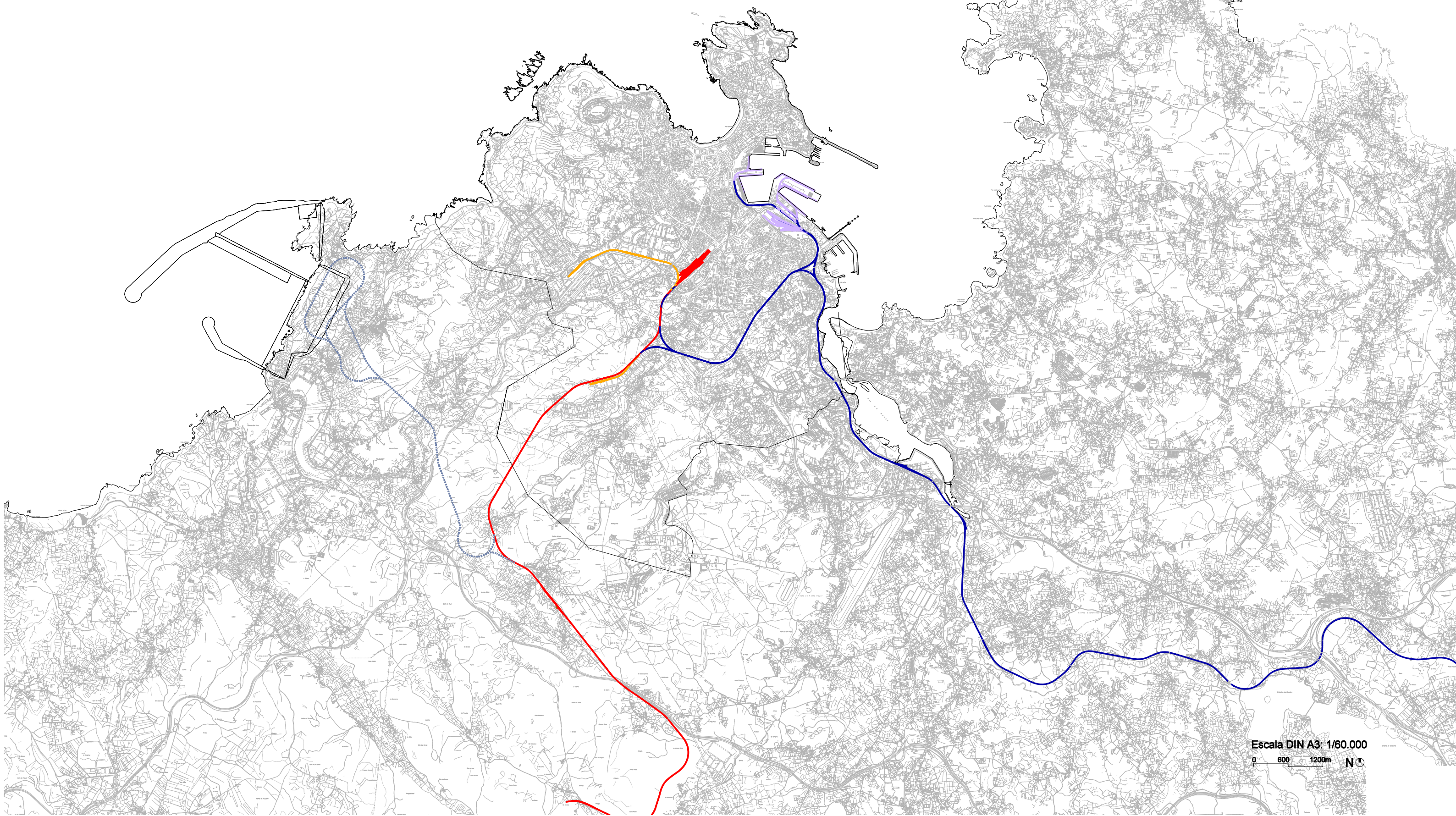


TRANPORTE PÚBLICO FERROCARRIL EXISTENTE

- ESTRUCTURA
- VÍA PRIMARIA
 - VÍA SECUNDARIA
 - VÍA Terciaria
 - PRESCINDIBLE
 - PROPUESTA DE ACCESO AL PUERTO EXTERIOR
(VARIAS ALTERNATIVAS)

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

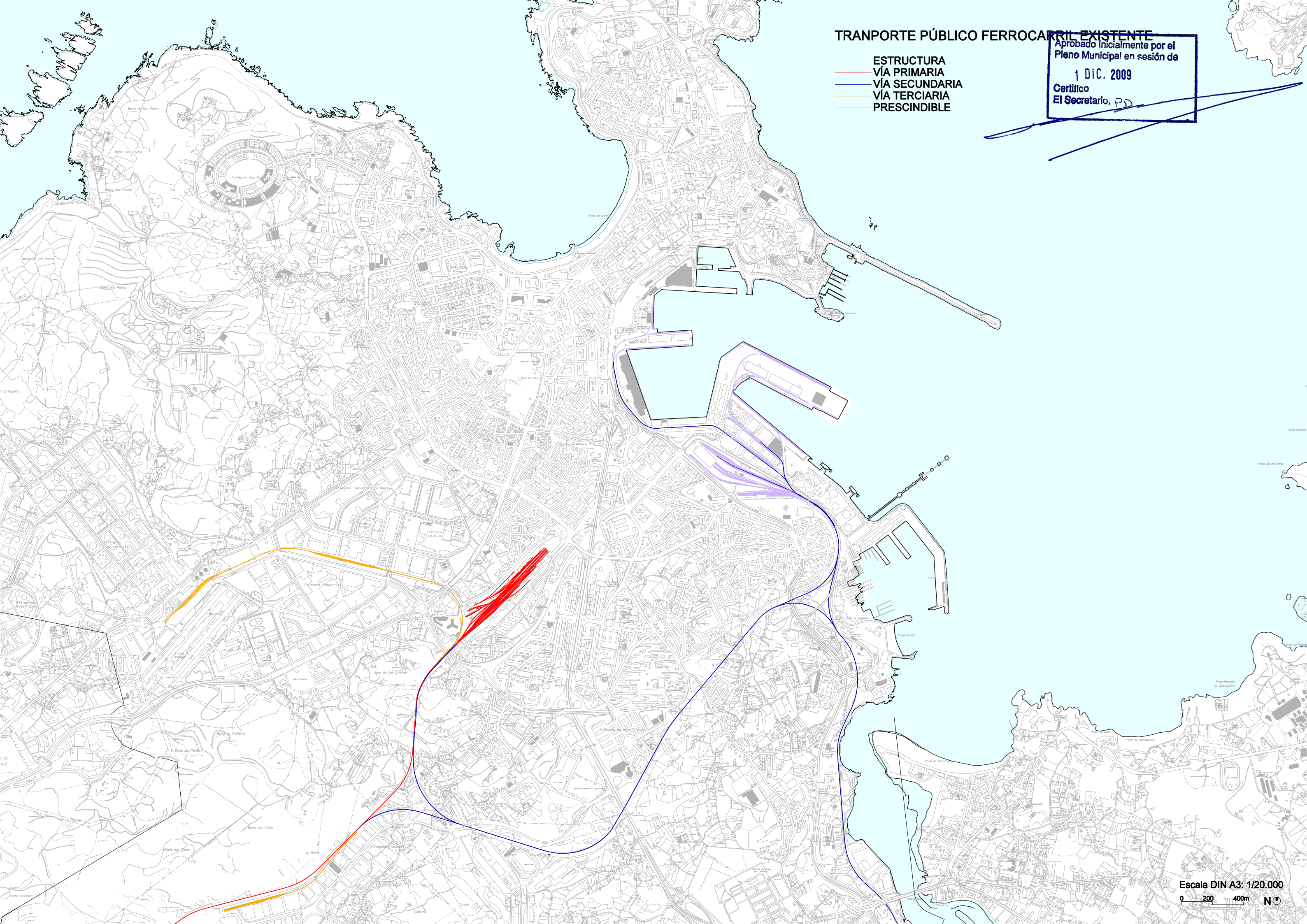


Escala DIN A3: 1/60.000
0 600 1200m N

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

- ESTRUCTURA
- VÍA PRIMARIA
- VÍA SECUNDARIA
- VÍA TERCIARIA
- PRESCINDIBLE

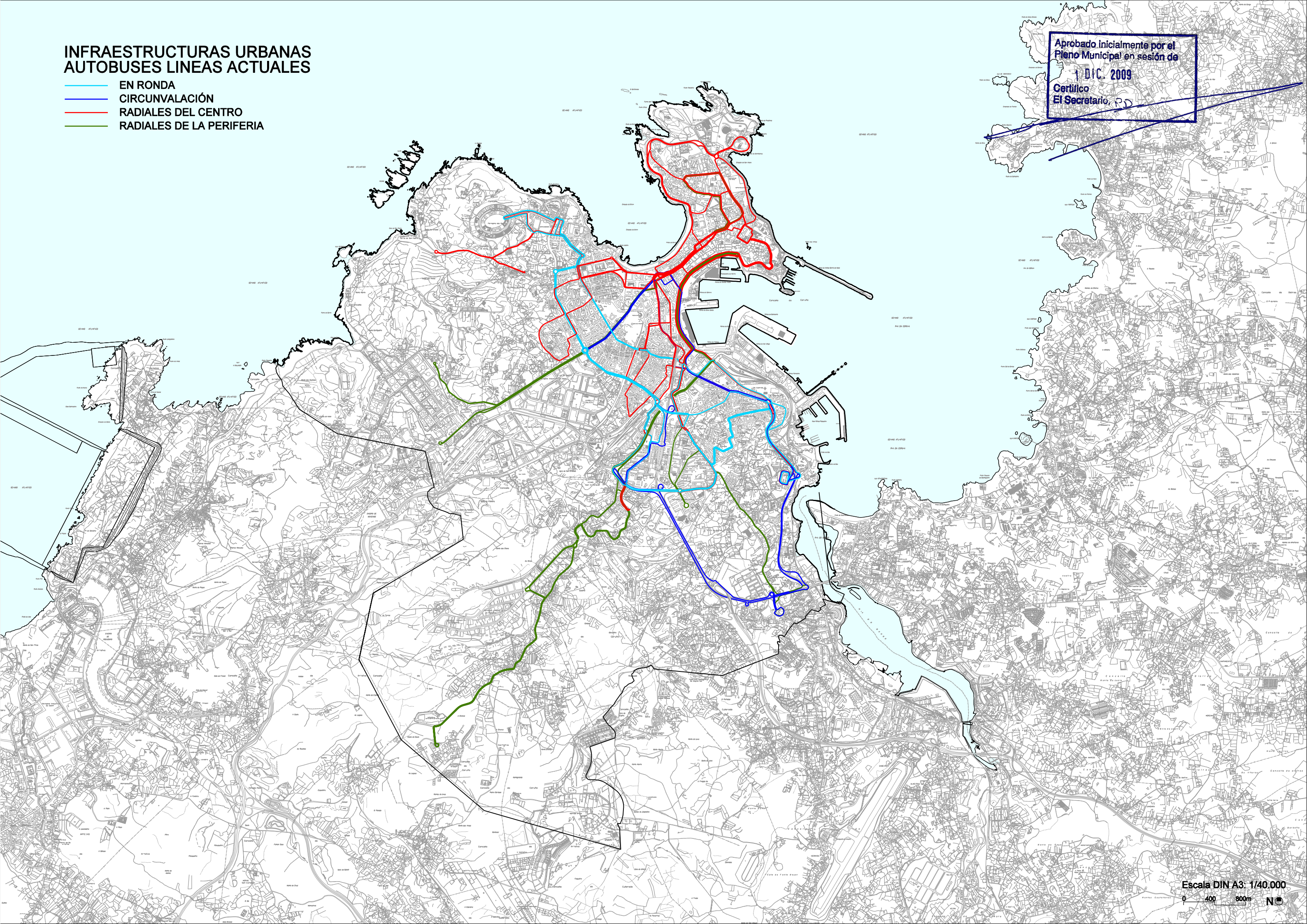
APROBADO
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, PD

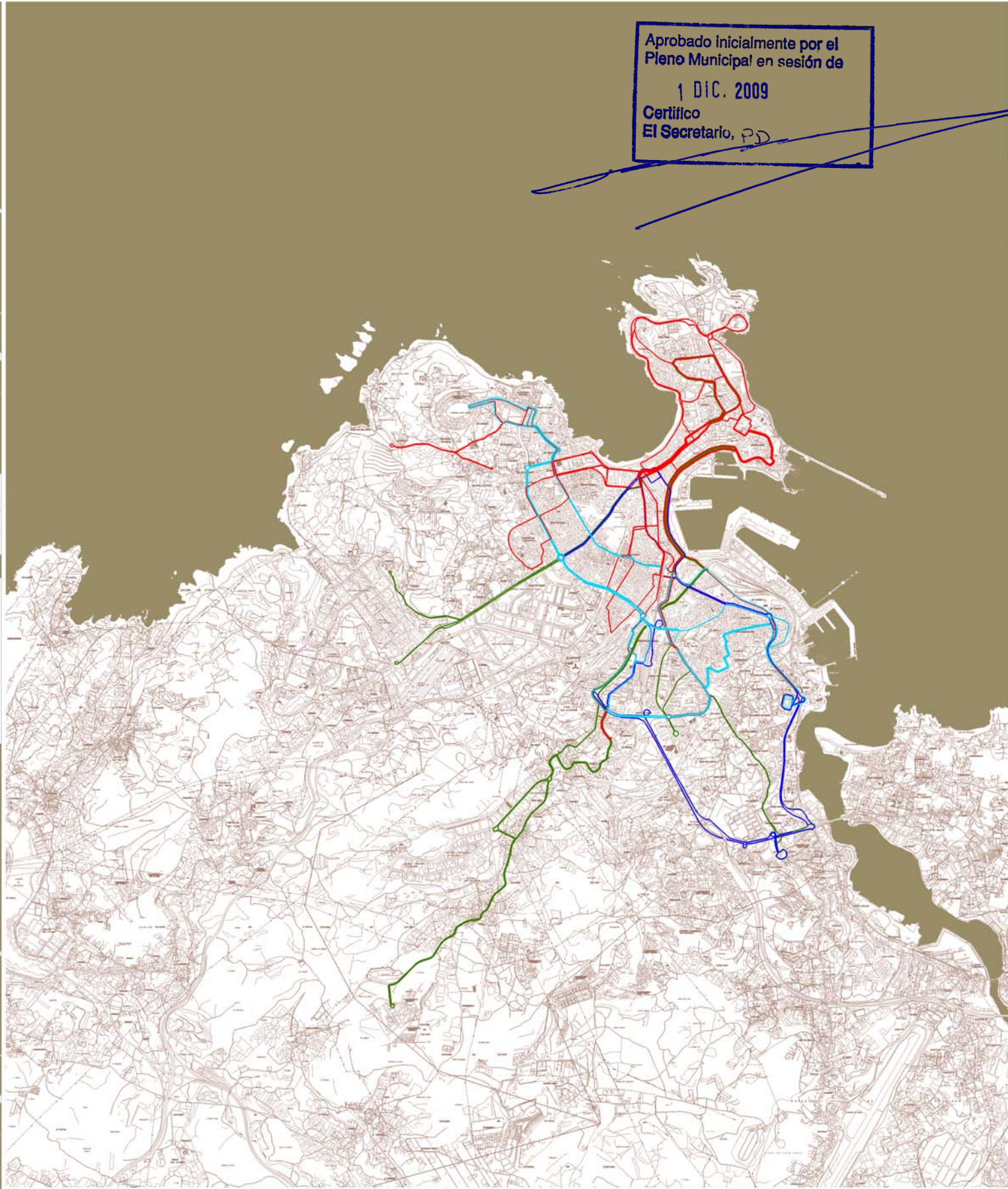
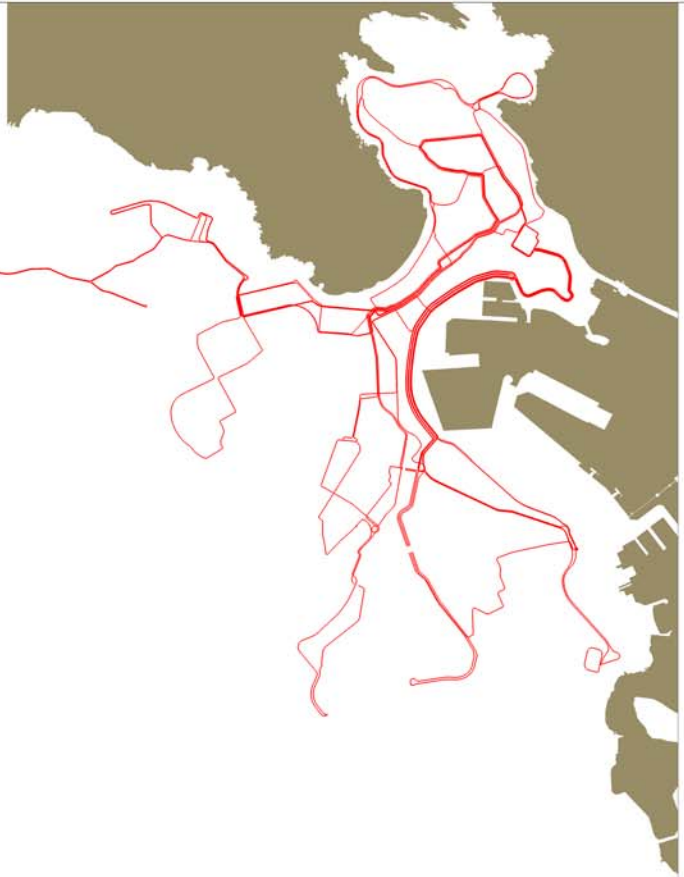


INFRAESTRUCTURAS URBANAS
AUTOBUSES LINEAS ACTUALES

- EN RONDA
- CIRCUNVALACIÓN
- RADIALES DEL CENTRO
- RADIALES DE LA PERIFERIA

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, P.D.

INFRAESTRUCTURAS URBANAS
AUTOBUSES. INTERPRETACION FUNCIONAL

- EN RONDA
- CIRCUNVALACIÓN
- RADIALES DEL CENTRO
- RADIALES DE LA PERIFERIA

INFRAESTRUCTURAS URBANAS
TRANVÍA ALTERNATIVA A

2009
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
Carilico
El Secretario,
PROYECTADO
PROPUESTO

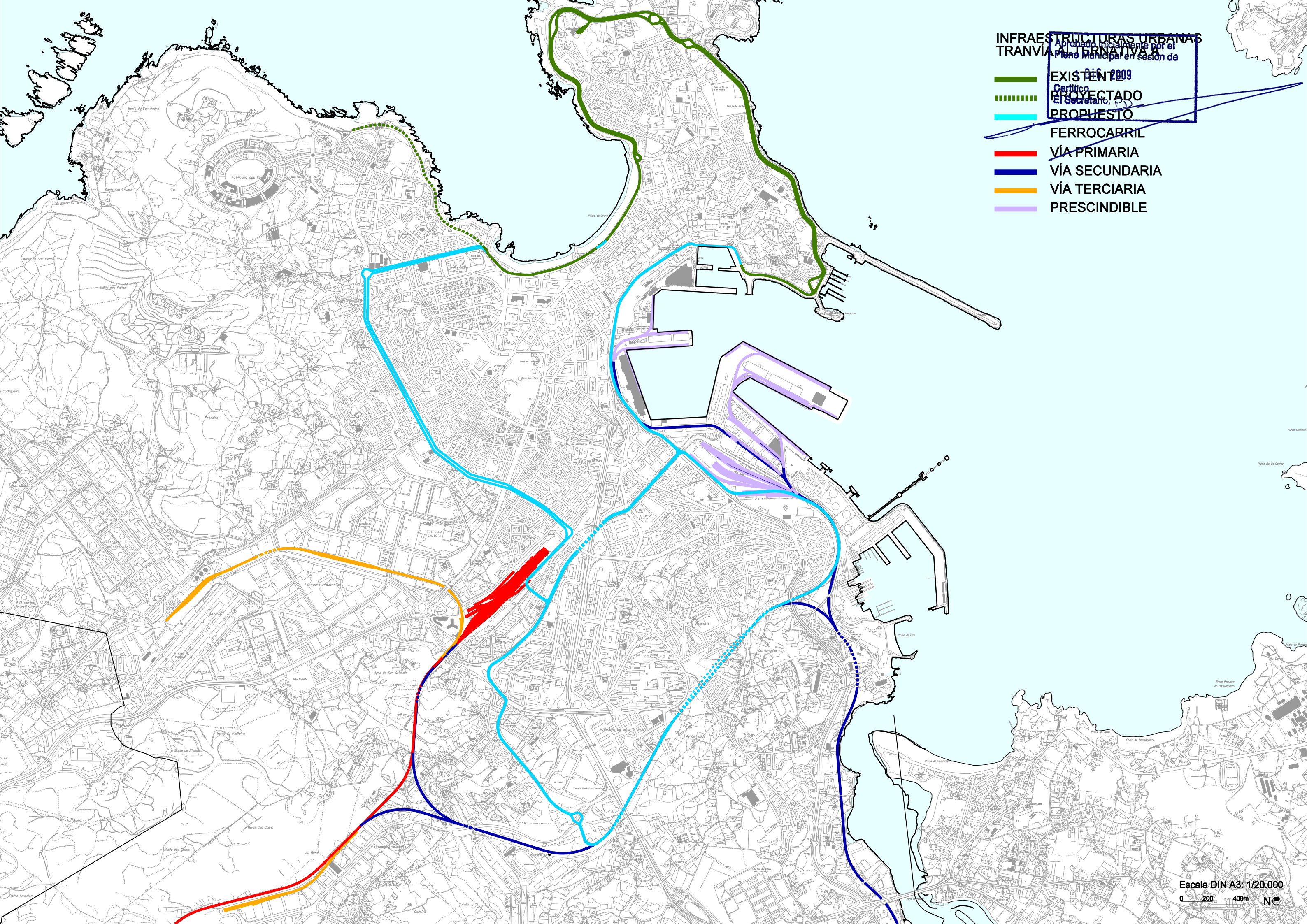
FERROCARRIL

VÍA PRIMARIA

VÍA SECUNDARIA

VÍA Terciaria

PRESCINDIBLE



Escala DIN A3: 1/20.000

0 200 400m

N

INFRAESTRUTURAS URBANAS
TRANVÍA. ALTERNATIVA B

EXISTENTE

PROYECTADO

PROPUUESTO

FERROCARRIL

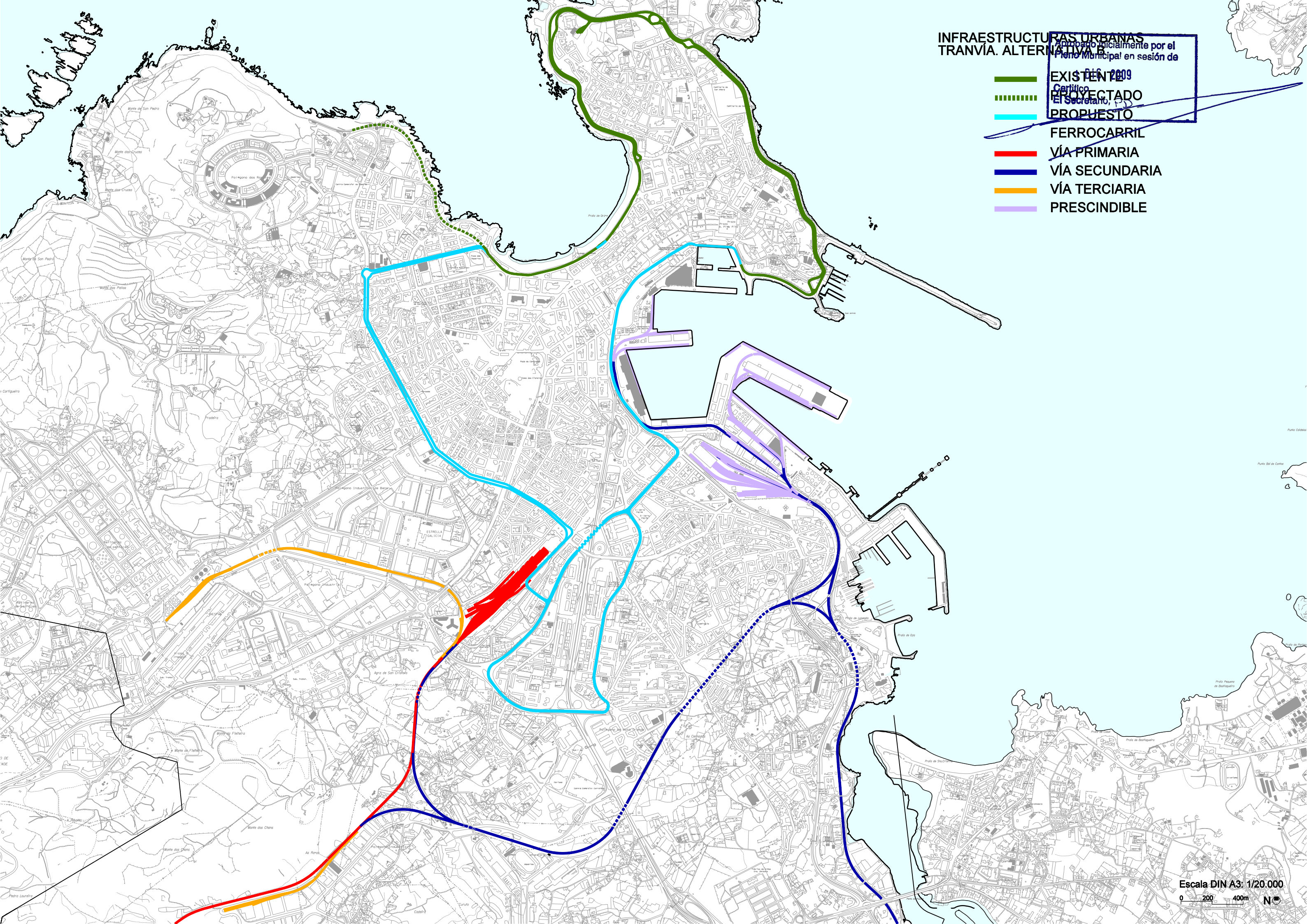
VÍA PRIMARIA

VÍA SECUNDARIA

VÍA TERCIARIA

PRESCINDIBLE

aprobado oficialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
2009
Certificado
El Secretario,





3.3. INFRAESTRUCTURAS URBANAS

3.3. INFRAESTRUCTURAS URBANAS:

El dominio de la movilidad privada motorizada es preferente por la escasez de transporte público y la poca o nula presencia de una infraestructura urbana que permita otras alternativas de desplazamiento.

Dentro del municipio existen diferentes tipos de aparcamiento, de titularidad pública o privada, que pueden verse ampliados en tamaño o número según las actuaciones que se lleguen a realizar, para poder generar bolsas de aparcamiento en puntos clave de relación con nodos de transporte público y poder actuar como aparcamientos disuasorios para favorecer el uso del resto de infraestructuras.

Dentro de las infraestructuras urbanas existentes el carril bici ha quedado marginado a tramos inconexos en el borde litoral, de 1 a 3 km. de recorrido para el uso lúdico y con cierto valor paisajístico.

Estos se encuentran: en el frente litoral entre Riazor y el Portiño. entre la Punta de Orzán y la dársena de la Marina, y un tramo muy fragmentado con grandes discontinuidades des del parque de San Diego hasta las proximidades del humedal de la ría del Burgo en el municipio de Culleredo.

Existe otro tramo en proyecto que cruza de forma radial el municipio, des del campus de Elviña, pasando tangencialmente por el Recinto Ferial, cruzando el polígono de Elviña y llegando hasta la plaza de la Palloza por la actual estación de autobuses.

Se propone la creación de un circuito de largo recorrido para bicicletas por el borde del agua, a partir de la conexión de los tramos existentes. Y la configuración de un sistema (malla) de recorridos interiores.

Se propone la ampliación del circuito de carril bici aprovechando los tramos actuales, los proyectados, los propuestos y unas nuevas “zonas 30”, creando diferentes circuitos dentro de la ciudad y sus límites, permitiendo, aparte de los recorridos lúdicos, otros de más funcionales.

Los recorridos cierran la zona más “consolidada” del municipio, completando el tramo litoral para poder realizar un recorrido completo por el borde del agua. Enlazando des del Portiño con San Pedro de Visma, siguiendo por calles paralelas a las Rondas, para pasar por la estación de San Cristóbal, el campus de Elviña y cerrando el recorrido en las proximidades del Humedal antes mencionado.

También se propone articular unos recorridos interiores de bicicleta mediante carriles bici o las zonas 30.

Las zonas 30 son vías compartidas de uso preferente del ciclista y con limitación de velocidad para el tránsito motorizado. Estos se realizarían en los tramos transversales que de casco antiguo o por los núcleos de vivienda tradicional.

Estos recorridos interiores cruzarían en algunos puntos por el centro de la península, por la zona de la antigua muralla y, de forma radial, el perímetro de la Ciudad Jardín y el perímetro del polígono de Elviña.

Se completarían los recorridos con dos apéndices de mayor alcance para poder llegar al límite del municipio en las zonas del polígono de la Grela-Bens y en la de Mesoiro.

Intentando, dentro de las diferentes alternativas y ejes, realizar estos trazados por vías sin excesivos pendientes y coincidiendo con recorridos peatonales y/o con cierto valor paisajístico, comercial, lúdico,...

Se intervendría de la misma manera que con el tranvía sobre las secciones (jerarquía) del viario y/o en relación al sistema de corredores verdes.

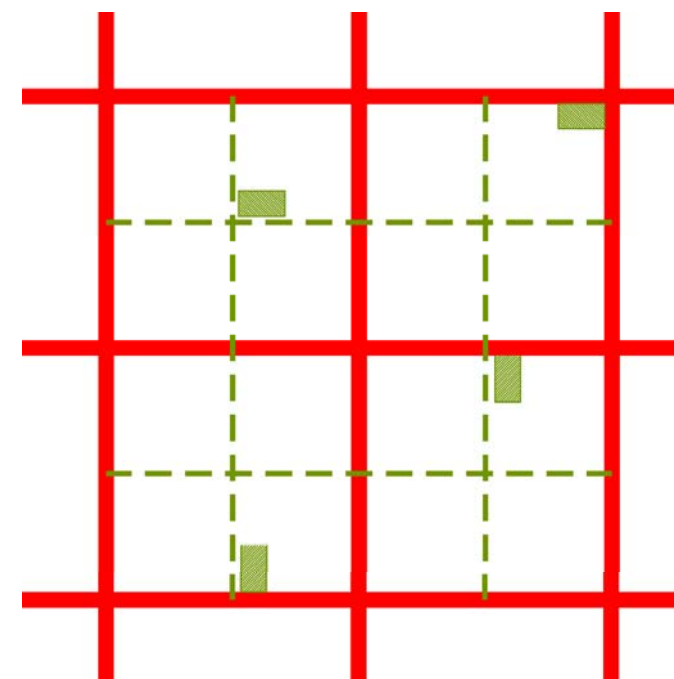
VÍAS O CORREDORES VERDES:

Se plantea una estructura de elementos de penetración del espacio litoral en la ciudad, configurando los mismos un complejo de calles, parques, jardines o trazas, articulados en una continuidad que permite la relación del frente con el interior y puedan llegar a ser piezas clave de la interrelación con el litoral. Se trata de crear vías de funcionalidad alternativa a la colonización por el vehículo de motor fundamentadas en criterios ambientales, paisajísticos y de movilidad alternativa. La continuidad de los espacios públicos del frente garantiza una relación entre los mismos y pasa a ser un referente para los barrios de segunda línea de mar.

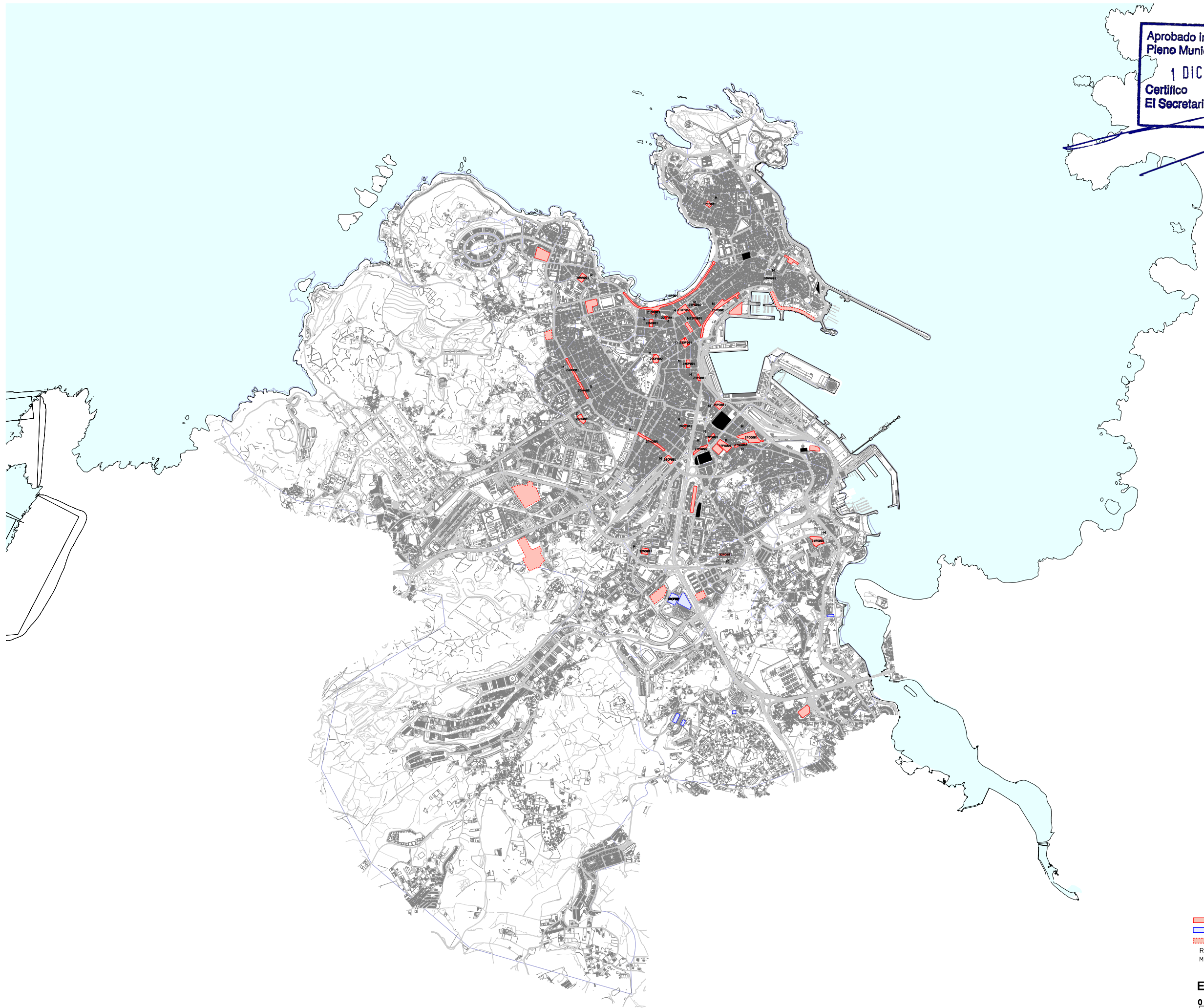
Así los jardines de Méndez Núñez y la Rosaleda, el parque de Europa y el parque de San Diego, ubicados en el borde litoral quedan vinculados con los parques de Santa Margarita, los Rosales, el Vioño o las diferentes zonas verdes del polígono de Elviña a través de ejes como el de Calvo Sotelo, la avenida de las Conchitas o de Ramón y Cajal.

Los ejes escogidos tienen o deberían tener una jerarquía viaria de orden menor, pero a la vez un cierto interés de tipo lúdico y/o con un grado aceptable de accesibilidad. Así se podría llegar a desarrollar una estructura de “maxi-malla” dentro del municipio.

La “maxi-malla” se completaría uniendo los corredores verdes con otros ejes verdes transversales, resultantes de la reurbanización de algunas calles con pendientes cómodas para el peatón, con elementos de interés y/o recorridos de valor paisajístico. Haciendo que esta reurbanización reoriente el tránsito a los ejes de una trama mayor y liberando el interior de la trama para los corredores o espacios que tendrían unos usos más domésticos.



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



- Aparcamiento subterráneo
- Aparcamiento semi-subterráneo
- Aparcamiento en construcción
- R Aparcamiento Residentes
- M Aparcamiento Mixto

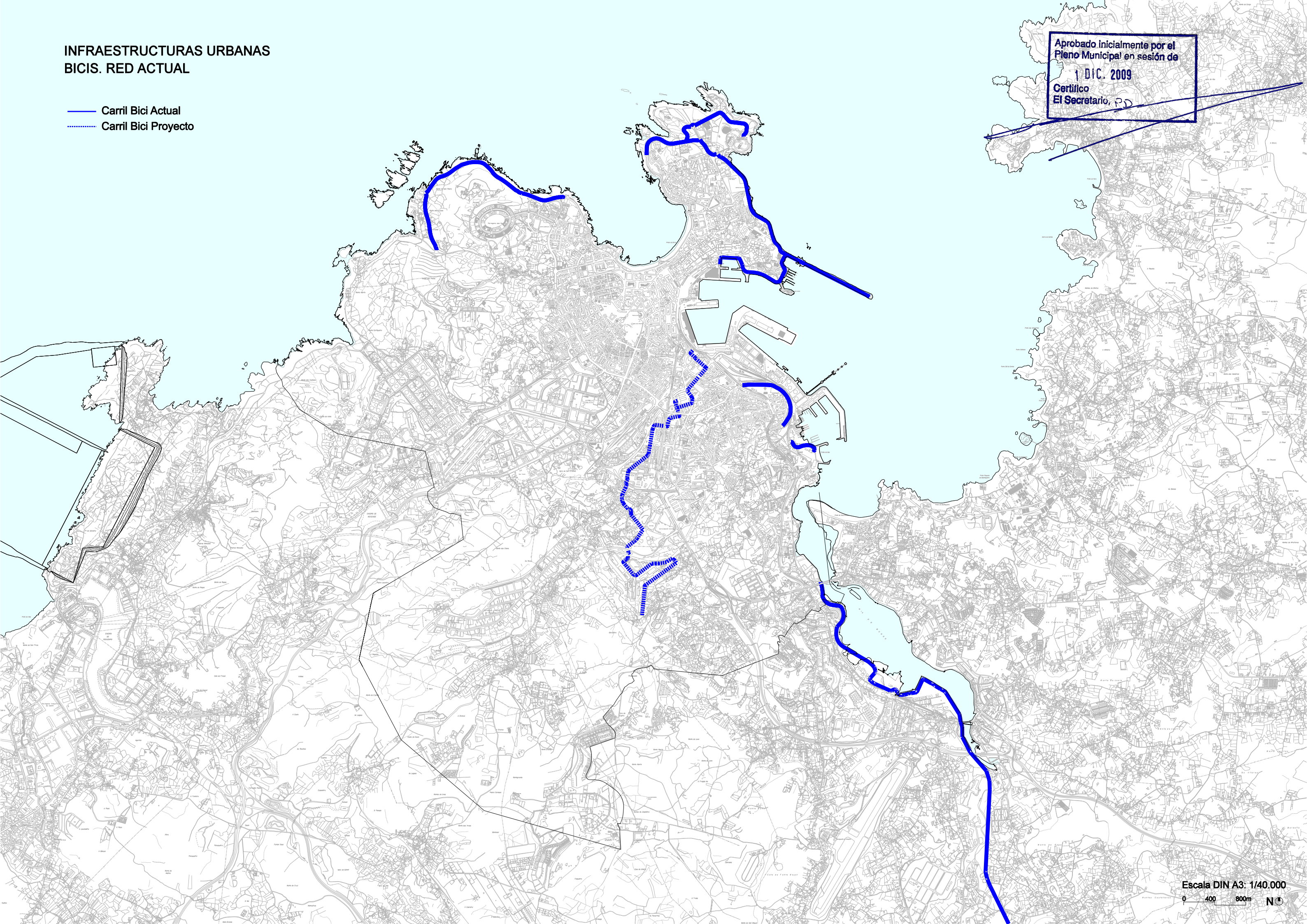
Escala DIN A3: 1/40.000
0 400 800m N

APARCAMIENTO SUBTERRANEO

INFRAESTRUCTURAS URBANAS
BICIS. RED ACTUAL

- Carril Bici Actual
- Carril Bici Proyecto

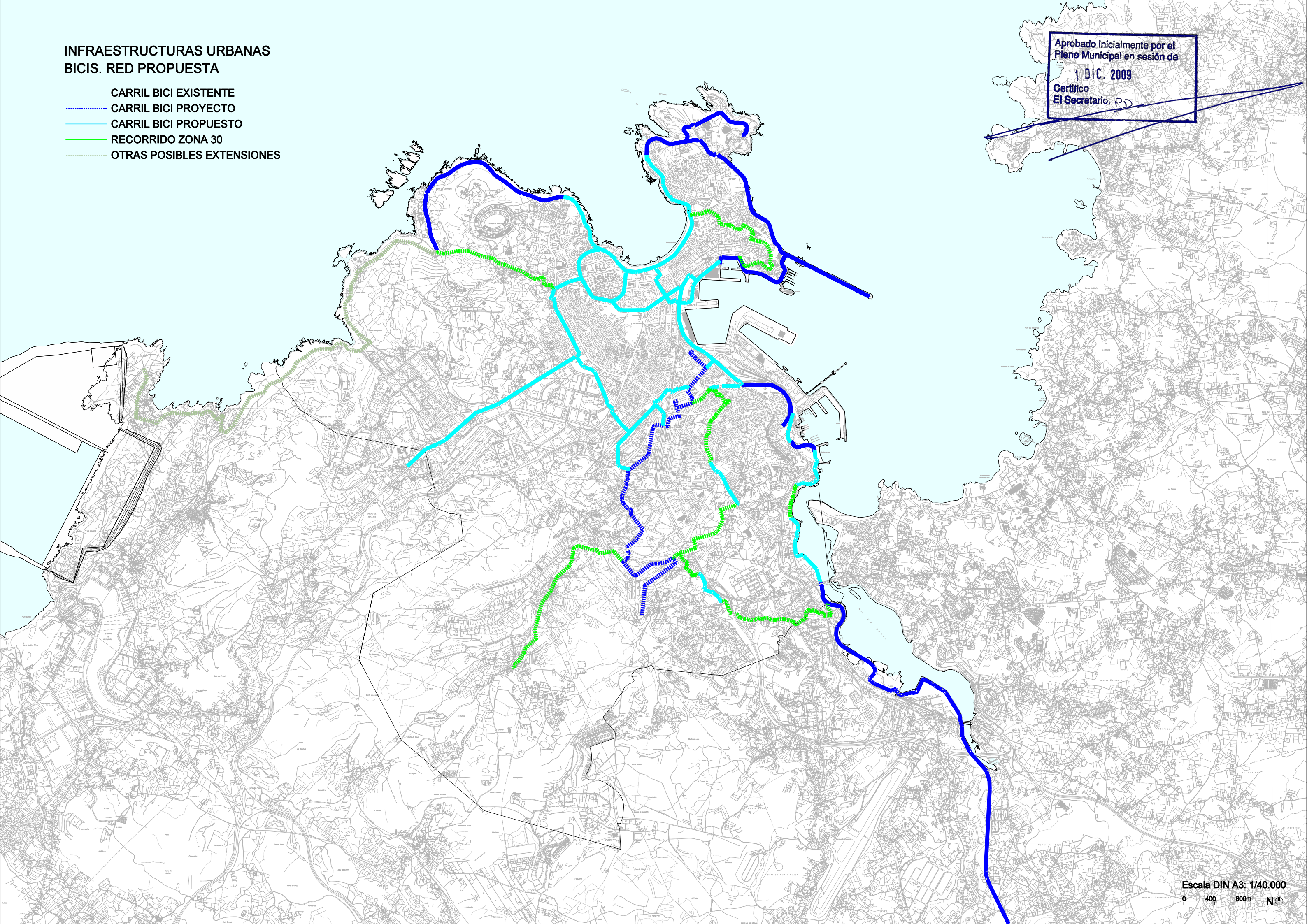
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



INFRAESTRUCTURAS URBANAS
BICIS. RED PROPUESTA

- CARRIL BICI EXISTENTE
- CARRIL BICI PROYECTO
- CARRIL BICI PROPUESTO
- RECORRIDO ZONA 30
- OTRAS POSIBLES EXTENSIONES

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



CORREDORES VERDES

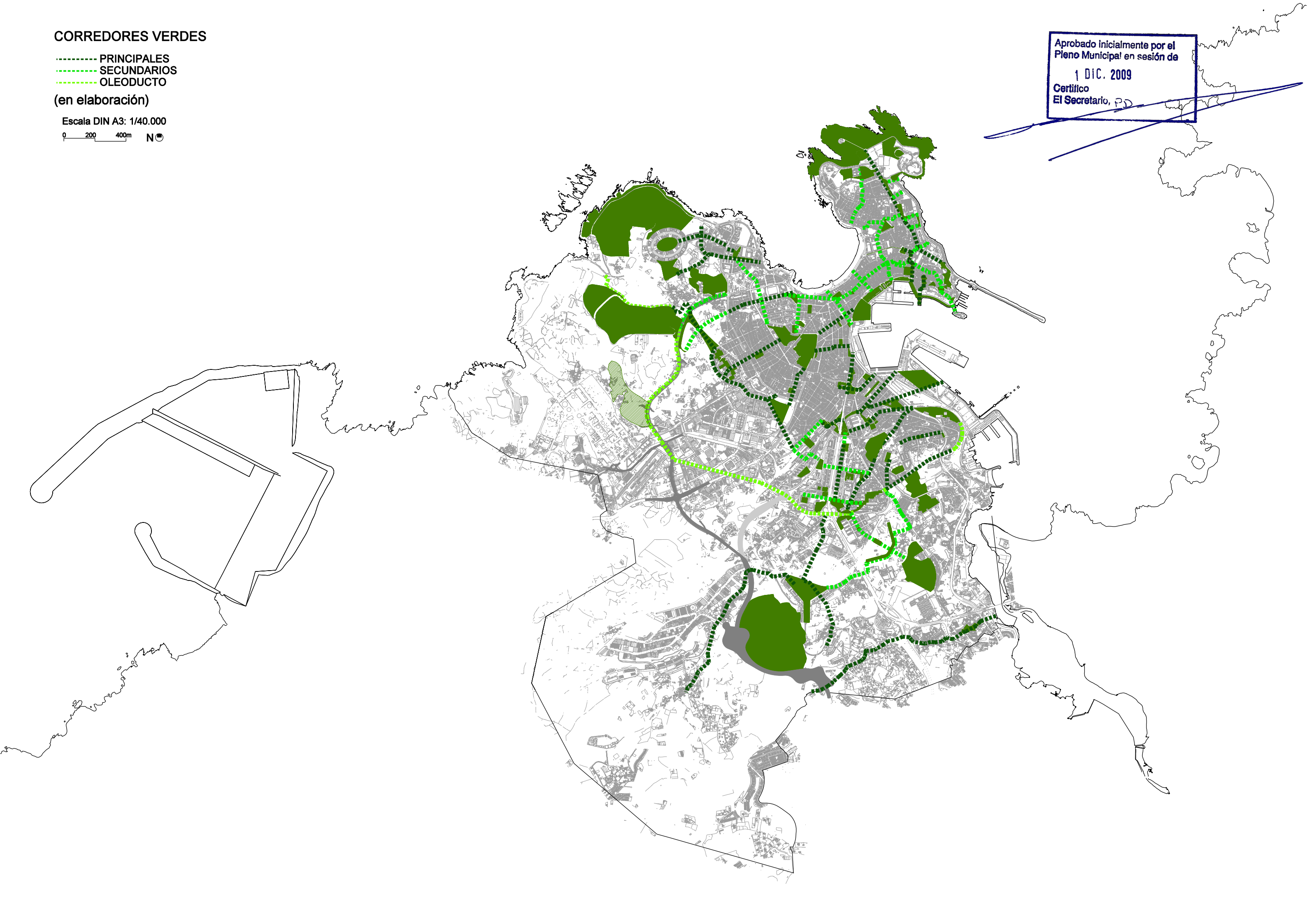
- PRINCIPALES
- SECUNDARIOS
- OLEODUCTO

(en elaboración)

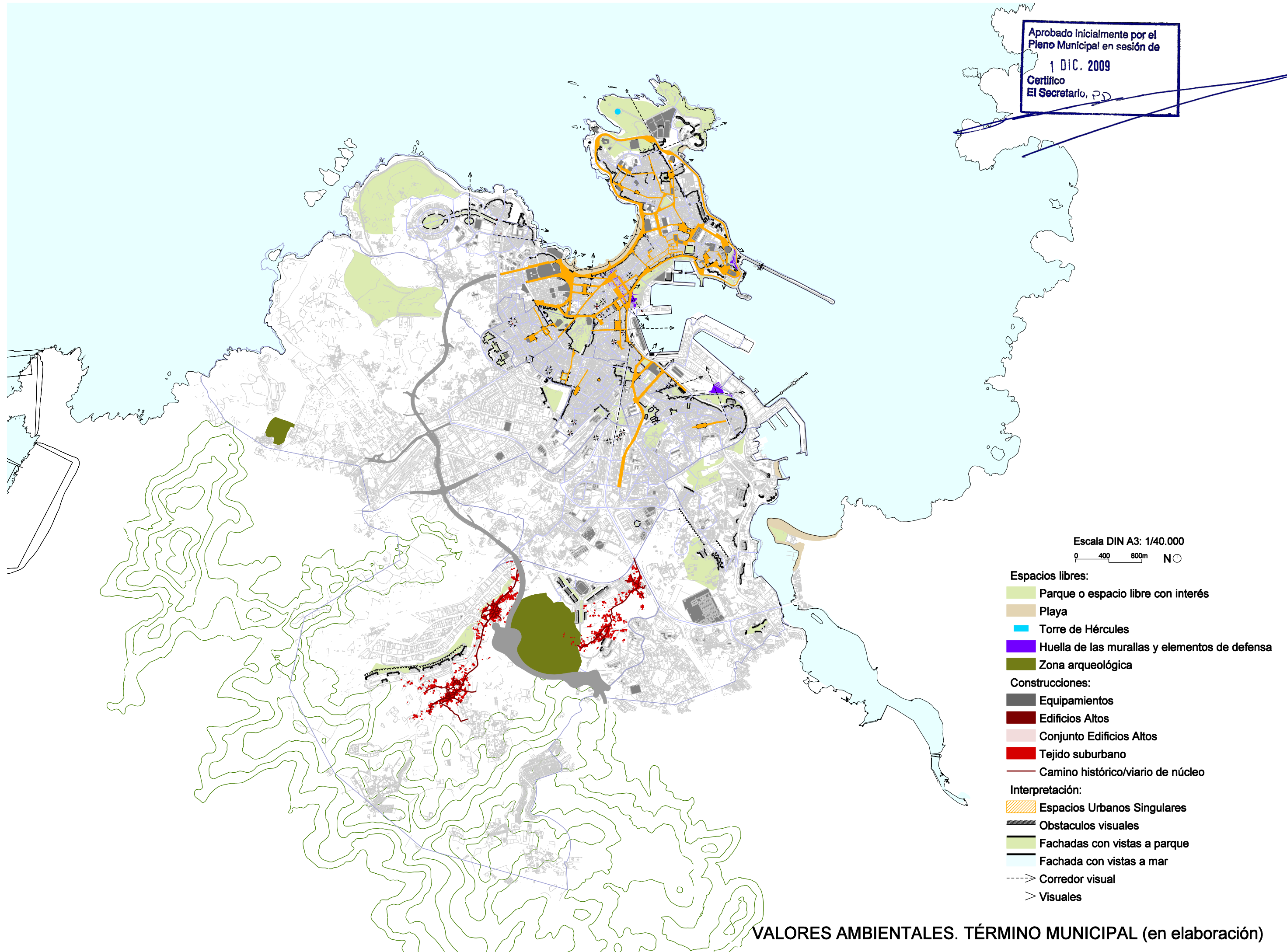
Escala DIN A3: 1/40.000

0 200 400m N

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, P.D.

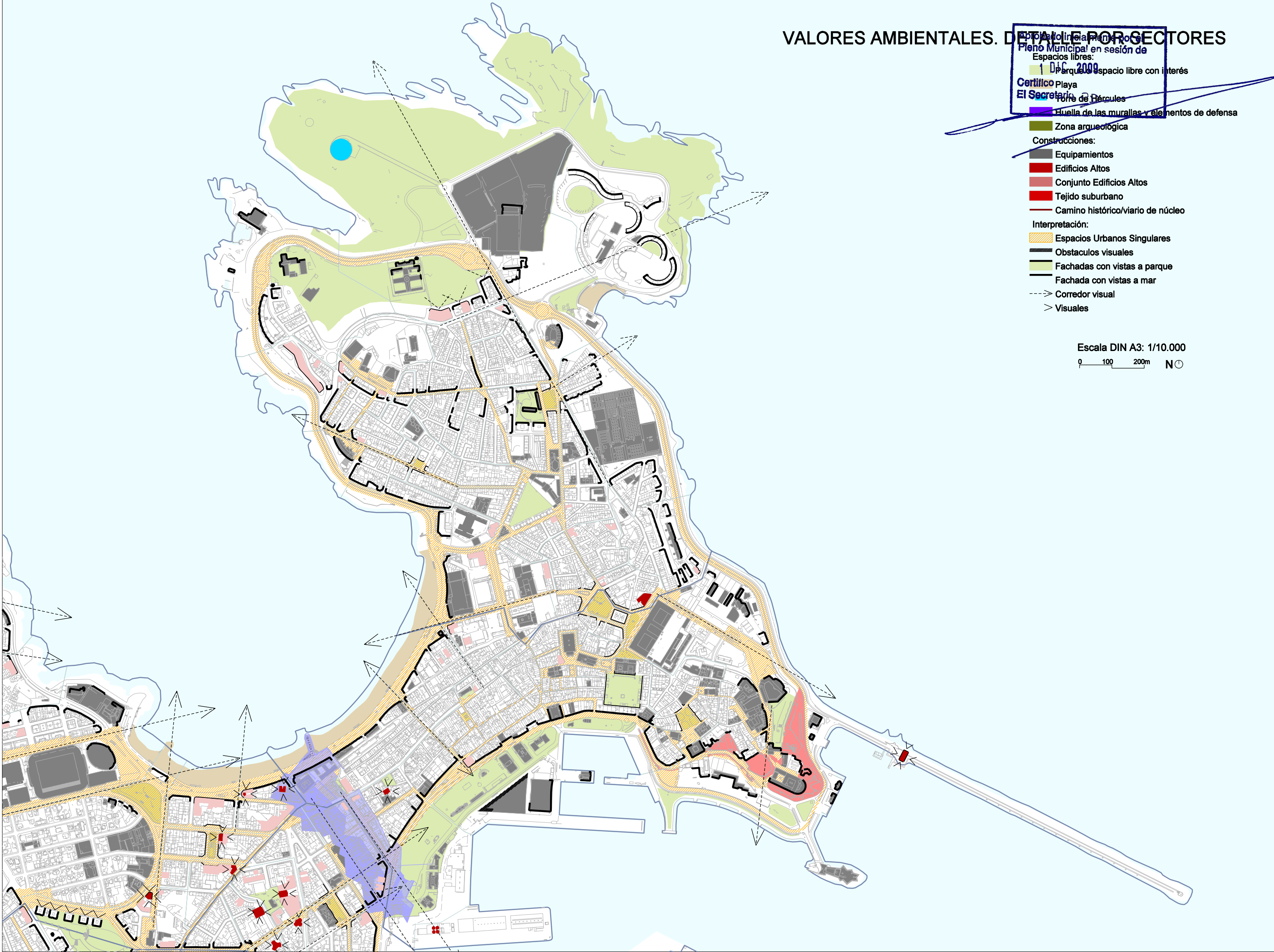


VALORES AMBIENTALES. DETALLE POR SECTORES

Apoyado por la línea de trabajo
Pleno Municipal en sesión de
Espacios libres:
1 Dic 2009
Certifico Playa
El Secretario
Torre de Hércules
Huella de las murallas y elementos de defensa

- Zona arqueológica
- Construcciones:
 - Equipamientos
 - Edificios Altos
 - Conjunto Edificios Altos
 - Tejido suburbano
 - Camino histórico/viario de núcleo
- Interpretación:
 - Espacios Urbanos Singulares
 - Obstáculos visuales
 - Fachadas con vistas a parque
 - Fachada con vistas a mar
 - Corredor visual
 - Visuales

Escala DIN A3: 1/10.000
0 100 200m N



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

Escala DIN A3: 1/10.000

0 100 200m N

Espacios libres:

- Parque o espacio libre con interés
- Playa
- Torre de Hércules
- Huella de las murallas y elementos de defensa
- Zona arqueológica

Construcciones:

- Equipamientos
- Edificios Altos
- Conjunto Edificios Altos
- Tejido suburbano
- Camino histórico/viario de núcleo

Interpretación:

- Espacios Urbanos Singulares
- Obstáculos visuales
- Fachadas con vistas a parque
- Fachada con vistas a mar
- Corredor visual
- Visuales

VALORES AMBIENTALES. DETALLE POR SECTORES

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

Escala DIN A3: 1/10.000

0 100 200m N

Espacios libres:

Parque o espacio libre con interés

Playa

Torre de Hércules

Huella de las murallas y elementos de defensa

Zona arqueológica

Construcciones:

Equipamientos

Edificios Altos

Conjunto Edificios Altos

Tejido suburbano

Camino histórico/viario de núcleo

Interpretación:

Espacios Urbanos Singulares

Obstáculos visuales

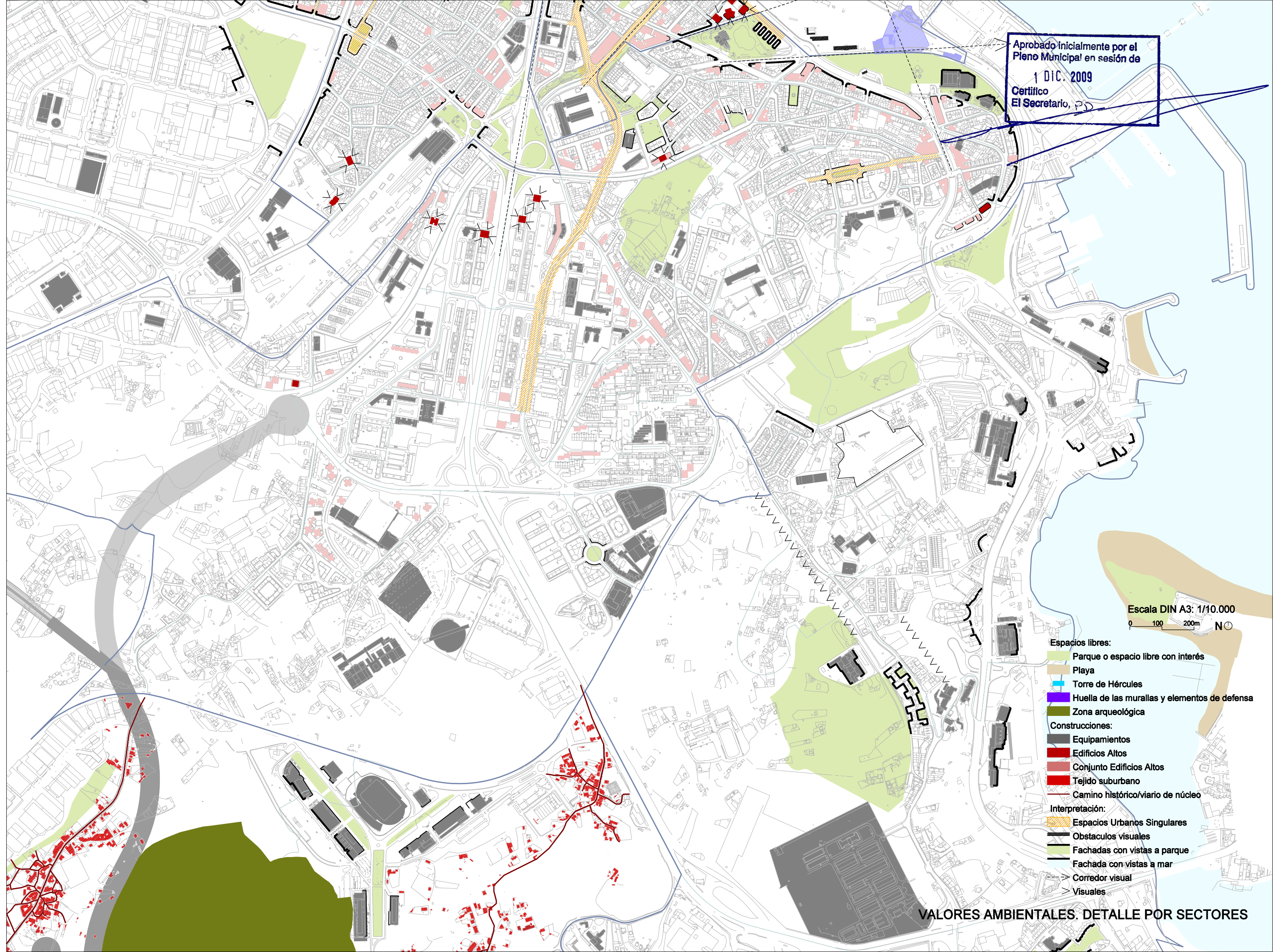
Fachadas con vistas a parque

Fachada con vistas a mar

Corredor visual

Visuales

VALORES AMBIENTALES. DETALLE POR SECTORES



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

Escala DIN A3: 1/10.000
0 100 200m N

- Espacios libres:**
- Parque o espacio libre con interés
 - Playa
 - Torre de Hércules
 - Huella de las murallas y elementos de defensa
 - Zona arqueológica
- Construcciones:**
- Equipamientos
 - Edificios Altos
 - Conjunto Edificios Altos
 - Tejido suburbano
 - Camino histórico/viario de núcleo
- Interpretación:**
- Espacios Urbanos Singulares
 - Obstáculos visuales
 - Fachadas con vistas a parque
 - Fachada con vistas a mar
 - Corredor visual
 - Visuales

VALORES AMBIENTALES. DETALLE POR SECTORES



3.4. ESTACIÓN INTERMODAL

3.4. LA ESTACIÓN INTERMODAL:

La llegada del AVE provocará que la actual estación de San Cristóbal quede obsoleta para absorber los nuevos usos que este sistema de transporte conlleva.

Por este motivo se propone la transformación de la actual estación, en una estación intermodal.

Entendiendo por intermodal, una estación que interrelaciona diferentes sistemas de transporte.

Intervención puntual pero de profundo calado dentro del municipio, que ayudaría a la optimización de las infraestructuras y sus recorridos, centralizando los diferentes sistemas de transporte público y clarificando sus relaciones en la que actualmente es la estación de ferrocarriles, vinculándola con otras infraestructuras urbanas y cosiendo una parte del tejido de A Coruña que ahora se ve fracturado por la actual estación.

Se plantea la construcción de la estación intermodal en la zona donde actualmente se encuentra la estación de San Cristóbal, entre la ronda de Outeiro, la avenida de la Sardiñeira y la calle de Joaquín Planells Riera.

Esta centralizará y unirá los transportes de: Cercanías, Regional, larga distancia, Ave,...; autobuses urbanos e interurbanos; taxis; tranvía; transporte privado, bicicleta y peatones.

El conjunto de la actuación para conformar esta nueva área de oportunidad comprendería la suma de, la estación de San Cristóbal propiedad de RENFE, algunas de las zonas expectantes adyacentes que el PGOM-98 ya calificaba con la norma zonal 7 (áreas de transformación AR-F1006) de propiedad privada, la plaza del Espino (ya que esta y las infraestructuras que la cruzan no permiten un paso fluido entre la estación de ferrocarriles y la estación de autobuses), la propia estación de autobuses (que se vería trasladada a la nueva intermodal) y algunas otras zonas de equipamientos que pudieran ser incorporadas dentro del ámbito de la nueva estación por su uso y proximidad.

La intervención permitiría:

-La creación, en la cubierta de la estación, de nuevos espacios para la ciudad, así como la recuperación de nuevos espacios ocupados actualmente por la estación.

-La actuación sobre áreas expectantes (Norma Zonal 7, área de transformación según el PGOM-98) adyacentes pero no perteneciente a la estación que puede incorporarse al ámbito de esta, así como la mejora de la plaza del Espino para mejorar la comunicación de la estación con parte de la ciudad, una nueva zona libre y de servicios en el zona que actualmente ocupa la estación de autobuses y la posible incorporación de algunos de los equipamientos adyacentes.

-La incorporación de terciarios como comercios, oficinas y hoteles, compatibles con la estación que pudieran generar una nueva área de centralidad.

-La reurbanización de los alrededores para incorporar el carril bici, el tranvía, calles con arbolado de alineación y/o ensanchamiento de las aceras.

La propuesta de intervención de la nueva estación contempla la conservación de las fachadas principales de la antigua estación con frente a la ronda Outeiro y calle Joaquín Pallarés, con la parada de autobuses urbanos en la zona libre de enfrente, se generaría una nueva fachada urbana en el frente de la calle de Joaquín Planells Riera donde tendrían parada los tranvías y se reservaría un porche en la fachada de la avenida de Sardiñeira para la parada de taxis y autobuses interurbanos, bajo el cual se encontraría un aparcamiento en las plantas sótano.

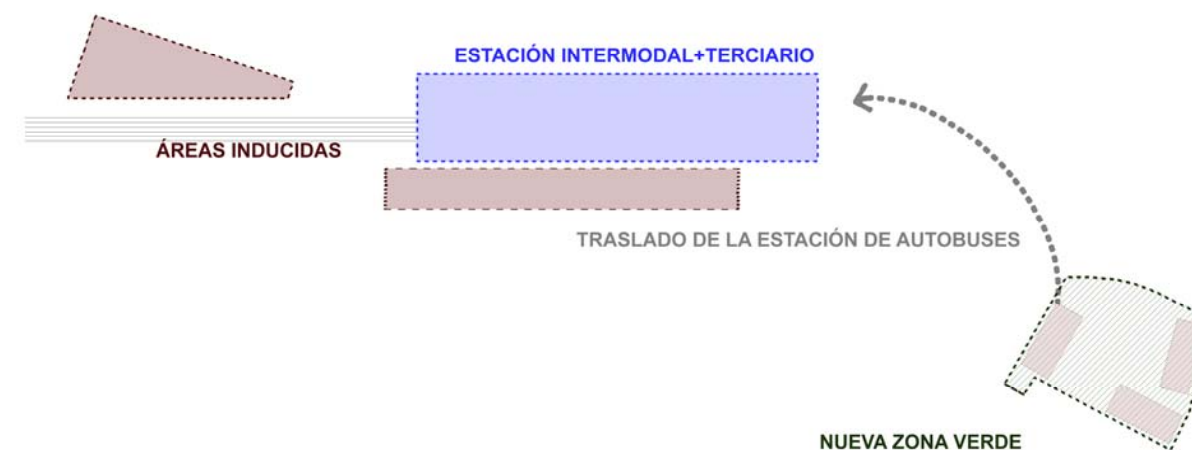
Debido a que el desnivel existente es de casi nueve metros entre los dos lados de la playa de vías, se propone generar un cubierta transitable que cree un espacio nuevo para la ciudad y que relacione ambos lados de la estación. Haciendo que, con el manejo adecuado de la sección, los diferentes elementos del programa puedan convivir y relacionarse. Cosiendo una parte del tejido que hasta el momento había quedado fracturada.

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



Paisajes españoles ©

La implantación de la estación de ferrocarril en el casco urbano.



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



ESTACIÓN INTERMODAL. ESQUEMA PROPUESTA VIARIO

Jerarquia Viaria

Viario nivel 1

Viario nivel 2

Tranvia

Ámbito estación

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de

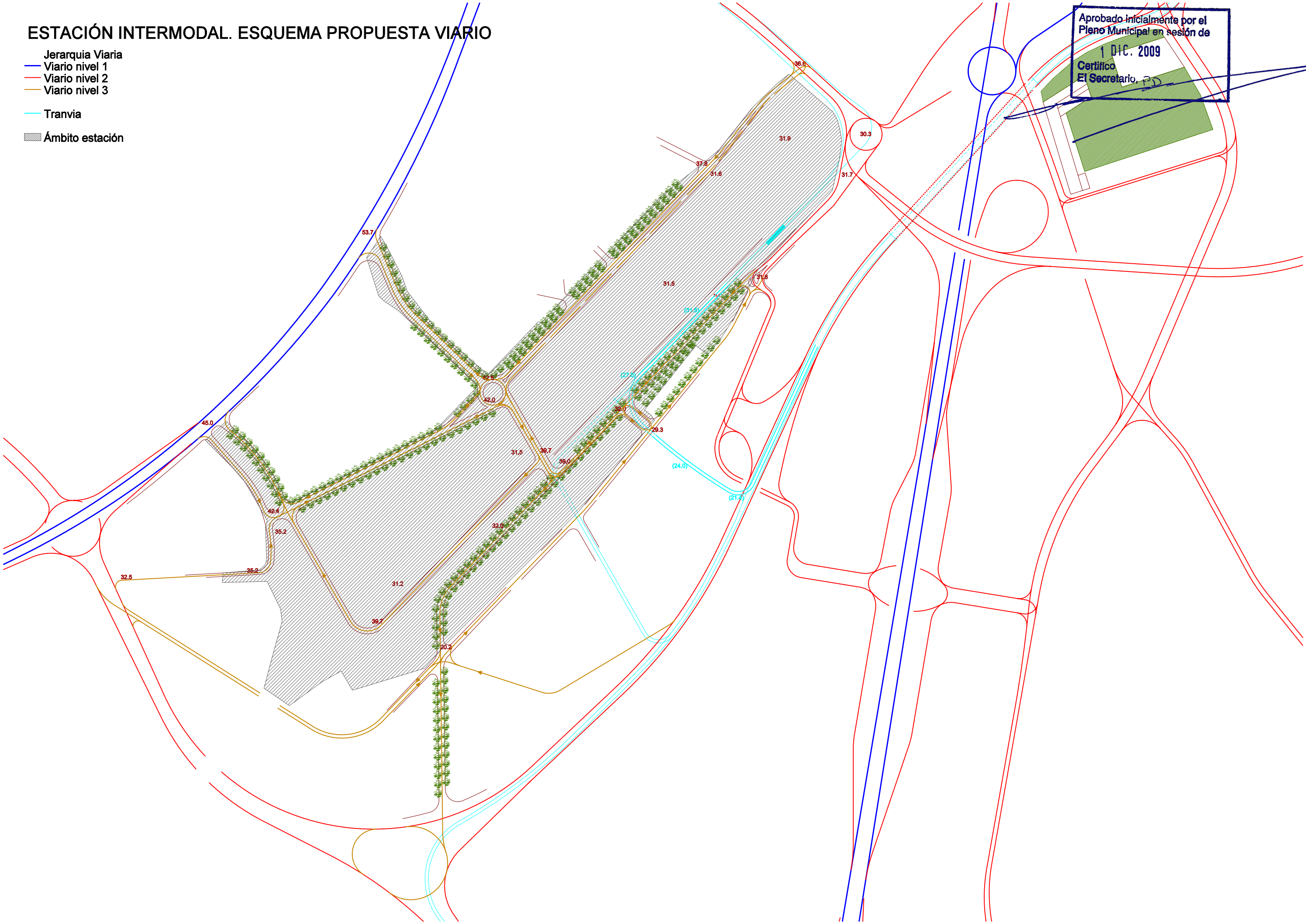
1 DIC. 2009

Certifica

El Secretario, P.D.

ESTACIÓN INTERMODAL. ESQUEMA PROPUESTA VIARIO

- Jerarquia Viaria
 - Viario nivel 1
 - Viario nivel 2
 - Viario nivel 3
- Tranvia
- Ámbito estación

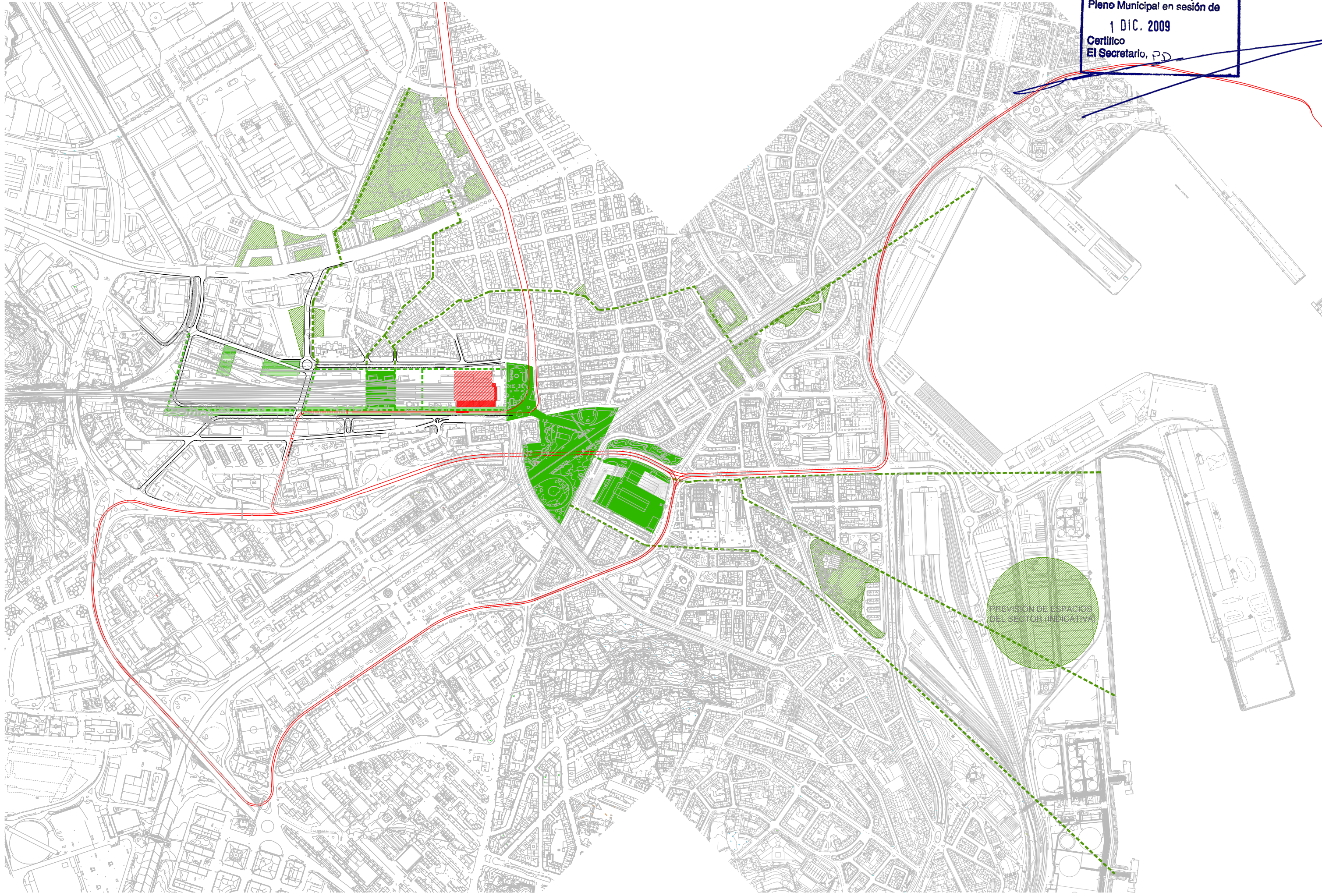


Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, *PD*



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

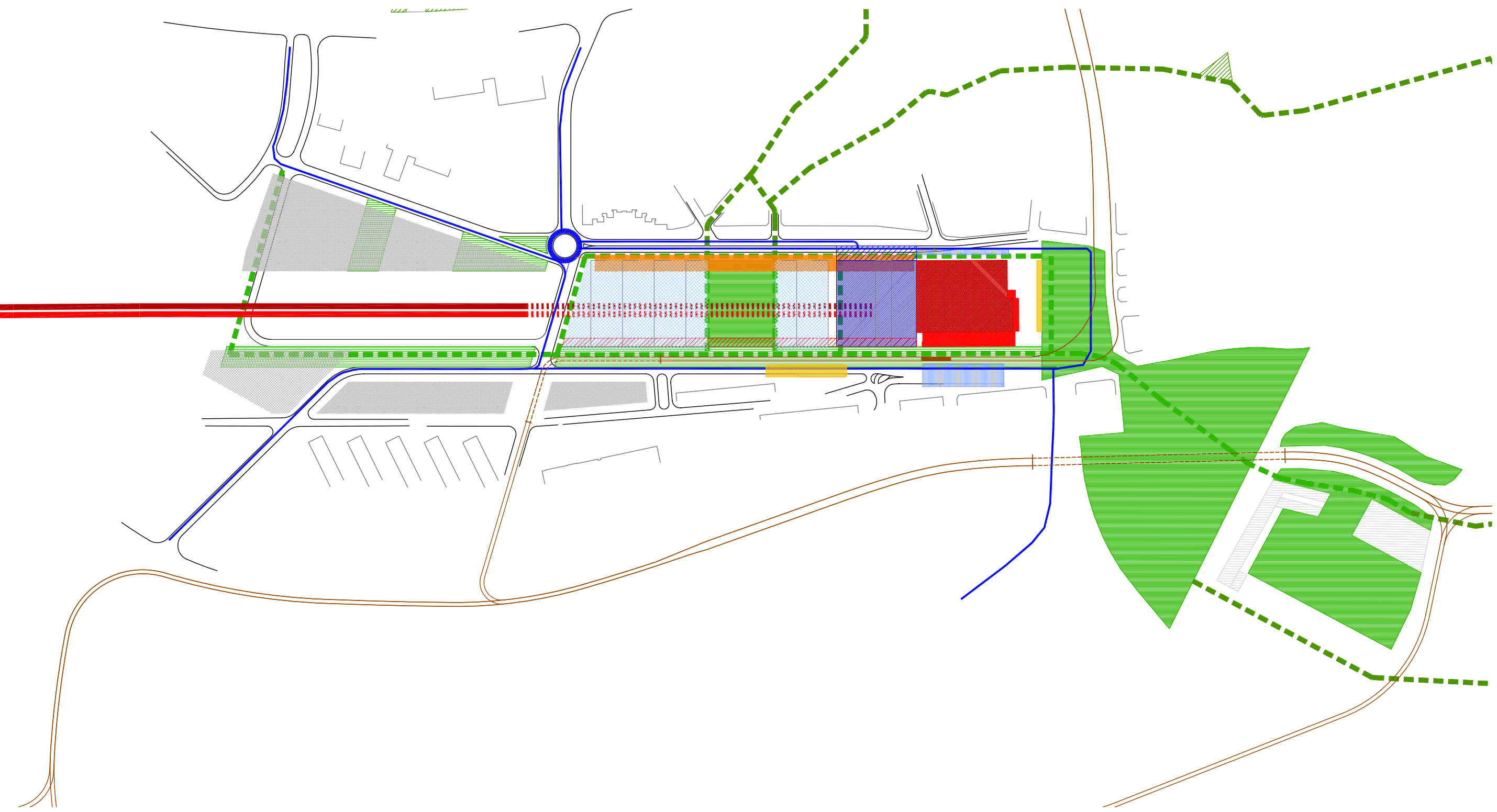
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

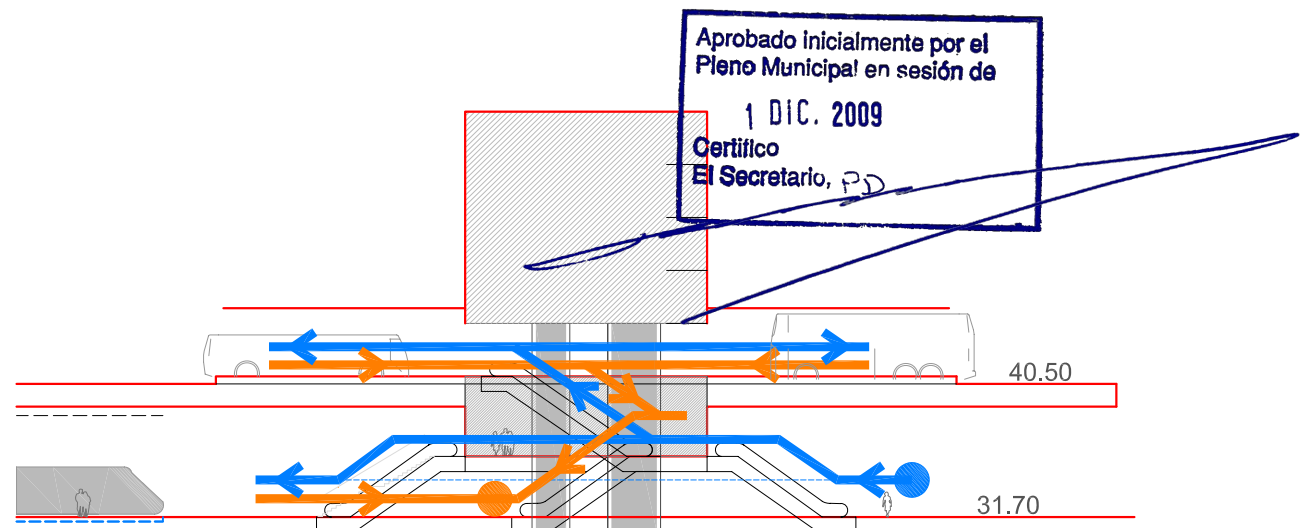


PREVISION DE ESPACIOS
DEL SECTOR INDICATIVA

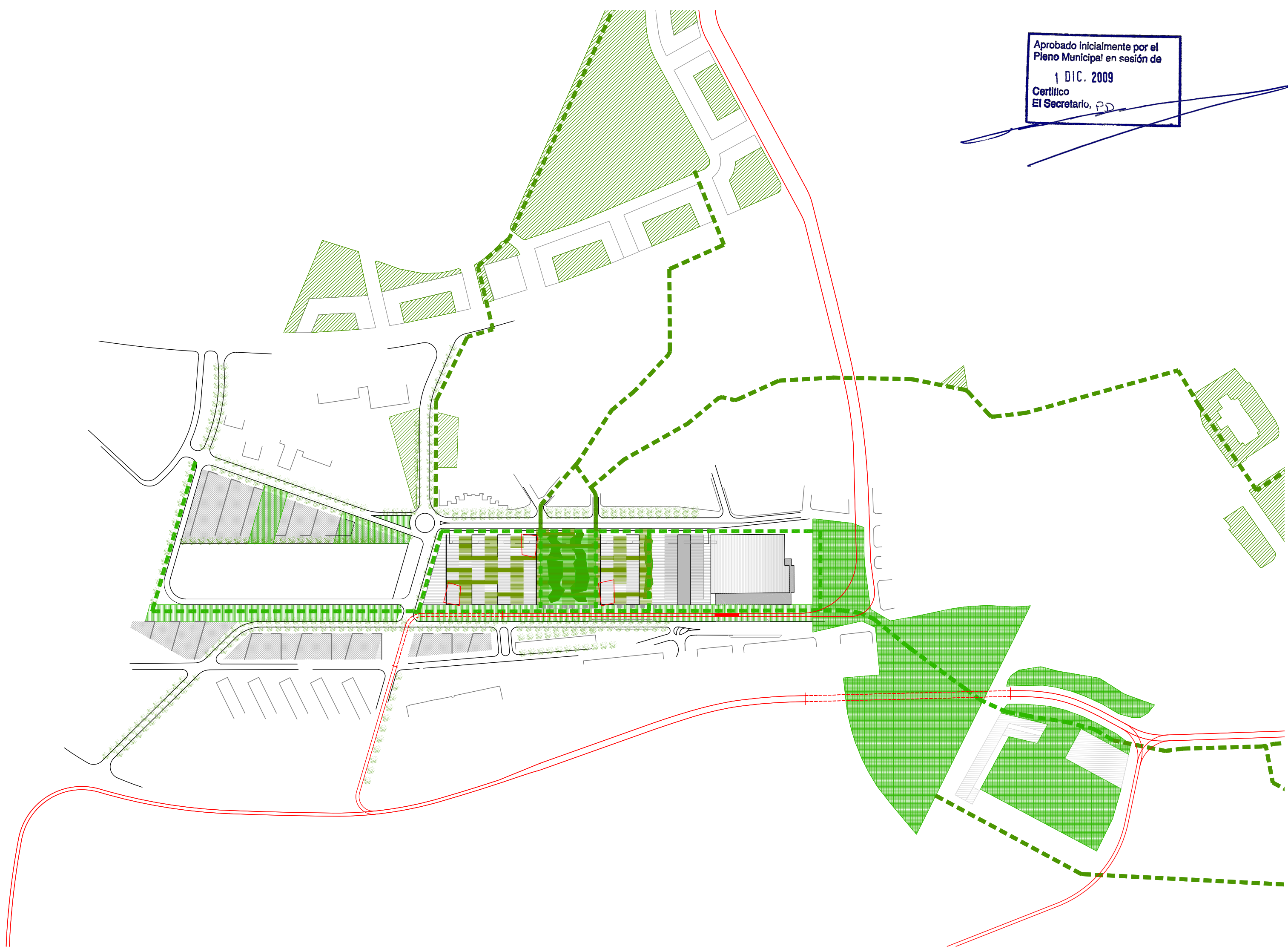
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, PD

- PEATONES Y/O BICICLETAS
- TAXIS
- APARCAMIENTO
- AUTOBÚS INTERURBANO
- AUTOBÚS URBANO
- TRANVÍA
- AVE
- CERCANÍAS Y REGIONALES





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



4. PRIMERAS SÍNTESIS Y VALORACIONES INTERPRETATIVAS

ES-1 INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES			
Análisis	Síntesis	Diagnóstico	Estrategia general
El rol de las infraestructuras viarias	El centro urbano de A Coruña en el istmo ha propiciado que las principales vías de acceso converjan en un mismo punto generando un efecto embudo	Existe concentración de flujos de vehículos	Sustitución del esquema viario radial-concentrador por un esquema de malla-distribuidora jerarquizada
	Las vías de acceso al municipio mantienen su estructura y jerarquía hasta llegar al centro urbano	Las infraestructuras viarias no tienen carácter urbano y la relación con la estructura local no se realiza de manera paulatina. (Av. Alfonso Molina).	Redistribución de la sección viaria para mejorar la jerarquía de la estructura viaria, ampliar el espacio del peatón, mejorar la eficacia del transporte público y reducir la presencia del vehículo privado Posible reconversión de algunos nudos viarios en cruces a nivel para hacerlos más amables para el uso urbano Posible demolición del viaducto de Linares-Rivas
	La s grandes infraestructuras dividen y aíslan el territorio La reserva de suelo para viario general así como su trazado inciden sobre el municipio con el mismo carácter que las infraestructuras existentes	Dificultad de relación a ambos lados de la infraestructura Consumo elevado de suelo Poco jerarquizadas Es probable que las nuevas infraestructuras generen las mismas problemáticas que las actuales. (3a Ronda, autovía de conexión con el aeropuerto y sus nudos).	Mejora de la conexión transversal Propuestas de alternativas de trazado. Propuesta de reducción de laterales y simplificación de nudos con objeto de reducir el consumo de suelo.
Las nuevas infraestructuras viarias	Existe un estudio para construir un segundo puente sobre la ría del Burgo	Falta de claridad de las puertas de acceso a la ciudad Clarificar el rol de este nuevo acceso	Configuración de la nueva puerta de entrada a la ciudad desde el mar
	En el término municipal de A Coruña el transporte rodado privado, es predominante. Principalmente por la falta de una estructura clara de transporte público, con la excepción del autobús	Predominio de la movilidad privada. Falta de transporte público o infraestructuras infrautilizadas.	Mejorar los sistemas alternativos de transporte que permitan reducir el uso del vehículo privado. Se propone que las soluciones se relacionen con las estrategias de la infraestructura viaria para ofrecer soluciones constructivas unitarias y sin necesidad de expropiaciones.
	Transporte público		
Ferrocarril	Transformación de la infraestructura ferroviaria para acoger la línea de Alta Velocidad	Hay que adaptar la estación de ferrocarril de San Cristóbal	Propuesta de mejora de los itinerarios para peatones y bicicletas Transformación de la actual estación de San Cristóbal en estación intermodal para mejorar la eficacia del intercambio entre los diferentes medios de transporte - AVE, tren, autobús urbano e interurbano, tranvía, taxi, transporte privado, peatones y bicicletas-
	Algunas instalaciones y líneas de ferrocarril quedarán sin uso a consecuencia del traslado de actividades del puerto hacia el nuevo puerto exterior	Desaparición de la estación de mercancías de San Diego. Parte de las vías quedarán en desuso	Adaptación del planeamiento para incorporar las infraestructuras previstas necesarias para el AVE Reutilización de las vías de tren que queden en desuso para implantar un tranvía o metro ligero Recuperación para uso urbano de los suelos que queden libres.
	Autobús	Actualmente las líneas locales se mantienen preferentemente dentro de la "mancha" edificada, manteniéndose paralelas a zonas de interés si llegar a penetrar en ellas.	Propuesta de extensión de la red actual a los nuevos sectores de desarrollo y la 3ª ronda
		El intercambio entre los diferentes sistemas de transporte es difícil	Mejora de la funcionalidad de la red de autobuses reservando en algunas vías carriles segregados Propuesta de traslado de la estación actual de autobuses a San Cristóbal -integrándola en la estación intermodal- y recuperación de parte de los suelos para uso cívico
	Estas líneas están reforzadas por 8 líneas de autobús interurbano, 5 de ellas tomando como punto de partida A Coruña y encontrándose con las otras 3 más allá del término municipal.		

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

Análisis Tranvía			Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de 1 DIC. 2009 Certifico El Secretario, PD
	Síntesis	El sistema actual de tranvía se limita a un recorrido litoral de uso estacional y turístico.	
	Diagnóstico	El tranvía resulta infrautilizado.	
	Estrategia general		
Bici			Reutilización de las vías de tren que queden en desuso para implantar un sistema de tranvía o metro ligero.
			Optimización del uso de las infraestructuras actuales del tranvía integrándolo en el circuito de uso diario
			Propuestas de trazados alternativos en función de los barrios que conecta, de la conexión con la estación intermodal, de la posibilidad de reutilizar infraestructuras de ferrocarril y de algunos túneles que quedarán liberados del tráfico de mercancías
			Posibilidad de extender el tranvía hasta el polígono de la Grela y/o el del POCOMACO aprovechando las vías de mercancías existentes
Peatones			Configuración de un circuito de bicicletas de largo recorrido por el borde de agua a partir de la conexión de los tramos existentes
			Configuración de una malla interior de itinerarios para bicicletas a partir de los tramos existentes, de otros nuevos y del establecimiento de zonas 30 - de uso compartido con el coche, pero con prioridad de la bicicleta y velocidad limitada a 30 Km./h-
			Extensión del circuito del borde de agua hasta la conexión con el del municipio vecino de Culleredo
			Propuesta de configuración de una red interior de recorridos verdes, de uso preferente del peatón y del transporte público
		Discontinuidad en los recorridos, especialmente en torno a las principales infraestructuras viarias	Ampliar y cualificar el espacio del peatón
		Dificultad de los recorridos de peatones	Mejorar las conexiones entre recorridos y el paso de las infraestructuras



Vista de la estación de San Cristóbal de Paisajes españoles ©

5. BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN USADA EN ESTE ESTUDIO:

- Estudio de suelo industrial en la demarcación de la Cámara de Comercio A Coruña. Septiembre 2007.
- Plan Sectorial y Red Viaria de los Municipios de A Coruña-Arteixo-Cambre-Culleredo-Oleiros. (1998).
- Plan Sectorial de A Coruña-Arteixo-Bergondo-Culleredo-Cambre-Oleiros-Sada. (2004).
- Análisis de las variables de Tráfico en la Ciudad de La Coruña. Segundo trimestre 2007.
- Estudio Tren Ligero Metropolitano. Octubre de 1992.
- Acceso ferroviario al Puerto Exterior. Mayo 2007.
- Mapa ruidos AC14 As Lozas A Zapateira. Octubre 2006.
- Proyecto de construcción la 3ª Ronda.
- Estudio del Ponte dos Miradoiros sobre la Ría del Burgo y proyecto de construcción.
- Análisis del desarrollo urbano de la Coruña.
- Plan director del puerto de A Coruña
- Imágenes aéreas de PAISAJES ESPAÑOLES, S.A.