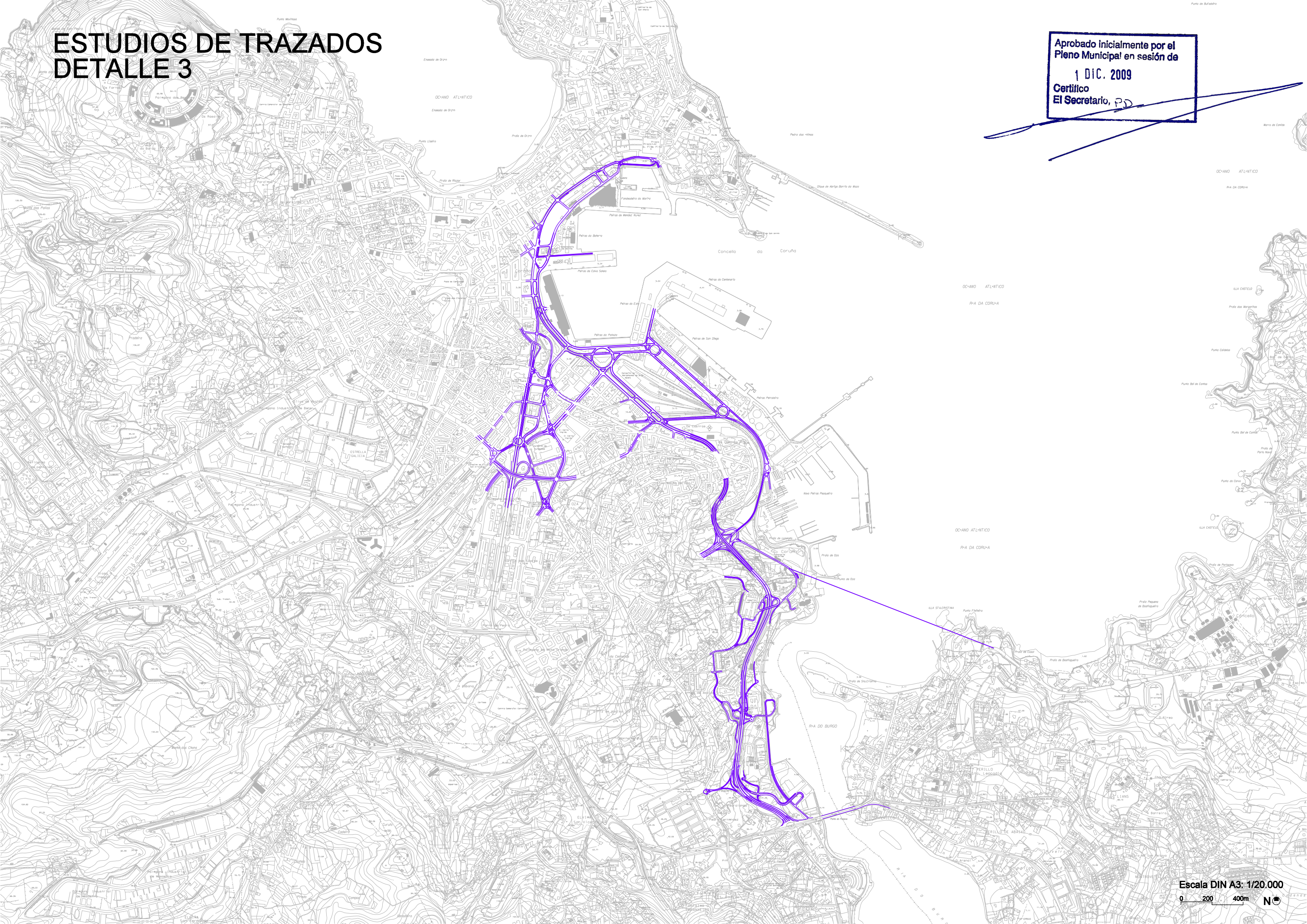
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1-DIC-2009
Certifico
El Secretario, 



ESTUDIOS DE TRAZADOS

DETALLE 3

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

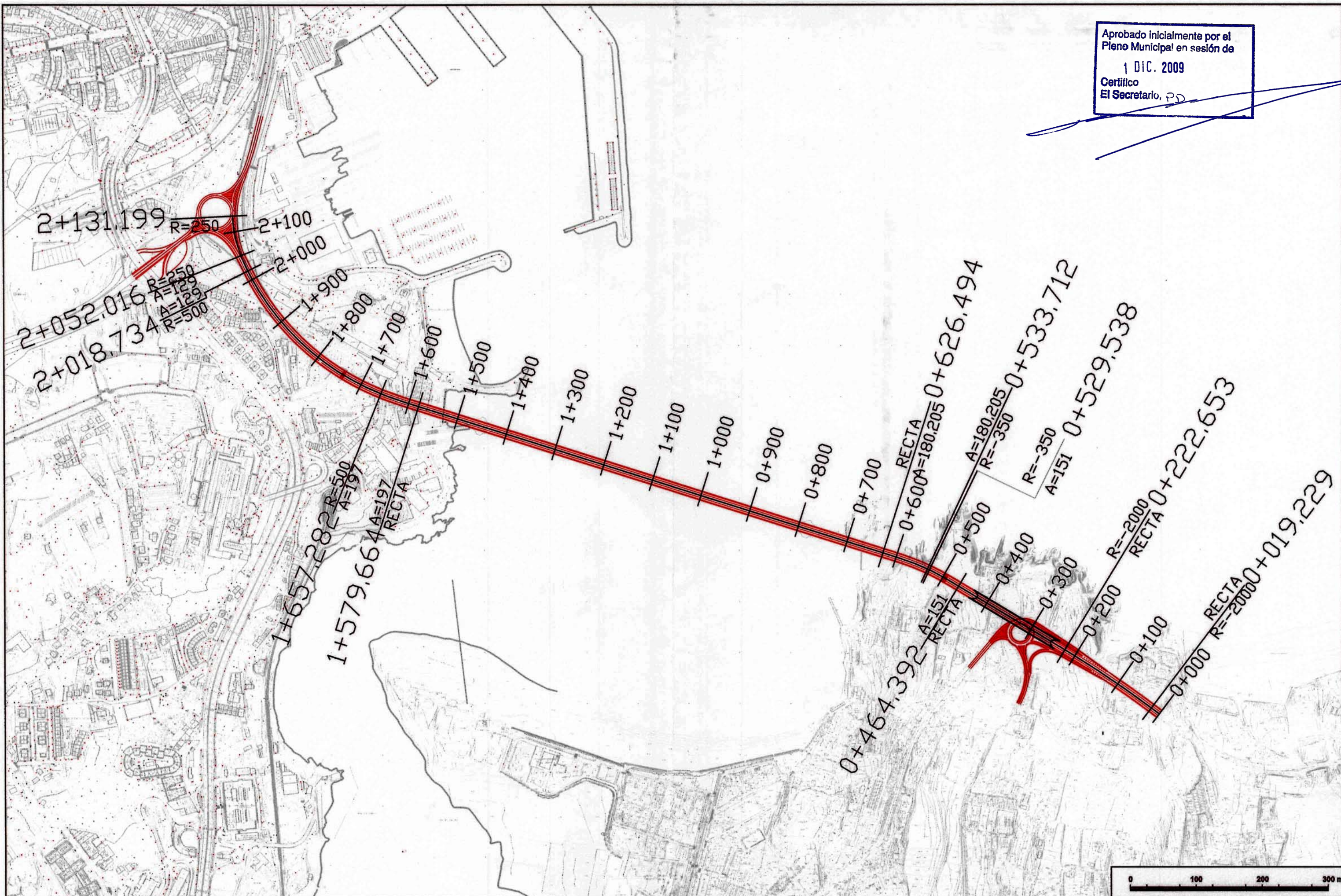


Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de

1 DIC. 2009

Certifico

El Secretario, PD



E. T. S. DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS
E. T. S. DE CAMIÑOS, CANAIS E PORTOS
UNIVERSIDADE DA CORUÑA



AYUNTAMIENTO DE A CORUÑA
CONCELLO DA CORUÑA

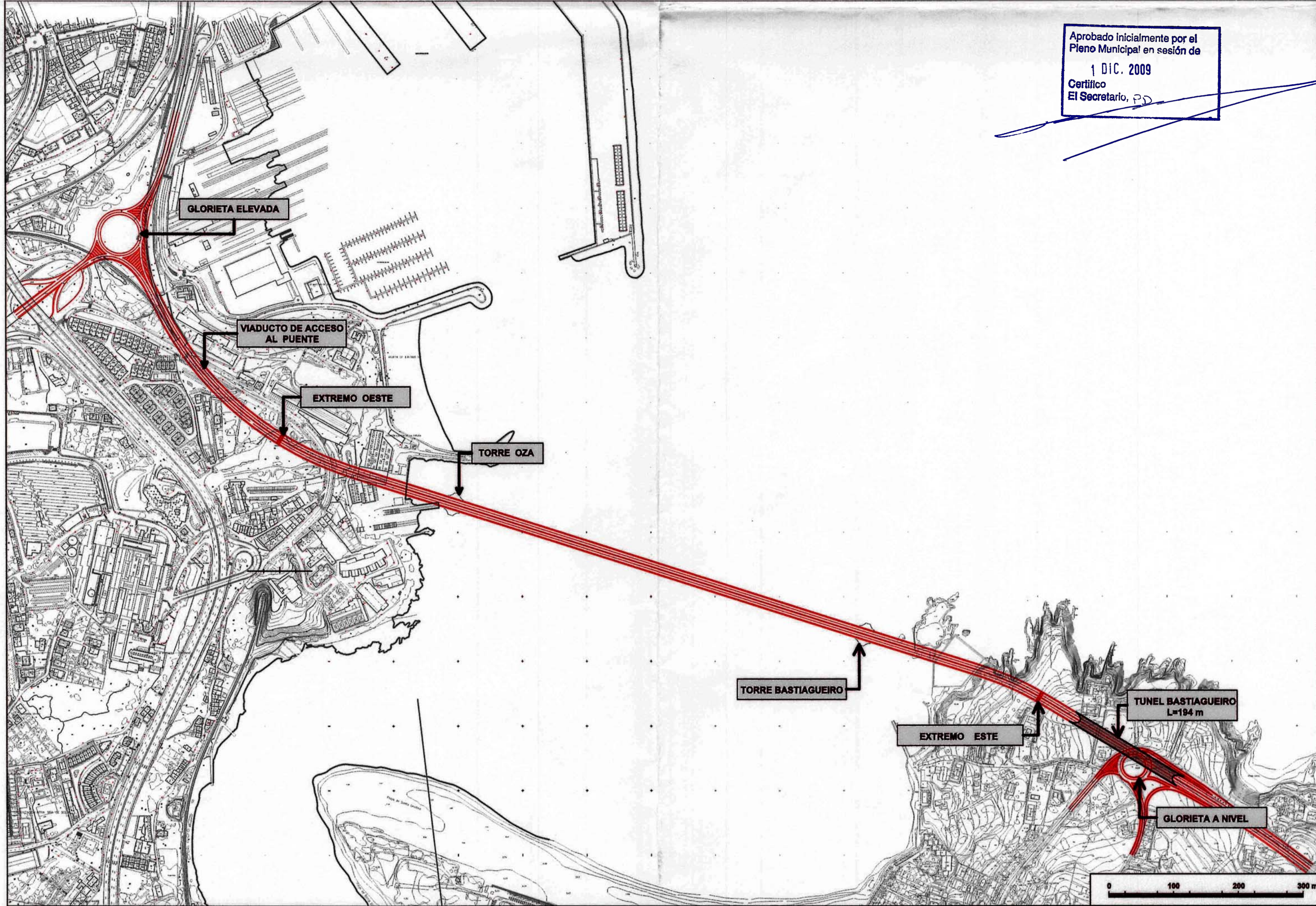


PONTE DOS MIRADOIROS
CONEXIÓN OZA-BASTIAGUEIRO

PLANTA GENERAL

FECHA:
DICIEMBRE
2007

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



E. T. S. DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS
E. T. S. DE CAMIÑOS, CANAIS E PORTOS
UNIVERSIDADE DA CORUÑA



AYUNTAMIENTO DE A CORUÑA
CONCELLO DA CORUÑA



PONTE DOS MIRADOIROS
CONEXIÓN OZA-BASTIAGUEIRO

PLANTA GENERAL

FECHA:
DICIEMBRE
2007



3.2. TRANSPORTE PÚBLICO

3.2. TRANSPORTE PÚBLICO:

El tráfico rodado motorizado es actualmente el sistema preferente de transporte dentro del municipio. Se ha estudiado el sistema de la movilidad alternativa a la motorizada privada, planteando diferentes sistemas de transporte alternativos al automóvil que se desarrollan posteriormente.

Autobús:

Se ha estudiado como alternativa al predominante transporte motorizado privado la red de autobuses urbanos, actualmente compuesto por 21 rutas, clasificables en 4 tipos según su implantación:

-En ronda: Para los que realizan las rutas en el arco suroeste-sureste, transversalmente a las principales vías de acceso a la ciudad, fuera del casco antiguo, pasando por las Rondas de Outeiro y Nelle, llegando hasta el polígono de los Rosales en un extremo y a la zona de centros sanitarios de el Pasaje y las Jubias en el otro, pasando tangencialmente en algunos casos por el polígono de Elviña.

-Radiales del centro: Son las que tienen sus rutas originadas preferentemente en el casco antiguo, bien sea por el centro del istmo como por el litoral, y llegando de forma radial hasta el arco que limita el área “consolidada” de A Coruña.

-Radiales de la periferia: En este caso también sus rutas también pasan por el casco antiguo, de manera menos intensa que las radiales de centro, pero con un recorrido más largo, llegando de forma radial hasta los límites del municipio en la zona de la refinería (por la avenida de Finisterre), el Mesoiro, el campus de Elviña y la fábrica de armas.

-Circunvalación: Cubre el perímetro conformado por las áreas planeadas a principios del s. XX. Pasando por el litoral de la ría del Burgo, hasta la fábrica de armas, rodeando Elviña por el lado oeste, siguiendo por la ronda de Outeiro y cerrando el recorrido por la Avenida de Finisterre.

Estas rutas permiten llegar a la mayor parte del municipio y algunas de las zonas de cierta importancia como los centros sanitarios y los campus universitarios, aunque faltaría extender algunas de las rutas, en especial las de los polígonos de la Grela, Pocomaco y Mesoiro, en los que el contacto se realiza de manera muy tangencial y no se puede penetrar en estas zonas.

También habrá que contemplar la posibilidad de reorganizar las rutas existentes, generar nuevas rutas o ampliar los recorridos, de manera que puedan dar servicio a los nuevos desarrollos en ejecución y nuevas áreas de expansión previstas en la revisión del PGOM.

La línea de autobuses viene reforzada en la larga distancia por la red de autobuses-interurbanos, de propiedad mayoritariamente privada, que cubren una gran variedad de rutas.

Ferrocarril:

La estructura actual de ferrocarril comprende: un tramo proveniente del sureste, en el borde de la ría del Burgo pasando por Pasaje que se bifurca en un ramal hasta llegar al muelle de San Diego, el otro ramal se une al tramo que viene del suroeste, atravesando la topografía que encierra A Coruña, este a su vez se bifurca para llegar a la estación de San Cristóbal, con otro ramal que cruza el polígono de la Grela y se sitúa entre el polígono y la refinería para dar salida a las mercancías de la fábrica de aluminio.

La desaparición del Puerto de A Coruña altera de manera notable las infraestructuras de ferrocarril, cuestionando en algunos casos la necesidad de las vías en su función actual dado que algunas de ellas daban acceso a las industrias que, afectadas por el cambio del puerto, usaban para el traslado de mercancías.

La transformación del puerto provoca la centralización del sistema de ferrocarriles para uso público en la estación de San Cristóbal. Este hecho junto, con la llegada del AVE a A Coruña, provoca que se considere la actual estación como incapaz para asumir estos servicios. Se propone así la transformación de la actual estación en una estación intermodal (tema desarrollado más adelante).

Así mismo se ha analizado la propuesta para el acceso del ferrocarril al nuevo puerto exterior de punta Langosteira, aunque en principio no tiene afectaciones sobre el municipio.

Tranvía:

En la situación del cambio de puerto, se propone la posible sustitución del ferrocarril por el tranvía. Se plantea, en primera instancia un doble circuito que aprovecharía las vías actuales de tranvía (infra-utilizadas y de uso solo turístico), las modificadas del ferrocarril y nuevos tramos surgidos del cambio de sección y jerarquía del viario. Se propone estos trazados teniendo en cuenta que para realizarlos no será necesario ningún tipo de expropiación y en muchos casos la construcción para las nuevas vías sería mínima.

Con estos criterios se han realizado dos propuestas, ambas conformadas por un doble circuito.

Uno de los circuitos es común en ambas propuestas. Este iría de la estación de ferrocarriles, pasando por debajo de la plaza del Espino hasta el puerto por el eje de la calle Ramón y Cajal, seguiría el litoral en dirección norte, aprovechando el tramo existente a la altura del castillo de San Antón y hasta la playa del Matadero. Con un nuevo tramo seguiría por el paseo del Orzán y de Riazor para adentrarse en la ciudad tangencialmente al estadio de Riazor y al campus de Riazor, y regresando a la estación de San Cristóbal por la Ronda de Outeiro.

Para el circuito de la propuesta “A” se propone seguir el eje de Ramón y Cajal, girando esta vez en dirección este y rodeando los Castros, pasando por el túnel del ferrocarril, parando en el campus de Elvira, pasando por el Recinto Ferial y bordeando el polígono de Elviña por su extremo sur-oeste hasta regresar a la estación de San Cristóbal.

La propuesta de trazado “B” tiene un ámbito menor, ya que antes de llegar a la calle de Ramón y Cajal este rodearía la actual estación de autobuses para adentrarse en el polígono de Elviña, dejando el Recinto Ferial esta vez al sur y bordeando, al igual que la alternativa “A”, el polígono de Elviña por su extremo sur-oeste hasta regresar a la estación de San Cristóbal.

En estas alternativas también cabría la posibilidad de nuevos recorridos de manera que puedan dar servicio a las nuevas áreas de expansión previstas en la revisión del PGOM.

Transporte acuático:

Este estudio contempla también la posibilidad de realizar diferentes recorridos marítimos para transporte y/o uso lúdico, así como prever la llegada de cierta cantidad de gente por esta vía proveniente de los ferries de otras poblaciones de la Ría.

