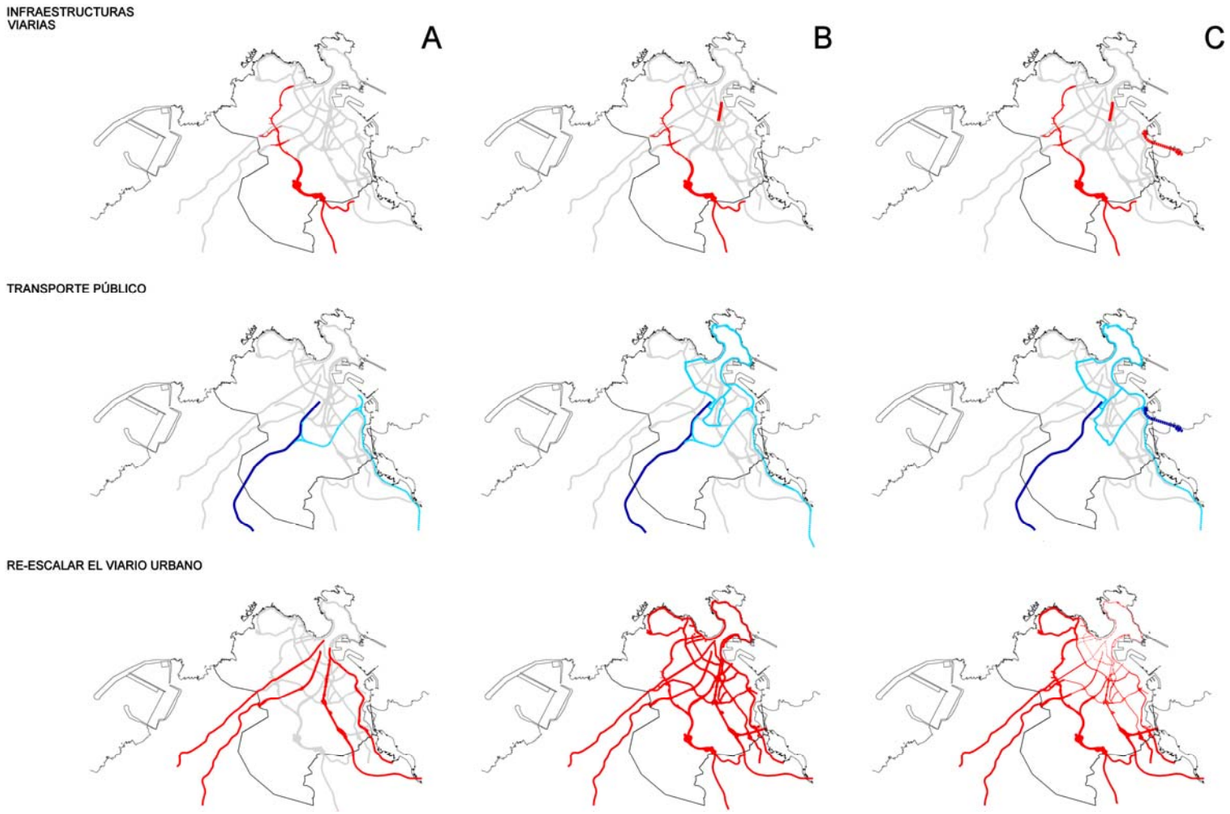
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

AcuPGOM 080507*



DIAGNOSIS, SÍNTESIS Y ESCENARIO GENERAL DE LA PROPUESTA

Prof. Joan Busquets

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

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

V- DIAGNOSIS, SÍNTESIS Y ESCENARIO GENERAL DE LA PROPUESTA

Relación de trabajos Fase 2-Documento previo

Índice

1. Método de Planeamiento y Estructura del Plan

1.1. Introducción

1.1.1. El Plan como instrumento de desarrollo temporal

1.1.2. Estructura del Plan

1.2. Principios para la Revisión del PGOM de A Coruña

1.2.1. Hacia una ciudad emblemática, singular

1.2.2. Hacia una ciudad más compacta y confortable

1.2.3. Hacia una ciudad más conectada: nuevos modelos de movilidad

1.2.4. Hacia una ciudad más sostenible

1.2.5. Hacia una ciudad más atractiva

1.2.6. Hacia una ciudad más humana

1.2.7. Hacia una ciudad económicamente más equilibrada

1.3. Programa de Trabajo

1.3.1. Marco del Programa de Trabajo

1.3.2. Metodología

2. Desarrollo del Planeamiento Vigente

2.1. Plan Vigente

2.2. Sectores

2.3. Áreas de planeamiento

2.4. Áreas de transformación

2.5. Viario e infraestructuras

2.6. Síntesis, diagnóstico y primeras valoraciones interpretativas

3. Diagnóstico temático de Carácter General y Geográfico

3.1. Capacidad de suelo

3.2. Población

3.2.1. Densidad de Población

3.2.2. Densidad de Población en los distritos y secciones censales

3.2.3. Evolución del crecimiento vegetativo

3.2.4. Pirámide de edades en A Coruña

3.2.5. Tipologías de pirámides de edad en los distritos censales

3.2.6. Género habitantes por distrito y sección censal

3.2.7. Distribución extranjería por distrito y sección censal

3.2.8. Saldos migratorios y movilidad de la población

3.2.9. Distribución población flotante en el área metropolitana de A Coruña

3.3. Vivienda

3.3.1. Edificación

3.3.2. La construcción reciente en la ciudad

3.3.3. Indicadores socioeconómicos

3.4. Planeamiento Vigente

3.5. **Zonas empresariales y logísticas**

3.5.1. Suelo industrial regional

3.5.2. Suelo para actividad económica municipal

3.6. Síntesis, diagnóstico y primeras valoraciones interpretativas

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

4. Grandes Infraestructuras y Síntesis de transporte

4.1. Diagnóstico del sistema de comunicaciones interiores

4.1.1. La situación inicial en el término municipal

4.1.2. Las tramas urbanas

4.1.3. Estructura viaria actual

4.1.4. Funcionamiento de la red viaria. IMD

4.2. El transporte

4.2.1. Transporte público colectivo

4.2.2. El ferrocarril

4.2.3. El tranvía

4.2.4. Transporte motorizado privado y aparcamiento

4.2.5. Bicis y peatones

4.2.6. Colofón

4.3. Criterios de integración en la Ciudad: del Puerto, del Aeropuerto y de la ciudad universitaria

4.3.1. Aeropuerto

4.3.2. Puerto

4.3.3. Universidad

4.4. Espacios aptos para servir de soporte de las grandes infraestructuras

4.5. Formulación de criterios para la infraestructura y el planeamiento en la realidad metropolitana

4.5.1. Las infraestructuras futuras de la ciudad-región

4.6. Síntesis propuesta de nuevas infraestructuras

4.7. Síntesis, diagnóstico y primeras valoraciones interpretativas

5. Condiciones de sostenibilidad ambiental para el futuro del desarrollo urbano

5.1. Metabolismo urbano

5.2. Propuestas de eficiencia energética para el municipio de A Coruña

5.3. Previsiones de generación y necesidades de recogida y tratamiento

5.4. Principales impactos ambientales

5.4.1. Ocupación del suelo

5.4.2. Calidad Paisajística

5.4.3. Calidad del Aire

5.4.4. Olores

5.4.5. Ruido

5.4.6. Radiación electromagnética

5.5. Síntesis, diagnóstico y primeras valoraciones interpretativas

6. Equipamientos y Zonas Verdes y su estructura espacial

6.1. Equipamientos y Zonas Verdes: espacios clave para la estructuración de la ciudad.

6.2. Zonas verdes

6.2.1. La Malla

6.2.2. Elementos constitutivos de la Malla

6.3. Espacios libres naturales

6.4. Consideraciones respecto a la Malla

6.5. Equipamientos

6.5.1. Distribución de los Equipamientos

6.5.2. Los Equipamientos como foco de urbanidad

6.6. Síntesis de zonas verdes y equipamientos

6.7. Síntesis, diagnóstico y primeras valoraciones interpretativas

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

7. Reuso y recalificación de la ciudad y del territorio

7.1. Las Tramas Urbanas

7.2. Valores ambientales

7.3. Reuso y recalificación de la ciudad y del territorio

7.3.1. Recuperación de suelos urbanos para nuevas extensiones

7.3.2. Intensificación de usos

7.3.3. Rehabilitación

7.4. Síntesis, diagnóstico y primeras valoraciones interpretativas

8. Primeras propuestas y diagnósticos sectoriales (Puerto, Estación, Universidad, Hospitales) (4, 5)

8.1. Puerto

8.2. Universidad

8.3. Estación

8.4. Hospital

8.5. Síntesis, diagnóstico y primeras valoraciones interpretativas

9. Escenario general de la propuesta

9.1. Situación actual y previsión del planeamiento

9.2. Matriz compuesta de 11 variables distribuidas en 3 posibles estados de desarrollo

9.3. Síntesis del escenario

9.4. Síntesis, diagnóstico y primeras valoraciones interpretativas

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

RELACIÓN DE TRABAJOS CORRESPONDIENTES A LA FASE 2- DOCUMENTO PREVIO

Se establece a continuación la relación directa entre los documentos que se presentan y el contenido sustantivo y documental especificado en el apartado "Documento previo. Estudios Sectoriales: información urbanística, diagnosis y formulación de objetivos", de acuerdo con el Pliego de Prescripciones Técnicas para la Revisión del Plan General de Ordenación Municipal de A Coruña. Cada uno de los 16 puntos que recoge dicho apartado del Pliego Técnico, es catalogado en el correspondiente capítulo de la documentación que se presenta, con la finalidad de facilitar su lectura y consulta:

Documento V – Diagnosis, Síntesis y Escenario Propositivo, Capítulo 1 – Método de Planeamiento y Estructura del Plan

3. Definición de los objetivos de ordenación, con especial atención al estudio de las posibilidades de desarrollo socioeconómico
10. Criterios, principios y normas generales que constituyen el referente para la ordenación urbanística municipal
16. Criterios, normas y principios necesarios para el desarrollo de sus determinaciones

Documento V – Diagnosis, Síntesis y Escenario Propositivo, Capítulo 2 – Desarrollo del Planeamiento Vigente

2. Análisis del desarrollo del planeamiento vigente, en cuanto al grado conseguido, idoneidad y formal integración en el PGOM

Documento V – Diagnosis, Síntesis y Escenario Propositivo, Capítulo 3 – Diagnóstico temático de Carácter General y Geográfico

1. Información y diagnóstico territorial del ámbito, en especial en lo referente a los recursos naturales, población, planeamiento vigente y situación socioeconómica. Trabajos de información sobre la capacidad del suelo, demografía y viviendas

Documento V – Diagnosis, Síntesis y Escenario Propositivo, Capítulo 4 – Grandes Infraestructuras y Síntesis de transporte y Estudio Sectorial 1 – Infraestructuras de Comunicaciones y Estudio Sectorial 3 – Zonas Empresariales y Logísticas

6. Señalamiento de los espacios aptos para servir de soporte a las grandes infraestructuras, determinando la localización y características de aquellas que deban crearse o modificarse para potenciar el desarrollo socioeconómico comarcal
7. Diagnóstico del sistema de comunicaciones interiores
8. Criterios de integración en la ciudad del puerto, del aeropuerto y de la ciudad universitaria
15. Formulación de criterios para la infraestructura y el planeamiento en la realidad metropolitana

Documento V – Diagnosis, Síntesis y Escenario Propositivo, Capítulo 5 – Condiciones de Sostenibilidad Ambiental para el futuro desarrollo urbano y Estudio Sectorial 2 – Espacios y Políticas Medioambientales

11. Criterios de armonización del desarrollo urbano con la promoción del medio ambiente y la protección del patrimonio natural (litoral, montes, ríos,…), en una línea de crecimiento sostenible

Documento V – Diagnosis, Síntesis y Escenario Propositivo, Capítulo 6 – Equipamientos y Zonas Verdes y su estructura espacial y Estudio Sectorial 4 – Equipamientos y Dotaciones Públicas

9. Definición de la localización de los equipamientos de interés común para el área objeto de plan
14. Evaluación del sistema de zonas verdes y espacios libres y definición de objetivos

Documento V – Diagnosis, Síntesis y Escenario Propositivo, Capítulo 7 – Reuso y recalificación de la ciudad y del territorio y Estudio Sectorial 5 – Núcleos Urbanos y Rurales

12. Definición de los criterios de protección del patrimonio etnográfico, arqueológico e histórico
13. Recomendaciones y propuestas relativas a los espacios que deban ser objeto de remodelación, regeneración o rehabilitación, con el fin de evitar su degradación o de conseguir su recuperación para usos total o parcialmente distintos

Documento V – Diagnosis, Síntesis y Escenario Propositivo, Capítulo 8 – Primeras propuestas sectoriales (Puerto, Estación, Universidad, Hospitales) y Escenario General de la Propuesta

4. Plan Director de los Espacios Portuarios. Propuestas generales
5. Estudios Sectoriales. Propuestas generales

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

1. Método de Planeamiento y Estructura del Plan

1.1. Introducción

1.1.1. El Plan como instrumento de desarrollo temporal

1.1.2. Estructura del Plan

1.2. Principios para la Revisión del PGOM de A Coruña

1.2.1. Hacia una ciudad emblemática, singular

1.2.2. Hacia una ciudad más compacta y confortable

1.2.3. Hacia una ciudad más conectada: nuevos modelos de movilidad

1.2.4. Hacia una ciudad más sostenible

1.2.5. Hacia una ciudad más atractiva

1.2.6. Hacia una ciudad más humana

1.2.7. Hacia una ciudad económicamente más equilibrada

1.3. Programa de Trabajo

1.3.1. Marco del Programa de Trabajo

1.3.2. Metodología

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

1. Método de Planeamiento y Estructura del Plan

1.1. Introducción

El Plan General de Ordenación Municipal, como documento marco para el desarrollo urbanístico de la ciudad, ofrece una visión prospectiva y una imagen de ordenación de la misma a medio plazo. El estudio de la situación urbana inicial permite establecer el grado de consolidación del tejido urbano a la vez que evaluar los déficits resultantes de la situación actual y prever las necesidades que el desarrollo futuro ha de comportar.

Por otra parte permite diseñar los mecanismos y estrategias principales de intervención en el territorio municipal, adaptando su desarrollo a las nuevas exigencias de disponibilidad de suelo en un marco de intervenciones sostenibles en el uso del territorio.

La revisión del plan general es un proceso dinámico que permite conjugar las exigencias del nuevo marco legislativo a las expectativas y necesidades de un determinado momento en el crecimiento urbano, actualizando periódicamente el plan vigente para adecuarlo a las nuevas situaciones estratégicas de la ciudad, sin provocar una ruptura con el instrumento regulador anterior. En este contexto, el plan vigente de A Coruña se somete a una legislación autonómica que requiere explícitamente su actualización y a una decisión trascendental en la historia de la ciudad, como es el traslado del puerto comercial e industrial.

Por tanto, el proceso que ahora se inicia permite replantear globalmente el modelo de estructura de la ciudad a partir del reconocimiento de los valores existentes, realzando los positivos, añadiendo nuevos elementos de referencia urbana, potenciando líneas de transformación emergentes que se puedan considerar favorables y rectificando los puntos de receso que se puedan detectar.

En este proceso se actualiza la información y los estudios sectoriales, se avalúa y diagnostican conflictos proponiendo soluciones, se concreta la propuesta que es sometida a información pública, se reciben los imputs de participación social y se concreta un documento que recoge las aportaciones de las diferentes administraciones competenciales. Se trata de una síntesis del pulso actual de la ciudad desde la óptica de los diferentes actores urbanos, estableciendo el marco para la actuación más inmediata de la ciudad, pero canalizando las tendencias de transformación para un futuro a medio plazo.

La propia ley que enmarca la regulación urbanística en el territorio de Galicia define los planes generales de ordenación municipal, como instrumentos de ordenación integral para el establecimiento del régimen jurídico correspondiente del suelo (urbano, urbanizable o no urbanizable), definiendo los elementos fundamentales de la estructura general adoptada y estableciendo las determinaciones orientadas a promover su desarrollo y ejecución.

Para ello, dichos planes han de comprender todo el territorio del municipio, adaptando su contenido a las características del mismo, a sus características y complejidades y a los objetivos prefijados, con el fin de garantizar un desarrollo coordinado entre todos los elementos de sus sistemas generales. El plan ha de ser coherente en sus determinaciones, viable en su desarrollo técnico y económico y equilibrado entre las diferentes áreas de reparto, y ha garantizar el nivel de dotaciones y espacios públicos adecuados a la intensidad edificatoria y el tipo de actividades que se prevean, reservando una participación de la comunidad en las plusvalías del planeamiento.

El producto final consiste en un instrumento técnico-jurídico que coordina y regula las actuaciones públicas y privadas y el sistema de interacción entre ellas, permite el desarrollo de las iniciativas competenciales de otras administraciones canalizando inversiones necesarias para articular la capitalidad metropolitana y regula las actuaciones de los privados y entre los operadores privados. En definitiva, el plan general supone una ventana al futuro diseñado a partir del escenario establecido por las importantes transformaciones que la ciudad vivirá los próximos años.

1.1.1. El plan como instrumento de desarrollo temporal.

Las propuestas han de constituir, dentro de las determinaciones establecidas por el contexto legal, un referente reglamentario y normativo preciso en la concreción de los elementos que configuran el aprovechamiento del suelo, pero flexibles en la formalización de la ordenación, ofreciendo imágenes para imbricar a los agentes sociales y sugerencias para el campo de discusión y de actuación.

Porque en paralelo a los cambios urbanísticos y sociales operados en las ciudades, se constata la necesidad de una descentralización de la toma de decisión y la aparición de un partenariado publico-privado que va tomando mayor importancia. Esto entraña un sistema más complejo en la construcción de la ciudad pero que también permite un desarrollo más armónico con las demandas sociales y facilita un control más democrático del sistema.

En esta nueva complejidad el Plan busca asegurar unas “certezas” sobre el futuro (las infraestructuras, los servicios, los usos e intensidades, etc), configurando una “visión general” para la ciudad y su sistema metropolitano y permite abrir “potenciales” de desarrollo, de transformación, de recualificación…, sin renunciar no obstante, a establecer espacios de coherencia entre propuestas de diferentes administraciones, o de generar “lugares” no-previsibles, que permitan nuevas opciones, en principio no planteadas. Por tanto, el Plan puede permitir dejar abiertas algunas posibilidades y opciones que, no siendo contradictorias con la “visión global”, pueden enriquecer su contenido.

Por tanto el Plan es un instrumento general y comprensivo del territorio, pero que no es necesariamente homogéneo en la definición de “todo” el territorio, de sus partes, sino que se articula con espacios ya concretados por el desarrollo anterior del plan que ahora se revisa. El Plan, en su formulación, asegura el funcionamiento de la ciudad y, además, señala cuáles son los elementos o puntos fuertes del sistema que permiten hacer avanzar la estrategia general sobre la misma. Incorpora diversas escalas de referencia, con sectores con un grado de definición más preciso, mientras que en otros una excesiva concreción podría imposibilitar su desarrollo.

El Plan establece unos ritmos de desarrollo temporal, pero ha de permitir adaptar al contexto socioeconómico el grado de precisión en el programa o en la disponibilidad de la inversión.

La metodología para la concreción del Plan sigue unas pautas de aproximación a la situación actual de la ciudad y su avaluación, que permita la formación de un diagnóstico que conducirá a la concreción del plan. El guión básico de este proceso se caracteriza en:

1.- Análisis de la situación urbanística:
2.- Estudios sectoriales específicos:
3.- Síntesis y diagnósticos:
4.- Concreción de la propuesta de Plan:
5.- Trabajos sucesivos en el proceso posterior de tramitación:

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

1.1.2. Estructura del Plan.

Tanto el contenido documental como dispositivo en sus determinaciones está perfectamente estipulado por la legislación vigente. Concretamente, el Título II, Capítulo I, Sección 3ª, de la Ley 9/2002 de Ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia, art. 61, especifica la relación de documentos del plan:

a) Memoria justificativa de sus fines y objetivos, así como de sus determinaciones.

b) Estudio del medio rural y análisis del modelo de asentamiento poblacional.

c) Estudio de sostenibilidad ambiental, impacto territorial y paisajístico.

d) Planos de información.

e) Planos de ordenación urbanística del territorio.

f) Normas urbanísticas.

g) Estrategia de actuación y estudio económico.

h) Catálogo de elementos que hay que proteger o recuperar.

i) Aquellos otros que se consideren necesarios para reflejar adecuadamente sus determinaciones.

Por su parte, el contenido dispositivo se estructura en los artículos 53 a 60 de la mencionada Ley, con el siguiente esquema:

- Determinaciones de carácter general.
- Determinaciones en suelo urbano consolidado.
- Determinaciones en suelo urbano no consolidado.
- Determinaciones en suelo de núcleo rural.
- Determinaciones en suelo urbanizable delimitado.
- Determinaciones en suelo urbanizable no delimitado.
- Determinaciones en suelo rústico.
- Estrategia de actuación y estudio económico.

1.2. Principios para la Revisión del PGOM de A Coruña

Se citan a continuación los objetivos generales que se marcan para la Revisión del PGOM de A Coruña. Deben entenderse dichos objetivos como unas “guidelines genéricas” a alcanzar, que se irán haciendo más específicas a medida que la Revisión del Plan avance.

1.2.1.- Hacia una ciudad **emblemática, singular**

1.2.1.1.- Asegurar que los nuevos desarrollos son respetuosos y protegen formas paisajísticas, panorámicas especiales, edificios particulares así como ecosistemas que son bienes de la ciudad.

1.2.1.2.- Auditar las herencias culturales y naturales, para asegurar su protección, preservación y reinserción en las nuevas formas de la ciudad

1.2.1.3.-Incentivar nuevos proyectos públicos y privados que reflejen el carácter autóctono de A Coruña.

1.2.1.4.-Desarrollar complejos que resulten atractivos y originales, que ayuden a atraer y retener a personas altamente instruidas.

1.2.2.-Hacia una ciudad más **compacta y confortable**

1.2.2.1.- Promover e incrementar la densidad e intensidad de uso en los centros urbanos, pero también a su alrededor, a través de corredores de transporte público.

1.2.2.2.- Desarrollar vecindades de uso mixto y de alta calidad que incorporen un amplio rango de usos, incluyendo comercios convenientemente localizados, espacios para trabajar, dotaciones para la comunidad – todo ello en un entorno próximo que facilite los desplazamientos no motorizados.

1.2.2.3.- Incentivar expectativas y estándares en la calidad del diseño y construcción, para asegurar que los desarrollos de alta densidad conllevan la creación de espacios de alta calidad.

1.2.2.4.- Vigilar los usos ineficientes del suelo en casos de baja densidad inapropiada en lugares estratégicos de la ciudad.

1.2.2.5.- Asegurar calles y espacios públicos de gran calidad

1.2.3.- Hacia una ciudad más **conectada**: nuevos modelos de movilidad

1.2.3.1.- Reinventar el transporte en la ciudad: la Nueva Movilidad

El objetivo es la creación en un corto periodo de tiempo de un paquete integrado de servicios de nueva movilidad que permita a la gente desplazarse de manera más eficaz, con más opciones y más económico que el viejo sistema basado en el ‘sólo-coche’.

La Nueva Movilidad debe poner a disposición de la mayoría de ciudadanos alternativas de diferentes alcances, todas ellas con un alto grado de confort y flexibilidad. Estas alternativas tienen que ser mejores en todos los aspectos: medioambientales, sociales, de recursos, en términos de salud y seguridad, de calidad de vida y de igualdad. Nueva Movilidad crea un ‘softer style’ de vida diaria, con más contacto entre personas, favoreciendo las relaciones entre la comunidad.

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

1.2.3.1.1.- Características intrínsecas de la Nueva Movilidad (permitir la elección entre formas de transporte)

1.2.3.1.2.- Cuatro ejes principales en la Agenda de la Nueva Movilidad (1 – Reducción del uso de vehículos; 2 – Mejor uso de las infraestructuras; 3 – Más y mejor transporte compartido; 4 – Fácil acceso a La información sobre el Nuevo Sistema de Movilidad)

1.2.3.1.3.- Puntos débiles en la Nueva Movilidad (Sus principales componentes han sido entendidos hasta el momento como alternativas secundarias, no al mismo nivel del transporte primario;…)

1.2.3.1.4.- Cómo dar el paso del viejo sistema a la Nueva Movilidad (El primer paso es entender los altos costes de la Vieja Movilidad; también los costes del aparcamiento gratuito en la ciudad…)

1.2.3.1.5.- Liderazgo de la Nueva Movilidad desde los Gobiernos Locales (alcaldía y ciudad deben tomar el compromiso en el proceso, aunque no se trate de una situación de emergencia; …)

1.2.3.1.6.- Medidas y Políticas asociadas

1.2.3.1.6.1.- Reducción de Tráfico (Conversión de infraestructuras; Sistemas de valoración del coste;…)

1.2.3.1.6.2.- Reducción de Velocidad (Importante por seguridad, contaminación, calidad de vida;…)

1.2.3.1.6.3.- Alternativas de Movilidad (Transporte Público; Bici; Espacios Públicos que permitan caminar de una manera confortable; Transporte compartido;…)

1.2.3.1.6.4.- Reducción de Movimiento (actividades económicas por vecindades; telecom…)

1.2.3.2.- El Modelo de Nueva Movilidad en A Coruña: hipótesis de implementación

1.2.3.2.1.- Plan de Nueva Movilidad en A Coruña, cinco prioridades (Calidad del aire y salud pública; Mejora de la movilidad para todos; Convertir la ciudad en más atractiva; Incentivar la vitalidad económica; Promover la solidaridad entre distritos)

1.2.3.2.2.- Implementación del modelo en cuatro etapas (Poner al alcance de los ciudadanos la movilidad alternativa; Cortar el tráfico; Integración de los nuevos sistemas de movilidad; Periodo de consulta y comunicación)

1.2.3.2.3.- Cinco proyectos estratégicos para la Nueva Movilidad en A Coruña (Tarjeta Universal de Transporte; Autobús de altas prestaciones; Estrategia de Reducción del Automóvil privado; Ciudad de la Bicicleta; Uso compartido automóvil)

1.2.3.2.4.- Sinergias de los proyectos estratégicos

1.2.4.- Hacia una ciudad más **sostenible**

Sostenibilidad no se basa solamente en proveer zonas verdes de calidad y edificios energéticamente eficientes, sino en el eficaz uso de estos recursos por parte de los diferentes grupos sociales, económicos y culturales. Así, debemos considerar todos los efectos de nuestros proyectos en el medio en el que actuamos: no solamente en términos de su rendimiento energético e impacto de sus materiales en el medio ambiente, sino también cómo estos proyectos afectan nuestros estilos de vida, nuestros patrones de movilidad y comportamiento de nuestras comunidades. Esto significa encontrar modelos inteligentes de crecimiento que sean capaces de reducir el impacto sobre el medio en el que actuamos mediante estrategias de optimización de uso de los recursos a nuestra disposición.

1.2.4.1.- Las formas urbanas y los patrones de uso del suelo pueden incentivar un comportamiento más sotenible que minimiza el impacto de las acciones humanas sobre el medio ambiente.

1.2.4.2.- Las propuestas de edificaciones, espacios libres e infraestructuras deben estar basadas en las últimas tecnologías sostenibles. Esta sostenibilidad debe quedar reflejada en la función, diseño, construcción, uso de los recursos y gestión a largo plazo de cada una de las propuestas urbanas.

1.2.4.3.- Promover aquellas construcciones que posean características de adaptabilidad y que por tanto puedan responder a cambios en las condiciones sociales, tecnológicas, económicas o ambientales.

1.2.4.4.-Las propiedades intrínsecas de nuestros paisajes y sistemas ecológicos deben ser respetados y subrayados, e incluso rehabilitados cuando ello sea posible.

1.2.5.- Hacia una ciudad más **atractiva**

1.2.5.1.- Incentivar el diseño distintivo de edificios prominentes y de espacios públicos, pero asegurando también la calidad del resto de las edificaciones que componen la ciudad (the everyday buildings) para que respondan apropiadamente a su contexto y contribuyan a la calidad visual de su entorno.

1.2.5.2.- Asegurar concursos para el diseño de los mayores proyectos para incrementar la calidad del diseño a través de la competencia.

1.2.5.3.- Incluir arte público como un componente básico de cualquier calle o espacio público. Incentivar a las entidades promotoras de desarrollos privados en la ciudad para que también promuevan sus propuestas hacia una provisión de arte público.

1.2.5.4.- Estimular la incorporación de espacios verdes de alta calidad en las nuevas edificaciones y en sus alrededores.

1.2.6.- Hacia una ciudad más **humana**

1.2.6.1.- Cambiar la prioridad de los espacios públicos a través de la incorporación de estrategias de diseño sensible, de manera que los espacios peatonales reciban una mayor preferencia sobre los de los vehículos privados.

1.2.6.2.- Mejorar la calidad del diseño de los espacios públicos y calles para ayudar a que éstos se conviertan en espacios de gran calidad social, incentivando el carácter de comunidad. Las calles no deben ser pensadas como corredores de movilidad, sino como espacios tridimensionales enmarcados por edificios, árboles y otros elementos.

1.2.6.3.- Asegurar que aquellas partes de los edificios que están más en contacto con las personas, son partes tratadas muy al detalle para poder transmitir la escala humana y riqueza visual a los usuarios de estos espacios.

1.2.6.4.- Incorporar en el diseño elementos que favorezcan y den prioridades a los usuarios más débiles y desfavorecidos en el sistema de relaciones urbanas.

1.2.7.- Hacia una ciudad **económicamente más equilibrada**

Se debe preparar las infraestructuras necesarias para permitir la transición de un sector industrial pesado a la baja, hacia un perfil de industria más fina, o microempresa. Al mismo tiempo se debe considerar el sector de servicios claramente en aumento, así como la emergente economía del conocimiento y su imagen.

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

1.3. Programa de Trabajo

1.3.1. Marco del Programa de Trabajo

1.3.1.1. Hipótesis para ejecutar los estudios y análisis sectoriales.

A Coruña como tantas otras ciudades españolas sufrió un fuerte periodo de densificación en el "desarrollismo" que transformó el paisaje urbano tradicional que había ido evolucionando hasta los años 50.

Frente a esta situación, los Planes Urbanísticos de la transición y de la democracia española buscaron acotar aquella densificación –muchas veces abusiva- y, sobre todo, introducir las reservas de dotaciones y elementos necesarios de infraestructura para poder mejorar la calidad urbana de nuestras ciudades. Las nuevas Leyes de Urbanismo y sus Reglamentos, ya sea a nivel autonómico o estatal, la actuación de las entidades ciudadanas y la administración municipal, consiguieron implantar estos importantes cambios, que han posibilitado el desarrollo de un proceso de modernización y re-equipamiento sin precedentes.

En el umbral del siglo XXI nuevas condiciones urbanísticas –con fuerte contenido funcional y social- se están imponiendo en nuestras ciudades: tensiones en el extrarradio, reducción del tamaño familiar, nuevas formas de la economía urbana, incremento de la movilidad, etc.

Por tanto aparecen nuevas "cuestiones" a dirimir que obligarán a formular estrategias específicas y distintas a las de los Planes anteriores. Por ejemplo:

- movilizar los espacios de oportunidad
- cuidar las relaciones metropolitanas
- clarificar el funcionamiento de las infraestructuras
- reciclar grandes piezas de la ciudad existente, que cambian de uso
- evitar consumo innecesario de suelo
- actuar en coherencia con el medio ambiente y el paisaje metropolitano, hacia un sistema sostenible
- mejorar el confort urbano para los residentes: medidas de reducción del ruido, aproximación de las dotaciones, integración de las zonas verdes y equipamientos en redes cívicas, diversificación de la movilidad, etc.
- .....entre otros.

1.3.1.2. Orientación inicial del Plan.

En este marco de transformación aparece la necesidad metodológica de definir un Plan que, adecuándolo a la legalidad y la situación existente, busque definir unos procesos de ajuste y de modificación que pongan a A Coruña en situación de afrontar las nuevas condiciones urbanísticas.

Para ello hará falta tener en cuenta en la parte propositiva temas como:

- reestructuración de los espacios públicos como un sistema
- restauración y potenciación de los tejidos históricos y tradicionales, incluyendo los núcleos rurales en su nueva función urbana
- reorganización de los centros –con la definición de las nuevas actividades centrales- para dar servicio a las distintas áreas y reducir la presión innecesaria en el centro
- redefinición del "centro" histórico como núcleo seminal y referente del sistema metropolitano
- definición de las áreas para la protección contra riesgos naturales, según los estudios y normativas vigentes
- coordinación entre las distintas protecciones y reservas de suelo.

1.3.1.3. El plan como instrumento con diferentes escalas y tiempos.

Las propuestas, evidentemente, deben quedar bien enmarcadas dentro de las determinaciones establecidas en el contexto legal. Sin embargo no deberían tener, a ser posible, un carácter reglamentario y normativo rígido -que se ha demostrado difícil en la aplicación del planeamiento en los últimos tiempos-, sino ser capaces de ofrecer imágenes para imbricar a los agentes sociales y ofrecer sugerencias para el campo de discusión y de actuación.

Porque en paralelo a los cambios urbanísticos y sociales que se están operando en nuestras ciudades, hemos constatado la necesidad de una descentralización de la toma de decisión y la aparición de un partenariado publico-privado que va tomando mayor importancia.

Esto entraña un sistema más complejo en la construcción de la ciudad pero permite también un desarrollo más armónico con las demandas sociales y facilita un control más democrático del sistema.

En esta nueva complejidad se sitúa la nueva generación de Planes que han de buscar asegurar unas "certezas" sobre el futuro, las infraestructuras, los servicios, etc. Por tanto, como un instrumento que ofrece y garantiza una "visión general" para la ciudad y su sistema metropolitano y es capaz de abrir "potenciales" de desarrollo, de transformación, de recualificación. Pero que también es capaz de definir espacios de coherencia entre propuestas de diferentes administraciones, o de generar "lugares" no-previsibles, que permitan nuevas opciones, en principio no pensadas… Por tanto, es "porteur" de elementos innovadores en la discusión urbana, y deja abiertas algunas posibilidades y opciones no previstas y que, no siendo contradictorias con la "visión", pueden enriquecer su contenido.

Así pues el Plan hoy es un instrumento general y comprensivo del territorio, pero que no es necesariamente homogéneo en la definición de "todo" el territorio, de sus partes, sino que en su formulación asegura un funcionamiento de la ciudad, y, además, señala cuáles son los elementos o puntos fuertes del sistema que permiten hacer avanzar la estrategia general sobre la misma. Acepta que hay diversas escalas y, mientras algunos sectores exigen un grado de definición más preciso, en otros una excesiva concreción quizás imposibilitaría su desarrollo…

Por otra parte, también se entiende que el planeamiento tiene una condición iterativa y que la definición avanza de acuerdo con al mayor precisión en el programa o en la disponibilidad de la inversión…

Por tanto, es en este marco conceptual donde arrancan los trabajos de la Revisión del Plan General de Ordenación Municipal de A Coruña, a partir del planteamiento metodológico ya presentado en el concurso y que empieza a tomar cuerpo con este primer documento de "Plan de Trabajo".

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

1.3.1.4. Proceso de elaboración y de trámite.

El proceso temporal tiene unas pautas que proceden por una parte de la propia elaboración documental y por otra del sistema legal que establece los plazos de aprobación y consulta pública del documento.

La Fase 2 de este proceso consistirá esencialmente en los trabajos de estudio y elaboración de síntesis y alternativas parciales que darán lugar al Documento para la aprobación inicial del Plan.

En esta fase es lógico que se produzcan las aportaciones de documentación y sugerencias por parte de la Administración y de entidades cívicas y ciudadanas, para poder ser evaluadas adecuadamente. Esto no impide que en el período de consulta pública se puedan plantear sobre la mesa nuevas cuestiones para su estudio.

En cualquier caso, para dinamizar el proceso y dotarlo de mayor seguridad en su avance, sería deseable contar desde el principio con el máximo de aportaciones sobre las iniciativas que se puedan plantear, para poder estudiar su imbricación en las propuestas y el grado de interacción entre ellas.

También se sugiere como conveniente la interacción entre las administraciones competenciales en materia de urbanismo, o incluso con instituciones de gran peso en la toma de decisiones estructurales de la ciudad, para asegurar que las opciones de plan tomadas son compartidas y aceptadas en sus planteamientos generales. En este contexto, la presentación del Avance de los trabajos a la Comisión Informativa de Urbanismo permite su seguimiento eficaz. Por otro lado, el Ayuntamiento y la Xunta irán debatiendo las opciones fundamentales planteadas por la revisión del PGOM.

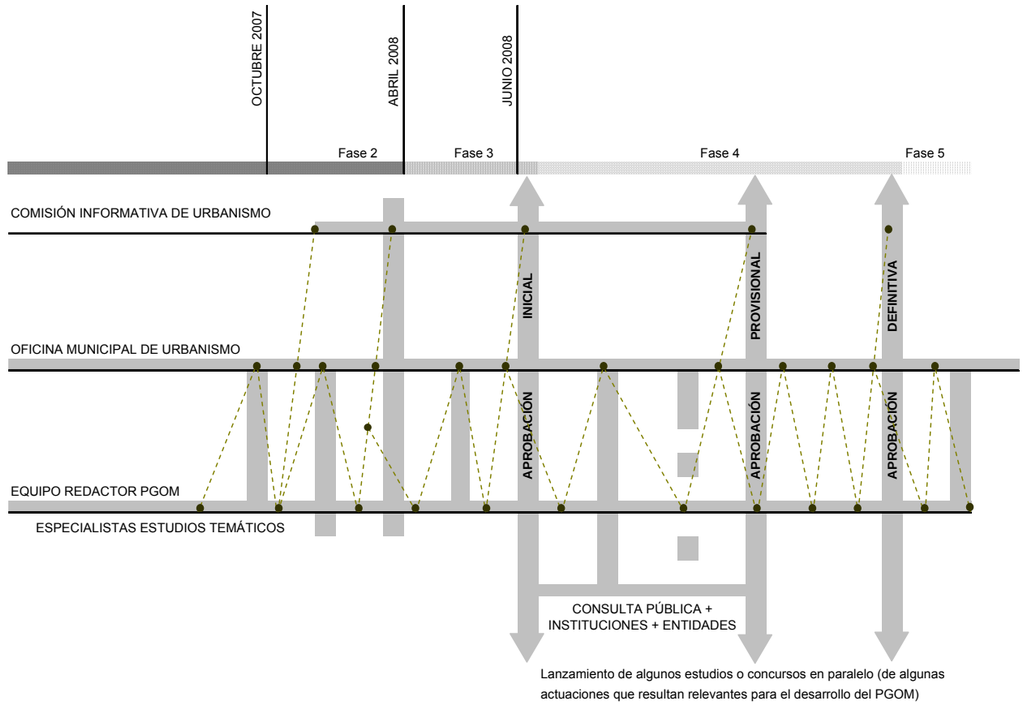
Dicha Comisión deberá integrarse con un nivel de seguimiento superior, en un esquema de relación más dinámico entre Equipo redactor y Oficina municipal de urbanismo, que permitirá evaluar los avances en un proceso que requiere mantener episodios periódicos de interacción

En cualquier caso, con el plazo de consulta pública se inicia la Fase 3, que ha de permitir valorar i integrar, si es el caso, las aportaciones provinentes de la participación de las diferentes entidades e instituciones. Como por ejemplo:

- Instituciones del Estado.- Puerto, Ferrocarril, Carreteras, Aeropuerto….
- Junta de Galicia.- Vivienda, Medio Ambiente, Urbanismo, Sanidad….
- Entidades
  - Culturales y científicas, Universidad
  - Cívicas, Asociaciones, etc.
  - Corporaciones económicas

- Entidades privadas.-
  - Individuales
  - Actividad económica de diversa índole…

En el siguiente esquema se explica gráficamente el proceso, con los diferentes momentos temporales del proceso.



PROCESO DE INTERACCIONES EN LA ELABORACIÓN DEL PGOM

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

1.3.2. Metodología

1.3.2.1. Explicación del contenido y sugerencias para la revisión del Plan General

El Plan General de A Coruña fue aprobado definitivamente el 19 de octubre de 1998. En estos años de vigencia ha sido el marco de desarrollo de las intervenciones urbanísticas en la ciudad, a partir de las premisas de planeamiento que en su momento se tuvieron que incorporar, condicionando de manera notable las decisiones sobre estructura general, previsiones desarrollo, áreas de transformación, usos dominantes, condiciones ambientales....

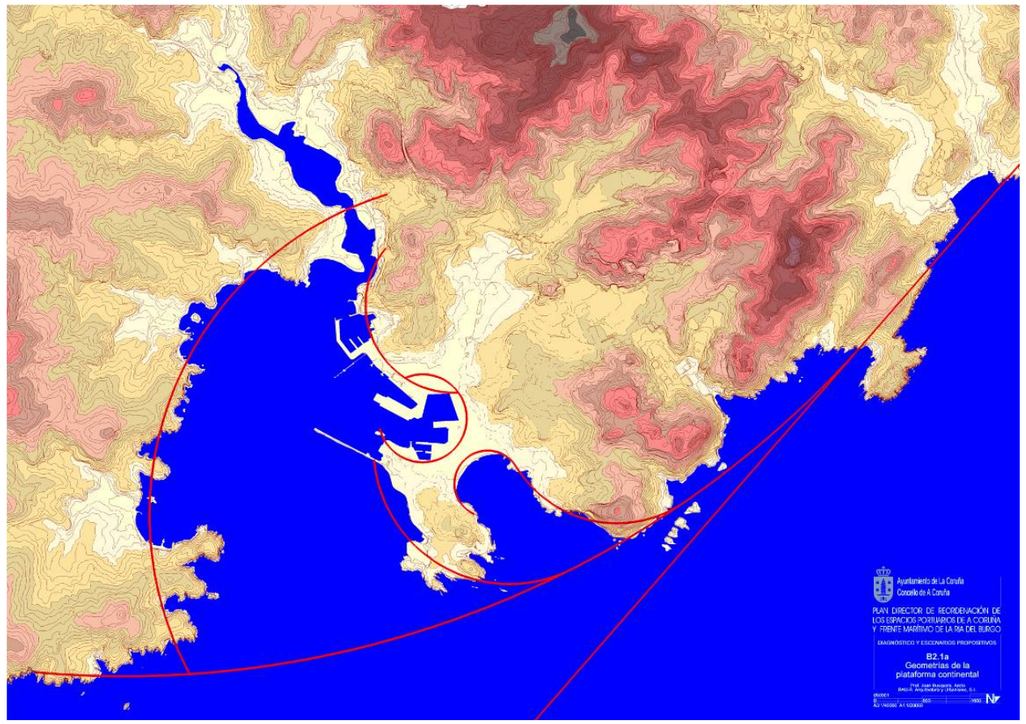
Sin embargo, en este relativamente corto espacio de tiempo, en el ámbito territorio de Galicia y la propia ciudad de A Coruña podemos destacar dos referentes para la transformación urbana que pesan sobre determinaciones importantes del Plan General, en referencia a los aspectos citados. Por un lado, la sucesiva aprobación de tres leyes reguladoras en materia de régimen del suelo, la *Lei 9/2002, do 30 de decembro, de ordenación urbanística e protección do medio rural de Galicia*, la *Lei 15/2004, do 29 de decembro, de modificación de la Lei 9-2002,* (en adelante LOUG) y la *Lei 6/2007, do 11 de maio, de Medidas urxentes en materia de ordenación do territorio e do litoral de Galicia*, que han alterado el referente regulador del Plan General e incluso sus propias disposiciones, añadiendo además criterios sostenibilistas que inciden sobre los propios criterios urbanísticos generales. Por otro, una decisión de repercusión estratégica como el desplazamiento del puerto industrial y comercial hacia Punta Langosteira, obligando a replantearse el papel futuro de los suelos a transformar en el frente que ha configurado la fachada de la ciudad y, en buena medida, su razón de ser, el Puerto de A Coruña.

El propio Plan General establece en el artículo 1.1.3 de las Normas urbanísticas como circunstancias justificativas para su Revisión, previo el estudio correspondiente:

1. *El transcurso de ocho años de vigencia del mismo.*
2. *La concurrencia de circunstancias de población, actividad u otras que modifiquen sustancialmente la Estructura Urbana y/o los sistemas generales previstos por el Plan.*

También el Texto refundido de la Ley 9/2002 prevé un régimen transitorio (Disposición Transitoria.Primera).para los municipios sin planeamiento adaptado a dicha ley. La propia ley 9/2002 fijaba en la Disposición Transitoria Segunda (no modificada por la ley 15/2004) para el planeamiento vigente tres supuestos: un plazo de tres años, cuando corresponda su revisión o cuando las circunstancias objetivas así lo aconsejen.

De acuerdo con el Pliego de cláusulas económico administrativas para la contratación por concurso de la revisión del PGOM de A Coruña, la redacción del instrumento de planeamiento deberá formularse de acuerdo a las exigencias que establece la LOUG, en concordancia con el régimen de suelo establecido en la legislación básica estatal, los reglamentos y disposiciones sectoriales que afectan el campo del planeamiento urbanístico, además de las propias especificaciones del pliego del concurso. Es de aplicación la recientemente aprobada *LEY 8/2007, de 28 de mayo, de suelo*, que entró en vigor el día 1 de julio de 2007, derogando expresamente y substituyendo a nivel estatal la Ley 6/98, del régimen del suelo y valoraciones.



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

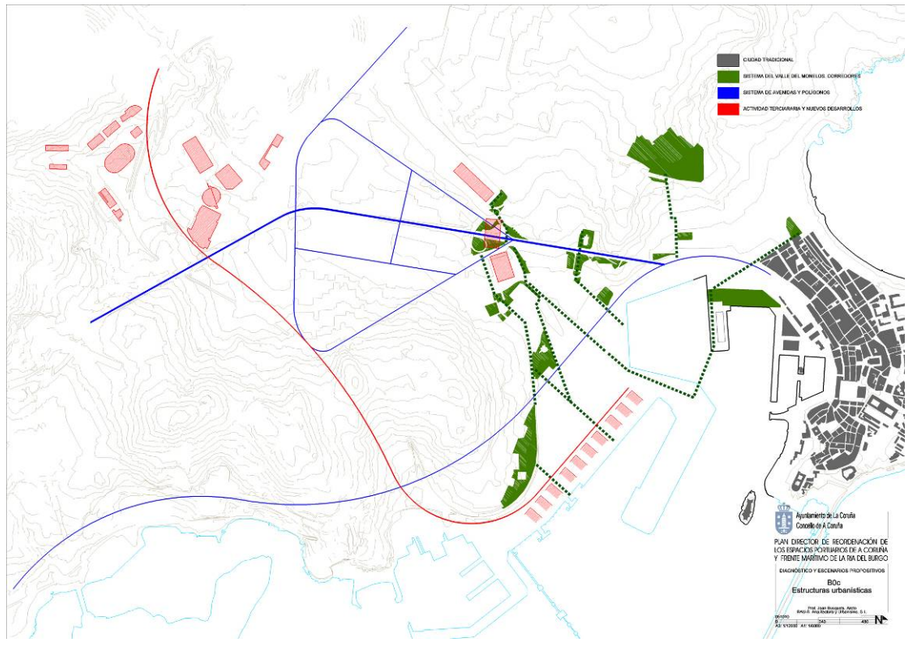
1.3.2.2. Motivación de la Revisión

La justificación del Pliego de cláusulas económico administrativas ya indica el elevado grado de ejecución de las previsiones, tanto en el planeamiento de desarrollo urbano de la ciudad como en la mayoría de los suelos urbanizables a través de los planes parciales. Por otra parte, el Convenio de 2 de febrero de 2004 para la reordenación urbanística de los terrenos del puerto de A Coruña también establecía un plazo de 4 años para revisar el PGOM, de acuerdo con el nuevo Plan Director de la zona portuaria en redacción actualmente.

En cualquier caso, en coherencia con los motivos generales apuntados y los objetivos del Pliego de cláusulas para la revisión del planeamiento general, nos encontramos ante una modificación de parámetros urbanos suficientemente relevantes como para plantear la revisión. Ésta supone:

1.- Estudiar, detectar y orientar los temas que no están funcionando adecuadamente a nivel del Planeamiento ya sea:

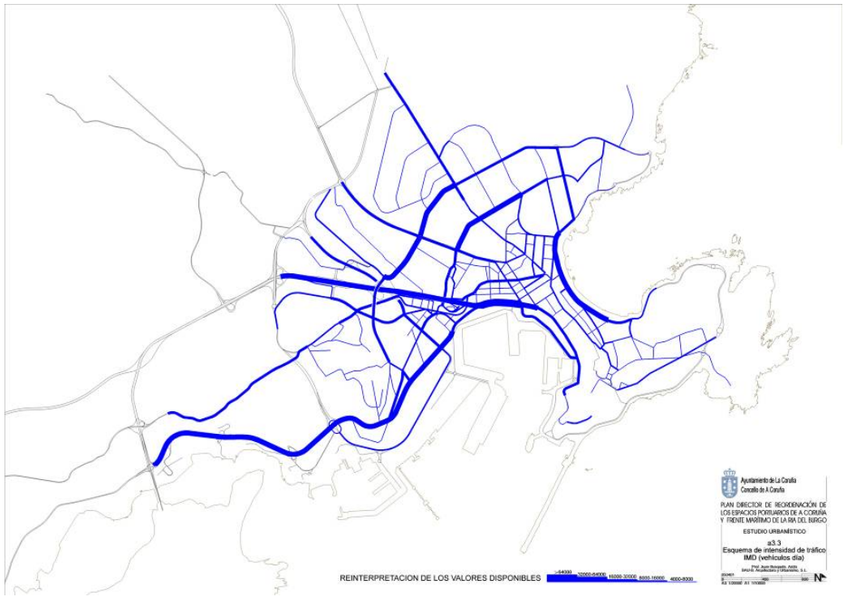
- En el procedimiento. Aquellos temas o sectores de planeamiento que después diez años de vigencia del plan, aún están pendientes de desarrollo. En un momento punta en que la dinámica urbanística ha gozado de una tendencia claramente expansiva, algunas piezas no han mantenido un ritmo coherente con dicha dinámica.
- En el desarrollo o encauzamiento de algunos sectores de la ciudad, donde la estructura general prevista puede manifestar desajustes de articulación con el resto de piezas de la ciudad. Se trata de áreas urbanas que aún habiéndose desarrollado o en curso de transformación, ponen de manifiesto desajustes con el funcionamiento urbano (estructura viaria, dotaciones públicas, movilidad sostenible en atención a diferentes modos de transporte, acceso a espacios públicos...) que requieren retoques de diversa entidad para su mejora.



2.- Afrontar las nuevas demandas que la ciudad está experimentando, en su doble dimensión de referente central de una amplia corona metropolitana y como ciudad con entidad propia:

2.1 A nivel metropolitano debido, en parte, a la singular condición geográfica –orográfica y litoral- y a la escasa dimensión del término municipal. Se trata de un municipio con un término municipal reducido, de una superficie de 36,8 km2, con un territorio muy ondulado configurando una península expuesta por el norte a los rigores del mar abierto. Se ha de actuar a partir de las siguientes líneas de intervención:

- Buscando la coherencia de las infraestructuras. Favorecer la diversificación de los modos de transporte, con espacios suficientes para su desarrollo, y su correcto funcionamiento en relación con los municipios próximos, con los que se produce una relación urbana natural.
- También la correcta estructuración de los diversos sistemas infraestructurales para asegurar una buena transición entre los niveles de relación territorial regional, metropolitana, urbana y local, evitando distorsiones que degradan la calidad de vida.
- El estudio cuidadoso de sectores bisagra entre los municipios colindantes y A Coruña. Desde el análisis de las iniciativas en municipios vecinos con los que A Coruña tiene contacto, se han de plantear estrategias de transformación que beneficien a los municipios implicados.
- El papel del aeropuerto y su articulación urbana como motor para la relación ínter-territorial de la ciudad y su potencial como polo de referencia metropolitana.
- Valorando el sistema de relaciones con los municipios del entorno, de manera que se puedan optimizar las dotaciones y el conjunto de relaciones entre la población y las actividades económicas, con el objetivo de contribuir al reequilibrio del territorio metropolitano. La nueva ubicación del puerto supondrá una alteración en los corredores de acceso que repercutirá en el uso actual del territorio.



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

2.2 A nivel urbano.

- Áreas de transformación potencial en la situación existente y que, aunque tal vez no lo eran en el momento de la formación del anterior Plan general, actualmente aportan un gran potencial de dinamización a escala de ciudad que hay que prever para una correcta articulación con las expectativas urbanas.

  Dos casos singulares:

  Los nuevos usos en los terrenos portuarios afectaran al frente tradicional de la ciudad, en su sentido más amplio. Su posible desarrollo en fases sucesivas no debe olvidar un objetivo final de propuesta global para la transformación del puerto.

  El reencaje de algunas infraestructuras de movilidad sería la nueva estación ferroviaria, las posibles alternativas de servicio para este modo de transporte público y su relación con otros modos de movilidad.

- Consolidación de iniciativas anteriores del planeamiento general. El creciente sector de las universidades (Campus de Elviña) puede actuar de motor para la implantación de nuevas actividades que requieren una buena dotación de infraestructuras de comunicación, servicios, etc. Para ello se deberá reforzar el sistema de accesibilidad desde diversos puntos de la ciudad y del entorno metropolitano.

- Análisis de las deficiencias dotacionales de la población consolidada para dar respuesta a nuevas necesidades o mejorar los servicios y la estructuración de los espacios libres actuales.

3.- Adecuar las disposiciones normativas del PGOM a las nuevas normas jurídicas y legislativas aprobadas con posterioridad a la vigencia del mismo, incluso de aquellas nuevas disposiciones que puedan ser aprobadas en el transcurso de los trabajos o cuyas disposiciones puedan incidir en el Plan General, como pudiera ser la *Lei 6/2007, do 11 de maio, de medidas urxentes en materia de ordenación do territorio e do litoral de Galicia"*, recientemente aprobada.

En conjunto, supone ajustar los instrumentos de planeamiento, los requerimientos y reservas de sistemas asociados a los nuevos desarrollos, las previsiones de desarrollo o los mecanismos de actuación que permitan asegurar el justo reparto de beneficios y cargas del planeamiento.

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

2. Desarrollo del Planeamiento Vigente

2.1. Plan Vigente

2.2. Sectores

2.3. Áreas de planeamiento

2.4. Áreas de transformación

2.5. Viario e infraestructuras

2.6. Síntesis, diagnóstico y primeras valoraciones interpretativas

2. Desarrollo del Planeamiento Vigente

2.1. Plan Vigente

El Proyecto de Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Municipal fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de A Coruña en sesión ordinaria celebrada el día 19 de Octubre de 1998. El anuncio del acuerdo de aprobación definitiva, así como de las Normas Urbanísticas del Texto Refundido se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de A Coruña (nº 262) con fecha de 14 de noviembre de 1998, (en adelante PGOM 98).

El Plan General contemplaba para su desarrollo la formulación de Planes Parciales en suelo urbanizable y Planes Especiales y Estudios de Detalle en suelo urbano.

Durante la vigencia del PGOM98 se han producido las Modificaciones Puntuales de Plan General y los Desarrollos de Planeamiento que se relacionan a continuación:

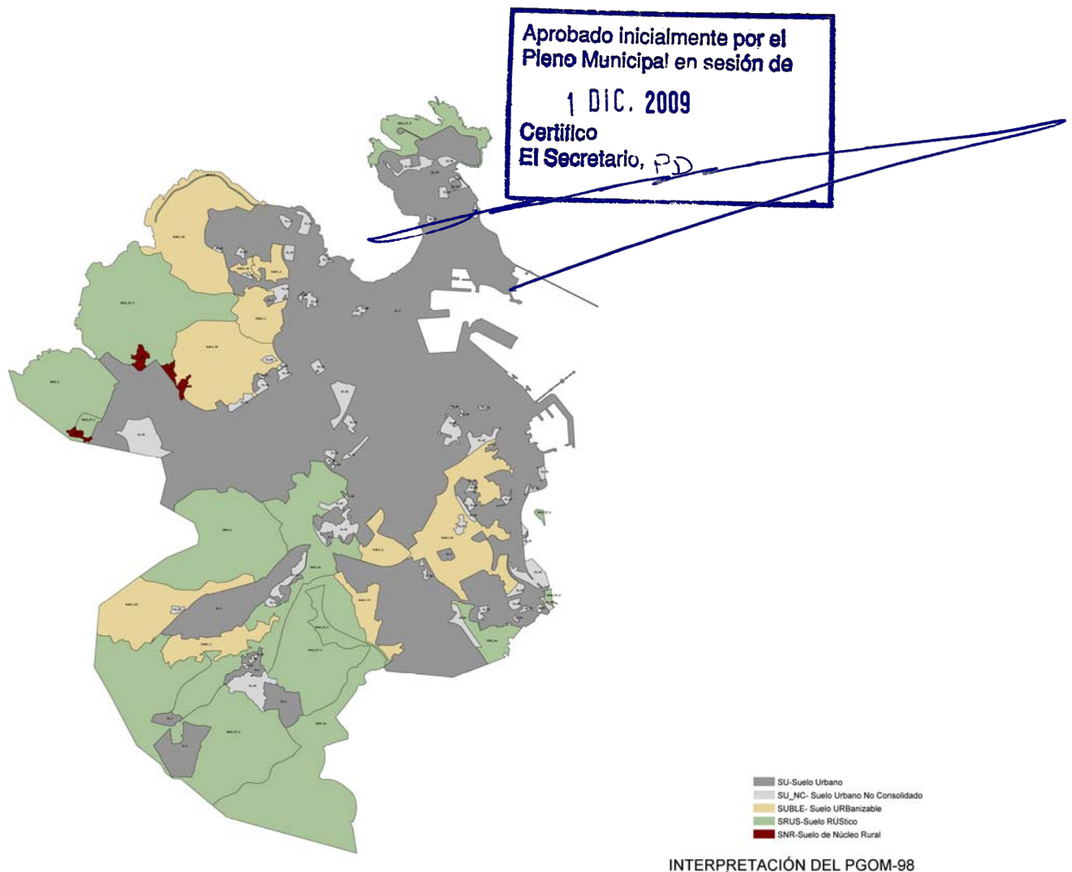
A. PGOM

Revisión y Adaptación del plan general de ordenación municipal de A Coruña 1998

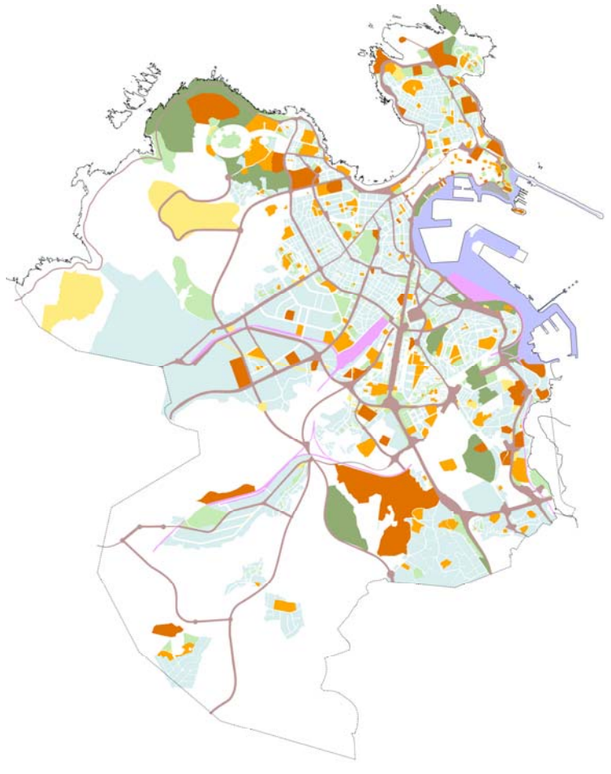
A.1. MODIFICACIONES PUNTUALES DEL PGOM:

- MPG 1/00 Modificacion Puntual PGOM. Vio Sectores Suelo Urb. S-4 y S-9 Centro Transpor.
- MPG 2/00 Modificacion Puntual PGOM. Rosales Los-Cambio de uso Parcelas dotacionales.
- MPG 1/01 (IV) Modificacion Puntual PGOM. Travesia de San Antonio, S.U C H2.01.
- MPG 1/01 (I) Modificacion Puntual PGOM. Lugar da Silva IV, POL.-E8.04.
- MPG 1/01 (II) Modificacion Puntual PGOM. Trazado paseo marítimo, Labañou Portiño y ampliación cementerio San Amaro.
- MPG 2/01. Modificación Puntual PGOM. Norma Zonal 11. Equipamientos
- MPG 4/01 Modificacion Puntual PGOM. Recalificacion vertedero Bens como SGEL.
- MPG 2/02 Modificacion Puntual PGOM. Orillamar (centro de salud Montealto), APE.-H3.02.
- MPG 3/02 Modificacion Puntual PGOM. A Regueira-Montserrat API.-H12.01-Castaño Eiris.
- MPG 4/02 Modificacion Puntual PGOM. Rda. Outeiro-Gran Canaria-Abad Conde y Labañou.
- MPG 5/02 Modificacion Puntual PGOM. Calle y Trav. Joaquin Planells-Ronda Outeiro.
- MPG 10/02 Modificacion Puntual PGOM. Campus Universitário.
- MPG 3/03 Modificacion Puntual PGOM. Parcela rotacional Los Rosales, API.-D3.01.
- MPG 1/03 Modificacion Puntual PGOM. Fabrica Tabacos Plaza Palloza POL.-H8.03.
- MPG 5/04 Modificación Puntual PGOM. POL.-H4.04 “Atocha Alta II”.
- MPG 7/04 Modificacion Puntual PGOM. Mercado de Elviña. Reconstrucción.
- MPG 4/06 Modificacion Puntual PGOM. Plaza de los Chopos.
- MPG 7/06 Modificacion Puntual PGOM. Norma zonal 9 actividades economicas.
- VAR 140/06 Cambio de Uso parcela rotacional Cl Cadiz 5-Av Joaquin Planells 33-"La Milagrosa"
- EXC 6/05 Cambio Uso parcela equipamiento dotacional en el POL G2.01, Ronda de Monte Alto.
- EXC 2/08 Cambio Uso parcela num. 40 del proyecto de reparcelación del PP S-6 “Parque Eirís”.
- EXC 4/05 Error material PGOM. San Ignacio num 6 a 12.
- EXC 1/07 Error material PGOM. Aprovechamiento tipo ARP H14.01.

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



INTERPRETACIÓN DEL PGOM-98
RÉGIMEN DEL SUELO



INTERPRETACIÓN DEL PGOM-98
ZONIFICACIÓN

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

B. DESARROLLO PGOM

B.1. PLANES PARCIALES:

- PPA Plan Parcial S-06 Parque de Eiris.
  - MPPA 2/04 Modificación Plan Parcial S-06 Parque de Eiris.
  - MPPA 1/06 Modificación Plan Parcial S-06 Parque de Eiris, parcelas 22 a 27 y 31 y 35
- PPA 2/99 Plan Parcial S-05 Sector S.Uble Mesoiro.
  - MPP 4/04 Modificacion Plan Parcial Valle de Mesoiro S.Uble S-05.
  - MPP 1/07 Modificacion Plan Parcial Valle Mesoiro S.Uble S-05 para centro salud.
- PPA 1/99 Plan Parcial Zapateira-Altamira SRAU (Fadesa)
  - MPP 3/04 Modificacion Plan Parcial Altamira A Zapateira SRAU
- PPA 3/99 Plan Parcial Zapateira- Altarmira (O' Caron)
- PPA 5/99 Plan Parcial S-02 San Pedro de Visma.
  - MPP 1/2004 Modificacion Plan Parcial San Pedro de Visma Sector S-2
- PPA 7/99 Plan Parcial S-07 Recinto Ferial, Someso.
  - MPG 1/04 Modificacion Plan Parcial (MPP). Recinto Ferial, Someso, Sector S-07.
- PPA 1/00 Plan Parcial S-10, Eiris de Abajo, Parque Ofimatico.
  - MPP 5/04 Modificación Plan Parcial S-10, Eiris de Abajo, Parque Ofimatico.
  - MPP 3/06 Modificacion Plan Parcial S-10, Parque Ofimatico.
- PPA 1/02 Plan Parcial S-04 Sector S.Uble Vio.

B.2. PLANES ESPECIALES

- PES 3/99 Plan Especial Monte de San Pedro (Bateria- Artilleria).
- PES 2/99 Plan Especial Bens Vertedero (y mejora rural Monte das Pallas).
- PES 4/99 Plan Especial Puerto zona de servicio.
- PES 5/99 Plan Especial ensanche viario Hogar Calvo Sotelo Prolongacion Travesia.
- PES 5/00 Plan Especial Palavea.
- PES 4/00 Plan Especial Castro de Elviña.
- PES 5/01 Plan Especial Cantera de Mesejo OT 7-E7.01.
- PES 1/02 Plan Especial Avenida del Pasaje APR.-I13.02.
- PES 2/02 Plan Especial Pedralonga.
- PES 4/02 Plan Especial VG-S4.02 Vio, Sector S-4.
- PES 1/03 Plan Especial Infraestructuras Urbanizacion Breogan, APR.-C17.01.
- PES 3/03 Plan Especial Carretera los Fuertes Monte San Pedro
  - MPES 1/05 Modificacion Plan Especial Carretera de los Fuertes AR.-7D4.01.
- PES 4/03 Plan Especial infraestructura-dotacional Monte San Pedro elevador y recuperacion Cantera.
- PES 1/04 Plan Especial Infraestructuras conexión Cantera Mesejo - Ventorrillo OT-7E7.01.
- PES 2/04 Plan Especial Infraestructuras tranvia rodadura desde Tryp hasta monte San Pedro.
- PES 1/05 Plan Especial Plaza Porticada II, POL.-F6.03 PP Franciscanos.
- PES 2/05 Plan especial infraestructuras y dotacion Parque de Oza-Castrillon: EG-H9.01.

B.3. PEPRI.

- PES 1/98 Plan Especial Ciudad Vieja-Pescadería

B.3.1. MODIFICACIÓN PEPRI

- MPES 1/01 Modificacion PEPRI. Ámbito Capuchinas-Papagayo-Tabares-Panaderas 26-30
- MPES 1/03 Modificacion PEPRI (art. 71). Plaza Maria Pita.
- MPES 3/03 Modificacion PEPRI. Cl. Marques Pontejos esq San Nicolas Y Panaderas 12.
- MPES 2/04 Modificacion PEPRI. Ámbito POL.- 4 Papagayo-Tabares.
- MPES 1/05 Modificacion PEPRI. Ámbito Plaza de las Barbaras (decreto 555/71 Minº Edu-Ci).
- EXC 18/04 (MPES) Modificación puntual PEPRI.
- MPE 1/06 Modificacion PEPRI Instituto Eusebio da Guarda.

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

2.2. Sectores

El PGOM 98 delimita 10 sectores en suelo urbanizable para ordenar la transformación de este suelo en urbano.

El uso principal de estos sectores es el residencial, si bien a los sectores 4 – Vío- y 9 -Centro de Transportes- se les asigna el uso Industrial comercial y centro de transportes respectivamente. Existe una modificación puntual de ambos sectores, ya citada anteriormente, donde se asigna el uso industrial comercial a ambos.

En el siguiente cuadro se resumen los parámetros básicos de las fichas de los sectores contenidas en el PGOM.

Resumen de datos de los sectores

Sector	S1	O Portiño	S2	San Pedro de Visma	S3	Penamoa	S4	Mod. PGOM-98(S4+S9)	S5	Valle de Mesoiro
Sup. Bruta del Sector:		622.378		493.000		1.538.248		851.716		383.188
Sup. del Sector		578.501		356.909		1.118.233		808.792		383.188
Sup. Neta del Sector		548.980		336.136		1.076.934		701.210		383.188
Intensidad del uso global medida sobre las áreas no ocupadas por sistemas generales		0,61		1,50		0,83		0,78		0,90
Aprovechamiento lucrativo máximo		334.878		504.204		893.855		546.902		344.869
Uso global		Residencial		Residencial		Residencial		Industrial Comercial		Residencial

Sector	S6	Parque de Eiris	S7	Recinto Ferial	S8	Monte Mero	S10	Parque Ofimático
Sup. Bruta del Sector:		315.199		237.178		524.266		390.815
Sup. del Sector		287.948		226.097		514.155		353.908
Sup. Neta del Sector		195.657		191.123		355.066		353.908
Intensidad del uso global medida sobre las áreas no ocupadas por sistemas generales		0,66		1,33		1,00		1,10
Aprovechamiento lucrativo máximo		129.293		254.194		355.066		389.299
Uso global		Residencial		*Residencial		Residencial		Residencial

Total suelo neto Residencial	**3.205.658**
Total suelo neto Industrial Comercial	**546.902**

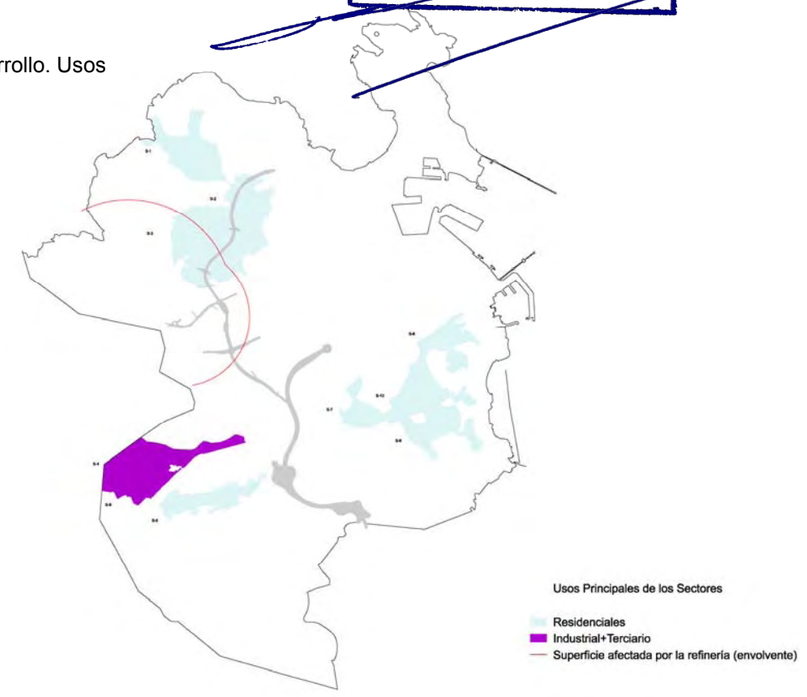
En la actualidad están ejecutados los sectores 5 – valle de Mesoiro- y 6 – parque de Eiris-; se encuentran en ejecución el 7-Recinto Ferial y el 4-9 –Vio-; los sectores 2 –San Pedro de Visma- y 10 – Parque Ofimático- tienen el planeamiento aprobado; mientras que los sectores 1- O Portiño-, 3 – Penamoa- y 8 – Monte Mero- están por desarrollar.

En el caso del sector 3 dos factores han condicionado completamente el desarrollo residencial previsto:

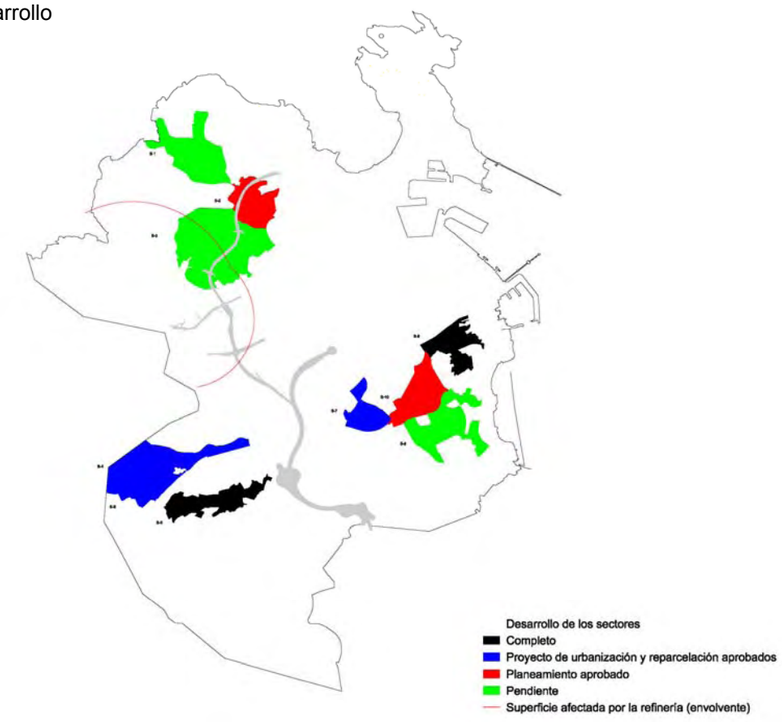
- por un lado, la proximidad a la Refinería de Petróleo, pues una gran superficie del ámbito está incluida dentro de la envolvente del área de riesgo y de toxicidad de la refinería.
- por el otro, la incertidumbre sobre el trazado de la 3ª ronda, que ha variado sustancialmente respecto de la contemplada por el Plan.

Globalmente puede decirse que el grado de desarrollo alcanzado en los sectores es elevado.

Sectores de desarrollo. Usos



Sectores de desarrollo. Desarrollo



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

2.3. Áreas de planeamiento

El Pgom 98 recoge los planeamientos aprobados definitivamente o en tramitación avanzada del plan anterior vigente y los incorpora mediante la designación de Áreas de Planeamiento Incorporado. Actualmente casi todas estas áreas están ejecutadas, excepto la de la universidad que se ha desarrollado parcialmente.

Para el resto de las áreas, tanto las Áreas de Planeamiento Remitido (APR) como las Áreas de Planeamiento Específico (APE), el grado de desarrollo ha sido variable, alcanzando alrededor de un 10% y de un 55% respectivamente, que conjuntamente representan un 36% de las mismas.

Si exceptuamos el área de urbanización Breogán de 25,9 Ha de superficie, la mayoría de las áreas desarrolladas son de superficie pequeña o muy pequeña lo que pone de manifiesto, la dificultad para desarrollar áreas grandes con multiplicidad de propiedades.

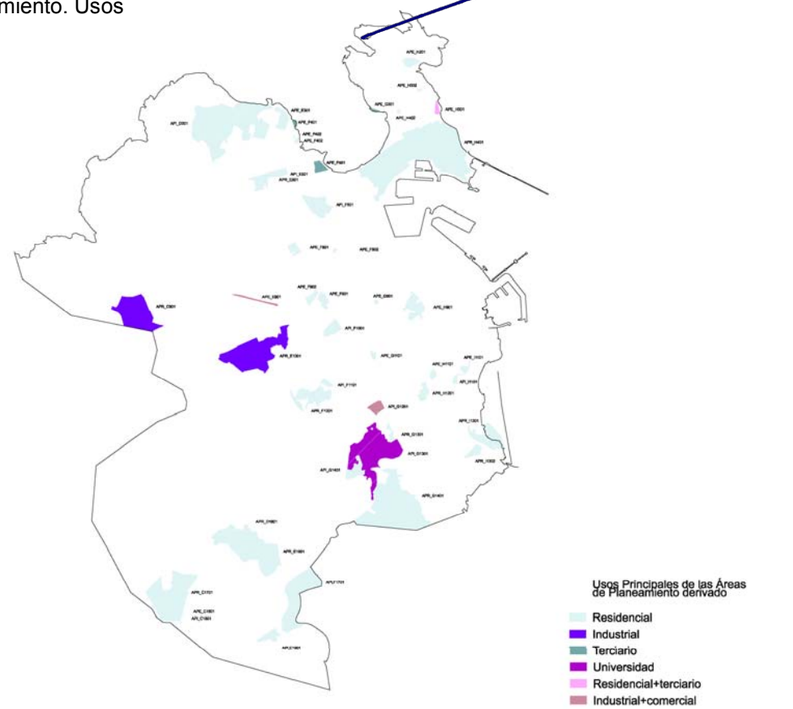
2.4. Áreas de transformación

Corresponde a las áreas de suelo urbano no consolidado delimitadas con la norma zonal 7, que se sitúan en entornos de mantenimiento de la edificación residencial consolidada. Para adecuar el uso actual a los usos existentes en su entorno, el Plan vigente preveía la transformación de dicho uso a uso residencial en vivienda colectiva.

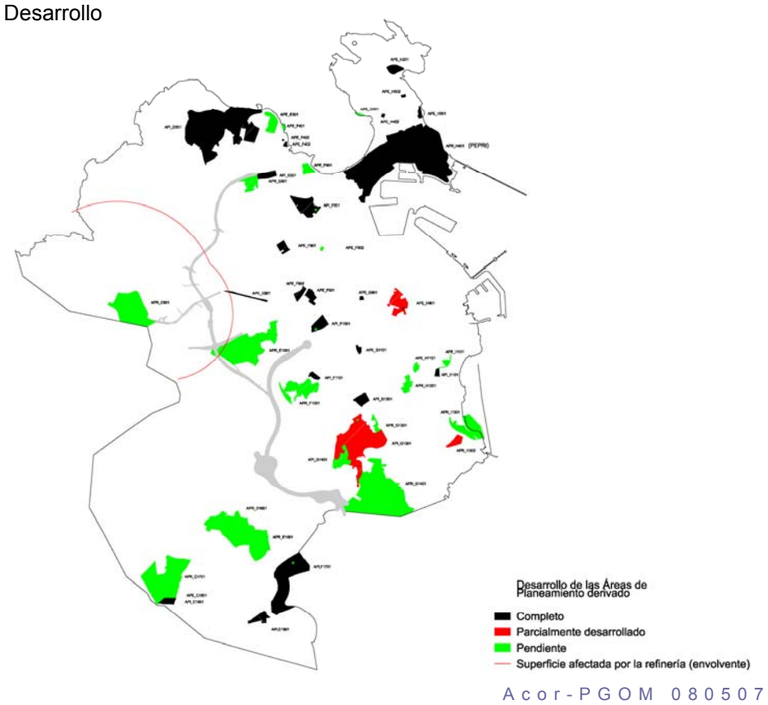
Esta transformación debía formularse mediante la redacción de Planes de Reforma Interior o Estudios de Detalle de acuerdo con los parámetros básicos recogidos en las fichas correspondientes a cada área.

En la actualidad se han transformado alrededor del 30% de las áreas delimitadas y permanecen pendientes de transformación algunas industrias, el astillero de As Jubias –incluido en una modificación puntual de plan general-, un barrio de casas de propiedad municipal y el núcleo residencial de Vío, cuya previsión es la transformación a zona industrial que complete el polígono de POCOMACO.

Areas de Planeamiento. Usos



Areas de Planeamiento. Desarrollo



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

2.5. Viario e infraestructuras

Los objetivos principales del Plan general vigente en relación con las infraestructuras de transporte y comunicaciones, de acuerdo con la memoria de dicho plan, son:

- Establecer las necesarias conexiones entre la red viaria interior y el sistema metropolitano e interurbano exterior.
- Y crear una vía de ronda que descongestione el tráfico del centro urbano, conectando las áreas perimetrales del municipio.

Respectodel primer punto, el desarrollo alcanzado es variable. Por un lado se ha completado la 2ª Ronda hasta su conexión con la avenida del Pasaje; se ha mejorado la continuidad de la avenida de Finisterre a su paso por el polígono de la Grela; se ha producido la conexión de la avenida de Arteixo con la autovía de Carballo y se están ejecutando los viales correspondientes al polígono de Vío (VG-S9.01 y VG-S9.02). Por otro lado continúan pendientes de ejecutar el viario general de conexión con la vía AC-503 (VG-02), las vías de la Zapateira (VG-06 y VG-07) de enlace, a través del término municipal de Arteixo con la autopista A-6, así como el viario de conexión entre éstas y el polígono de Vío.

En cuanto al segundo punto, la vía de ronda (3ª ronda) se puede considerar desarrollada, ya que se ha iniciado la ejecución de los primeros tramos y el resto están en fase de expropiación.

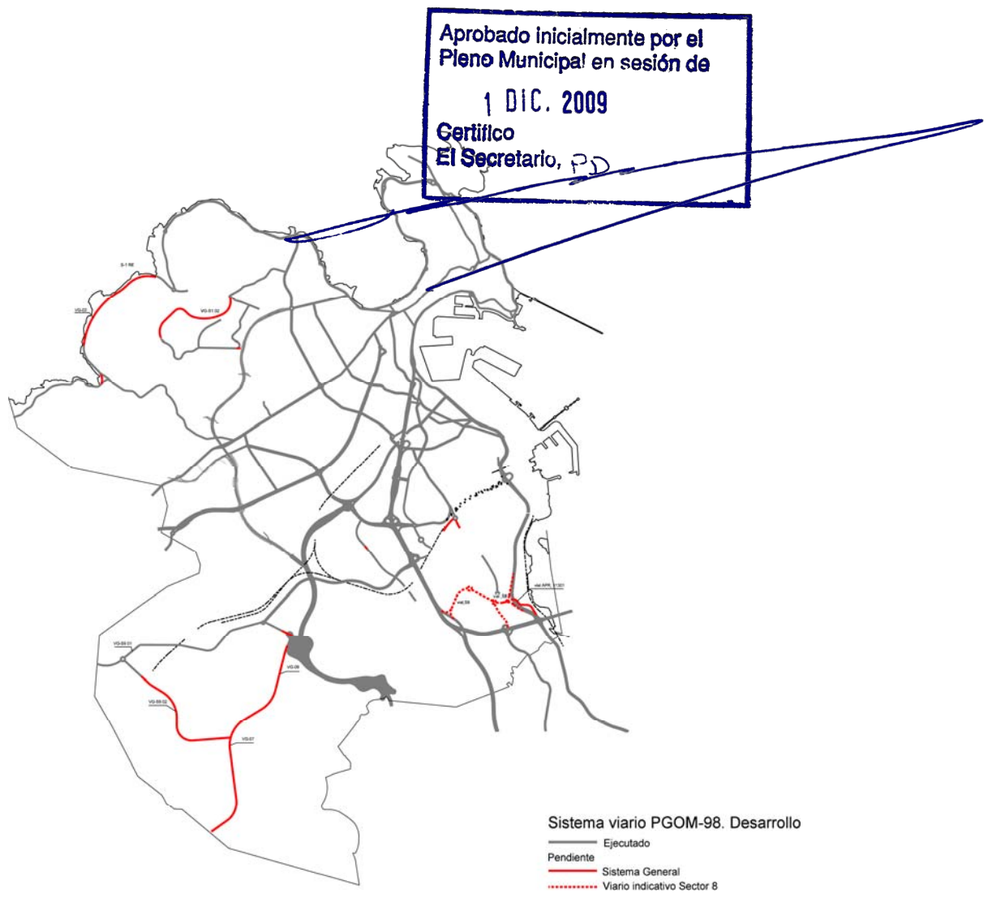
Además de este viario citado en los objetivos están también pendientes de ejecución el viario general (VG-S1.02) incluido en el sector 1 –O Portiño-, que actualmente se encuentra en tramitación avanzada, algunos enlaces entre vías y algunas vías de carácter local.

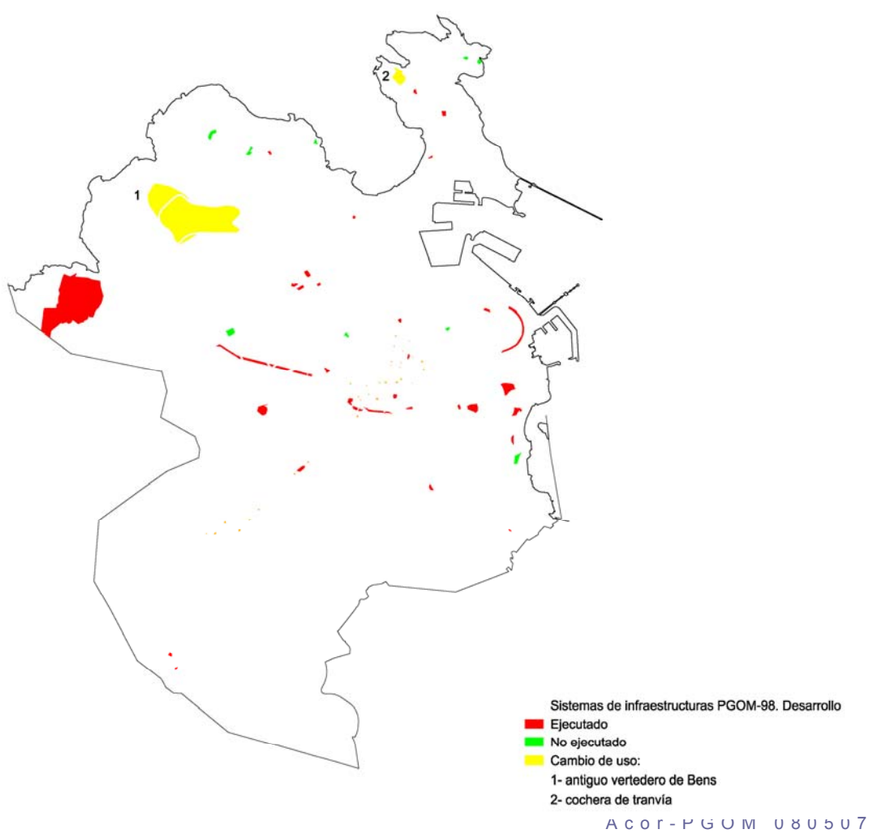
Todos los viarios locales no desarrollados están incluidos en polígonos, áreas de planeamiento o sectores, mientras que parte de los viarios generales pendientes no pertenecen a ningún sector.

La mayor parte de las infraestructuras contempladas en el PGOM corresponden a infraestructuras existentes – planta de residuos , oleoducto, …- o a reservas de espacios para pequeñas infraestructuras – tales como centros de transformación…) por lo que el grado de desarrollo de las mismas es elevado.

Únicamente cabe mencionar :

- La transformación del antiguo vertedero de Bens en el actual Parque de Bens.
- La planta de tratamiento de residuos urbanos y el vertedero de Nostián, que ocupan menos del 50% de la superficie reservada para infraestructuras (37 Ha total).
- Que se han desarrollado prácticamente todas las reservas de suelo para aparcamientos y gasolineras.



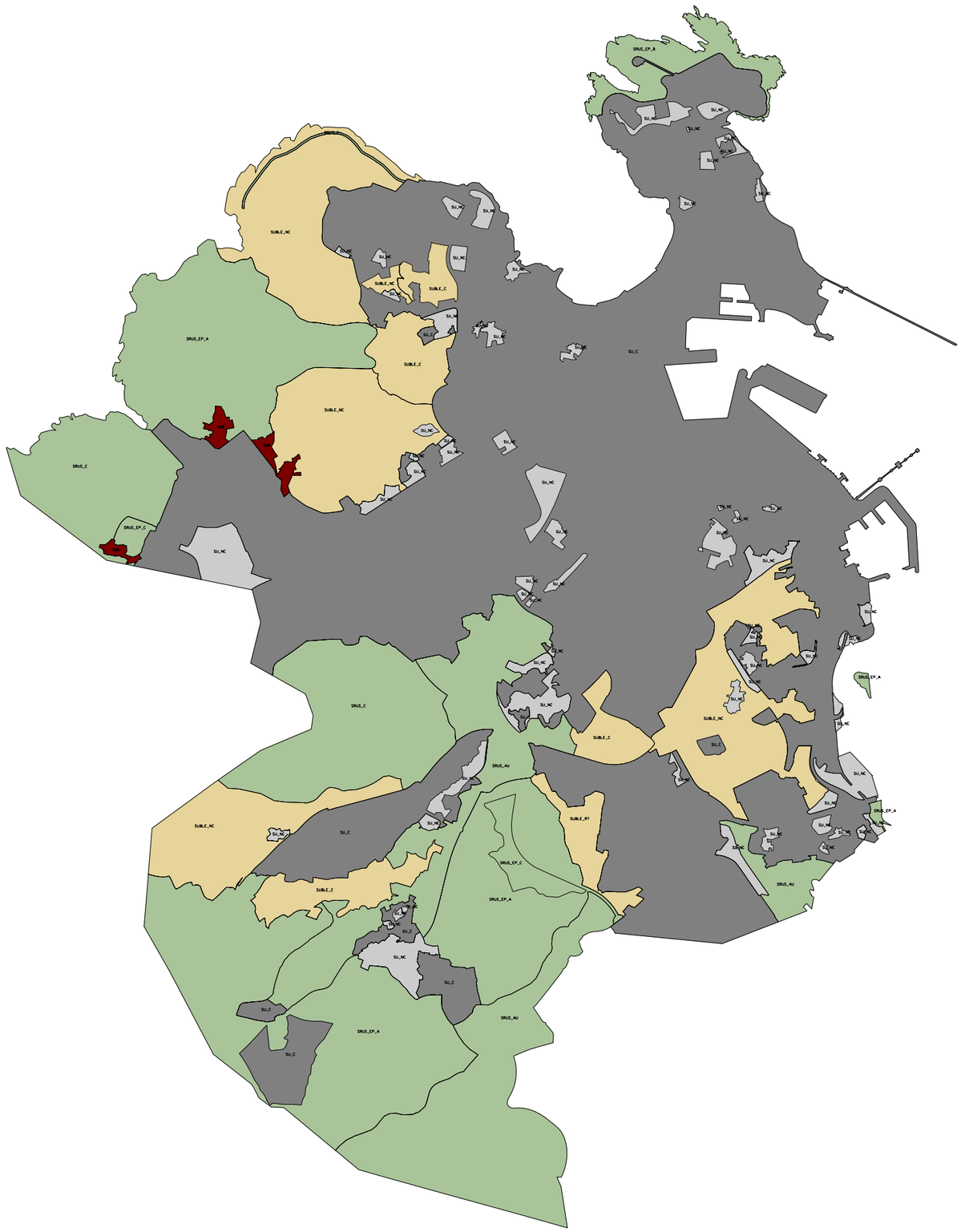


Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

DESARROLLO DEL PLANEAMIENTO

Análisis	Síntesis	Diagnóstico	Estrategia general
Sectores de planeamiento	El PGOM 98 delimita 10 sectores de suelo urbanizable para ordenar la transformación en urbano. Su uso principal es residencial, a excepción de: 4-Vío- y 9-Centro de Transportes- cuyo uso es industrial comercial y centro de transportes respectivamente.	Globalmente puede decirse que el grado de desarrollo alcanzado en los sectores es elevado. Los sectores 5 – valle de Mesoiro- y 6 – parque de Eiris- están ejecutados; el 7-Recinto Ferial y el 4-9 –Vio- se encuentran en ejecución; los sectores 2 –San Pedro de Visma- y 10 – Parque Ofimático- tienen el planeamiento aprobado; el sector 1- O Portiño- está en tramitación avanzada; mientras que los sectores 3 – Penamoa- y 8 – Monte Mero- están por desarrollar.	El Plan debe aprovechar la oportunidad para repensar aquellos sectores que están por desarrollar ajustándolos al nuevo marco de actuación creado, con el fin de evitar incoherencias dentro del sistema general propuesto.
			Se propone revisar la delimitación de estos sectores incluyendo o excluyendo suelos exteriores para garantizar su viabilidad.
			Se plantea también la posibilidad de incorporar nuevos usos, con el mismo fin anterior.
Áreas de planeamiento	El PGOM 98 incorporó los planeamientos aprobados o en tramitación avanzada del Plan Anterior designándolos como Áreas de Planeamiento Incorporado. El resto de las áreas se clasifican en: Áreas de Planemiento Remitido (APR) y Áreas de Planeamiento Específico (APE)	Las Áreas de Planeamiento Incorporado están casi todas ejecutadas a excepción de la Universidad que se ha desarrollado parcialmente; en las Áreas de Planeamiento Remitido y las Áreas de Planeamiento Específico, el grado de desarrollo ha sido inferior al 10% y 55% respectivamente. Ambas, en conjunto, representan un 36%.	El Plan ha de revisar aquellas Áreas de Planeamiento Remitido y de Planeamiento Específico que no se han desarrollado; así mismo ha de poner atención en aquellas Áreas de Planemiento Incorporado sin ejecutar, con especial atención al área de la universidad que ha de ser estudiada con especial interés por su representatividad para la ciudad.
		El pequeño tamaño de las áreas que sí están desarrolladas pone de manifiesto la dificultad que representa la multiplicidad de propiedades para su desarrollo.	Revisar la delimitación de los ámbitos pendientes
Áreas de transformación	Son áreas de suelo urbano no consolidado, delimitadas con la norma zonal 7, en entornos de mantenimiento de la edificación residencial consolidada.	El Plan vigente preveía la transformación a uso residencial en vivienda colectiva mediante la redacción de Planes de Reforma Interior o Estudios de Detalle. Se han transformado alrededor del 30%. Permanecen pendientes algunas industrias, el astillero de As Jubias, dos barrio de casas y el núcleo histórico de Vío (en el que se prevé de transformación a zona industrial completando POCOMACO)	Revisar aquellas áreas delimitadas que permanecen pendientes de transformación teniendo en cuenta la visión global que implica la revisión del PGOM 98.
Viario	Objetivos del Plan General vigente: conectar la red viaria interior y el sistema metropolitano e interurbano exterior; crear una vía de ronda conectando las áreas perimetrales del municipio y descongestionando el tráfico.	Se ha ejecutado la mayor parte del viario previsto. La tercera ronda se puede considerar como desarrollada pues se ha iniciado ya su ejecución.	Considerar la necesidad de desarrollar algunos de los viarios generales pendientes, de acuerdo con los análisis realizados en el documento.
		Todos los viarios locales no desarrollados están incluidos en polígonos, áreas de planeamiento o sectores. Parte de los viarios generales pendientes no pertenecen a ningún sector.	Asegurar la coherencia del trazado del viario pendiente, próximo a la fábrica de armas con el sector todavía sin desarrollar en el que está incluído, así como su enlace con la Avenida del Pasaje.
Infraestructuras	La mayoría de las infraestructuras contempladas en el PGOM corresponden a infraestructuras existentes -planta de residuos, oleoducto…- o reservas de espacios para pequeñas infraestructuras -centros de transformación...-	El grado de desarrollo es elevado: el antiguo vertedero de Bens se ha transformado en parque	
		La planta de tratamiento de resisduos urbanos de Nostián ocupa menos del 50% de la superficie reservada para infraestructuras	
		Se han desarrollado prácticamente todas las reservas de suelo para aparcamientos y gasolineras.	Se plantea la posibilidad de destinar el sistema de infraestructuras de aparcamiento, desarrollado en general en superficie, a otros usos, preferentemente de sistemas generales. En este caso se garantizará la reserva de plazas en planta subterránea.

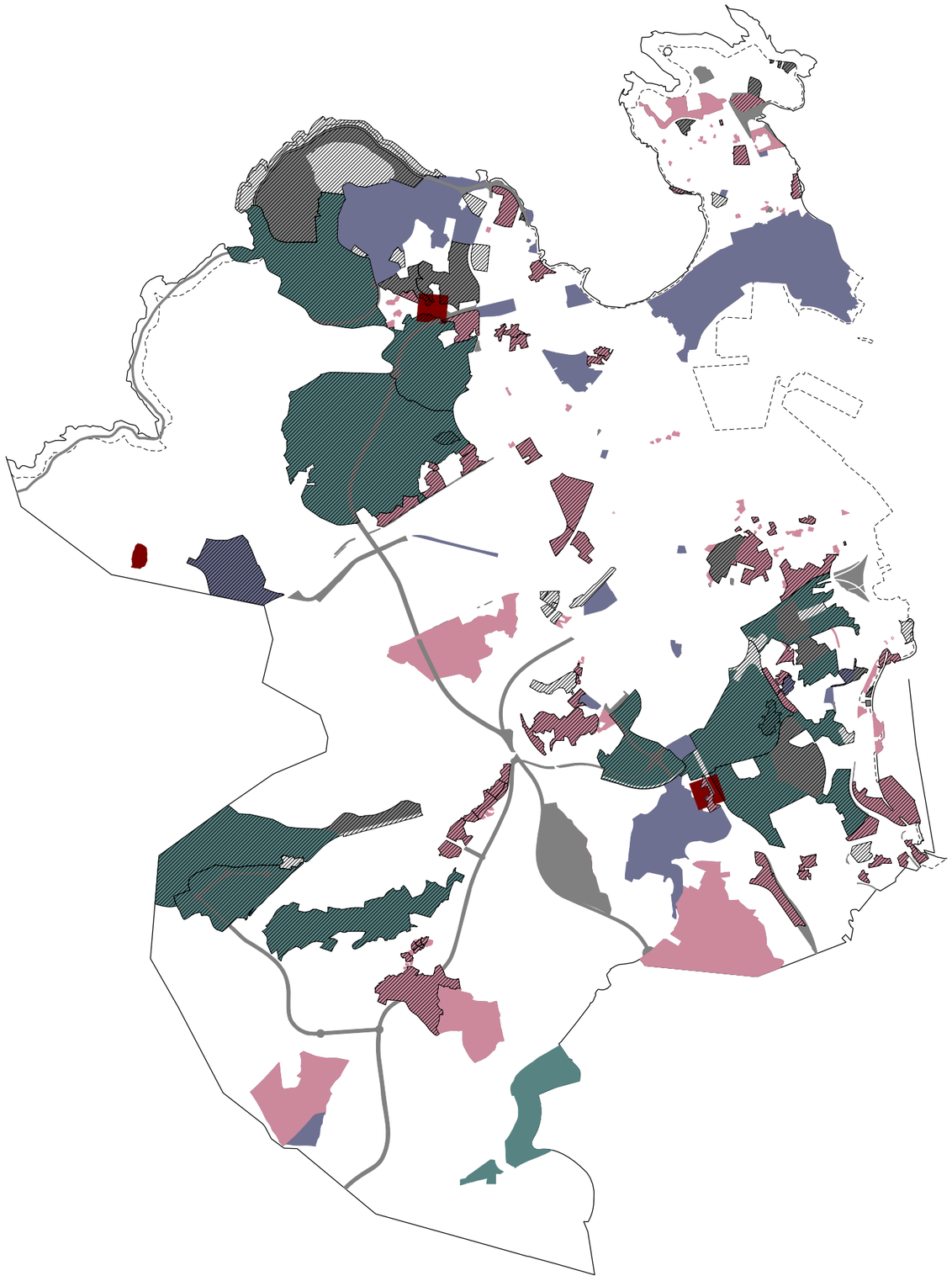
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



SU-Suelo Urbano
SU_NC- Suelo Urbano No Consolidado
SUBLE- Suelo URBanizable
SRUS-Suelo RÚStico
SNR-Suelo de Núcleo Rural

INTERPRETACIÓN DEL PGOM-98
RÉGIMEN DEL SUELO

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

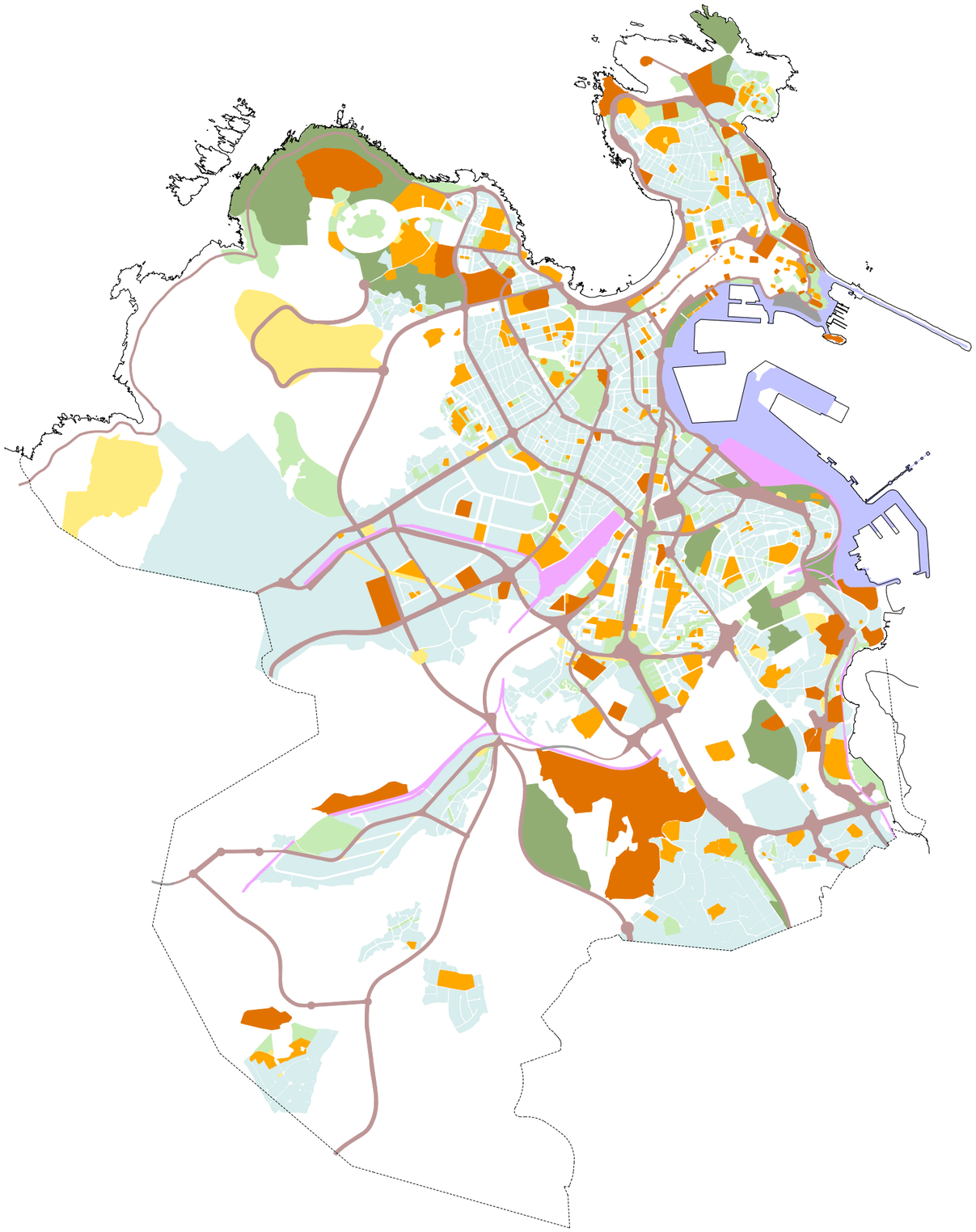


SECTORES
ORDENACIÓN ESPECIAL
ACCIONES
ÁMBITO DE GESTIÓN
PROTECCIÓN

AREA DE REPARTO

INTERPRETACIÓN DEL PGOM-98
GESTIÓN DEL SUELO

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



	SISTEMAS GENERALES	SISTEMAS LOCALES
ESPACIOS LIBRES		
EQUIPAMIENTOS		
RED VIARIA		
RED FERROVIARIA		
ESPACIOS PORTUARIOS		
INFRAESTRUCTURAS		

INTERPRETACIÓN DEL PGOM-98
ZONIFICACIÓN

Planeamiento y proyectos en tramitación avanzada

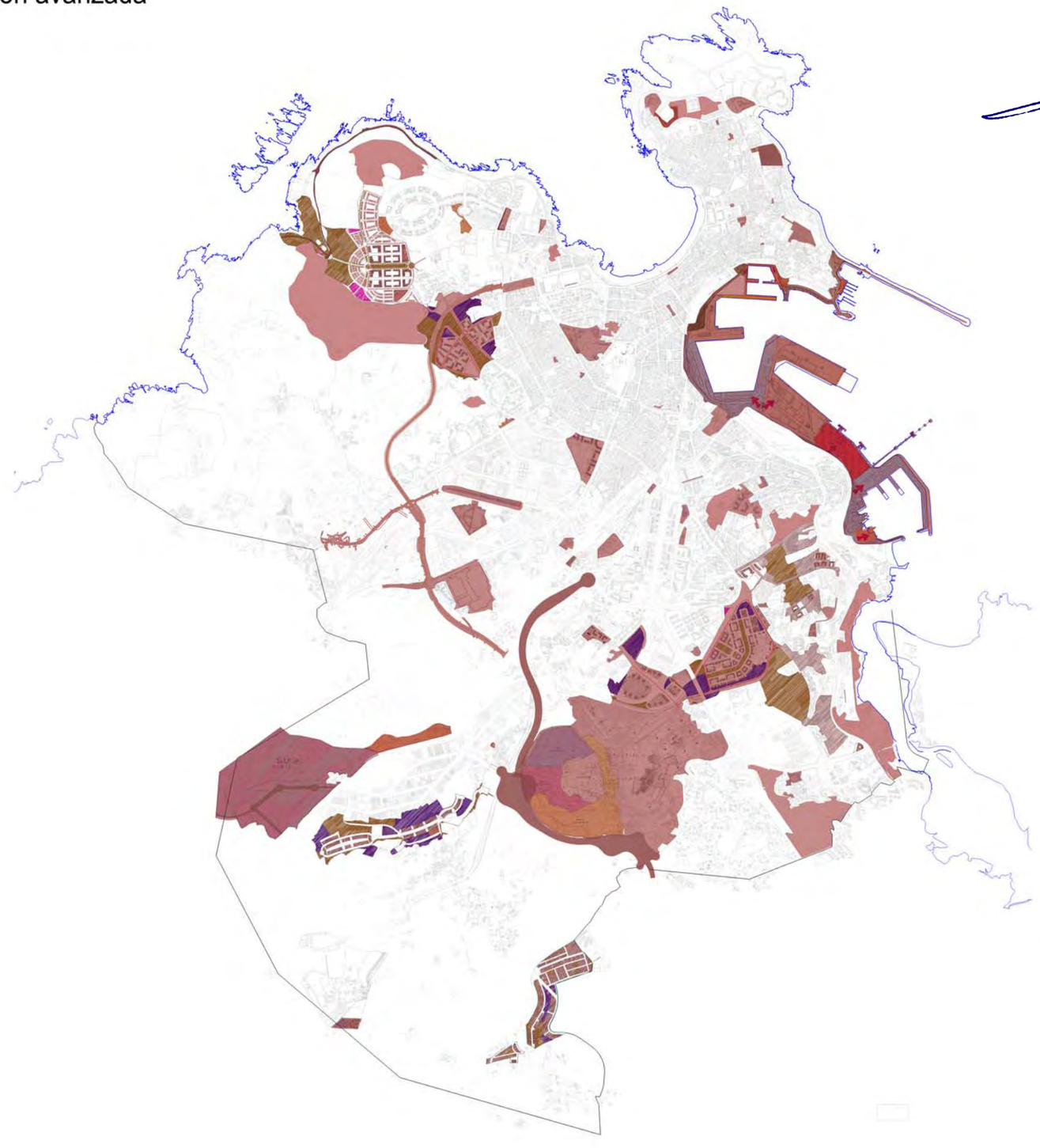
(en elaboración)

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de

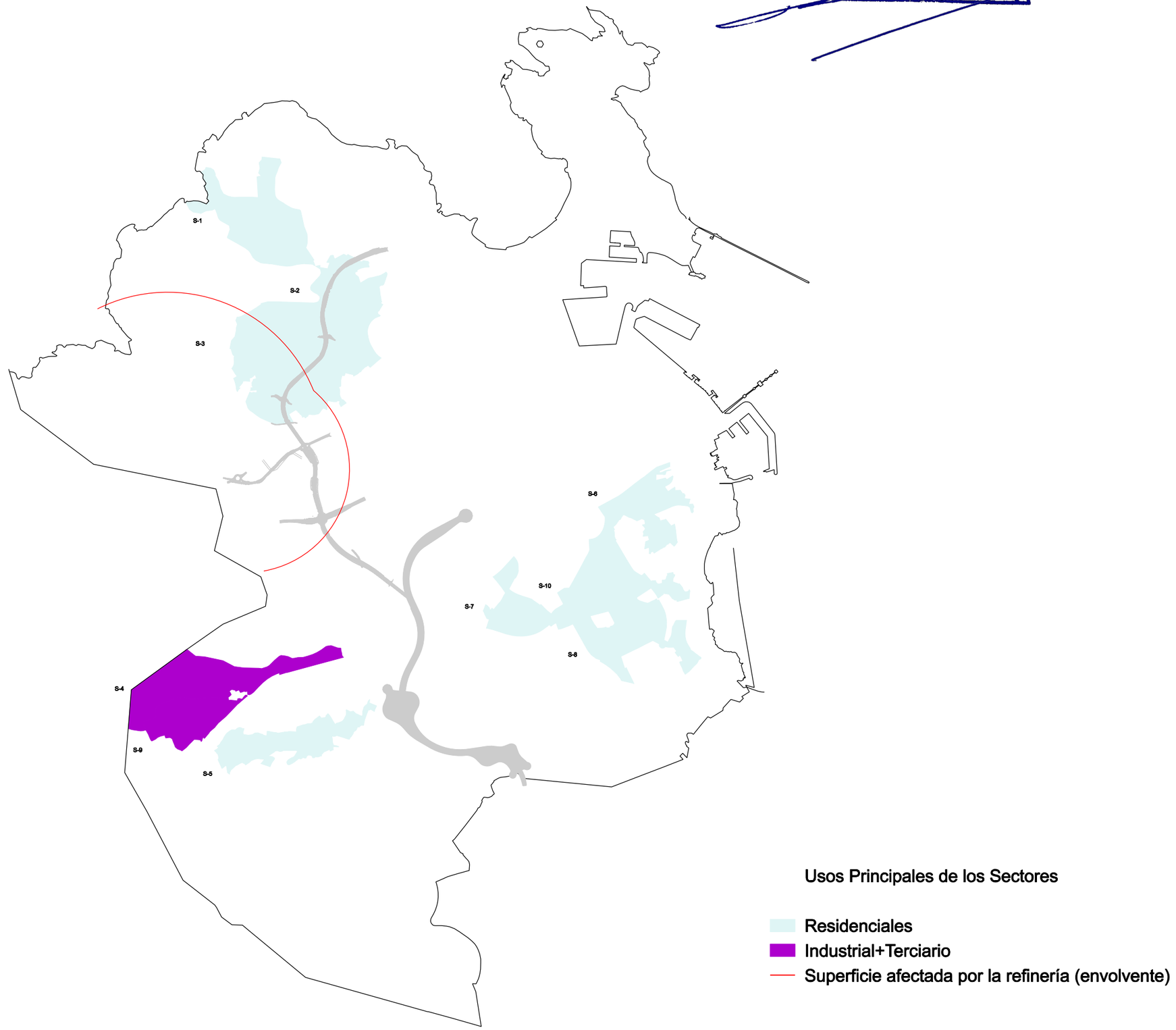
1 DIC. 2009

Certifico

El Secretario, P.D.



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

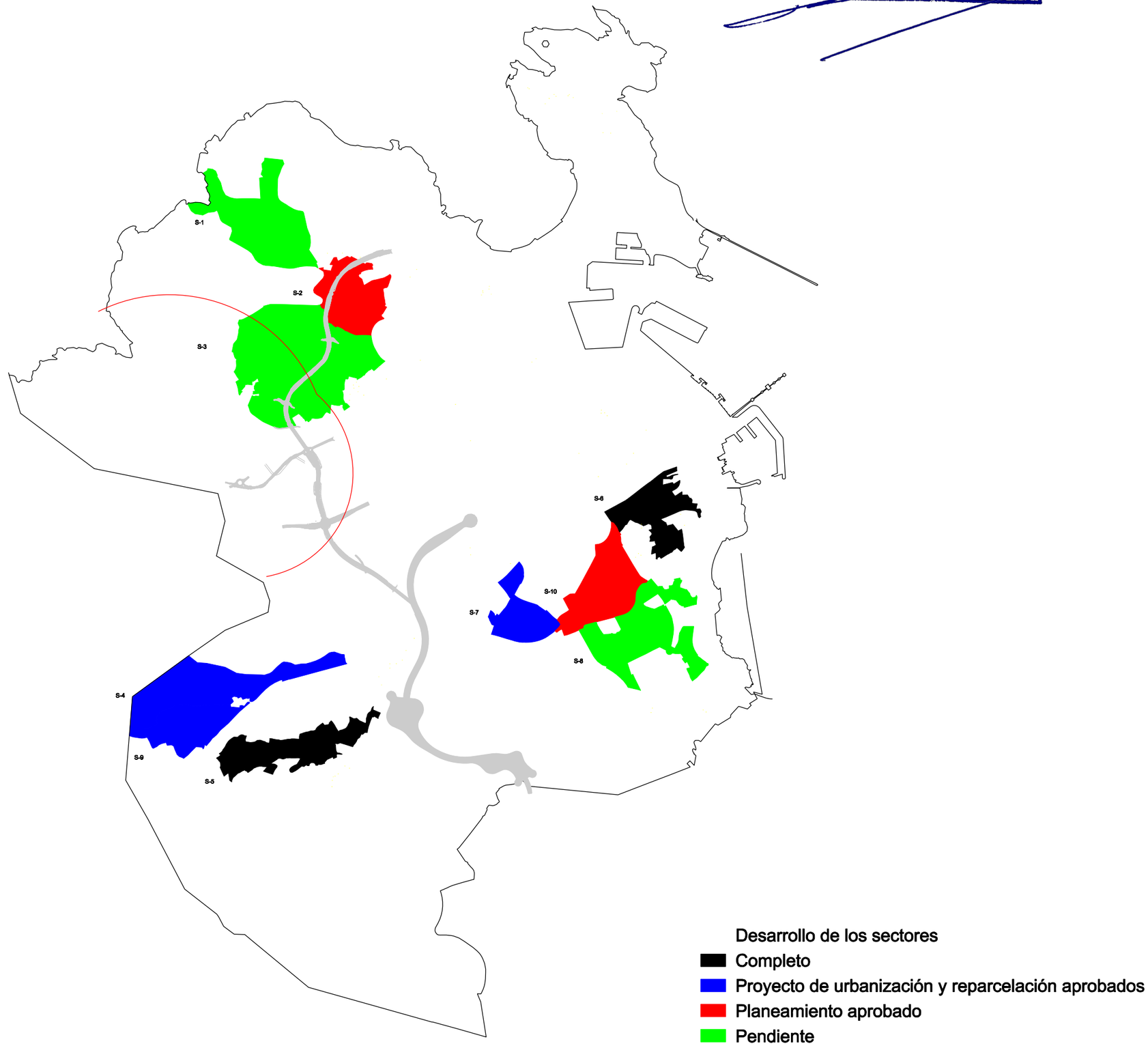


Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de

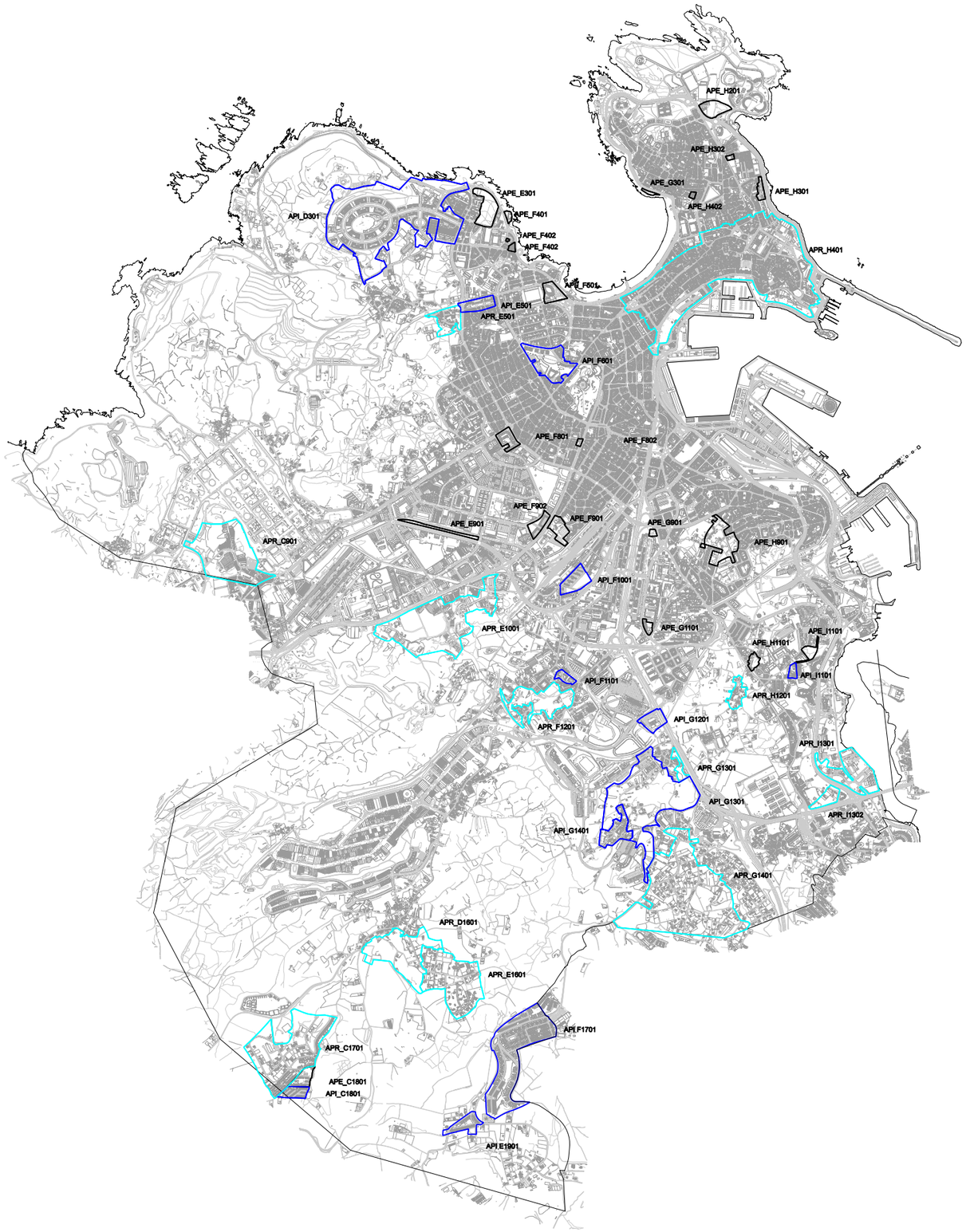
1 DIC. 2009

Certifico

El Secretario, P.D.



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



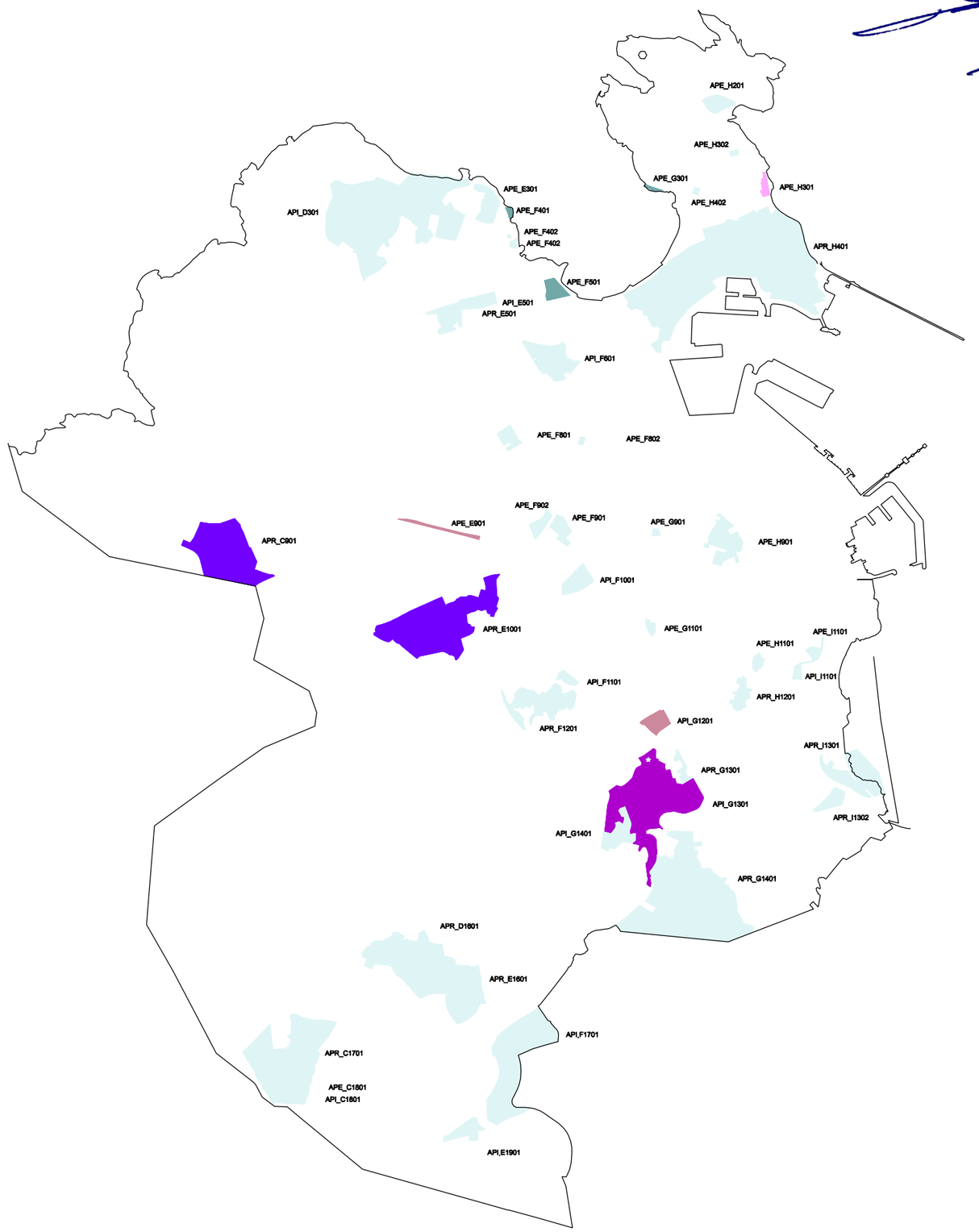
ÁREA DE PLANEAMIENTO DERIVADO

APE (Área de planeamiento específico)

API (Área de planeamiento incorporado)

APR (Área de planeamiento remitido)

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



Usos Principales de las Áreas de Planeamiento derivado

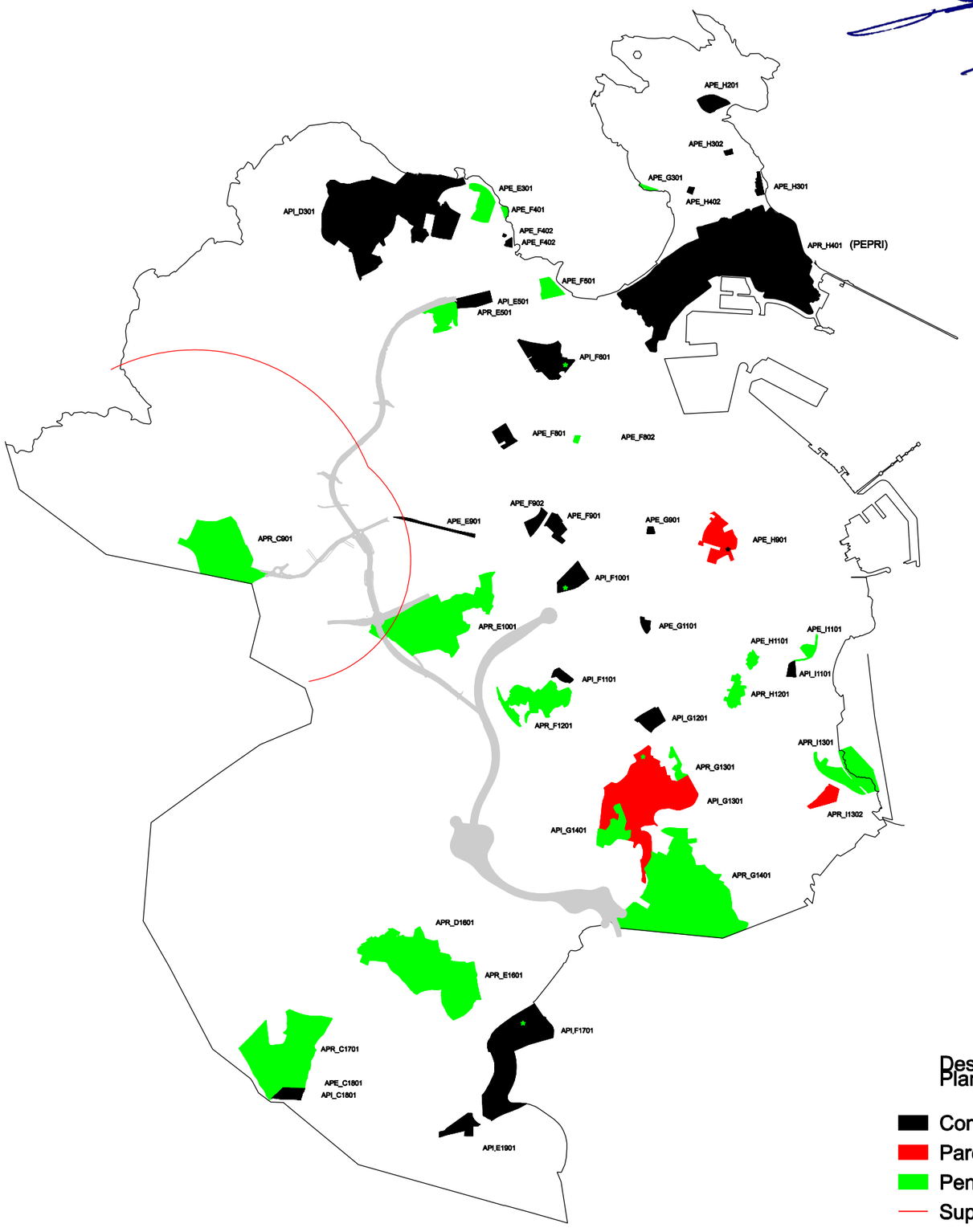
- Residencial
- Industrial
- Terciario
- Universidad
- Residencial+terciario
- Industrial+comercial

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de

1 DIC. 2009

Certifico

El Secretario, P.D.



Desarrollo de las Áreas de Planeamiento derivado

- Completo
- Parcialmente desarrollado
- Pendiente
- Superficie afectada por la refinería (envolvente)

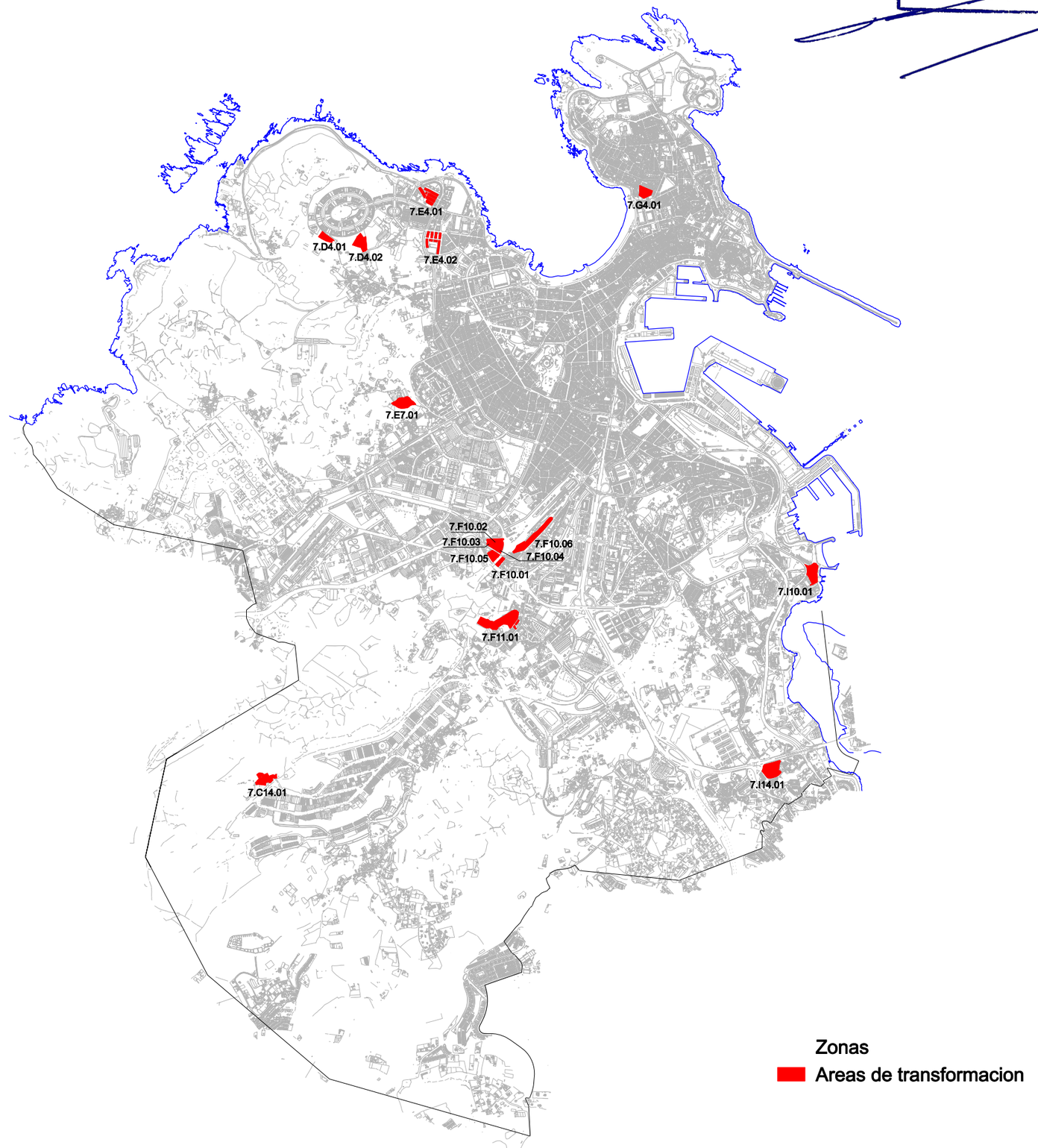
Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

ÁREAS DE PLANEAMIENTO DERIVADO

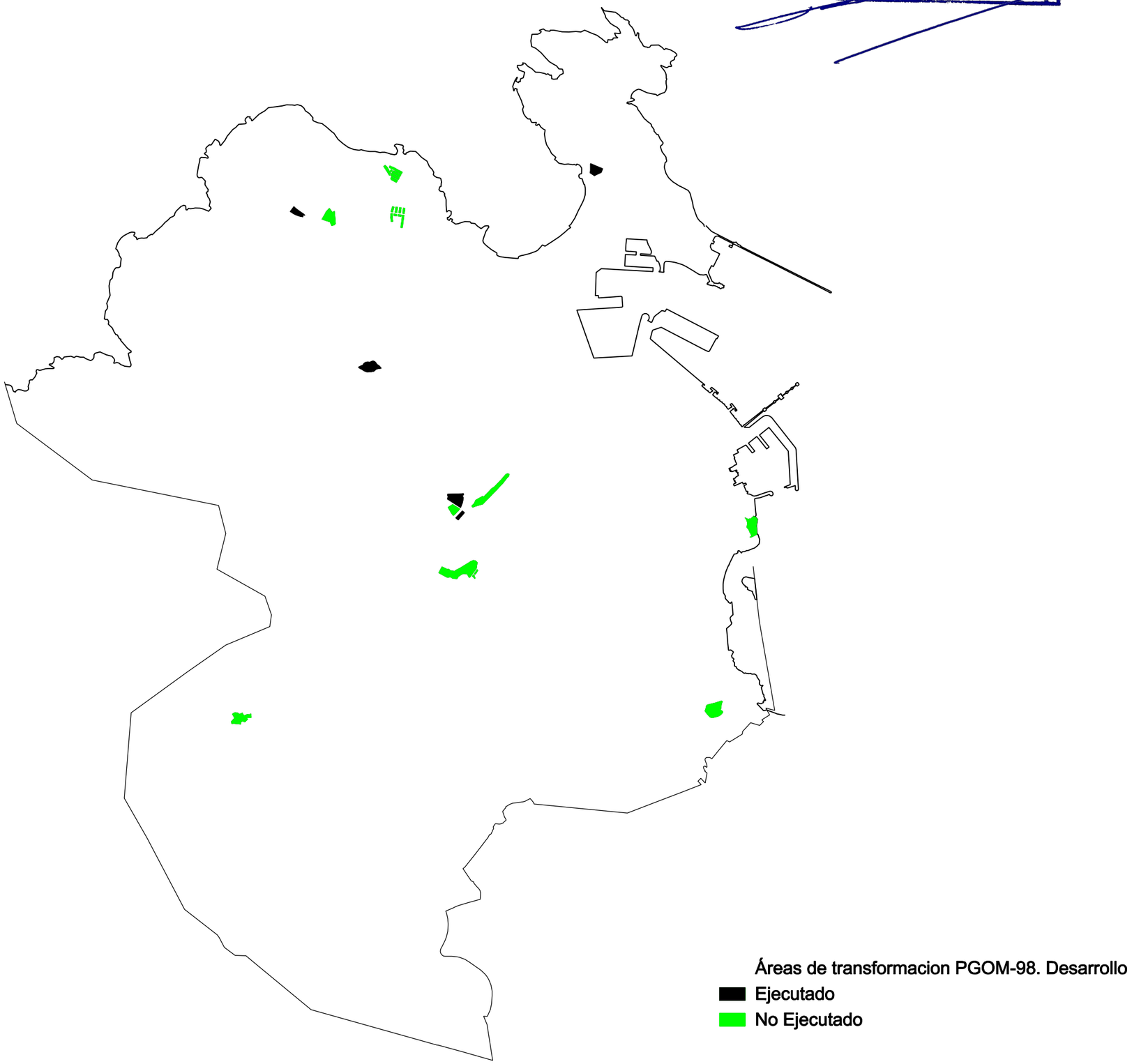
	IDENTIFICACIÓN		DESARROLLO	OBSERVACIONES
APE ÁREAS DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO	1	APE_C1801		
	2	APE_E301		Falta equipamiento de bienestar social
	3	APE_E901		Franja muy estrecha limitada a un lado por vía principal y al otro por el ferrocarril
	4	APE_F401		Prácticamente toda dentro de la zona de afección marítimo terrestre
	5	APE_F402		
	6	APE_F501		
	7	APE_F801		
	8	APE_F802		
	9	APE_F901		
	10	APE_F902		
	11	APE_G301		Prácticamente toda dentro de la zona de afección marítimo terrestre
	12	APE_G901		
	13	APE_G1101		
	14	APE_H201		
	15	APE_H301		
	16	APE_H302		
	17	APE_H402		
	18	APE_H901		Han abierto una callle
	19	APE_H1101		
	20	APE_I1101		
API ÁREAS DE PLANEAMIENTO INCORPORADO	21	API_C1801		
	22	API_D301		
	23	API_E501		
	24	API_E1901		Nueva. Modificación puntual PGOM 98
	25	API_F601		
	26	API_F1701		
	27	API_F1001		
	28	API_F1101		
	29	API_G1201		
	30	API_G1301		Plan Parcial de la Universidad.
	31	API_G1401		
	32	API_I1101		
APR ÁREAS DE PLANEAMIENTO REMITIDO	33	APR_C901		
	34	APR_C1701		
	35	APR_D1601		
	36	APR_E501		Parece que han ejecutado alguna pieza. Verificar
	37	APR_E1001		
	38	APR_E1601		
	39	APR_F1201		
	40	APR_G1301		La zona norte parece parcialmente desarrollada
	41	APR_G1401		
	42	APR_H401		
	43	APR_H1201		
	44	APR_I1301		
	45	APR_I1302		

	Completo
	Parcialmente desarrollado
	Pendiente

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

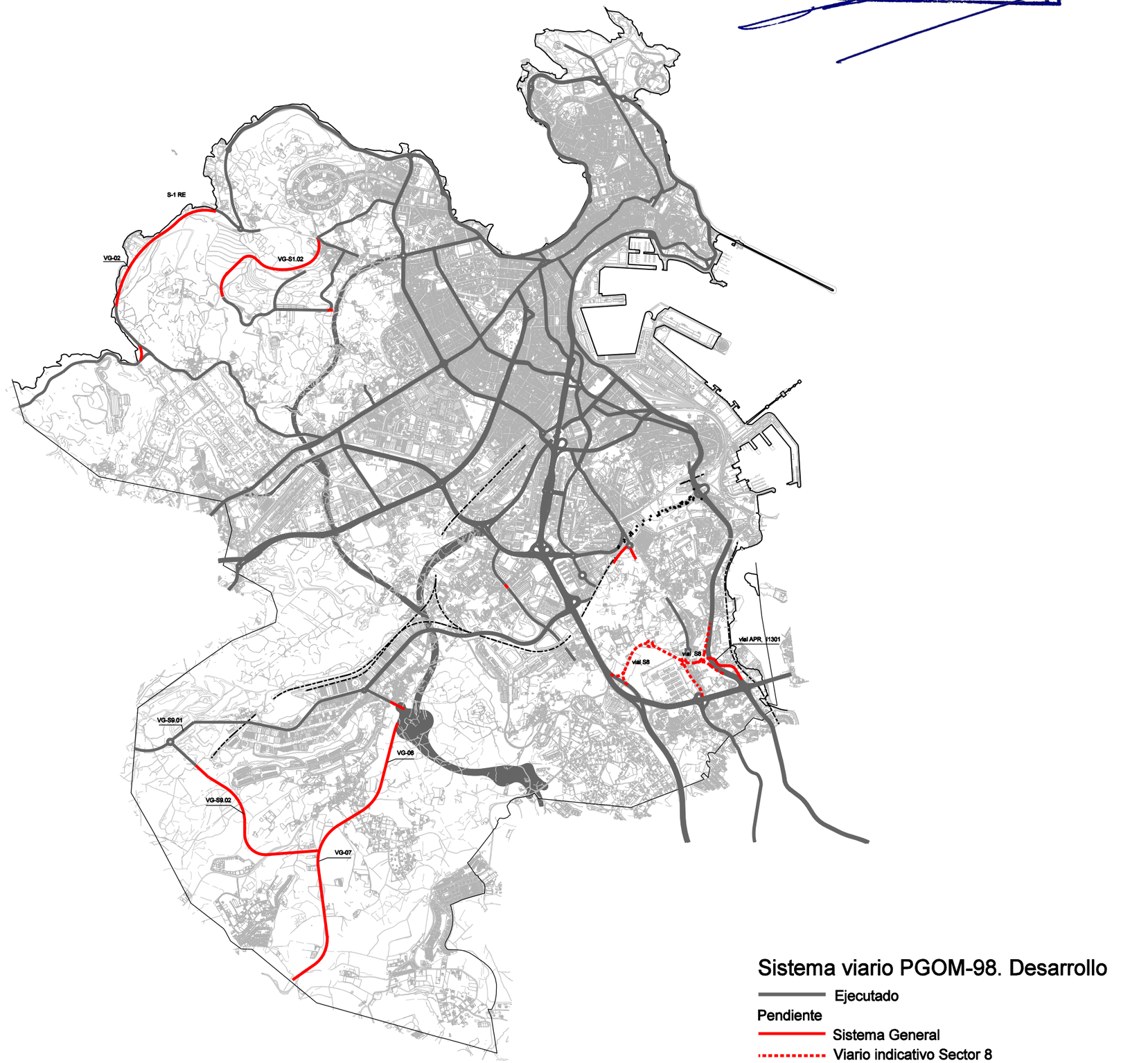


Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



Áreas de transformacion PGOM-98. Desarrollo
Ejecutado
No Ejecutado

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



Sistema viario PGOM-98. Desarrollo

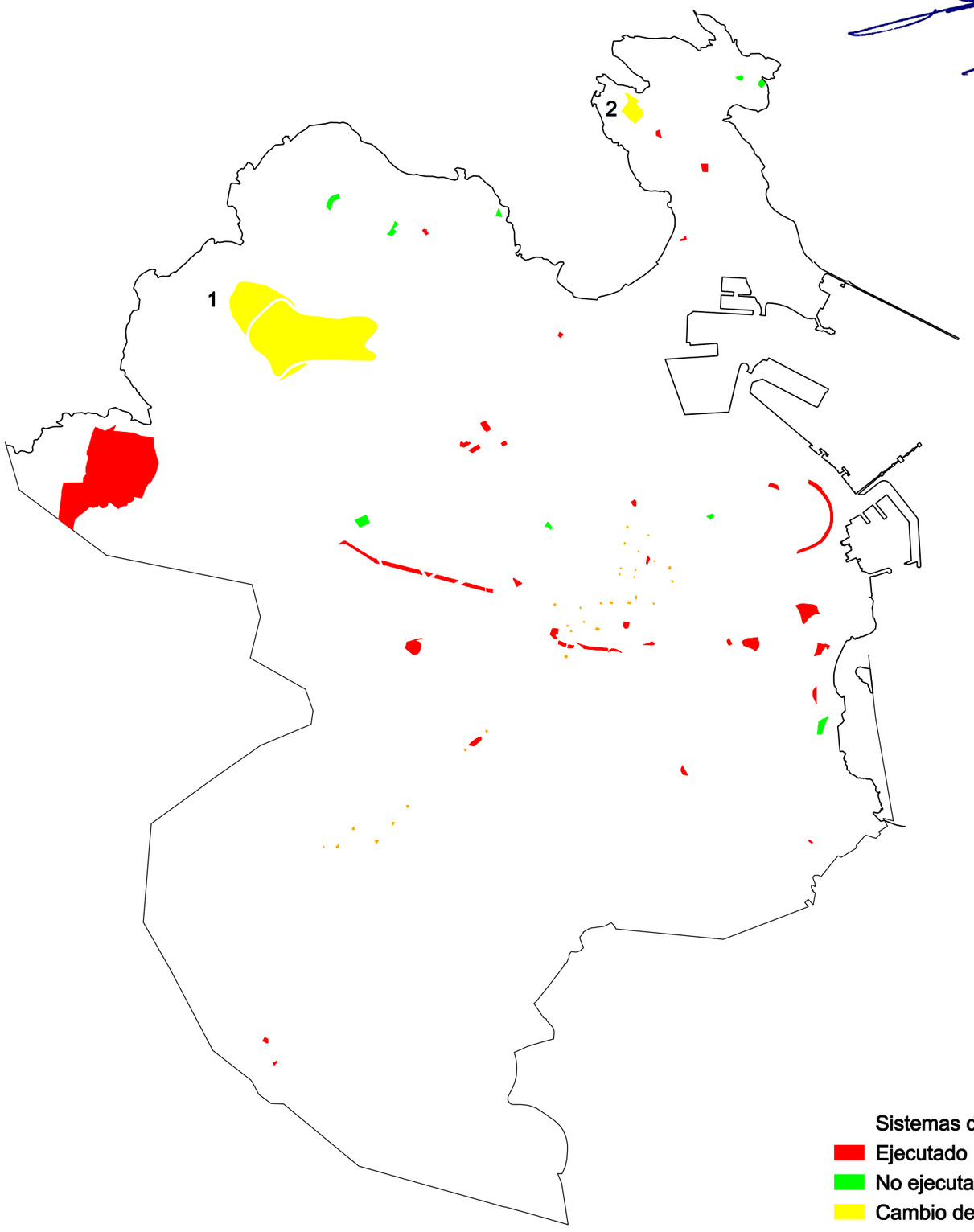
Ejecutado

Pendiente

Sistema General

Viario indicativo Sector 8

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



Sistemas de infraestructuras PGOM-98. Desarrollo

Ejecutado

No ejecutado

Cambio de uso:

1- antiguo vertedero de Bens

2- cochera de tranvía

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

3. Diagnóstico temático de Carácter General y Geográfico

3.1. Capacidad de suelo

3.2. Población

3.2.1. Densidad de Población

3.2.2. Densidad de Población en los distritos y secciones censales

3.2.3. Evolución del crecimiento vegetativo

3.2.4. Pirámide de edades en A Coruña

3.2.5. Tipologías de pirámides de edad en los distritos censales

3.2.6. Género habitantes por distrito y sección censal

3.2.7. Distribución extranjería por distrito y sección censal

3.2.8. Saldos migratorios y movilidad de la población

3.2.9. Distribución población flotante en el área metropolitana de A Coruña

3.3. Vivienda

3.3.1. Edificación

3.3.2. La construcción reciente en la ciudad

3.3.3. Indicadores socioeconómicos

3.4. Planeamiento Vigente

3.5. **Zonas empresariales y logísticas**

3.5.1. Suelo industrial regional

3.5.2. Suelo para actividad económica municipal

3.6. Síntesis, diagnóstico y primeras valoraciones interpretativas

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

3. Diagnóstico temático de Carácter General y Geográfico

3.1. Capacidad de suelo

El pla general vigente basó una parte importante de su estrategia, de acuerdo con los postulados de la Ley de Valoraciones de 1998, en promover una gran cantidad de suelo. En el planteamiento actual, se prima la calidad del suelo sobre la cantidad.

De hecho se trata de una opción inducida por la de la anterior revisión del planeamiento general, pues no existe una gran superficie de suelo disponible de nueva ocupación que no tenga consideración de cierto valor ambiental. De hecho, ya se habían puesto en juego los suelos disponibles de poco interés rural o forestal. Actualmente, seguir en la misma línea sería perder calidad en el entorno ambiental.

Por ello, el nuevo plan busca optimizar los recursos disponibles sin depreciar los escasos recursos naturales que aún persisten, e incluso recuperando su valor allí donde sea posible para la mejora de la calidad urbana. De esta manera, parte de los suelos no desarrollados se vuelven a recuperar, aunque no se disponga de superficies considerables.

Los sectores urbanizables previstos en 1998 se han desarrollado desde el punto de vista del planeamiento 7 de ellos, con un coeficiente medio de edificabilidad de 0,92 m^{2t}/m^{2s}. El hecho de que se encuentren en diferentes fases de desarrollo permite disponer de una cierta reserva para los primeros años de ejecución del plan que actualmente se redacta. Los dos únicos sectores no desarrollados, de tipo residencial, sumaban una media de 0,88 m^{2t}/m^{2s} de coeficiente.

	Nombre	Superfície Sector	Coeficiente edificabilidad	Techo desarrollado	Tipo
S1	O Portiño	578.501	0,61	352.886	Residencial
S2	S. Pedro de Visma	356.909	1,50	535.364	Residencial
S3	Penamoa	1.118.233	0,83	--	Residencial
S4	MPGOM (S4+S9)	808.792	0,78	630.858	Industrial/Comercial
S5	Valle de Mesoiro	383.188	0,90	344.869	Residencial
S6	Parque de Eiris	287.948	0,66	190.046	Residencial
S7	Recinto ferial	226.097	1,33	300.709	Residencial
S8	Monte Mero	514.155	1,00	--	Residencial
S10	Parque Ofimático	353.908	1,10	389.299	Residencial
		2.995.343	0,92	2.744.030	

En la nueva situación, no obstante, se pretende hacer jugar piezas urbanas con usos obsoletos que permitan la recuperación de grandes vacíos en el corazón de la ciudad. Se trata de suelos bien comunicados, que requieren una mejor articulación con su entorno, pero que por su centralidad y grado de dotación en infraestructuras generales, adquieren un enorme interés para la mejora de Coruña desde su interior.

Por otra parte, esta centralidad permite también una edificabilidad neta equilibrada entre un buen aprovechamiento del suelo y unos niveles de calidad urbana y medioambiental que son irrenunciables. La Fábrica de armas, el Puerto y la reforma ferroviaria son oportunidades de mejora para el centro.

En el mismo sentido, la optimización de los usos del suelo requiere un consumo racional, que evite las grandes ocupaciones viarias de gran generosidad cuando ya se trata de vías urbanas que se han situado en el interior y mueren en el interior del casco. Un tratamiento progresivo en la condición de vía urbana no ha de suponer una merma en el nivel funcional ni en la seguridad. Algunas vías urbanas, sobredimensionadas para los vehículos, pueden rediseñarse para destinarlas parcialmente al transporte público y bicis. La concentración facilita la rentabilidad social del transporte público.

La compacidad es un valor añadido en la sostenibilidad urbana. No se ha de confundir compacidad con sobredensificación, pues se trata de un concepto de equilibrio entre uso optimizado y calidad ambiental. Por ello, algunos servicios, dotaciones o funciones, pueden ser perfectamente compatibles con otros que ya existan o se planteen en un futuro. La coexistencia en un mismo emplazamiento puede optimizar costes de mantenimiento y un uso continuado a lo largo de toda la semana.

Otro aspecto importante en el uso del suelo es precisamente lo que pasa bajo la superficie. Cada vez más el uso del subsuelo se incorpora a la estructura cotidiana, y no sólo para el paso de las infraestructuras, sino por la ocupación de aparcamientos, sótanos comerciales, servicios, etc. En esta línea, la oferta de aparcamientos en zonas de alta demanda residencial puede adaptarse más allá de los estándares mínimos, o mediante la incentivación de aparcam9iento para residentes en régimen de concesión.

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

3.2. Población

A Coruña es una ciudad de población estancada en la última década, con al gún signo de recuperación reciente. La evolución de los últimos once años es:

1997	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007
245.557	242.914	242.458	243.902	242.846	243.349	243.320	244.388

Si dividimos la población de 2000 por el número de viviendas, los ocupantes eran 2,1 personas por vivienda, lo cual es un valor muy bajo, lo cual se explicaría con el alto porcentaje de viviendas vacías y secundarias (un 24% conjunto). Con esta corrección, el promedio asciende a 2,8.

3.2.1. Densidad de Población

Desde principios de siglo la densidad poblacional en Galicia siempre ha superado a la de España. Actualmente este diferencial se sitúa en un valor de 14 habitantes/km2: 93,6 habitantes/km2 en Galicia y 80 habitantes/km2 en España, según los datos demográficos correspondientes al Padrón Municipal de Habitantes del 2006.

Dentro de la comunidad gallega, la provincia de Pontevedra sobrepasa los 200 habitantes/km2, mientras que le sigue la provincia de A Coruña, con 142 habitantes/km2 de densidad de población. En el otro extremo, Lugo y Ourense presentan cifras significativamente menores, con el 36,2 y 46,6 habitantes/km2, respectivamente. Se hace latente pues la diferencia entre zonas del interior, con un carácter regresivo en términos absolutos y una enorme dispersión de la población, y las zonas que quedan dentro del ámbito de influencia del eje atlántico.

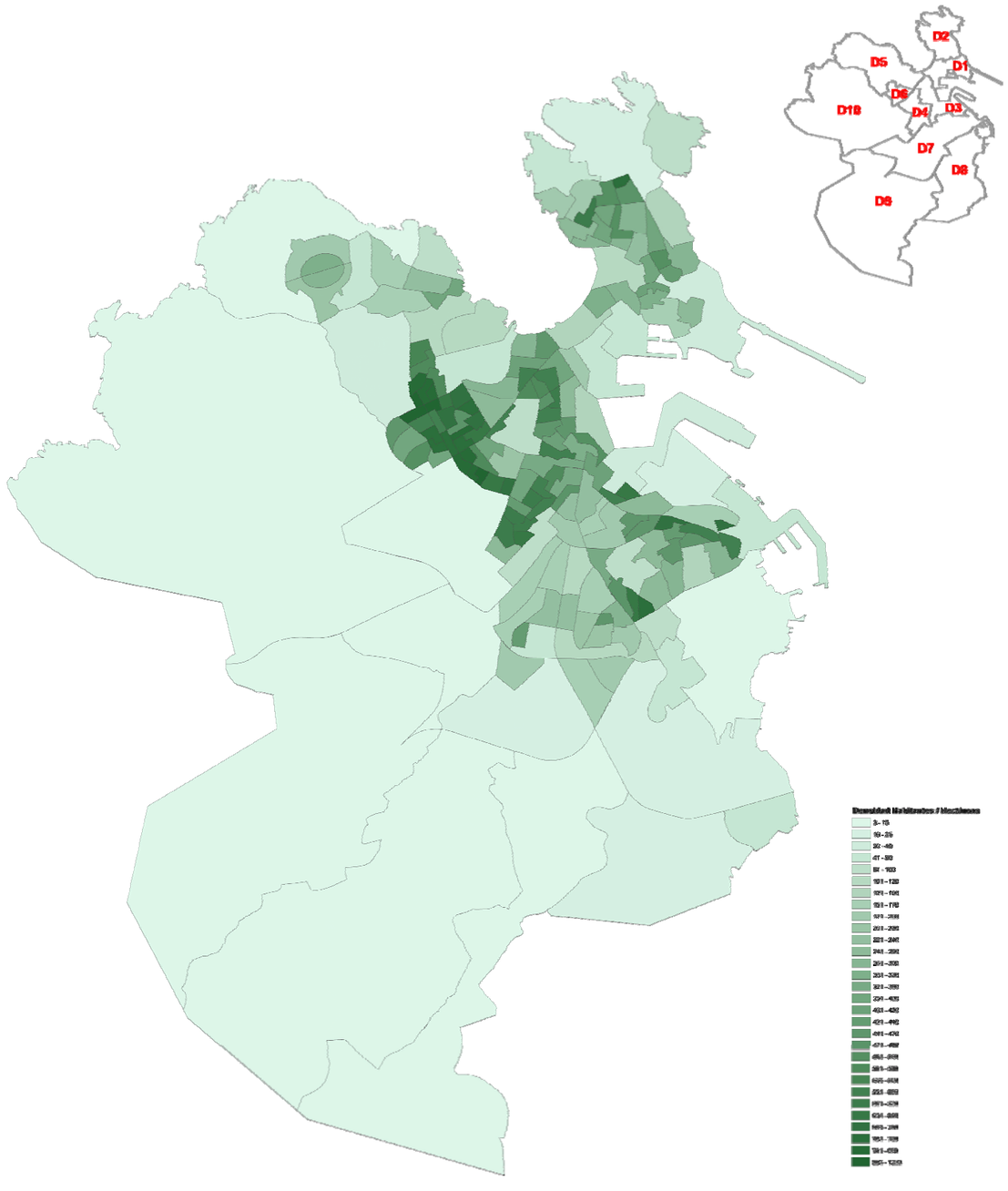
En el contexto metropolitano de A Coruña, el municipio que presenta una distribución de densidad de población más alta es precisamente la capital, con 6.471,3 habitantes/km2. Le siguen a gran distancia los municipios de Oleiros, Betanzos, Cambre, Sada, Culleredo, Corcubión y Arteixo, que superan los 200 habitantes/km2.

Los mayores incrementos de población de la provincia han sido en Cambre, Culleredo, Oleiros, Oroso, Arteixo y Sada, mientras que las mayores disminuciones se han dado en la zona más central: Cesuras, Val do Dubra, Mesía y Trazo. En el municipio de A Coruña, el incremento total de población ha sido del 0,20%. En general, los municipios que han tenido tasas de crecimiento positivas, son aquellos que componen el área metropolitana de A Coruña y Arteixo, a diferencia de otras grandes poblaciones de Galicia, que presentan crecimientos negativos.

3.2.2. Densidad de población en los distritos y secciones censales

La asignación de la población por secciones censales ha permitido estudiar el mosaico de densidades y su distribución territorial. La densidad media de la ciudad de A Coruña es de 65 habitantes por Hectárea, y ésta pasaría a ser de 167 con tan sólo descontar los distritos 8, 9 y 10, los cuales presentan grandes vacíos de población.

Considerando los distritos censales, el distrito 6 (635 hab/Ha) es el que presenta una densidad más elevada y concretamente su sección censal 13 (1.420 hab/Ha) es la más densa de entre todas las de la ciudad. Casi el 60% de la población reside en secciones que superan los 250 hab/Ha, o lo que es lo mismo, en densidades brutas superiores a 100 viv/Ha. El punto medio de densidad es de 535 hab/Ha (214 viv/Ha).

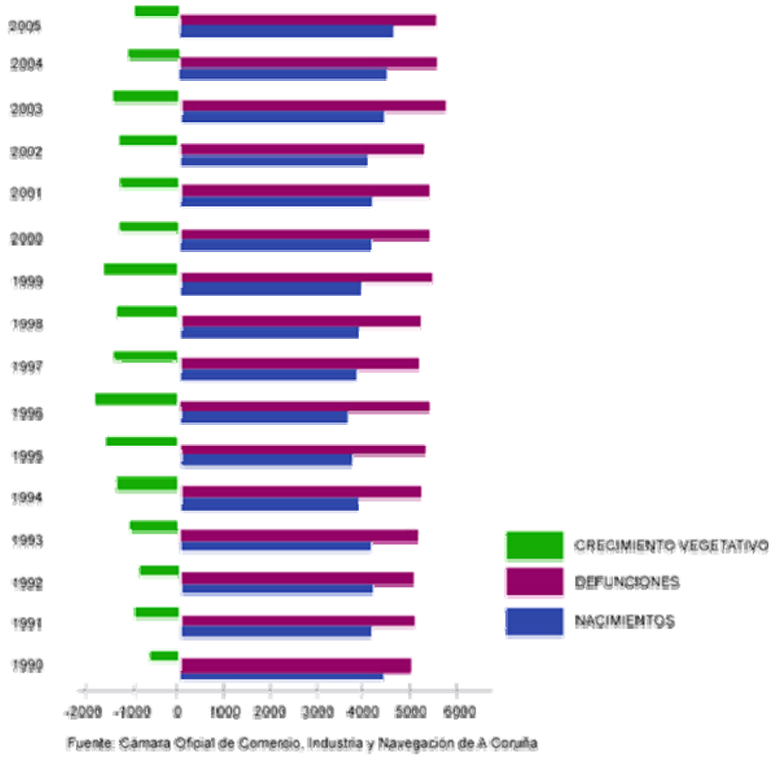


Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

3.2.3. Evolución del crecimiento vegetativo

El grave problema de pérdida de población generalizada que se registra en Galicia tiene, en cuanto al componente del crecimiento vegetativo (diferencia entre nacimientos y defunciones), un comportamiento y evolución similar al de otras regiones españolas y europeas. Es un hecho constatable la caída paulatina de la natalidad y, dado que las tasas de mortalidad tienen una trayectoria más estable, esto hace que se observen comportamientos vegetativos negativos. Cuando además los flujos migratorios en estas áreas geográficas, tienen igualmente signo negativo, entonces el problema se agrava, como sucede con muchos municipios de las provincias de Lugo y Ourense.

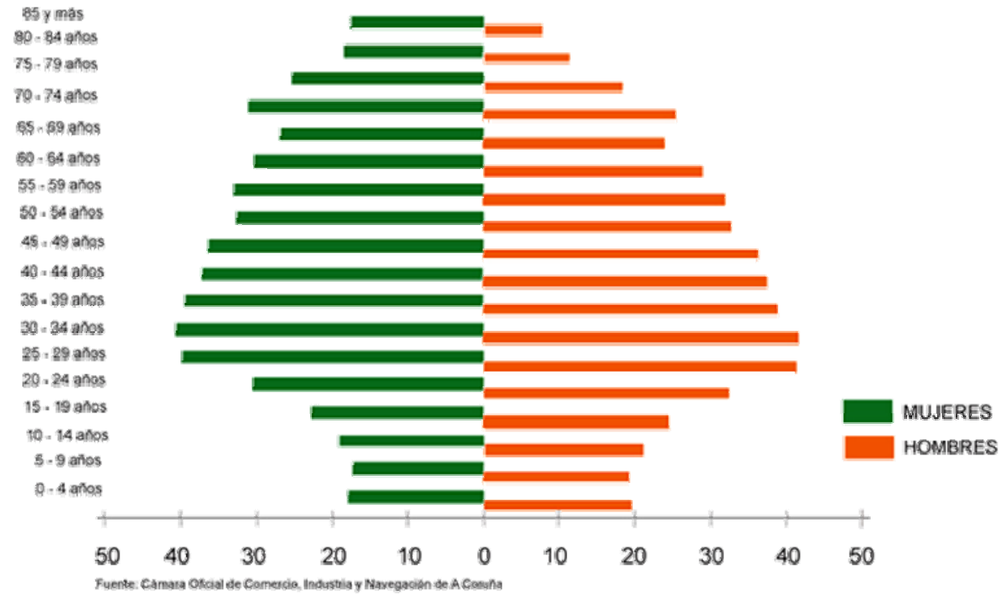
Es claro pues, ante este contexto generalizado, que el crecimiento del área metropolitana de A Coruña [área urbana más dinámica de Galicia en cuanto a aportes de capital humano] no viene dado por el crecimiento vegetativo como aporte endógeno, sino por el aporte exógeno de llegada de inmigrantes. En consecuencia, el mayor potencial de crecimiento y de renovación demográfica del área metropolitana coincide con los municipios más industrializados, por su oferta de empleo, y donde la oferta de vivienda es más asequible económicamente.



Fuente: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de A Coruña

3.2.4. Pirámide de edades en A Coruña

La estructura de la población presenta una pirámide de edades característica de envejecimiento de la población, aunque aparecen indicios de recuperación en su base. Se observa también un mayor número de mujeres en los niveles superiores, hecho habitual por la esperanza de vida de este género, pero que en el caso de A Coruña dicha diferencia se produce ya a partir de los 30 años, y se va acrecentando con la edad. Esta severa descompensación puede ser dada por la migración de población masculina

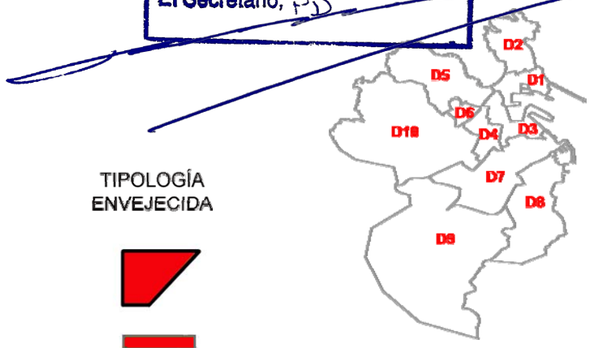


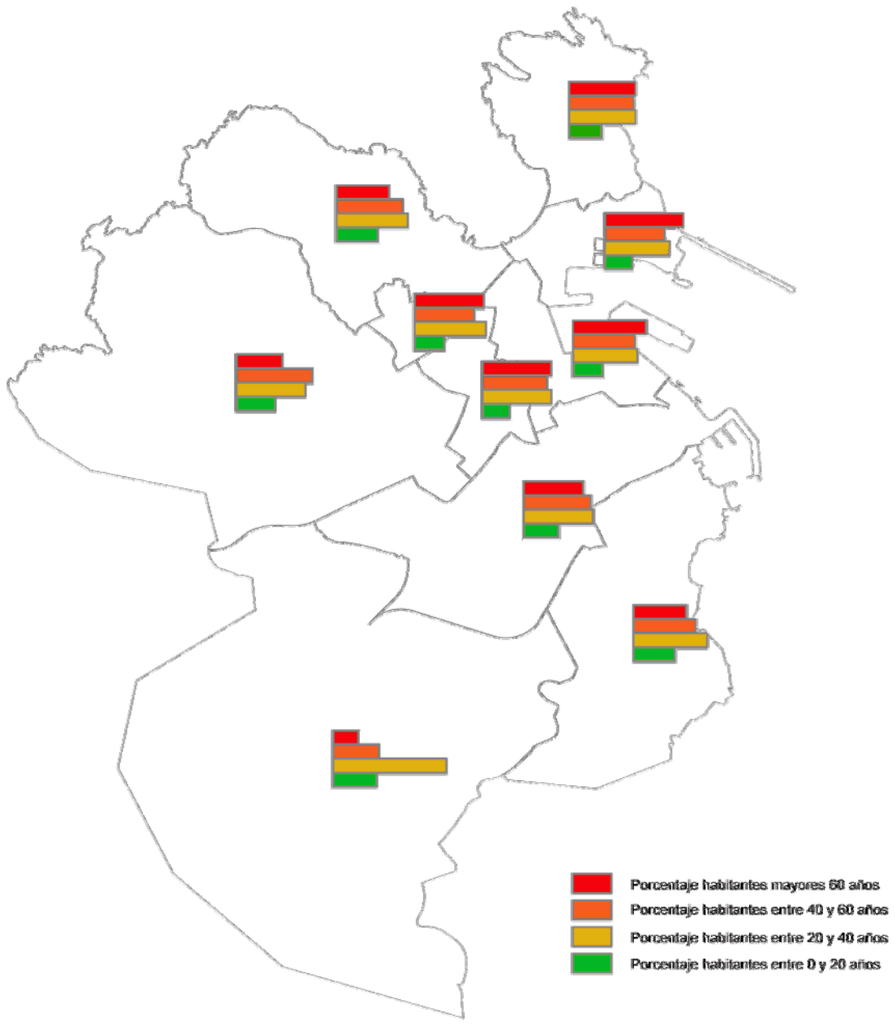
Fuente: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de A Coruña

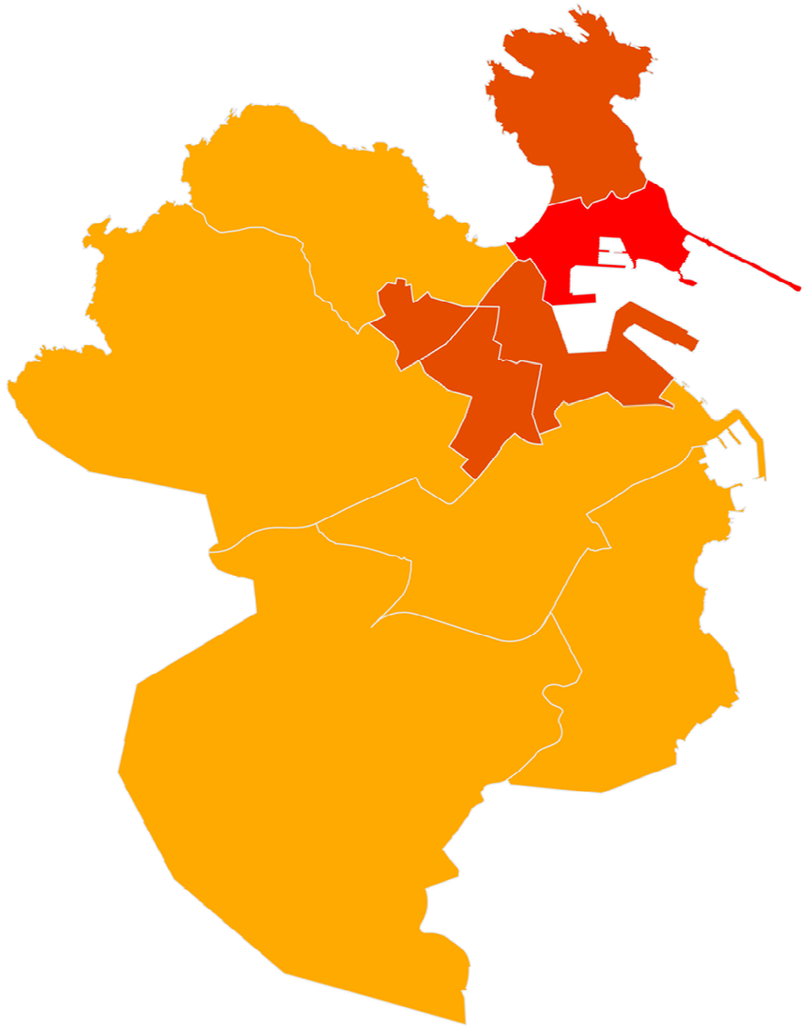
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

3.2.5. Tipologías de pirámides de edad en los distritos censales

Obteniendo las pirámides de edades de los 10 distritos de A Coruña, observamos tres tipologías. La primera podría ser llamada estándar por la naturaleza de su forma, que viene descrita por un mayor volumen de habitantes entre 20 y 60 años. Se encuentra presente en 5 de los 10 distritos de A Coruña, todos ellos circundantes a los distritos centrales. La segunda tipología encontrada puede ser catalogada como de madura, debido a que las franjas compuestas por los habitantes desde los 20 a mayores de 60 dan la forma a la pirámide. Se encuentra en 4 distritos más centrales, aquellos colindantes con el distrito central 1. Finalmente, la tercera tipología es llamada envejecida por el predominio de las personas mayores de 60 años sobre el resto. Se localiza en el distrito 1, que corresponde aproximadamente con la ciudad histórica.







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

3.2.6. Género habitantes por distrito y sección censal

El número total de mujeres es superior al de hombres, y solamente en 8 secciones censales (sobre 186) el número de hombres supera al de mujeres. Los porcentajes más altos de mujeres se presentan en las secciones censales de los distritos más centrales, coincidiendo con aquellos distritos que presentan una tipología de pirámide de edad o bien madura o bien ya envejecida. Por el contrario, el mayor número de hombres se encuentra concentrado en secciones censales de distritos más bien periféricos, como es el caso de los distritos 8, 9 o 10.

3.2.7. Distribución extranjería por distrito y sección censal

Los distritos con el porcentaje más alto de extranjeros y extracomunitarios son el 4 y el 6, seguidos del distrito 1. Distritos más periféricos resultan tener un porcentaje menor de extranjeros y extracomunitarios.

Una posible causa del alto porcentaje de extranjeros y extracomunitarios en los distritos 4 y 6 puede ser dada por su proximidad al Polígono de A Grela-Bens, representando esta población trabajadores de este polígono.

El distrito 1, al coincidir aproximadamente con la ciudad histórica, con una fábrica urbana envejecida, presenta una ocasión de vivienda para los recién llegados.

3.2.8. Saldos migratorios i movilidad de la población

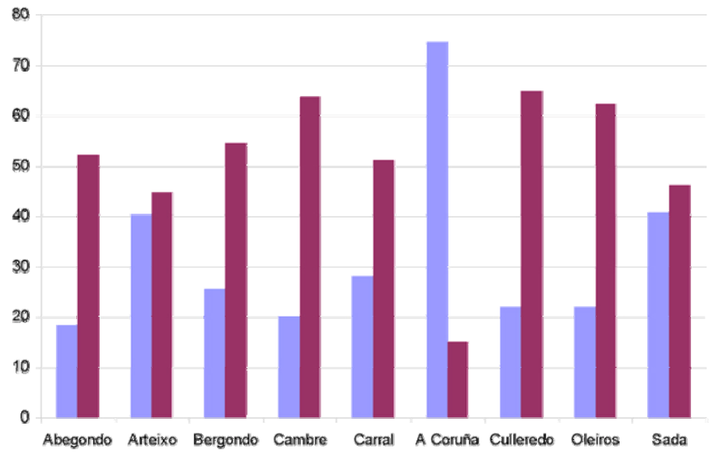
Se puede ver que los saldos migratorios en Galicia, a pesar de alguna fluctuación en el pasado, se encuentran en un claro aumento.

Los saldos inmigratorios (I-E) en el área metropolitana son en todos los casos positivos. Además, dichos saldos migratorios se encuentran en una tendencia de crecimiento desde el año 2000.

Estos saldos migratorios positivos exógenos son la causa del crecimiento del Área Metropolitana, y no el crecimiento vegetativo, que como ya se ha visto es negativo

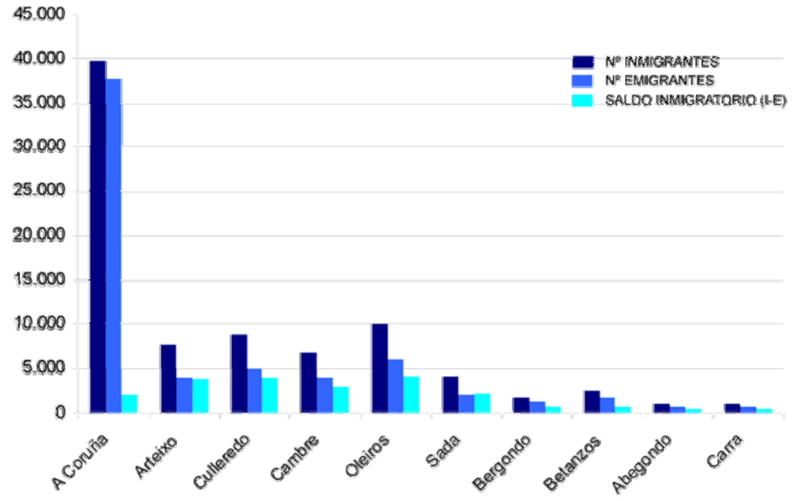
En cuanto a la movilidad residencia – trabajo en el área metropolitana, en los desplazamientos laborales predominan los flujos centrípetos (Periferia a Centro) sobre los centrífugos (Centro a Periferia), en contraste con lo que ocurre en los desplazamientos residenciales. Esta dinámica contrapuesta es la principal causa explicativa de la saturación de la red viaria metropolitana

PORCENTAJE DE POBLACIÓN QUE TRABAJA EN SU RESPECTIVO MUNICIPIO Y FUERA DE ÉL



Fuente: Censo de Población 2001 y Area Metropolitana de A Coruña

SALDO MIGRATORIO EN EL ÁREA METROPOLITANA



Fuente: INE y Area Metropolitana de A Coruña

3.2.9. Distribución población flotante en el área metropolitana de A Coruña

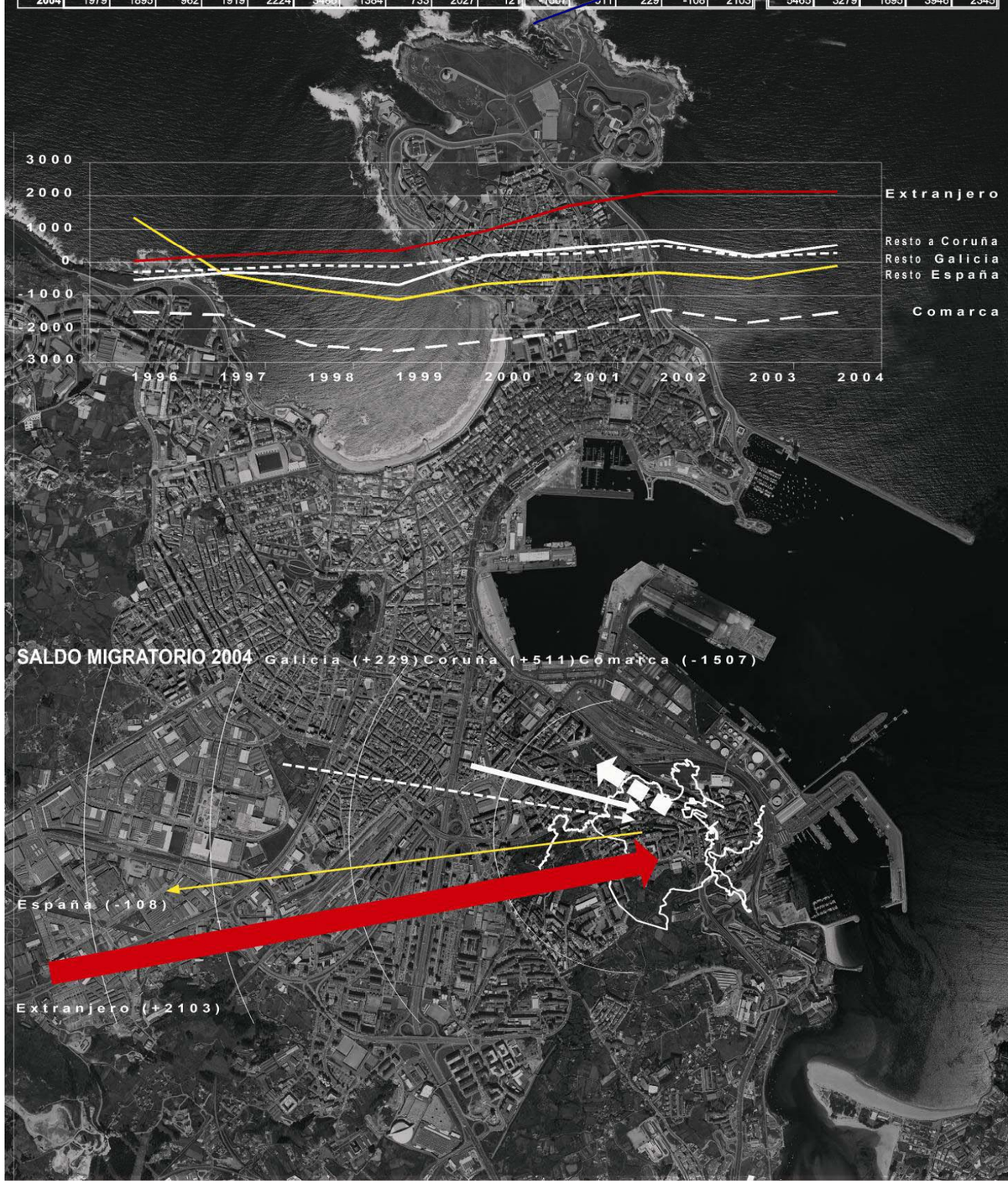
Si ahora analizamos el peso de la ciudad central en la atracción de visitantes diarios en el contexto del área metropolitana, su participación aumenta enormemente, ya que del total de población flotante del área metropolitana, el 80,5% del total se dirige hacia la ciudad central, que debe hacer un elevado esfuerzo para acoger esa elevada población (142.452 personas). En otras palabras, la ciudad central tiene que atender a una población flotante que representa el 58,6% de su población residente, pero que fiscalmente no tributa en el municipio.

Por el tipo de desplazamientos los más importantes son por razones laborales y por estudios. Un hecho que aporta un factor considerable de congestión para los accesos de la ciudad en las horas punta, y que está muy relacionado con la saturación existente.

Como valoración preliminar, considerar que los municipios de A Coruña, Betanzos y Oleiros son los que han de hacer frente a una mayor presión de “conmuters”, por lo cual son los que necesitan realizar una mayor inversión para la provisión de servicios públicos necesarios, especialmente importante en el caso de la ciudad central, como en todas las áreas metropolitanas ocurre.

	ALTAS					BAJAS					BALANCE					SUMA ABSOLUTA DE MOVIMIENTOS				
	Comarca	Resto A Coruña	Resto Galicia	Resto España	Extranjero	Comarca	Resto A Coruña	Resto Galicia	Resto España	Extranjero	Comarca	Resto A Coruña	Resto Galicia	Resto España	Extranjero	Comarca	Resto A Coruña	Resto Galicia	Resto España	Extranjero
1996	209	1993	122	144	78	1693	687	382	670	52	-1[illegible]	1306	-260	-526	26	19[illegible]2	2680	504	814	130
1997	510	588	276	391	241	2089	876	479	731	32	-1579	-288	-203	-340	209	25[illegible]9	1464	755	1122	273
1998	580	773	455	526	333	3053	1159	564	1332	37	-2473	-3[illegible]	-109	-806	2[illegible]	36[illegible]3	1932	1019	1858	370
1999	790	749	542	675	403	3433	1406	666	1774	52	-2643	-657	-124	-1099	351	42[illegible]2	2155	1208	2449	455
2000	1061	1398	750	991	1014	3394	1225	576	1642	66	-2333	173	174	-651	948	44[illegible]5	2623	1326	2633	1080
2001	1797	2031	1185	1645	1838	3853	1588	925	2171	[illegible]	-2056	443	260	-526	1697	5650	3619	2110	3816	1979
2002	1986	2108	1179	1695	2403	3389	1459	669	1994	301	-1403	649	510	-299	2102	5375	3567	1848	3689	2704
2003	1913	1857	1031	1763	2357	3699	1665	862	2256	286	-1786	192	169	-493	2071	5612	3522	1893	4019	2643
2004	1979	1895	962	1919	2224	3486	1384	733	2027	121	-1507	511	229	-108	2103	5465	3279	1695	3946	2345

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de 1 DIC. 2009
Secretario



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

3.3. Vivienda

Para la realización del estudio se ha contado básicamente con información, obtenida directamente vía Internet, del Instituto Nacional de Estadística, en relación con las viviendas y los edificios. Se trata de datos de origen censal, que se actualizan cada 10 años, por lo que la información más reciente corresponde a 2001. Aunque no están actualizados, permiten conocer las tendencias generales. En las tablas utilizadas, se referencian los datos respecto al conjunto de A Coruña

Las tablas de datos más generales se adjuntan en el presente capítulo, tratadas temáticamente por edificios y por viviendas. Tan sólo nos detendremos en valorar alguno de las características más relevantes. Los gráficos son de elaboració propia.

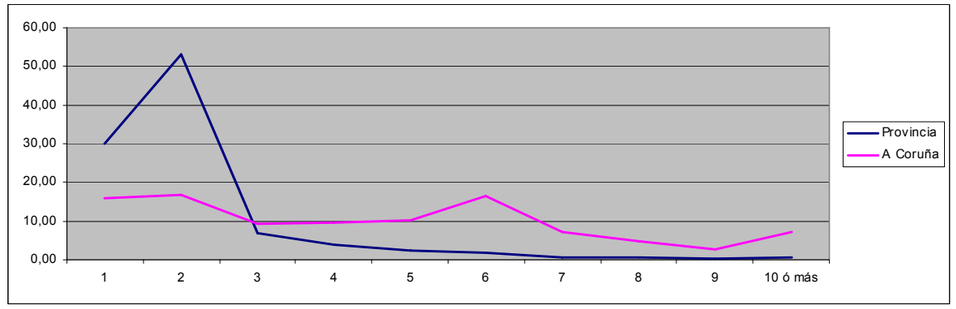
3.3.1. Edificación

Los edificios de la ciudad son bastante altos, con un 38,2% de 6 o más plantas, siendo el 7,05 los que superan las 10 o más plantas (incluidos en el total las viviendas unifamiliares y las naves industriales). Ello obliga a que un 77,79 viva en viviendas situadas en la planta 6 o superior.

El parque de viviendas no es excesivamente antiguo, con casi 3/4 partes edificados en los últimos 50 años. La punta de máxima construcción se alcanzó en la década de los 60, de la que actualmente se conserva un 23,15% edificios existentes. Si tenemos en cuenta que la población residente en edificios de ese período es del 28,78%, nos apunta a una época de densificación (por mayor altura o por menor superficie de vivienda).

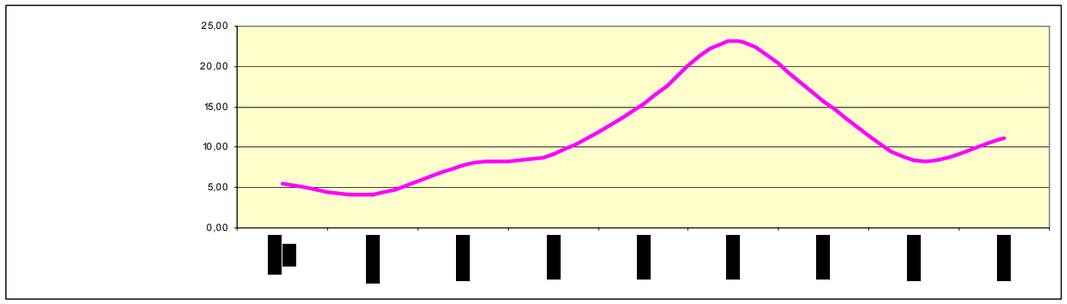
Edificios según plantas sobre rasante.

	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 ó más
PROVINCIA	267188	80191	141875	18226	10199	6799	5045	1725	1263	591	1274
		30,01	53,10	6,82	3,82	2,54	1,89	0,65	0,47	0,22	0,48
Coruña	16046	2574	2682	1487	1551	1621	2665	1132	772	430	1132
		16,04	16,71	9,27	9,67	10,10	16,61	7,05	4,81	2,68	7,05



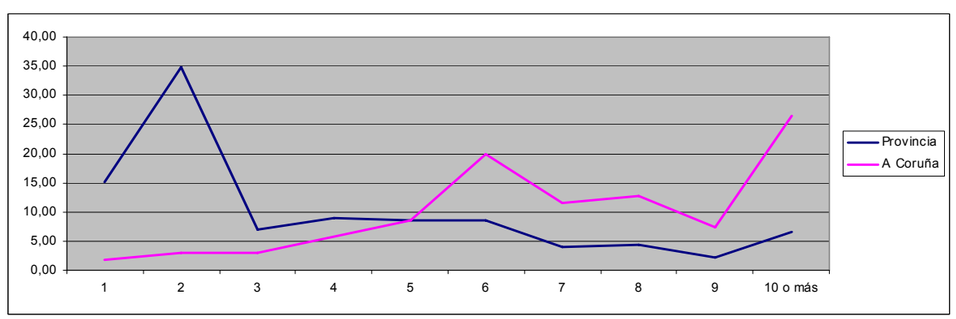
Edificios destinados principalmente a viviendas según año de construcción del edificio (agregado)

	TOTAL	Antes de 1900	1900-1920	1921-1940	1941-1950	1951-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1990	1991-2001
Coruña	14647	797	597	1128	1330	2253	3391	2293	1226	1632
%		5,44	4,08	7,70	9,08	15,38	23,15	15,66	8,37	11,14



Población según la altura a la que vive. 15-Coruña (A)

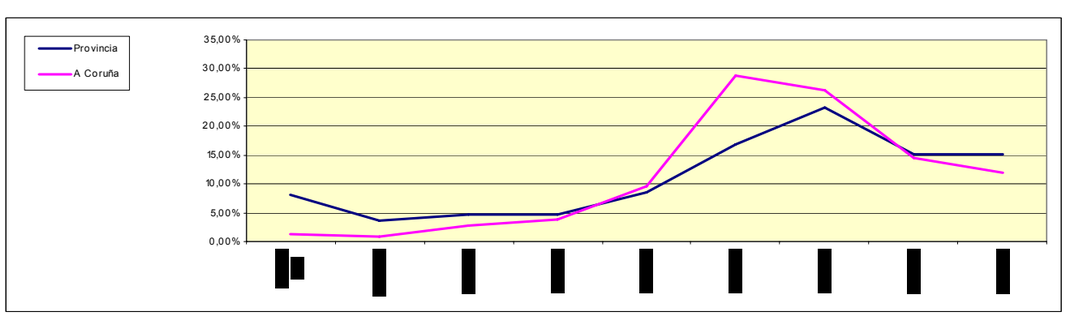
	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 o más
PROVINCIA	1096027	165914	381870	76094	98731	93216	94116	42558	47058	24222	72248
		15,14	34,84	6,94	9,01	8,50	8,59	3,88	4,29	2,21	6,59
Coruña	236379	4371	7051	6973	13813	20304	46964	27280	29992	17225	62406
		1,85	2,98	2,95	5,84	8,59	19,87	11,54	12,69	7,29	26,40



Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Población en edificios destinados principalmente a viviendas según año de construcción del edificio.

	TOTAL	Antes de 1900	1900-1920	1921-1940	1941-1950	1951-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1990	1991-2001	Total Personas
PROVINCIA	100,00%	8,12%	3,56%	4,61%	4,74%	8,60%	16,92%	23,17%	15,16%	15,12%	1091565
Coruña	100,00%	1,25%	0,92%	2,86%	3,82%	9,66%	28,78%	26,28%	14,57%	11,87%	234624



Fuente: Instituto Nacional de Estadística

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

De hecho, el 91,16% de la población se concentra en edificios de los últimos 50 años, lo cual denota que los edificios más antiguos podían ser más grandes, pero también que se encuentran muy deshabitados o con población anciana que vive sola. El 8,85% de la población vive en el 26,3% de las viviendas, las más antiguas (anteriores a 1950). Este dato contrasta con el del resto de la provincia, donde el 21% de la población vive en edificios del mismo período.

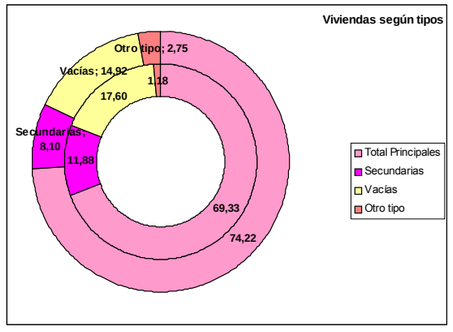
La tipología de los edificios corresponde en un 91% a viviendas (23,54 unifamiliares, 21,7 plurifamiliar, 45,7 viviendas y algunos locales). El 7,15% son edificios de locales (comerciales, oficinas). En el resto las viviendas existentes tienen un peso poco significativo. Las viviendas principales suponen un 75% y un 15% están vacías.

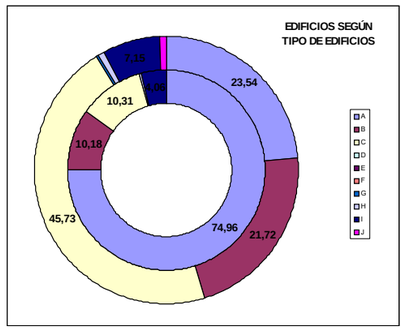
Algunos indicadores socioeconómicos nos muestran una ciudad altamente motorizada, en la que más del 75% de las viviendas dispone de un vehículo o más, cercana a la de la provincia, lo cual es significativo si tenemos en cuenta la alta población dispersa de la misma que requiere medio de transporte particular. Por el contrario, el equipamiento de confort en las viviendas apenas alcanza el 45% en materia de instalación fija de calefacción.

La tenencia de la vivienda corresponde al modelo español de altos índices de propiedad (74%) frente a una baja cantidad de alquiler (20,7%), aunque la capital dobla al resto de la provincia. No obstante, ello demuestra una necesidad de oferta de vivienda de alquiler que se deberá contemplar.

Recuento de viviendas de cada clase.

	Viviendas familiares							
	TOTAL	Principales			No principales			
	TOTAL	Total Principales	Convencionales	Alojamientos	TOTAL	Secundarias	Vacías	Otro tipo
PROVINCIA	525402	364287	364140	147	161115	62441	92470	6204
%		69,33				11,88	17,60	1,18
Coruña	116093	86167	86053	114	29926	9409	17322	3195
%		74,22				8,10	14,92	2,75





Edificios según tipo de edificio

	TOTAL	Edificio sólo con una vivienda familiar	Edificio sólo con varias viviendas familiares	Edificios principalmente con viviendas familiares compartido con locales	Edificios principalmente con vivienda colectiva: hotel, albergue, pensión...	Edificios principalmente con vivienda colectiva: convento, cuartel, prisión...	Edificios principalmente con vivienda colectiva: instituciones de enseñanza, internados de enseñanzas medias, academias militares...	Edificios principalmente con vivienda colectiva: hospitales en general, instituciones para discapacitados, marginados...	Edificios principalmente con locales compartidos con alguna vivienda	Locales	Alojamientos
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Provincia	267188	200283	27195	27549	30	95	15	46	987	10841	147
%		74,96	10,18	10,31	0,01	0,04	0,01	0,02	0,37	4,06	0,06
Coruña	16046	3777	3485	7338	6	21	6	14	137	1148	114
%		23,54	21,72	45,73	0,04	0,13	0,04	0,09	0,85	7,15	0,71

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Población en viviendas familiares según equipamiento del hogar.

	Con calefacción individual	Con calefacción colectiva	Sin instalación pero con aparatos que permiten calentar alguna habitación	Tiene refrigeración	Dispone de 1 vehículo	2 vehículos	3 o más vehículos	Dispone de 2ª vivienda	TOTAL
PROVINCIA	39,97%	6,34%	31,55%	1,63%	51,15%	23,67%	5,95%	11,12%	1091674
Coruña	34,28%	11,46%	38,89%	2,23%	54,72%	17,89%	3,22%	18,84%	235141

Población en viviendas familiares según sexo y estado civil.

	TOTAL					
	TOTAL	Soltero	Casado	Viudo	Separado	Divorciado
PROVINCIA	1091674	449431	531007	84461	17361	9414
Coruña	235141	99935	108527	18282	5019	3378
	Varón					
	TOTAL	Soltero	Casado	Viudo	Separado	Divorciado
PROVINCIA	523819	233702	264802	14269	7364	3682
Coruña	109528	49588	54046	2763	1965	1166
	Mujer					
	TOTAL	Soltero	Casado	Viudo	Separado	Divorciado
PROVINCIA	567855	215729	266205	70192	9997	5732
Coruña	125613	50347	54481	15519	3054	2212

Población en viviendas familiares según régimen de tenencia de la vivienda.

	TOTAL		En propiedad por compra, totalmente pagada		En propiedad por compra, con pagos pendientes (hipotecas...)		En propiedad por herencia o donación		En alquiler		Cedida gratis o a bajo precio por otro hogar, la empresa...		Otra forma	
PROVINCIA	100,00%	1091674	43,14%	470906	14,61%	159476	18,11%	197661	10,85%	118405	2,41%	26348	10,89%	118878
Coruña	100,00%	235141	48,85%	114875	20,51%	48234	4,35%	10224	20,76%	48811	2,20%	5180	3,32%	7817

Población vinculada y sus componentes. 2001

		Población residente					Población vinculada no residente				
	TOTAL	TOTAL	Sólo reside	Reside y trabaja	Reside y estudia	Reside y tiene una segunda vivienda allí	TOTAL	Porque trabaja allí	Porque estudia allí	Porque tiene una segunda vivienda allí	Tasa vinculación
PROVINCIA	1395972	1096027	787235	245362	49560	13870	299945	134946	57215	107784	127,42%
Coruña	302368	236379	142938	72688	19418	1335	65989	35431	17887	12671	127,92%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

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

3.3.2. La construcción reciente en la ciudad

La evolución reciente de las actuaciones en materia de vivienda son un buen indicador de la dinámica económica de la ciudad. Se ha de tener en cuenta que nos encontramos en una década caracterizada por un crecimiento de la población prácticamente nulo, por lo que las variaciones de vivienda son muy significativas, más si tenemos en consideración que no disponemos de datos estadísticos actualizados desde 2001.

A partir de los datos obtenidos de las licencias municipales, se han podido extraer algunas conclusiones que permiten analizar líneas de actuación posteriores. En primer lugar hay que tener en cuenta que los datos se refieren a licencias y por tanto, no están necesariamente ejecutadas en su totalidad, principalmente las de obra nueva. Aún así, el parque de viviendas que se acabe ejecutando según estas licencias en años próximos supondrá, a fecha de hoy, un incremento de cerca de un 19% para la misma población de 1999.

Otra constatación es la baja incidencia de la rehabilitación, que apenas supone un 1% del total (no obstante, no se dispone de datos de los dos últimos años), por lo que se deberá estudiar las causas, dado que la recuperación en buenas condiciones de uso del parque de viviendas es una buena política desde el punto de la sostenibilidad. En cualquier caso, los datos no son suficientemente relevantes como para poder desarrollar un análisis más detallado.

Obra nueva

	nº viviendas	m2 totales	m2 residenciales	tamaño medio viviendas	m2 otros
1999	2754	470240	448979	163	21261
2000	3103	650667	532425	172	118242
2001	1098	234324	162420	148	71904
2002	3319	595035	593431	179	1604
2003	1772	268387	264497	149	3870
2004	1110	184802	170924	154	13878
2005	3339	549183	544163	163	5020
2006	2434	424069	412465	169	11604
2007	2871	405077	405070	141	0
TOTAL	21800	3781784	3534374	162	247383

Rehabilitacion

	nº viviendas	m2 totales	m2 residenciales	tamaño medio actuación	m2 otros
1999					
2000	53	7064	6428	121	636
2001	69	5353	5353	78	0
2002	86	7888	7888	92	0
2003	11	1531	1531	139	0
2004	0	436	168		268
2005	47	5682	5682	121	0
2006	0	0	0		0
2007	0	0	0		0
TOTAL	266	27954	27050	102	904

En cuanto a la producción de viviendas, no resulta evidente ninguna tendencia acusada entre años que no sea el alto nivel de ejecución. El número de viviendas medio superior a 2400 y la superficie media anual cercana a los 400.000 m2 de techo es considerable.

El tamaño medio de las viviendas es alto -cabe tener en consideración que incorporan los cuerpos comunes y los locales de planta baja dedicados a otros usos-, un 60% superior a las piezas implicadas en operaciones de rehabilitación.

Por su parte, la construcción de otros tipos de edificios diferentes de la vivienda presenta unos datos muy escasos, de un 6,5% del techo construido, lo cual denota un estancamiento en los sectores económicos diferentes de la construcción, si pensamos que se refieren a comercios, oficinas, equipamientos, industrias…

3.3.3. Indicadores socioeconómicos

Ya hemos ido indicando algunos de los elementos que permiten valorar la tendencia socioeconómica de la población de A Coruña, tanto en el perfil de su población como en la dinámica de construcción de viviendas en el período de vigencia del Plan General.

Hemos de recordar que la tendencia de liberalización de suelo de la ley de 1998 no consiguió uno de sus objetivos como la disminución del precio del suelo, sino al contrario. El plan de A Coruña recogía en el punto 5.2 de la Memoria dicha tesis, con la que justificaba la gran superficie calificada de suelo edificable: "*Resulta así una generosa clasificación de suelo rústico común apto para urbanizar y urbanizable, con el fin de pasar de la tradicional economía de simple satisfacción de la demanda previsible a través de proyecciones demográficas del municipio…, a una moderna economía de libre oler recurrente en la que puedan concurrir los operadores urbanos sin necesidad de satisfacer paralelismo alguno entre la oferta y la demanda prevista. De esta forma en el suelo urbanizable bajará el precio del suelo, al no actuar de forma monopolista los operadores urbanos* (sic)"

Es evidente que esta renuncia a la proyección demográfica, que podemos compartir como único mecanismo de previsión de suelo para el desarrollo futuro de la ciudad, no ha comportado una caída del precio aunque sí ha contribuido gravosamente, en relación con modelos de ocupación extensivos, a agotar en buena medida la disponibilidad de un recurso tan escaso como el suelo.

El plan general consideraba que las propuestas en nuevo suelo permitirían la creación de 34.660, lo cual daría cabida en la ciudad a una población de 288.754 habitantes. Las proyecciones demográficas son bastante adecuadas a la realidad actual (se ha de considerar que las cifras eran máximas y no se ha agotado el techo), pero la existencia de viviendas vacías y piezas por recuperar ofrecen para el nuevo plan un campo de trabajo, si bien no tan ambicioso en superficie como el del plan objeto de revisión, pero mucho más en las estrategias de recuperación de suelo y viviendas, creación de nuevos polos económicos, nuevos objetivos de actividad y de centralidad, que permitan mirar al futuro con el optimismo de una ciudad más sostenible, más equilibrada ambientalmente y para las personas, y con una oferta de nuevas actividades que renueven las ya tradicionales.

En este objetivo, no podemos olvidar que se fundamenta en buena medida en la capacidad de las personas que la habitan y su nivel de preparación. La estadística nos permite una somera aproximación a los rasgos básicos del perfil de instrucción de la población, incluso desagregada por distritos.

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

La población con educación de nivel de secundaria es la que más predomina en todos los distritos. El distrito 1 y distrito 3 son los que disponen de un mayor porcentaje de población con estudios universitarios superiores, con un 15 y 16% respectivamente, mientras que son el distrito 4 y 6 los que menos habitantes de este estilo tienen con un 5 y 4%. Destacan los distritos 5 y 9 por un más que aceptable porcentaje de población con estudios universitarios superiores (11%) como distritos no centrales.

En cuanto a la preparación en estudios superiores, el distrito 9 es también el que concentra un mayor número de diplomados universitarios (4%), doblando el porcentaje de los demás distritos. La mayor concentración de población sin estudios se encuentra en el distrito 10 y 6, representando un 13 y 12% de la población de cada distrito.

Por lo demás, la ciudad ha de plantearse un cambio de escenario económico y de oportunidades con el traslado del puerto. Importantes sectores industriales de la ciudad pueden verse afectados, no sólo los inmediatamente ligados a la actividad portuaria, sino la capacidad y calado del nuevo puerto, que permitirá a la Coruña ofrecerse como puerta marítima de la mitad septentrional de Galicia.

3.4. **Planeamiento Vigente**

Es un hecho que el grado de desarrollo del plan de 1998 requiere de una revisión del planeamiento general, incluso en el caso que la situación de la legislación en materia de suelo y urbanística marco no lo demandara. Los numerosos planes de desarrollo del planeamiento general han configurado unas nuevas piezas urbanas, ejecutadas o en proceso, que la revisión del plan general tiene la oportunidad de analizar en el marco general de la ciudad actualmente consolidada.

De hecho, el planeamiento aprobado y desarrollado se ha incorporado ya a la configuración urbanística de la ciudad. La veintena larga de modificaciones de plan general se han sumado a la definición original del plan, aunque éstas son normalmente de poca entidad. Otras figuras han ido configurando la situación actual, a partir de PE's y ED's y modificaciones de planes anteriores, en suelo urbano, y planes parciales en suelo urbanizable.

Las dos figuras principales que el plan general establecía para transformar o mejorar la situación anterior en suelos urbanos o desarrollar nuevos suelos peri-urbanos eran las Áreas de planeamiento derivado (API, APE y APR) y Sectores (SUble) respectivamente.

El plan general vigente define como Áreas de Planeamiento Incorporado (API) aquellas en las que asume genéricamente las determinaciones del planeamiento y su gestión inmediatamente anterior, aunque pueden contener alteraciones parciales de las mismas..

En las Áreas de Planeamiento Específico (APE) el plan General establece una ordenación específica y pormenorizada, que se diferencia del suelo urbano común por constituir unidades de gestión independientes, por establecer un régimen específico de protección de la edificación o por reunir condiciones que justifican su tratamiento individualizado.

En los suelos de las Áreas de Planeamiento Remitido (APR) el Plan General no define la ordenación pormenorizada del suelo, sino que remite su resolución a la redacción posterior de un planeamiento de desarrollo que particularice los objetivos fijados por dicho plan general.

Las áreas de planeamiento en suelo urbano mencionadas suman 432,5 Has netas (sin sistemas generales), de las que se ha completado un 44% (del que un 26% corresponde al casco histórico), se encuentran en proceso de desarrollo un 9% , mientras que aún quedan pendientes el 47% de los suelos incorporados por la delimitación del PGOM. Se trata en muchos casos de planes que actúan sobre zonas consolidadas como suelo urbano.

El suelo urbanizable se distribuye entre tres grandes piezas: en el entorno de Los Rosales, la zona de Eirís y la zona de Breogán. Se trata de piezas dominantemente residenciales, aunque en algún caso se mezcla con terciario o incluso, dominan el terciario y las actividades como en la extensión del polígono industrial de Mesoiro, en la zona de Breogán. Los 10 sectores delimitados suman 462,7 Has netas.

Los sectores se encuentran desarrollados completamente en un 15%; se están ejecutando en un 22%; ya tienen aprobado el planeamiento un 15% más, mientras que están pendientes de aprobar el planeamiento 3 sectores, que representan conjuntamente el 48% del total.

Si superficiamos las delimitaciones brutas de los diferentes tipos de suelos en que el Plan General clasificaba el término municipal (36,8 km^2), el 51,4% era suelo urbano o núcleo rural, el 15,3% era suelo urbanizable y tan sólo el 33,3% era suelo no urbanizable. Este suelo no urbanizable incorporaba diferentes grados de protección, además de los sistemas generales que discurren por ellos. La suma final de suelos que según el plan general vigente eran aptos para ser desarrollados (incluso los que no tenían una especial protección) y no lo han sido supone el 13% del término municipal, incluidos los sistemas generales.

Ello nos lleva a concluir que A Coruña ha de buscar su desarrollo en la transformación y optimización del bien escaso que es el suelo. Para un futuro no muy lejano, la ciudad deberá plantearse un desarrollo simbiótico con los municipios circundantes, como de hecho ya ha iniciado en los últimos años.

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

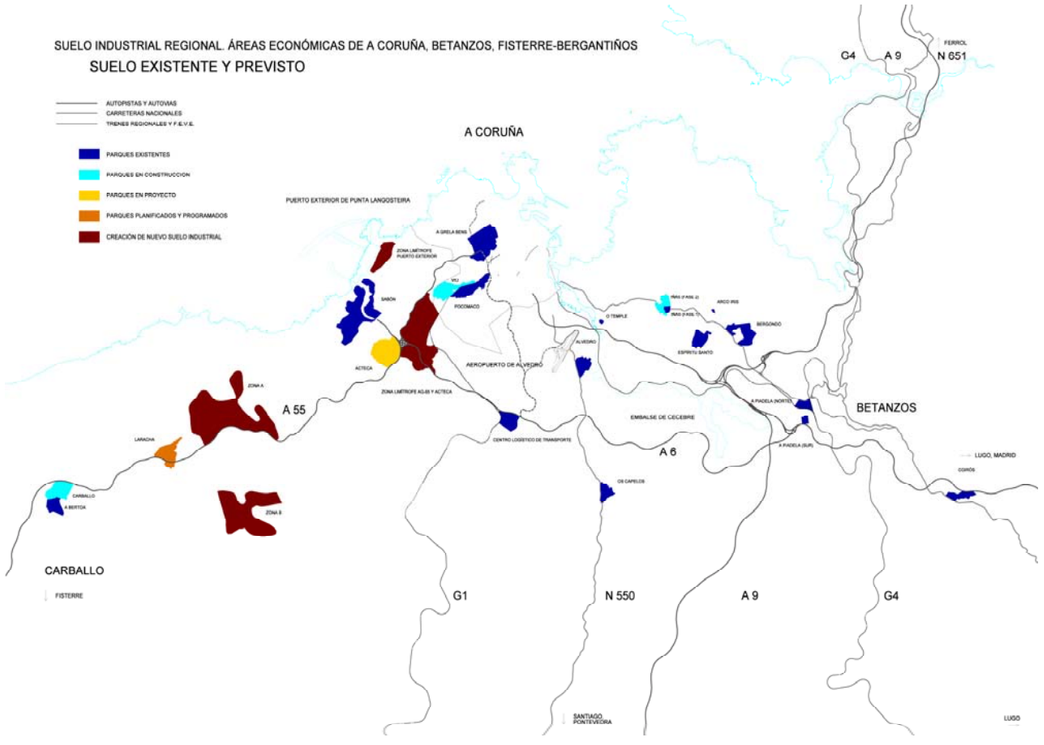
3.5. **Zonas empresariales y logísticas**

3.5.1. Suelo industrial regional

3.5.1.1. Suelo libre para nuevas actividades

Existen 14 parques industriales que suman, en conjunto, una superficie total de 966 Ha. La mayor parte de esta superficie, 638 Ha (66%) se concentra en los 4 parques situados al suroeste – Sabón, A Grela- Bens, Pocomaco y Bertoa, por este orden-. Casi la totalidad de ellos se encuentran ocupados por actividades al 100%, por lo que el suelo disponible para la implantación de nuevos usos es muy escaso, alrededor del 9%. Este suelo libre pertenece a los parques de Alvedro, junto al aeropuerto, de Coirós, en el límite sureste del ámbito, ambos de construcción relativamente reciente (2001) y del nuevo Centro Logístico de Transporte situado en Culleredo. La posibilidad actual de desarrollo de nuevas actividades, se reduce, casi exclusivamente, a la transformación de actividades existentes.

La oferta de suelo a corto plazo (2008-1010) contempla la construcción de 4 nuevos parques – Carballo, Azteca, Vío y Iñás (fase 2)- de superficie diversa, distribuidos por el sector, que aportarán una superficie total de 389 Ha. Para paliar la falta de suelo a medio (2011-2015) y largo plazo (2016-2025), se ha previsto en distintos planes de ámbito supramunicipal y estudios sectoriales, la reserva de suelo y programación de otros 6 nuevos parques de superficie grande y mediana. La nueva superficie total ofertada, 1.921,8 Ha, doblará la superficie actual. La mayor parte de este nuevo suelo estará disponible a partir de 2012, fecha prevista de entrada en funcionamiento del nuevo puerto exterior situado en Punta Langosteira.

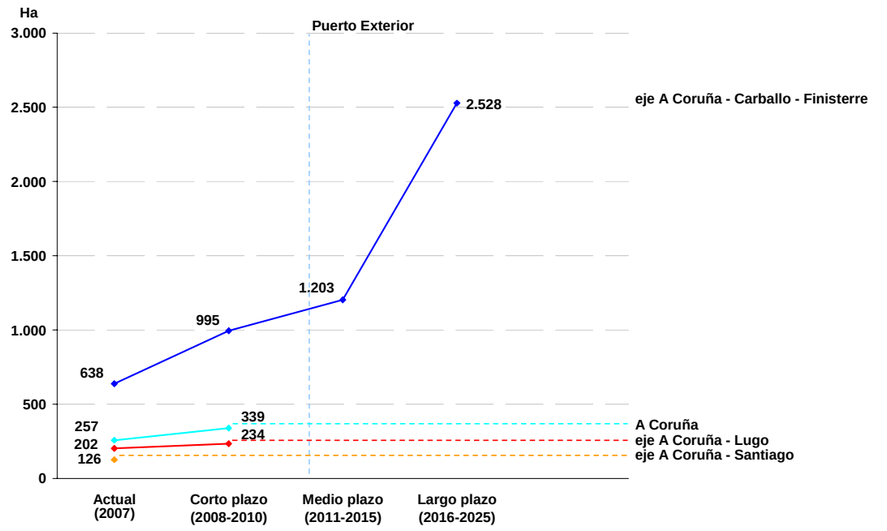


A partir de los datos analizados de situación, superficie y relación con las principales vías de acceso y otras infraestructuras de comunicación, podemos definir 3 grandes ejes de actividad con origen en A Coruña:

- Eje A Coruña-Carballo-Fisterre
- Eje A Coruña-Santiago (eje del Corredor Atlántico)
- Eje A Coruña-Betanzos-Lugo

En el entorno de A Coruña, el eje de actividad actual más potente, en cuanto a superficie de suelo, es el de A Coruña-Carballo-Fisterre, que acumula el 70% de éste, frente a los de A Coruña-Santiago y A Coruña-Betanzos-Lugo, que representan tan solo el 7,7% y el 22,3% respectivamente de la superficie total actual.

En el plazo total considerado, el municipio de A Coruña incrementa su suelo actual aproximadamente un 30%. Este incremento se produce íntegramente en el corto plazo y es bastante reducido en relación con los producidos en el eje A Coruña-Carballo Fisterre. La evolución en el tiempo manifiesta la pérdida progresiva de peso del suelo industrial en A Coruña respecto de su entorno.

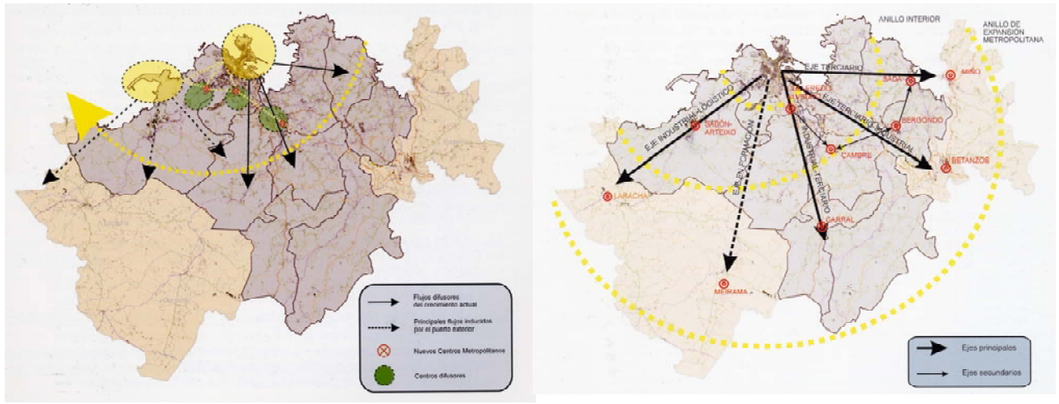


Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del Estudio de Suelo Industrial en la demarcación de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de A Coruña: Situación actual y necesidades futuras. 2007

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

Conviene recordar aquí la importancia del Corredor Atlántico en tanto que eje estructurante de los asentamientos de población atlánticos y señalar también su capacidad como eje de implantación de parques empresariales, aunque los de mayor superficie se sitúan en las proximidades de Santiago.

La entrada en funcionamiento del Puerto Exterior polarizará todavía más la importancia del primer eje, pues todos los nuevos suelos previstos a partir de 2010 se concentrarán en el entorno del nuevo puerto y a lo largo eje A Coruña-Carballo-Fisterre. Este eje aglutinará, por tanto, los polígonos más modernos, los mejor provistos de infraestructuras y servicios y la mayor oferta de suelo. Es previsible que muchas de las nuevas actividades se instalen fuera de A Coruña y que migren algunas de las actuales.



Fuente: El área metropolitana de A Coruña: una Metrópoli Euroatlántica. Estudio de posicionamiento, constitución y marketing.

Por otro lado, en el entorno próximo de A Coruña, hay que señalar también la configuración de un eje empresarial y logístico vertebrado en la autopista A-6. Dicho eje enlazaría el nuevo Puerto Exterior y los parques empresariales cercanos - tanto existentes (Sabón), como previstos (Acteca, Zona limítrofe Puerto Exterior y Zona limítrofe Azteca y A-55) con en el Centro Logístico y de Transporte de Culleredo, en tanto que es exterior a A Coruña.

3.5.1.2. Consideraciones adicionales en el entorno de Ferrol

El Plan Galicia de Parques empresariales, aprobado por la Xunta en 2003, preveía una gran reserva en Ferrol, de 800.000 m2 de superficie. Por el contrario, en el entorno del nuevo puerto las piezas más cercanas son Laracha (800.000 m2) y Carballo (476.000 m2). Sí que aparece como actuación adicional Arteixo, con 1.500.000 m2, lo que supone un total entre las tres piezas de poniente de Coruña de 2.776.000 m2 de suelo, en la órbita del nuevo puerto.

Ello lleva a pensar que las previsiones para el arco de levante, Ferrol-Eume, han de permitir compensar la atracción que la importante nueva oferta ha de significar para el futuro productivo del entorno de A Coruña.

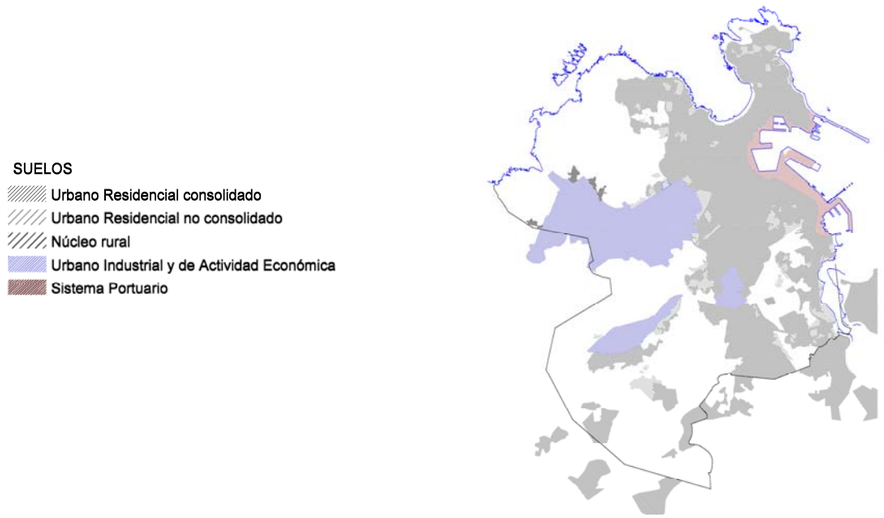
Las inversiones en estos momentos en el entorno de El Ferrol han de permitir conseguir la disponibilidad de dos grandes parques que han de activar la región: la Plataforma logística Leixa-Ferrol, con 1,8 millones de m2, y el Parque empresarial de Mandiá_Ferrol, con 2 millones de m2. En estos sectores gravita la revitalización y reconversión industrial, históricamente dependiente del sector naval, del entorno de la población de Ferrol. El puerto exterior, con una fuerte componente de contenedores, goza de una explotación perfectamente complementaria de las actividades del puerto actual de A Coruña, que con excepción de la pesca, son la que se han de trasladar en un futuro próximo al puerto en construcción.

La conexión de la A9 (Ferrol-Santiago) con la A6 (hacia Arteixo) es el nexo necesario para estructurar los flujos mutuos de relación entre el área de Ferrol y el nuevo puerto de A Coruña y, por el eje de la A55, con los sectores de poniente, estructurando una región productiva extensa con dos polos de gravitación perfectamente focalizados en los puertos de las dos conurbaciones.

3.5.2. Suelo para actividad económica municipal

Dentro de los suelos actualmente edificados los suelos agrupados para actividad – industria, actividad económica, instalaciones especiales y comercial- representan aproximadamente el 25% del suelo urbano y el 13% de la superficie del término municipal. No se han considerado aquí las instalaciones portuarias porque funcionan de manera autónoma.

Una parte significativa de estos suelos se concentra en dos parcelas de gran superficie que corresponden a las instalaciones especiales de la Refinería (102,7 Ha) y de la Fábrica de Aluminio (48,46 Ha). La superficie de ambas suma aproximadamente un tercio del suelo industrial.



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

3.5.2.1. Distribución por tipos de actividad

Las diversas actividades industriales y terciarias se pueden clasificar de la siguiente manera:

a) Puerto

Comprende los usos que se desarrollan dentro del ámbito portuario en relación con la lámina de agua, destinados a albergar las instalaciones relacionadas con el movimiento y reparación de embarcaciones, acceso de mercancías y pasajeros, pesqueras, almacenamiento, uso deportivo del agua y servicios complementarios.

La transformación prevista del puerto, como consecuencia de la construcción del nuevo Puerto Exterior, provocará el desplazamiento de una parte significativa de las actividades "industriales", posibilitando para la ciudad la recuperación de una superficie muy importante de suelo que se podrá destinar para espacios libres urbanos, nuevas extensiones residenciales y nuevas actividades económicas.

b) Instalaciones especiales

Comprende los usos industriales que se desarrollan en instalaciones grandes o de carácter molesto, peligroso o nocivo para las personas y/o el medio ambiente, que requieren en general de regulación específica y una cierta distancia respecto del medio urbano.

El Plan general de 1998 asignaba esta calificación a la Refinería de petróleo, la Fabrica de armas de santa Bárbara, Alcoa INESPAL -aluminio-, la Real Fábrica de Tabacos y Grafitos, de las cuales actualmente continuan en funcionamiento las tres primeras, si bien la Fábrica de Armas mantiene un nivel de actividad bajo.

c) Industria

Comprende las instalaciones medias o pequeñas que realizan operaciones de obtención y transformación de materias primas, así como la preparación para transformaciones posteriores, incluídos el envasado, transporte y distribución. También actividades complementarias de las industriales, tales como talleres, garajes e instalaciones de servicio y en general almacenes, sin servicio directo al público. En el caso de agrupación en polígonos, los usos industriales pueden alternar con usos terciarios comerciales y de oficinas.

d) Centros comerciales y/o recreativos

Lo constituyen las grandes superficies comerciales con venta minorista al público general. La mayoría contienen grandes superficies alimentarias y pueden incluir usos complementarios de carácter recreativo, tales como cines, restauración, gimnasios…

e) Terciario

Se incluyen aquí los usos comerciales mayoristas y minoristas diferentes de los centros comerciales, las oficinas y los estableciminetos dedicados al hospedaje y la restauración.

El PGOM98 asigna al uso portuario la calificación de Sistema General de Espacios Portuarios, a las instalaciones epeciales la de norma zonal 10 y el resto de usos industriales y terciarios se regulan genéricamente por la norma zonal 9 Actividades Económicas. Existe además la norma zonal 8 Poĺgono POCOMACO que regula específicamente este polígono comercial y de oficinas.

3.5.2.2. Modelos de agrupación

Los usos descritos se implantan en el territorio según 3 modelos de agrupación básicos:

a) Aislado

Se incluyen en esta categoría las instalaciones industriales diseminadas puntualmente en el territorio y las modernas grandes superficies comerciales y de ocio situadas en zonas urbanas, en general, con alta densidad residencial.

b) Fachada

Define las implantaciones que se sitúan junto a alguna vía principal de acceso a la ciudad, bien conectadas con ésta, que aprovechan, además de una buena accesibilidad, el efecto de reclamo, fachada o escaparate que le proporciona esta posición tan visible en una vía tan concurrida. Originariamente, la posición era un tanto periférica, aunque actualmente, tras los diferentes periodos de expansión han quedado, en su mayoría englobados por ésta.

En general se presentan aisladas, aunque en ocasiones constituyen agrupaciones de carácter lineal, generadas por simple adición de parcelas a lo largo de una vía. Son ejemplos del primer tipo la Coca Cola, algunas industrias del automóvil y algunos centros comerciales situados en la avenida del Alcalde Alfonso Molina y puente del Pasaje. Mientras que al segundo tipo pertenecen las industrias situadas entre la avenida Arteixo y la estación de Ferrocarril de San Cristóbal.

c) Agrupado

Los distintos usos se agrupan en sectores previstos para este fin. En general, los polígonos resultantes contienen todos los servicios e infraestructuras necesarios para los usos contemplados. La agrupación permite asignar de manera más eficiente los recursos y aísla los posibles usos molestos o nocivos de otros usos más sensibles.

Pertenecen a esta categoría el Polígono de A Grela-Bens, el de POCOMACO y el Recinto Ferial.

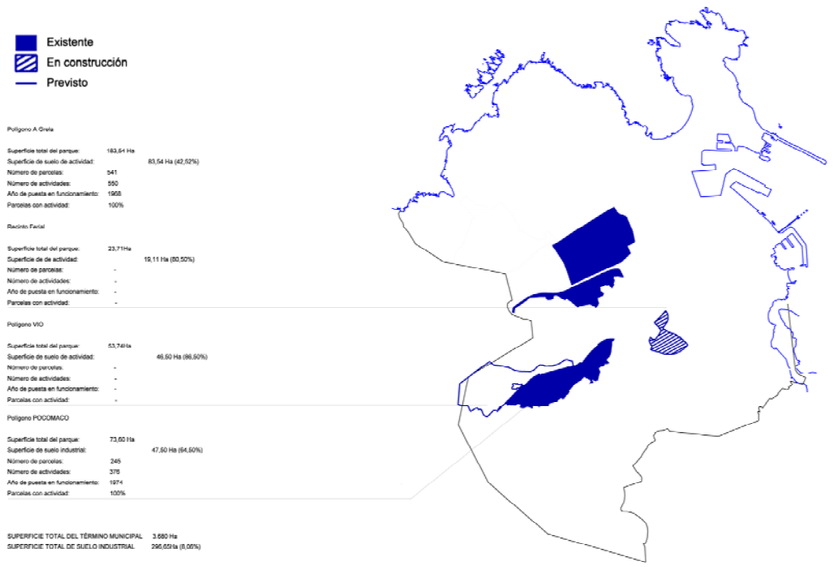
Mientras que los dos primeros, por su carácter eminentemente industrial o mayorista se situaban en posiciones laterales y periféricas respecto de la ciudad consolidada, los segundos tienden a situarse en posiciones muy centrales, bien integrados con la residencia. Algunas de estas agrupaciones se extienden más allá del límite artificial del término municipal hasta abarcar la totalidad de su ámbito natural.

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

3.5.2.3. Análisis de los polígonos existentes y previstos

3.5.2.3.1. Suelo

Dentro del límite del término municipal existen actualmente dos polígonos de actividad económica –A Grela-Bens y POCOMACO- y se está ejecutando un tercer polígono –Vío. Además se encuentra en fase de construcción otro polígono – Recinto ferial- que acogerá usos residenciales y terciarios. No se consideran aquí las instalaciones especiales situadas a continuación del polígono de A Grela ni las instalaciones portuarias que tienen un régimen autónomo, aunque dentro del recinto del puerto, las actividades industriales se agrupan de manera similar a un polígono.



El parque empresarial de A Grela-Bens se sitúa al oeste de la ciudad, limitando al Norte con la avenida de Finisterre, al Sur con la avenida de Arteixo, al Oeste con la ronda de Outeiro y al Este con la 3ª ronda, en fase de construcción. Cuenta con 183,5 Ha de las cuales aproximadamente 83,5 (42,5%) corresponden a suelo de uso industrial. Éste se reparte en 541 parcelas que acogen 550 actividades. El tamaño de las parcelas oscila entre menos de 1.000 y más de 20.000 m2, aunque el mayor porcentaje se da entre las parcelas de menor tamaño –menos de 1.000 m2 (50,3%) y hasta 2.000m2 (25,1%). Actualmente el 100% de las parcelas están ocupadas.

La distribución de las parcelas en relación a su tamaño, parece aleatoria, poco jerarquizada y escasamente planificada. Únicamente es posible señalar la tendencia de algunas parcelas de tamaño medio o grande a situarse frentea la principal vía de acceso –la avenida de Arteixo- y en las esquinas, aunque en este último caso, probablemente por necesidades de accesibilidad o por razones de su propio uso. Por otro lado hay dos situaciones que merece la pena señalar: la estrecha lengua edificable central, entre las infraesrucuras viarias y el ferrocarril de la fábrica de Aluminio y las parcelas situadas al sur de la Av. de Arteixo que manifiestan en su forma su origen rústico –así como su comprometida posición topográfica-, su temprana ocupación inicial, la escasez de viario interior y la ocupación oportunista de los suelos más alejados de esta avenida.

El parque empresarial de POCOMACO (POlígono COmercial MAyorista de A COruña) se sitúa al suroeste del municipio, entre el ferrocarril y el río Mondariz. Su superficie es de 73,6 Ha de las cuales aproximadamente 47,5 (64,5%) son para suelo de uso industrial. Éste se distribuye en 245 parcelas que albergan 376 actividades. La superficie de las parcelas varía entre menos de 1.000 y 20.000 m2, aunque el mayor porcentaje corresponde, aquí también, a las parcelas de menor tamaño –menos de 1.000 m2 (40,8%) y hasta 2.000m2 (27,3%). Actualmente el 100% de las parcelas están ocupadas.

La distribución de las parcelas aquí, en relación a su tamaño, busca optimizar la accesibilidad a las mismas: las parcelas mayores se sitúan frente a la vía central de acceso y limitadas por el ferrocarril o a la riera, mientras que las parcelas pequeñas tienden a situarse en las manzanas interiores.

El Polígono de Vío en ejecución, se situará a continuación del de POCOMACO. Tendrá una superficie aproximada de 53,74 Ha de las que 46,5 (86,5%) se destinarán para uso de actividad económica.

El Recinto Ferial se emplaza al Sur en los terrenos frente al Campus de la Universidad de Elviña, junto al polígono comercial donde se encuentran el centro comercial Carrefour y el edificio para espectáculos Coliseum. Tendrá una superficie de 23,71 Ha, de las cuales 19,11 (80,5%) se destinarán a usos terciarios. Los usos previstos son el Recinto Ferial propiamente, una gran superficie comercial, 2 torres de oficinas de 32 plantas de altura y un conjunto de torres residenciales de 16 plantas.

3.5.2.3.2. Actividades y empresas

El parque empresarial de A Grela inició su actividad en 1968 promovido por el Ayuntamiento de A Coruña. Es el más antiguo de la provincia por lo que pronto alcanzó la totalidad de su ocupación. En los años del desarrollismo, para evitar la pérdida de competitividad de esta provincia se construyó en el municipio vecino de Arteixo el parque industrial de Sabón, donde se instalaron las primeras actividades hacia 1970. Sabón, que cuenta con una superficie de 328 Ha, alcanzó también relativamente pronto la máxima cupación. La gran superficie de ambos polígonos así como su temprana construcción permitieron la configuración de un eje de actividad industrial que se ha mantenido hasta la actualidad y que se verá muy potenciado debido a la construcción del nuevo Puerto Exterior y de los nuevos polígonos industriales previstos a su alrededor.

El parque de A Grela, además de ser el más antiguo del término municipal también es el más relevante por número de actividades.

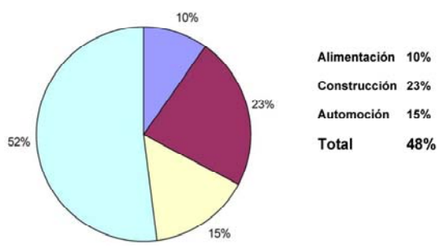
El polígono de POCOMACO entró en funcionamiento en 1974 por iniciativa de la Asociación de Empresarios, para satisfacer la demanda de suelo industrial en el municipio, debido al rápido agotamiento del suelo de A Grela ya citado.

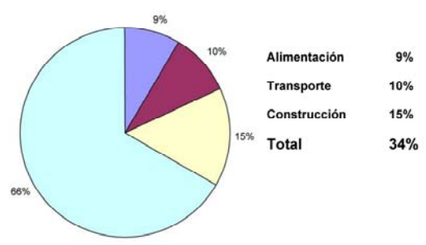
Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

El principal número de actividades en ambos polígonos pertenece a los sectores de la alimentación, transporte, construcción, hostelería, financiero, téxtil, mobiliario, automoción, gráficas, servicios y telecomunicaciones, aunque se distribuyen con ligeras variaciones :

- En el Polígono de A Grela, predominan las actividades relacionadas con la construcción (23%; almacenes de material y maquinaria), automoción (15%; concesionarios de vehículos, reparación y mantenimiento) y alimentación (10%), que en conjunto representan aproximadamente la mitad de las actividades del sector (48%)
- En el de POCOMACO, las relacionadas con la construcción (15%), transporte (10%) y alimentación (9%), que suman aproximadamente un tercio de las actividades del sector (34%)

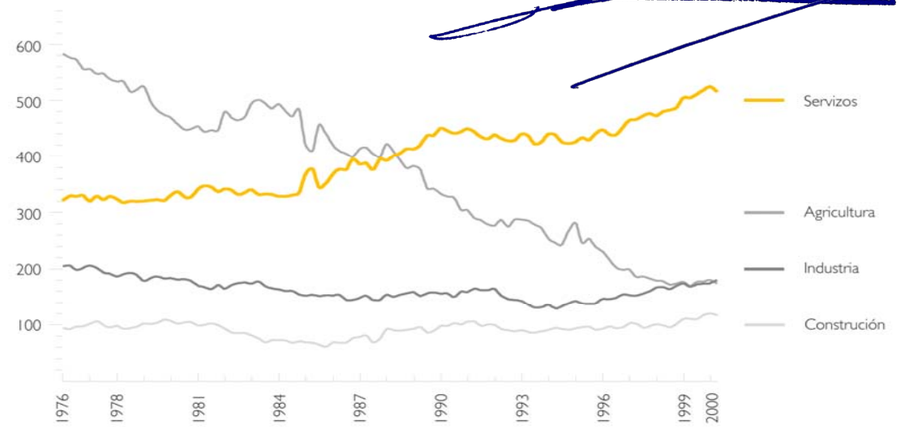
Parece que globalmente, en el Polígono de A Grela, por ser el más antiguo, existen usos “más industriales”, mientras que en POCOMACO hay más variedad y tienden a usos “más terciarios y comerciales”, aunque actualmente algunas de las industrias de A Grela se están transformando para convertirse en centros comerciales y de ocio, manifestando una creciente tendencia a la sustitución de esos usos por otros más “limpios” de más fácil integración con el entorno urbano. Se está produciendo también la implantación de modernos edificios de oficinas, entre los que cabe destacar el Centro de Negocios BCA 28.





Fuente: Elaboración propia a partir de información procedente de la asociación de empresarios del Parque Empresarial de A Grela y de la la asociación del Polígono Comercial Mayorista de A Coruña. 2007

La progresiva terciarización de los usos productivos en A Coruña, en parte por la presión residencial en un municipio que tiene una superficie de suelo reducida y en parte también por la tendencia registrada en el periodo 1976-2000 en el conjunto de Galicia, hacia un desplazamiento de la actividad hacia el sector servicios, parece apuntar también en esta dirección. En efecto, la ocupación de la población de Galicia en el periodo citado se mantiene en los sectores de la Construcción y la Industria y manifiesta la tendencia a aumentar en el sector de Servicios. Este incremento es tanto más significativo porque se produce en un entorno en que hay una mínima variación de población y por tanto procede casi íntegramente de un trasvase de la Agricultura.



Fuente: Encuesta de Población Activa. Instituto Nacional de Estadística

Una lectura rápida de la relación entre el número de actividades y el número de parcelas de ambos polígonos – superior a 1 en el caso de A Grela y aproximadamente 1,5 en POCOMACO- evidencia una característica particular del tejido productivo gallego: la abundancia de microempresas, muy importantes para la economía, que comparten una misma parcela. En el conjunto de Galicia, en relación con el número de asalariados, la microempresa representa aproximadamente el 95% del total de las empresas y dentro de las micro, aproximadamente el 60% no tienen ningún asalariado.

Peme	**22.055**	**(99,89%)**
Microempresa	20.920	(94,75%)
sen asalariados	13.187	(59,73%)
de 1 a 9 asalariados	7.733	(35,02%)
Pequena empresa (de 10 a 49 asalariados)	979	(4,43%)
Mediana empresa (de 50 a 249 asalariados)	156	(0,71%)
Gran empresa (250 e máis asalariados)	**24**	**(0,11%)**
Total empresas	**22.079**	**(100,00%)**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Gallego de Estadística. 2006

Por este motivo, la mayor parte de las parcelas son de pequeña superficie. En A Grela, si se consideran conjuntamente las parcelas de menos de 2.000m2, existen más de 400 parcelas que representan el 75,4% del total; mientras que en POCOMACO, si se consideran también conjuntamente las parcelas con superficie inferior a 2.000m2 hay 167 que porcentúan un 68,1% del total. Si consideramos aquí también las parcelas industriales de A Grela que no hemos incluído dentro del polígono, los datos arrojados son similares: 125 parcelas menores de 2.000 m2 y 73,6% del total.

Este tamaño reducido, tanto de las parcelas como de las empresas, permite pensar en la posibilidad de que algunas de ellas, las menos industriales o las más relacionadas con las nuevas tecnologías, podrían agruparse en altura en edificios previstos para este fin, en el mismo lugar o en nuevos sectores propuestos por la revisión, recuperando suelo para otros usos y/o integrándose mejor con la residencia.

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

DIAGNÓSTICO DE CARÁCTER GENERAL

Análisis	Síntesis	Diagnóstico	Estrategia General
Capacidad de suelo	El plan general de 1998 basó una parte importante de su desarrollo en la **oferta generosa de suelo** urbanizable.	Al mantener protegidos suelos rústicos y forestales, el suelo disponible de nueva urbanización se está agotando.	Se propone modificar la estrategia de la cantidad por la calidad.
	Se ha dispueto de suelos de manera sobredimensionada para la **implantación de infraestructuras**, concebidas como grandes autopistas, cuando A Coruña tiene una posición terminal que sugiere la recuperación de vías urbanas.	La sección en algunas arterias de penetración al casco permite una reutilización por diversos medios de transporte y una mejor inserción urbana	Optimizar el consumo de suelo por la s infraestructuras para incorporar nuevos tipos de transporte y un rediseño para una sección más urbana.
	La ciudad **dispondrá** a medio y corto plazo **de importantes piezas** urbanas de localización muy central y bien comunicadas.	La reutilización de suelos centrales permite disponer de servicios y optimizar los existentes, sin grandes inversiones añadidas.	Articular bien las nueva piezas para integralas con su entorno.
Población	El crecimiento del área metropolitana de A Coruña – área urbana más dinámica de Galicia en cuanto a aportes de capital humano – viene dado por el aporte **exógeno** de llegada de inmigrantes. En consecuencia, el mayor potencial de crecimiento y de renovación demográfica del área metropolitana coincide con los municipios más industrializados, por su oferta de empleo, y donde la oferta de vivienda es más asequible económicamente.	Prestar especial atención en la distribución de dotaciones públicas y la calidad de la vivienda en estos distritos más masivamente poblados.	Hay que buscar políticas que diversifiquen la oferta del tipo de vivienda -mejora ambiental, tipologias para diversos poderes adquisitivos, equipameintos-, de manera que la población residente no tenga que abandonar la ciudad.
	La ciudad central de A Coruña tiene que atender a una **población flotante** (población no residente) que representa casi el 59% de su población residente, pero que sin embargo, no tributa en el municipio.	Interpretar a la población flotante que se desplaza a la ciudad central como una oportunidad.	Crear focos de atracción que fijen actividades, creando nueva oferta comercial, lúdica y de actividad
Vivienda	El porcentaje de **viviendas desocupadas** actuales y segunda residencia es muy alto. Las viviendas en ejecución o con licencia aumentarán esta disponibilidad. En los últimos 10 años, las licencias solicitadas eran monofuncionales en vivienda.	Falta diversificación de la oferta de tipos de usos, de manera que se pueda aprovechar la transformación cualitativa de la ciudad.	Se ha de mejorar la oferta tipológica y aprovechar mejor el suelo disponible
	Desequilibrio. En una década ha aumentado el parque de viviendas cerca de un 20%, mientras la población está estancada. La superficie de viviendas media es grande. Falta una optimización en el uso del suelo edificable.	Se ha apostado por una oferta única, vivienda, que ahoga alternativas como terciario. Hay que buscar diversificación de oferta.	En los años próximos el mercado podrá ir absorviendo progresivamente parte de la nueva oferta no cupada, a la vez que dispone de nuevas promociones, tipológicamente diversas.
	La **rehabilitación** no supone un porcentaje significativo en la oferta de viviendas.	Encontrar un sitema de relación entre ellos, para maximizar su uso y presencia.	Conectar los espacios libres mediante una malla verde interior que permita recorridos alternativos y cualifique el espacio del peatón
Planeamiento vigente	El **PGOM no acertó** cuando preveia que con una gran oferta de suelo urbanizable bajarían los precios.	Los precios han aumentado notablemente .	Hay que recuperar suelo disponible en operciones de transfomación y actuar sobre las piezas no ejecutadas.
	Tan sólo una superficie equivalente al 48% de los suelos previstos como urbanizables por el PGOM no se han desarrollado en estos 10 años.	Ello nos lleva a concluir que A Coruña ha de buscar su desarrollo en la transformación y optimización del bien escaso que es el suelo.	Para un futuro no muy lejano, la ciudad deberá plantearse un desarrollo simbiótico con los municipios circundantes, como de hecho ya ha iniciado en los últimos años.

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

DIAGNÓSTICO TEMÁTICO DE CARÁCTER REGIONAL Y GEOGRÁFICO

Análisis	Síntesis	Diagnóstico	Estrategia general
Nuevo Puerto Exterior	Actualmente se está construyendo el nuevo Puerto Exterior de A Coruña en el municipio vecino de Arteixo, que se prevé que entre en funcionamiento en 2.012.	La entrada en servicio supondrá el traslado de gran parte de las actividades del puerto actual a este nuevo emplazamiento.	La transformación del puerto supone una gran oportunidad para la ciudad, en tanto que recuperará una superficie de suelo muy importante para usos urbanos, así como el contacto con la lámina de agua.
Suelo industrial regional	Actualmente Existen 14 parques industriales que suman una superficie de 966Ha. El 66% de ésta se concentra en 4 parques situados al suroeste (Sabón, A Grela, Pocomaco y Bertoa)	No hay apenas oferta de suelo industrial, pues 11 de los polígonos están ocupados por actividades al 100%	La oferta industrial y logística estratégica más potente se ha de dar en el entorno del puerto exterior.
	A corto plazo (2008-2010) se preve la entrada en funcionamiento de 4 nuevos parques que sumarán 389 Ha.		
	A medio (2011-2015) y largo plazo (2016-2025) se prevé la construcción de 6 parques con 1.735 Ha.	La mayor parte de éstos se situarán entorno el nuevo Puerto Exterior, en el Eje A Coruña-Carballo-Fisterre y potenciarán este eje como eje industrial	
Suelo industrial municipal	Actualmente existen 2 polígonos industriales, A Grela-Bens y POCOMACO ocupados al 100%.	No hay suelo libre para ampliaciones ni para nuevas actividades. Éstas sólo pueden darse mediante transformación de actividades existentes	Ofertar nuevos suelos que posibiliten la implantación de nuevas actividades a corto y medio plazo.
	Una parte significativa del suelo industrial municipal se concentra en 2 parcelas de gran tamaño (Refinería 102 Ha y fábrica de Aluminio 48 Ha).	Se considera difícil la hipotesis de que desaparezca la Refinería corto plazo.	Promover la mejora de las instalaciones que por su coste o dificultad no se puedan trasladar.
	Se prevé construir 1 nuevo polígono, Vío que aportará 54 Ha.	La nueva superficie de suelo para actividad es muy reducida. Algunas industrias deberán trasladarse o buscar nuevos emplazamientos fuera del municipio.	Mantener las extensiones previstas en el PGOM para nuevas actividades.
	Se encuentra en construcción un polígono mixto de terciario y residencia que aportará 19 Ha para usos terciarios.		
	La superficie del término municipal es reducida y está actualmente ocupada en un 50%.	Es difícil reservar nuevos suelos para extensiones industriales.	La oportunidad se ofrece en el eje de poniente (A55), en las inmediaciones del nuevo puerto.
Parcelas en polígonos industriales	La mayor parte de las parcelas (cerca del 75%) son de tamaño muy pequeño (< 1.000 m2) o pequeño (de 1.000 a 2.000 m2).	El tamaño de las parcelas corresponde bien con el tamaño reducido de la mayor parte de las empresas (95% de microempresas).	Promover la agrupación de parcelas. Esto permitiría ampliar el tamaño de las mismas y resolver los déficits de aparcamiento mediante la reserva de plazas en plantas sótano.
	La relación entre el número de actividades y el número de parcelas es superior a 1 y tiende a 1,5.	Algunas empresas comparten la misma parcela.	Promover la agrupación en altura de las microactividades más aptas para ello, recuperando suelo para espacios libres o para otras actividades.
Empresas	El 95% de las empresas son micro (menos de 10 trabajadores asalariados). Las empresas sin trabajadores asalariados representan el 60% del total, mientras que las que tienen de 1 a 10 representan el 35%. Las grandes empresas de más de 250 trabajadores representan únicamente el 5%	El tejido productivo gallego se nutre en gran medida de la iniciativa de pequeños empresarios	Las nuevas actividades a nivel general han de fomentar una transformación progresiva del tipo de asentamiento.
Ocupación de la población	En Galicia, en el periodo 1975-2000 se mantiene la ocupación en los sectores de la industria y la construcción y aumenta en el sector servicios en detrimento de la agricultura.	A Coruña manifiesta también esta tendencia hacia la terciarización, aunque aquí la agricultura siempre tuvo carácter de huerta de la ciudad.	Promover la transformación de la industria hacia el sector terciario, especialmente en las zonas más próximas a la residencia.
Actividades aisladas	Existen actividades aisladas distribuidas por el territorio, algunas de ellas poco accesibles y con usos marginales.	La tendencia es que desaparezcan, bien por que están situadas en sitios inadecuados urbanísticamente, bien porque están mal conectadas o bien porque se transformarán debido a la presión residencial.	Conviene controlar estos espacios de actividad residual para evitar que gerneren áreas de degradación con actividades marginales.
Relación entre industria y residencia	Una parte importante de las industrias que originalmente se situaban en posiciones periféricas están rodeadas de edificación residencial.	Algunas industrias han quedado obsoletas y no es posible su actualización o ampliación.	Promover la transformación de las industrias obsoletas.
	Existen instalaciones especiales peligrosas, nocivas o molestas.	Estas instalaciones condicionan las posibles nuevas extensiones residenciales en su proximidad. La más significativa es la Refinería.	Limitar los crecimientos de los núcleos actuales; mantener libres de edificación los suelos próximos; o alternativamente valorar la posibilidad de situar usos no residenciales.
	Algunas posibles nuevas actividades demandan infraestructuras y redes de servicio que es difícil satisfacer en los suelos actuales.		Reservar suelos centrales, bien equipados, para permitir la implantación de actividades estratégicas y de alto valor añadido, en el entorno de la nueva estación intermodal y en el puerto, tanto en el muelle de Batería-Calvo Sotelo como en San Diego.
Relación con el arco de levante (Eume Ferrol)	La creación de parques empresariales y logísticos, tanto en Ferrol como en las proximidades del nuevo puerto de A Coruña, supone una doble polaridad para la recuperación y transformación industrial.	La dualidad puerto-espacio logístico y empresarial puede comportar una competencia que favorezca un enclave en perjuicio del otro, en una tensión de una única área productiva.	La entidad de los dos enclaves portuarios y empresariales permite pensar en un funcionalidad complementaria, de la que se beneficien ambas áreas productivas, reconociendo la doble polaridad de sus características específicas.

SUELO INDUSTRIAL REGIONAL. ÁREAS ECONÓMICAS DE A CORUÑA, BETANZOS, FISTERRE-BERGANTIÑOS

SUELO EXISTENTE Y PREVISTO

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

AUTOPISTAS Y AUTOVIAS
CARRETERAS NACIONALES
TRENES REGIONALES Y F.E.V.E.

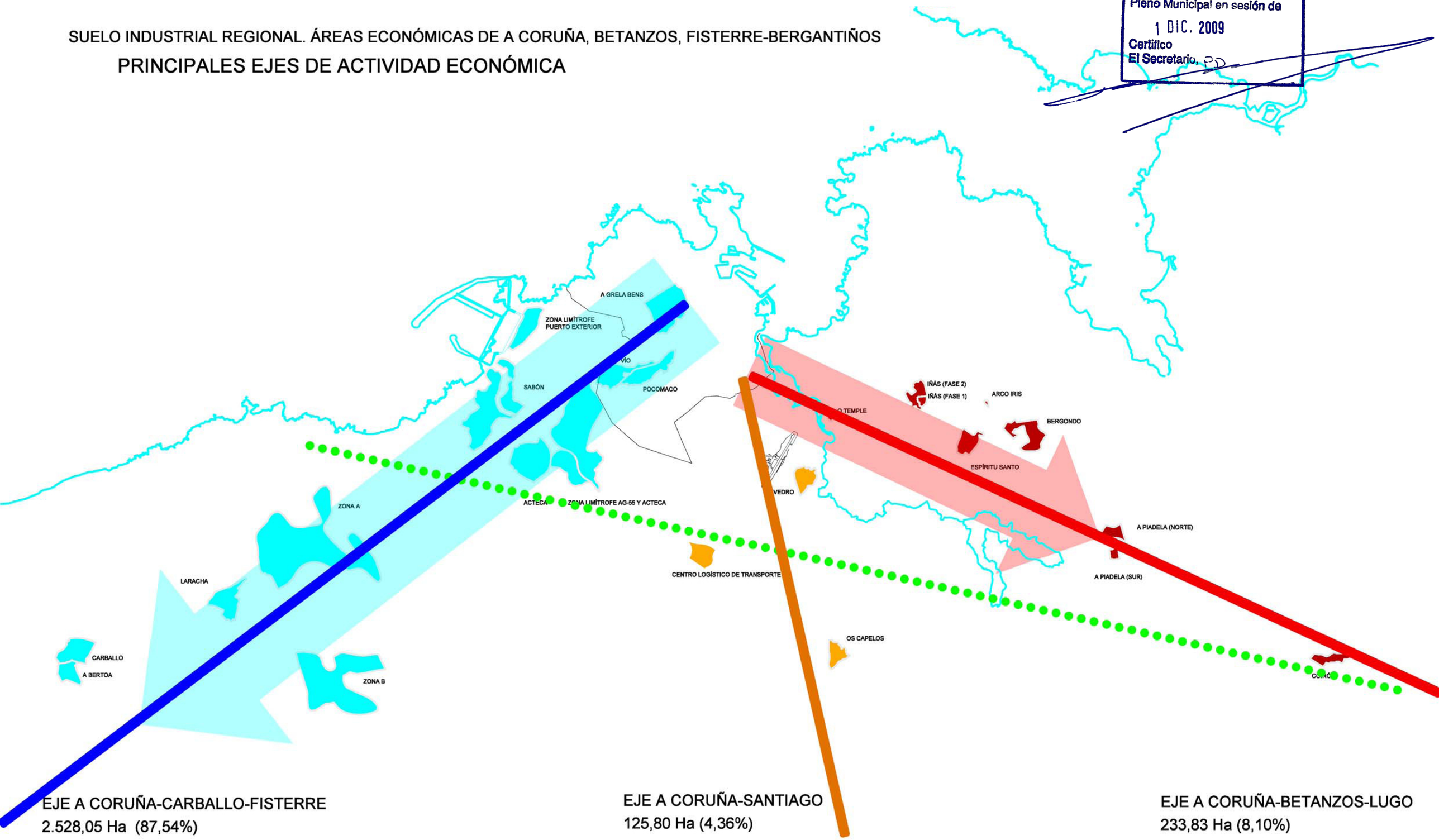
PARQUES EXISTENTES
PARQUES EN CONSTRUCCION
PARQUES EN PROYECTO
PARQUES PLANIFICADOS Y PROGRAMADOS
CREACIÓN DE NUEVO SUELO INDUSTRIAL

A CORUÑA
FERROL
G4
A 9
N 651
PUERTO EXTERIOR DE PUNTA LANGOSTEIRA
A GRELA BENS
ZONA LIMÍTROFE PUERTO EXTERIOR
VIO
SABÓN
POCOMACO
IÑÁS (FASE 2)
IÑÁS (FASE 1)
ARCO IRIS
O TEMPLE
BERGONDO
ALVEDRO
ESPÍRITU SANTO
ACTECA
AEROPUERTO DE ALVEDRO
ZONA A
ZONA LIMÍTROFE AG-55 Y ACTECA
A 55
A PIADELA (NORTE)
BETANZOS
EMBALSE DE CECEBRE
LARACHA
CENTRO LOGÍSTICO DE TRANSPORTE
A 6
A PIADELA (SUR)
LUGO, MADRID
COIRÓS
OS CAPELOS
CARBALLO
A BERTOA
ZONA B
CARBALLO
FISTERRE
G1
N 550
A 9
G4
SANTIAGO, PONTEVEDRA
LUGO

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

SUELO INDUSTRIAL REGIONAL. ÁREAS ECONÓMICAS DE A CORUÑA, BETANZOS, FISTERRE-BERGANTIÑOS

PRINCIPALES EJES DE ACTIVIDAD ECONÓMICA



EJE A CORUÑA-CARBALLO-FISTERRE
2.528,05 Ha (87,54%)

EJE A CORUÑA-SANTIAGO
125,80 Ha (4,36%)

EJE A CORUÑA-BETANZOS-LUGO
233,83 Ha (8,10%)

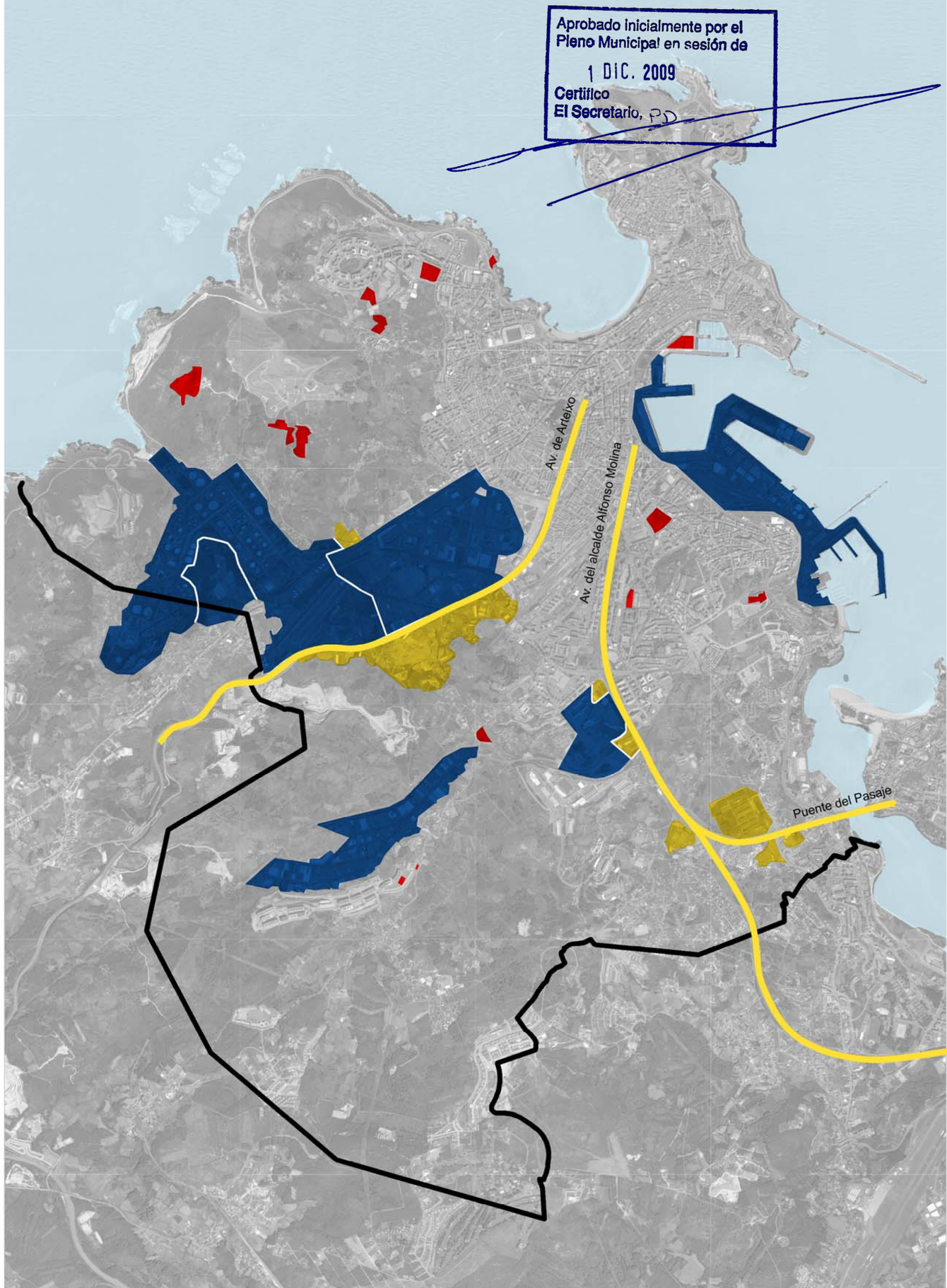
SUPERFICIE TOTAL DE SUELO INDUSTRIAL PREVISTO (2007-2025)= 2.827,5 Ha

MODELOS DE AGRUPACION DEL SUELO INDUSTRIAL Y TERCIARIO

Aislado

Fachada

Agrupado



USOS INDUSTRIALES Y ACTIVIDAD ECONÓMICA

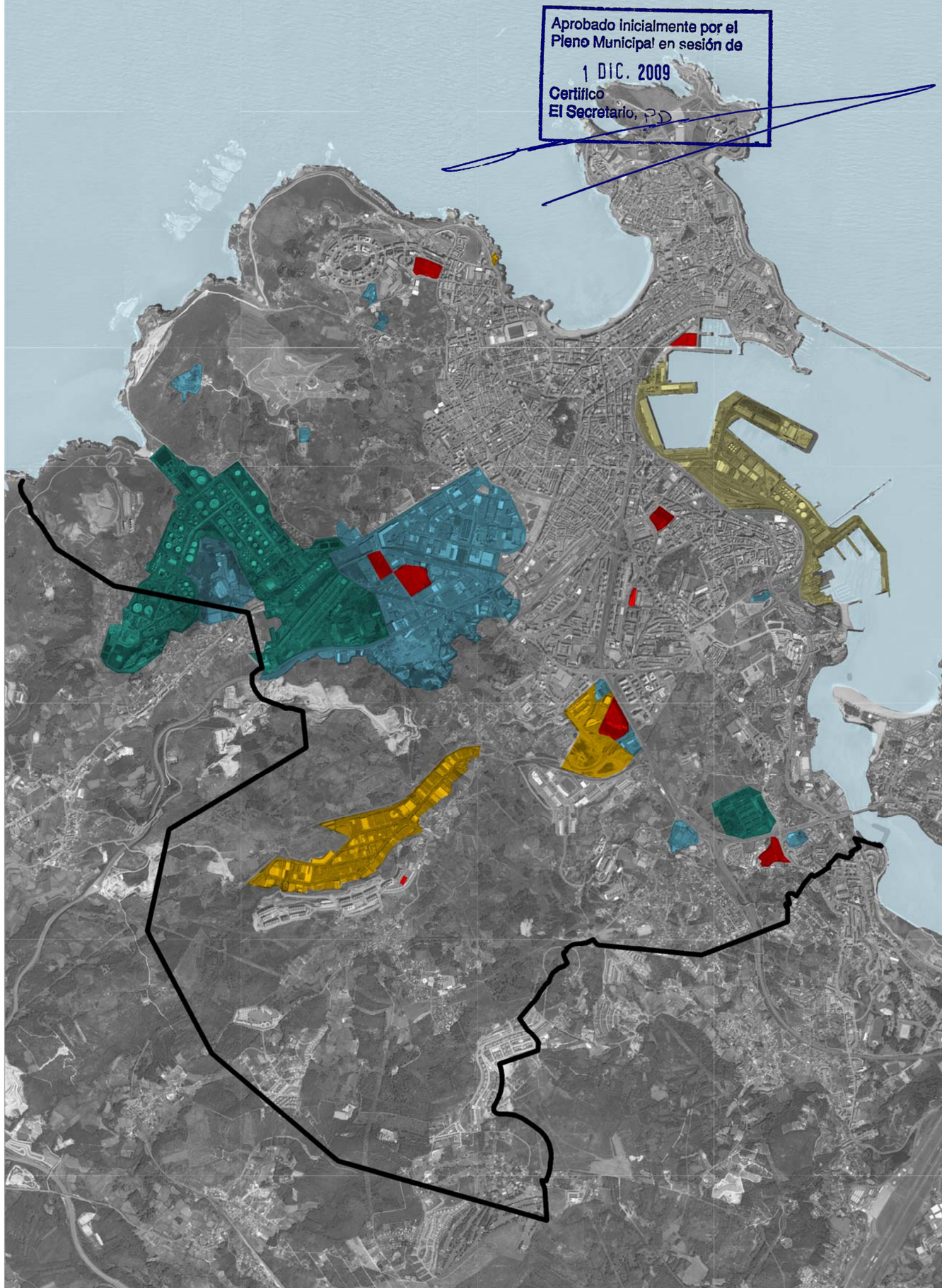
Puerto

Instalaciones especiales

Industria

Centro comercial

Terciario



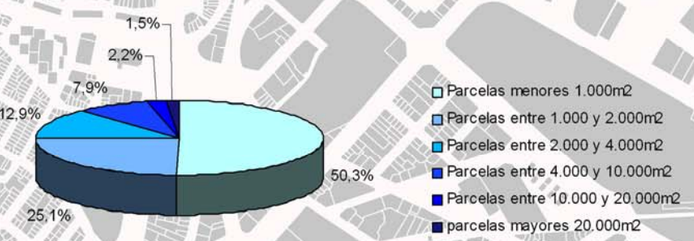
Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de

1 DIC. 2009

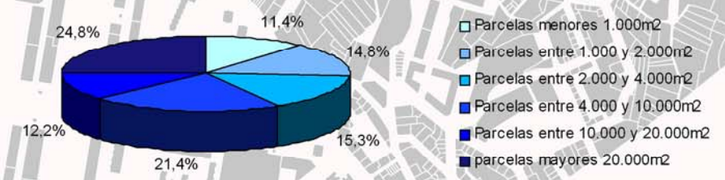
Certifico

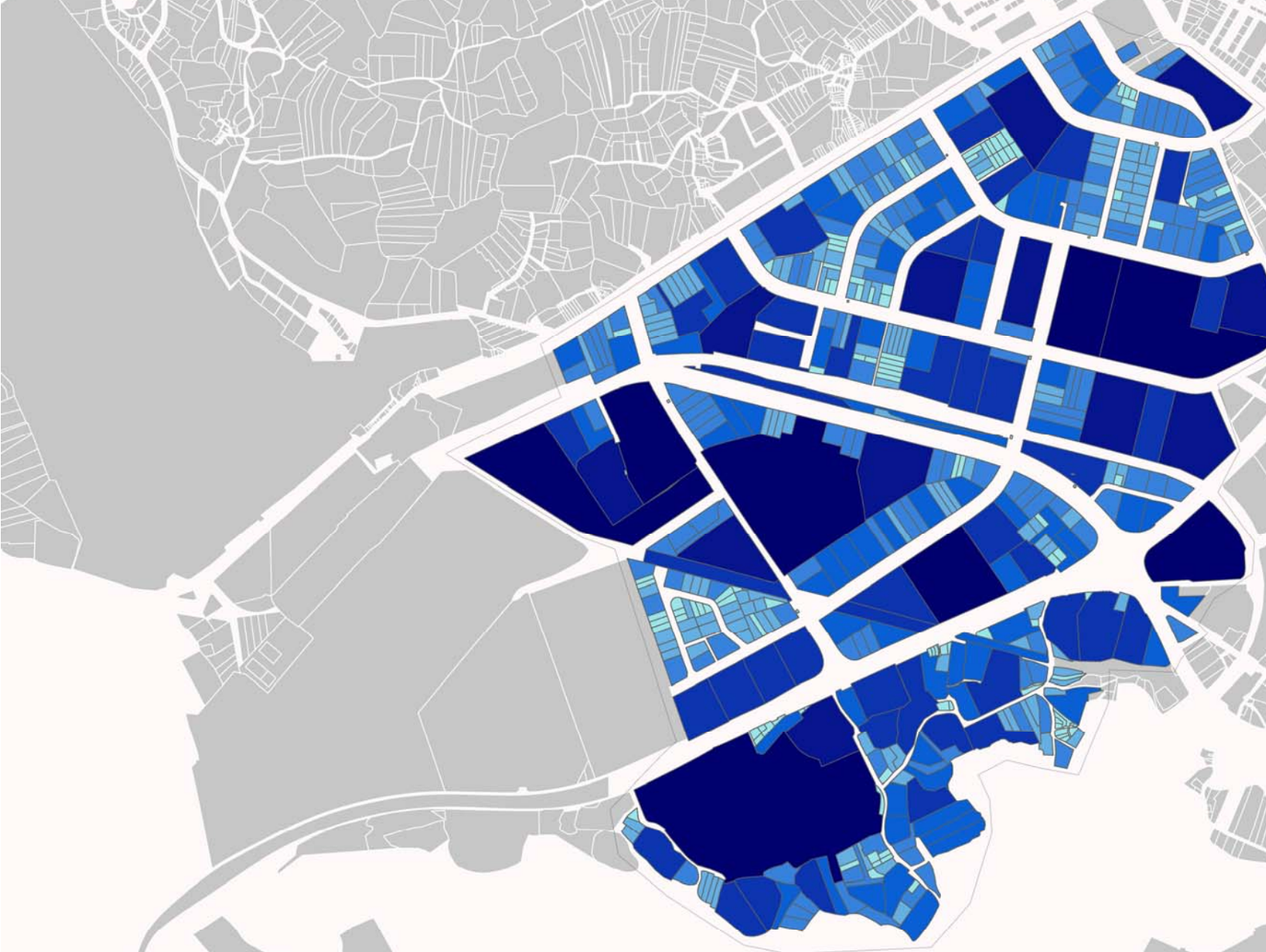
El Secretario, P.D.

PORCENTAJE NÚMERO DE PARCELAS DE UN DETERMINADO TAMAÑO



PORCENTAJE SUPERFICIE DE PARCELAS DE UN DETERMINADO TAMAÑO





Superficie de las parcelas

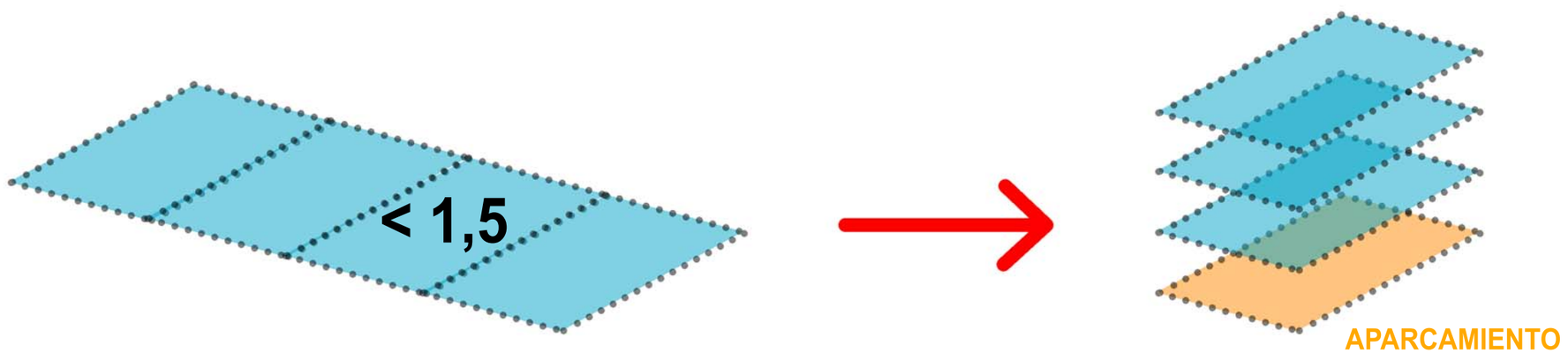
- menores 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 4000
- 4001 - 10000
- 10001 - 20000
- mayores 20000

SUPERFICIE DE PARCELAS AREA INDUSTRIAL AGRELA

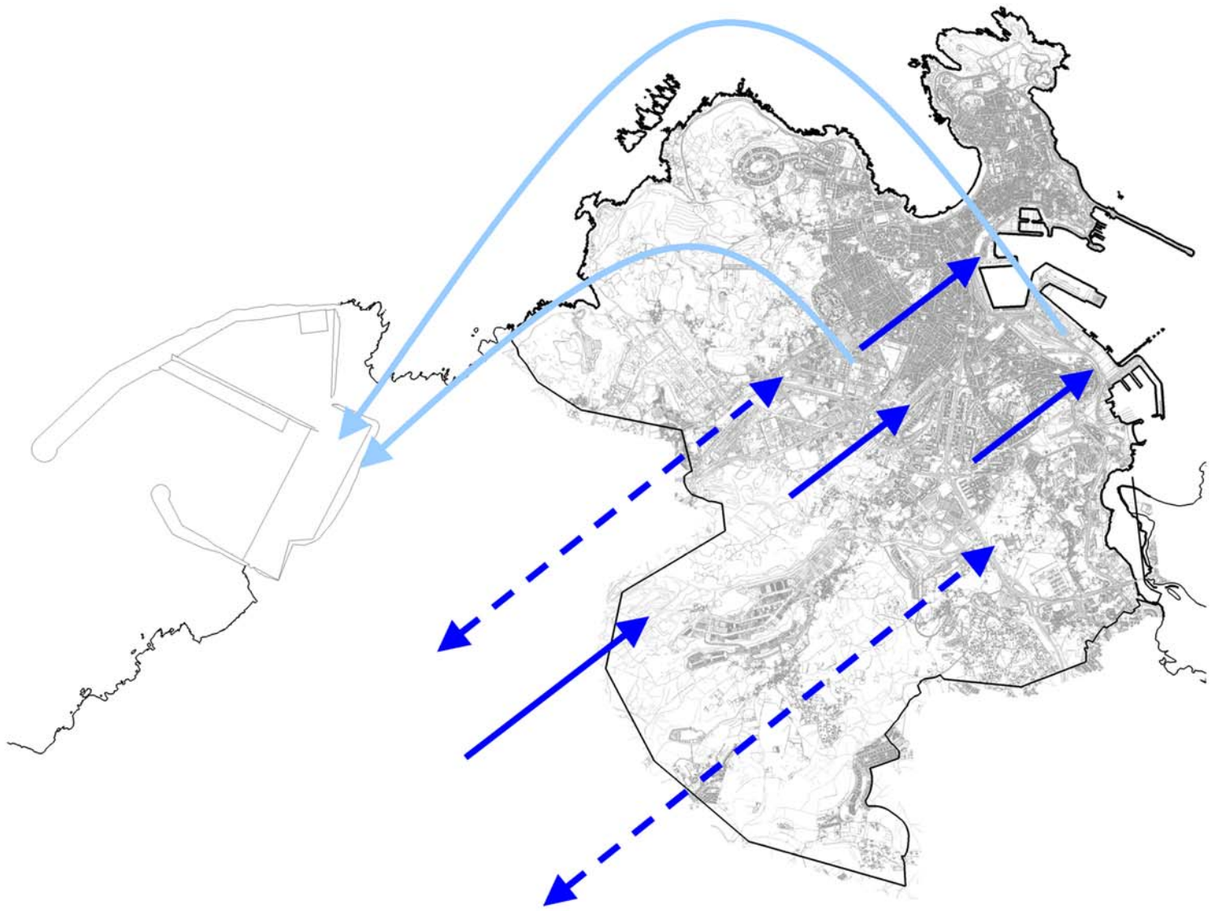
Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Empresas por estratro de asalariados	Dato	
Peme	**22.055**	**(99,89%)**
Microempresa	20.920	(94,75%)
sen asalariados	13.187	(59,73%)
de 1 a 9 asalariados	7.733	(35,02%)
Pequena empresa (de 10 a 49 asalariados)	979	(4,43%)
Mediana empresa (de 50 a 249 asalariados)	156	(0,71%)
Gran empresa (250 e máis asalariados)	**24**	**(0,11%)**
Total empresas	**22.079**	**(100,00%)**

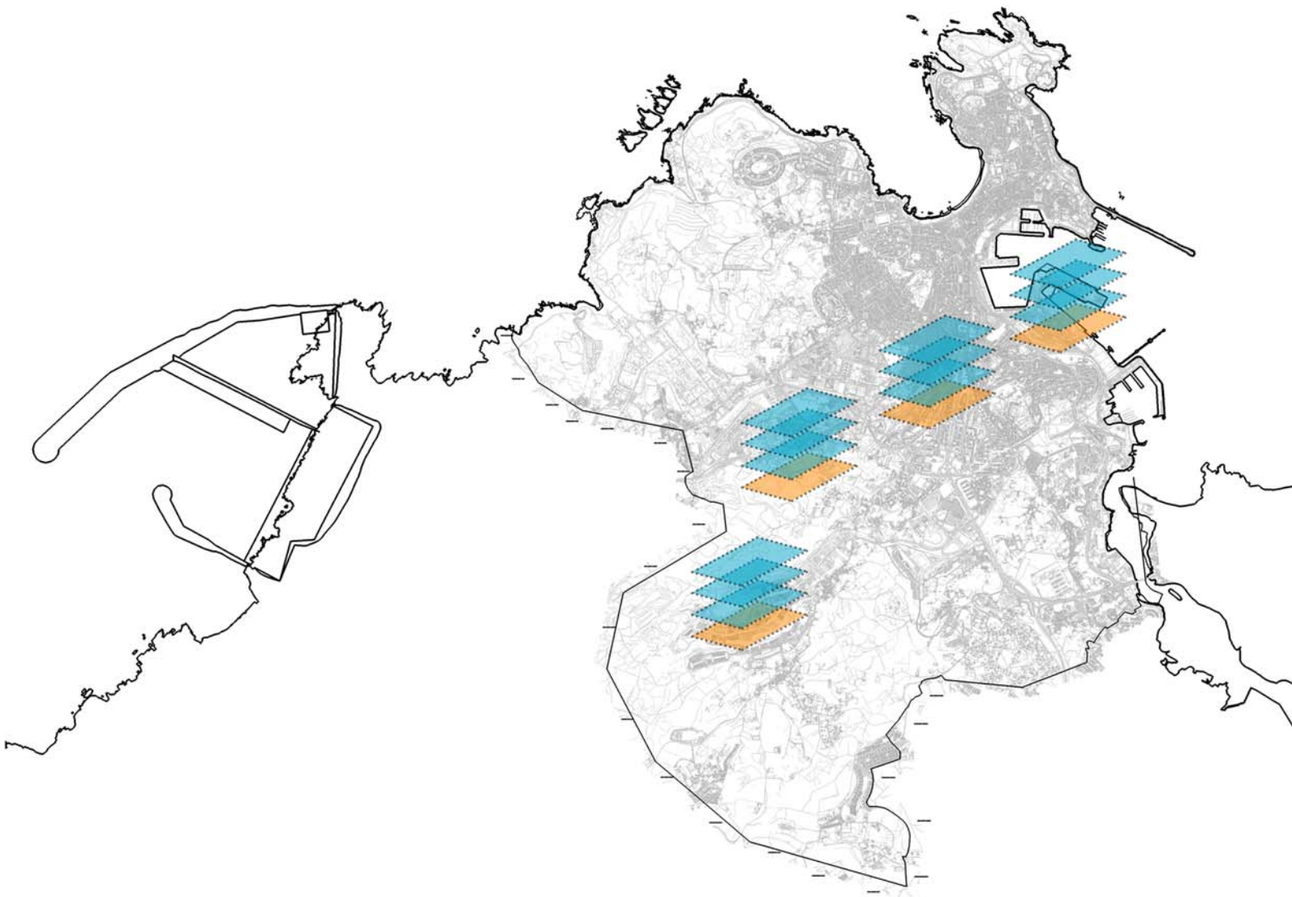
Fuente:Instituto Gallego de Estadística. 2006



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



FLUJOS DE ACTIVIDAD



RESERVAS DE SUELO ESTRATÉGICAS

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

4. Grandes Infraestructuras y Síntesis de transporte

4.1. Diagnóstico del sistema de comunicaciones interiores

4.1.1. La situación inicial en el término municipal

4.1.2. Las tramas urbanas

4.1.3. Estructura viaria actual

4.1.4. Funcionamiento de la red viaria. IMD

4.2. El transporte

4.2.1. Transporte público colectivo

4.2.2. El ferrocarril

4.2.3. El tranvía

4.2.4. Transporte motorizado privado y aparcamiento

4.2.5. Bicis y peatones

4.2.6. Colofón

4.3. Criterios de integración en la Ciudad: del Puerto, del Aeropuerto y de la ciudad universitaria

4.3.1. Aeropuerto

4.3.2. Puerto

4.3.3. Universidad

4.4. Espacios aptos para servir de soporte de las grandes infraestructuras

4.5. Formulación de criterios para la infraestructura y el planeamiento en la realidad metropolitana

4.5.1. Las infraestructuras futuras de la ciudad-región

4.6. Síntesis propuesta de nuevas infraestructuras

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

4. Grandes Infraestructuras y Síntesis de transporte

4.1. Diagnóstico del sistema de comunicaciones interiores

4.1.1. La situación inicial en el término municipal

La localización de la ciudad de A Coruña, nacida al lado del mar en la península de La Torre, ha condicionado históricamente el esquema radial de su accesibilidad, en unas épocas pretéritas en que los caminos y carreteras nacían de la necesiadad de conexiones inmediatas y no tanto del sistema de interrelaciones que conocemos actualmente. Las vías buscaban los pasos francos entre promontorios y el cauce de los valles como recursos de implantación natural.

Posteriormente, la ciudad se ha ido extendiendo hacia poniente y el sur, a lo largo de los mismos valles de penetración histórica, menos expuestos a las inclemencias del clima y más planos que las partes elevadas. No obstante, el crecimiento progresivo del último medio siglo ha obligado a ir remontando las laderas hasta las cotas 50-60, que delimitan generalmente el continuo urbano, aunque en algún caso puedan ascender al nivel 75 puntualmente, o incluso cotas superiores. La configuración de los modelos de ocupación territorial refleja tanto la orografía de soporte como la evolución tipológica de la ciudad.

Las grandes infraestructuras de accesibilidad motorizada, concebidas como vías rápidas, se han ido trazando siguiendo los modelos tradicionales de implantación radial hasta las mismas puertas, valga la expresión, de la ciudad antigua, aunque complementadas con rondas transversales. El hecho de que el puerto comparta la misma red viaria con la ciudad crea puntos de fricción por la diversidad de flujos y requerimientos funcionales de las actividades centrales urbanas y las mercantiles del propio puerto.

De hecho, sólo a mediados del siglo XX se empezaron a plantear claramente vías principales de corona, reforzando las rondas anteriores para buscar la conexión perimetral del casco consolidado, estructurando los crecimientos a través de un territorio ondulado. Se trataba de una modificación del modelo radial tradicional, incorporando el sistema de malla para una mejor accesibilidad entre las diferentes partes de la ciudad, que complementaban una escasa relación entre algunas piezas de crecimiento urbano.

4.1.2. Las tramas urbanas

En el análisis de las tramas urbanas permite una lectura muy clara de los diferentes momentos de ocupación del territorio, siendo las grandes infraestructuras cortes claramente identificables no sólo desde el vacío que provocan, sino de la división de diversos tejidos que en muchos casos, aún siendo colindantes, pueden llegar a presentar discontinuidades apreciables.

Las estructuras de la Ciudad Antigua y de Oza, así como La Pescadería, destacan como piezas de conformación irregular, aunque las calles normalmente tienen continuidad dentro de cada pieza. La operación de la Plaza de María Pita supuso una geometrización de un espacio intersticial que debía conectar los sectores urbanos preexistentes. Se busca una directriz principal que se apoya sensiblemente (no exactamente) en la del antiguo muelle confrontante y se establece una ordenación que recoge, con pasos bajo pórticos, las calles que llegaban al lugar. De esta manera, la plaza y el Ayuntamiento ocupan un emplazamiento emblemático como unión de la ciudad germinal y las nuevas extensiones.

El primer ensanche ofrece una correcta articulación con la ciudad preexistente en el momento que se redactó el plan, como ya hemos comentado, mientras que las ordenaciones del segundo ensanche presentan discontinuidades acusadas. La lógica estructural de ambos crecimientos se fundamentaba en las vías existentes, las cuales se tomaban como delimitación natural para los nuevos desarrollos y como ejes sobre los que se sustentaban los nuevos sectores edificados.

Una pieza singular tipológicamente hablando, la Ciudad Jardín de Riazor, se produce como resultado de la modificación del planeamiento anterior, ocupando una reserva existente en el plan del segundo ensanche para zona verde (anteriormente se había construido el próximo parque de Santa Margarita) dando lugar a un modelo de extensión urbana sin precedentes en la ciudad.

Las propuestas de planeamiento general del siglo XX se fundamentan en redes arteriales que soportan las nuevas extensiones. En el Plan de Alineaciones de 1948 se proponían tres rondas por poniente, en un arco que cosía las vías radiales de acceso, de las cuales podemos reconocer hoy dos. La más interior (Ronda de Nelle), próxima a la ciudad existente, conecta los tejidos existentes; la media (Ronda de Outeireo) rodea las zonas de expansión previstas por el plan y que se han ido consolidando, siempre bajo el modelo de alineaciones que encierran el espacio edificable en forma de manzanas.

Los corredores arteriales aparecen claramente dibujados por su continuidad y su dimensión, tanto en las tramas interiores como en los nuevos crecimientos. Más allá del segundo anillo, aparecen tramas desiguales que se alternan con vacíos urbanos, como en la zona de Oza; crecimientos dispersos en las zonas periféricas o de poca densidad, entre los que se encontraría el barrio de As Jubias; o en forma de polígono como el de Elvira o el Campus Universitario. En las áreas de baja densidad, preferentemente en lugares con vistas al mar, aparecen ordenaciones de viviendas unifamiliares en hilera.

En pocas ocasiones se han producido mezclas de modelos. El más usual en este caso corresponde al de polígono incrustado en las tramas de alineación de vial, que presenta dos modalidades: la ordenación de manzanas enteras según ordenación de volúmenes que siguen ocasionalmente las alineaciones anteriores, y las implantaciones compactas que densifican total o parcialmente un manzana, y acaban en un elemento singular de gran altura.

Hemos dejado para el final una última topología, que es la que encontramos de manera generalizada en el puerto y que se corresponde más con el resto de modelos de ocupación industrial. Se define normalmente a partir de las necesidades funcionales (silos, naves contenedor, agrupaciones de locales, lonjas) aunque también pueden aparecer elementos ordenados regularmente en forma de naves de una sola planta a lo largo de alineaciones predeterminadas. También podemos encontrar edificaciones de piezas unitarias, pero es muy habitual la ubicación de pequeñas empresas en modelos de naves con locales de superficie reducida. Normalmente, la organización de las edificaciones atienden, lógicamente, a requerimientos funcionales más que otros de tipo medioambiental (orientación, privacidad, vientos dominantes…) que deben considerarse con mayor atención en las ordenaciones de vivienda.

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

4.1.3. Estructura viaria actual

El continuo urbano de la ciudad presenta dos áreas diferenciadas por la manera de ocupar el territorio. La parte más compacta, desarrollada hasta mediados del siglo XX y las extensiones más periféricas, que ocupan territorio de manera más discontinua. La primera se estableció a partir de los planes de ensanche y su ubicación al entorno del puerto ha consolidado una ciudad muy compacta en esta primera corona, difícilmente atravesada por grandes ejes viarios. La segunda corresponde a un modelo de extensión que requiere apoyarse en una red viaria principal para garantizar su accesibilidad y la relación con otras piezas urbanas.

La existencia de los corredores que convergen hacia la ciudad histórica, topa con una primera extensión muy compacta y de difícil permeabilidad, y otra mucho más dispersa de grandes bolsas de edificios aislados. La estructura viaria actual se fundamenta en estas vías radiales tradicionales de acceso al casco histórico, que progresivamente han ido ampliando su capacidad funcional: camino, carretera, avenida, autovía con calzada central segregada y vías laterales cada vez más separadas y de mayor consumo de suelo.

Se trata de un sistema direccionado hacia la ciudad histórica que aboca importantes flujos circulatorios de manera radial. Los elementos principales son las avenidas del Ejército (del Pasaje), del Alcalde Alfonso Molina y de Arteixo, y en menor grado las avenidas de Monelos (Alcalde Pérez Adrá) y de Finisterre. Tres de estos grandes ejes, los situados más a levante, confluyen en un solo punto y se funden en la avenida de Linares Rivas, justo detrás de la Lonja de Pescado, dando lugar a una serie de vías de intercomunicación entre ellas que encajan con dificultad en la trama urbana preexistente

La creación de elementos viarios concéntricos ayuda a aumentar la accesibilidad de diferentes barrios, a la vez que mejora el nivel de servicio de las áreas de equipamientos que han buscado para su localización en la periferia el soporte funcional como vía de acceso de alguno de los ejes radiales de la ciudad. Las Rondas de Nelle y de Outeiro, y la de Camilo José Cela al puerto son elementos de relación entre poniente y levante, y por tanto del puerto con el resto de la ciudad. También es perpendicular al puerto la calle de Ramón y Cajal, eje de acceso principal a las instalaciones marítimas actuales que concreta transversalmente con rondas y vías radiales, en un indirecto sistema de enlaces y túnel en el entorno de la estación de autobuses.

De hecho, todos estos elementos presentan muchos puntos de complejidad en las zonas de interconexión entre ellos, si bien de menor impacto en las situaciones más exteriores del casco urbano, donde la disponibilidad de suelos es más favorable. Pero normalmente el modelo requiere de la participación de vías de diseño tradicional para absorber el tráfico de las grandes vías, introduciendo elementos de distorsión en las calles del casco consolidado.

Este sistema interior de grandes ejes no dispone en muchos casos de un orden secundario claro de vías de distribución hacia la red local, soportando aquellos tráficos de relación local que interfieren el tránsito de paso. Pero se trata de un problema que se manifiesta generalmente en todas las ciudades –o en las partes consolidadas de ellas- cuando el gran elemento infraestructural se ha superpuesto a una trama preexistente que no estaba dimensionada para soportar tanto tránsito, convirtiéndose los puntos de interconexión en “cuellos de botella” para la trama de menor capacidad. En el caso de A Coruña observamos este efecto en el final de la avenida del Alcalde Alfonso Molina, el cruce de la avenida del Pasaje por Los Castros, o la avenida de Linares Rivas

Ya en el Ensanche y el casco histórico el sistema es más posibilista, utilizando las calles de mejor capacidad y más continuidad, y sobre todo buscando el asentamiento en vías de recorrido litoral, para evitar atravesar traumáticamente la ciudad. Pasa a ser un sistema de ronda periférica (de pequeña capacidad en la península) que aprovecha para su intercomunicación elementos de relación preexistentes (calles de Juan Flórez o diversas del primer ensanche) o de nueva creación (paso subterráneo bajo María Pita) para acceder hacia el Interior.

En algunas zonas de la ciudad los conflictos viarios actuales provienen de sectores mal estructurados desde un principio. La resolución de la transformación de piezas urbanas de gran escala no puede limitarse al propio ámbito, sino que ha de valorar las repercusiones en un entorno superior al de actuación.

La creación de grandes ejes ha sido el soporte para la articulación de nuevas piezas urbanas, sobre las que se ha fundamentado la expansión reciente de la ciudad.

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

4.1.4. Funcionamiento de la red viaria. IMD

Para el estudio del nivel de funcionalidad de la red viaria, por lo que se refiere al tráfico rodado, se contado con los gráficos de Intensidad Media Diaria (IMD), contenidos en los estudios para la elaboración y puesta en marcha de un plan de gestión integral de ruido en el municipio de A Coruña, actualizados en 2004 y 2005. También se ha podido contar con otros estudios sectoriales que han permitido una aproximación al conocimiento de los puntos de conflicto principales: “Datos de las variables de tráfico”, elaborado por el ayuntamiento de la ciudad a partir de datos estadísticos del 2006; IMD’s elaborados por el ayuntamiento por tramos de valores absolutos de tráfico; y estudios de puntos semafóricos y de congestión, realizados por el Ayuntamiento para ayudar a la verificación de modelos de funcionamiento disponibles con anterioridad.

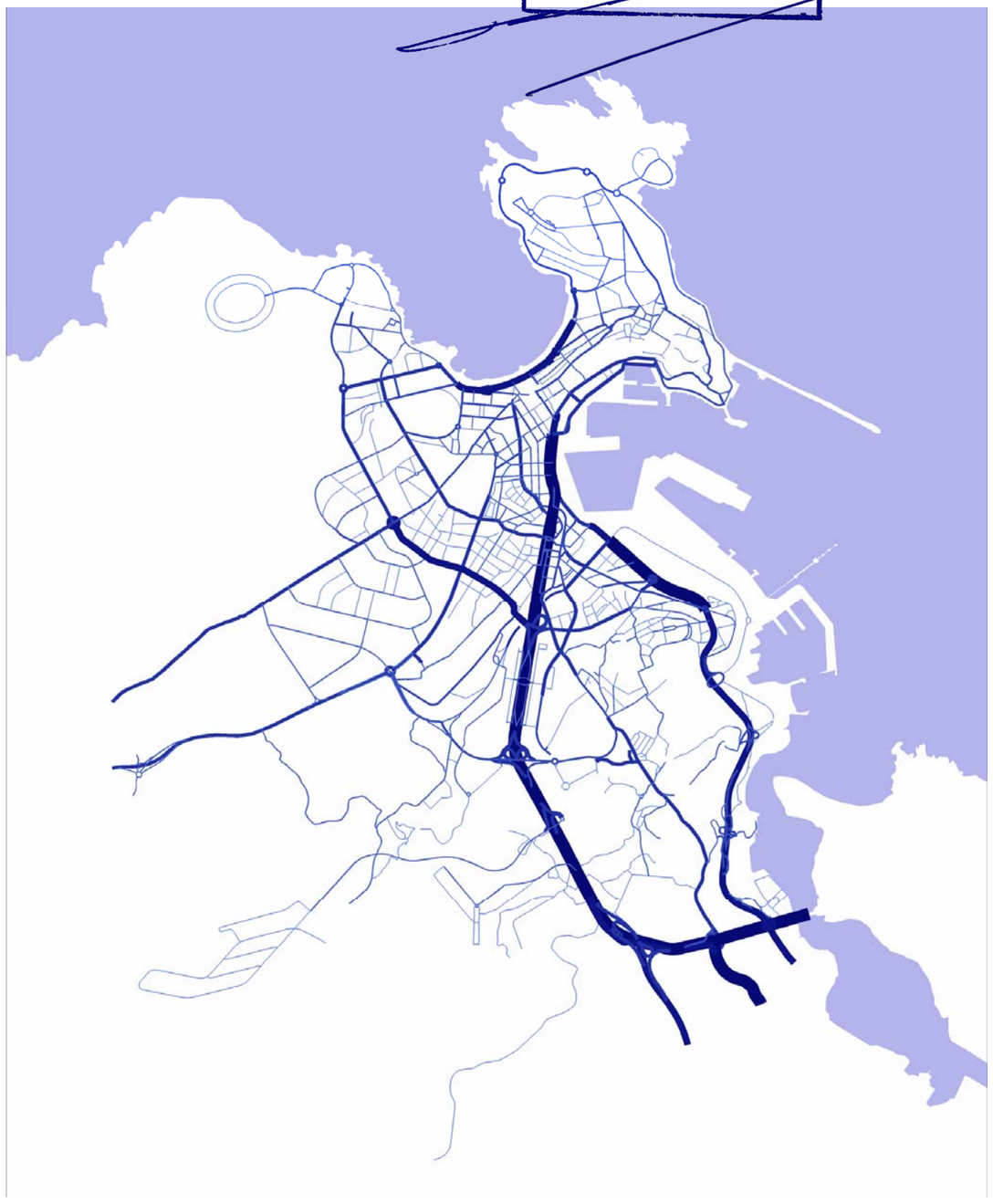
El esquema de funcionamiento presenta unos flujos de que refuerzan el esquema viario expuesto anteriormente. Se observa una importante tensión hacia las vías que conducen al puerto, ya sean las radiales como las de ronda. La interferencia en cruces de vias radiales y rondas son los puntos de mayor congestión, así como los accesos al sector de Los Cantones.

Efectivamente, el acceso del sistema de autovías de manera directa hasta el casco más tradicional aboca en el centro una considerable masa de tráfico que se distribuye por el borde portuario y por las vías del primer ensanche. La propia existencia del puerto en un lugar tan central de la ciudad supone una necesidad de accesibilidad que compite con el tráfico urbano.

En el entorno de la estación de autobuses también se produce una gran intensidad de tráfico. El otro punto de flujo complejo se produce en el mismo frente litoral (de hecho es el más significativo de la ciudad), en el haz de encuentro que se suma en la avenida de Linares Ribas, punto de unión de todas las vías principales del cuadrante del sudeste. La puesta en funcionamiento del nuevo túnel desde la carretera del puerto hasta la ronda de Camilo José Cela no ha supuesto una gran alteración en los flujos generales, aunque es de esperar que progresivamente se vaya incorporando a los itinerarios preferentes de este sector de ciudad.

El esquema pone de manifiesto que el acceso principal al casco urbano se produce en las inmediaciones del puerto, por las vías que discurren en el espacio intersticial entre el mismo y la fachada litoral del frente urbano, en la franja de nexo entre la ciudad consolidada y las zonas de transformación portuaria.

En cualquier caso, los volúmenes de tráfico registrados no suponen por ellos mismos unos niveles demasiado congestivos, aunque en determinados puntos débiles del sistema radial y en determinadas franjas horarias puedan manifestarse situaciones de conflicto.



IMD 2005. Interpretación propia.

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

4.2. El transporte

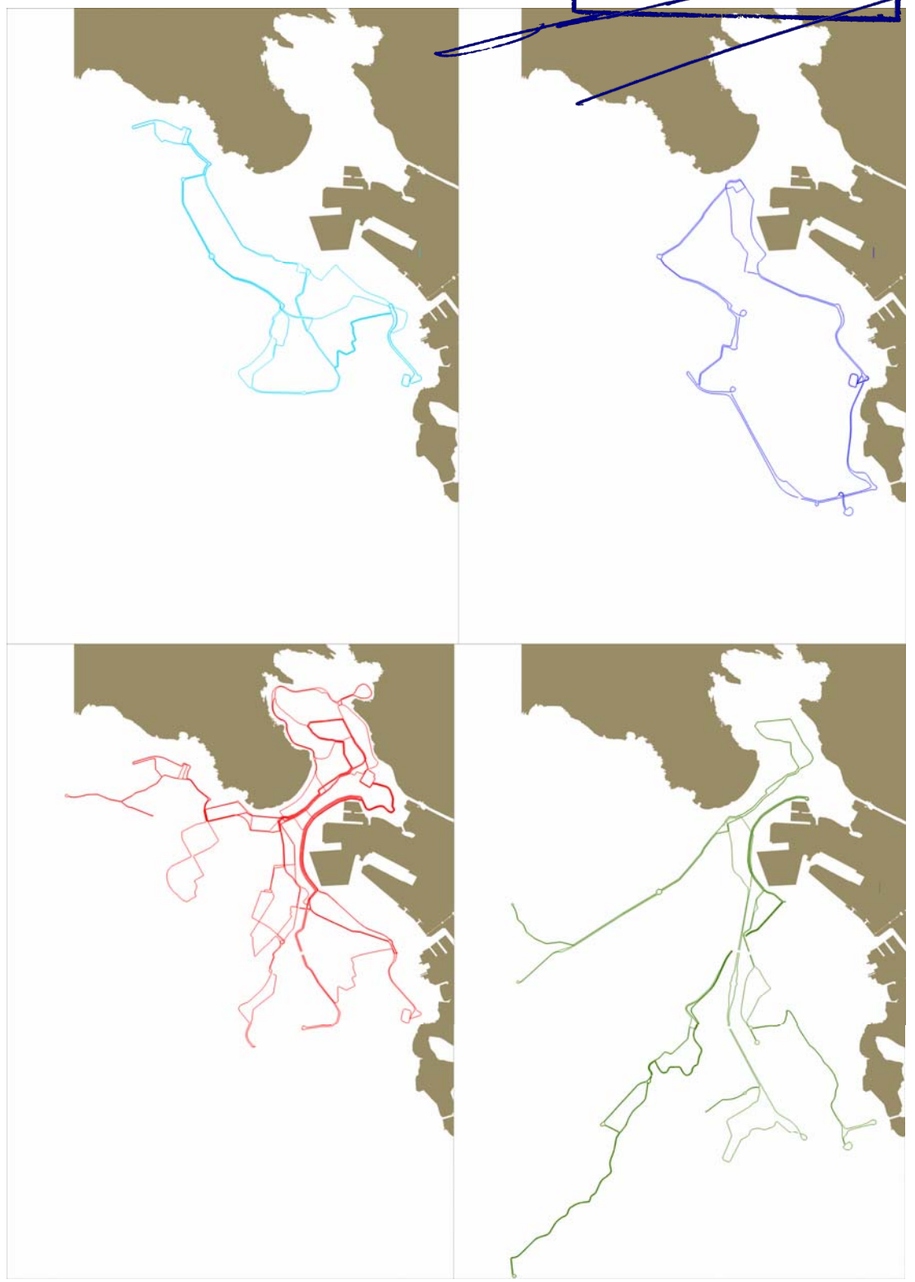
4.2.1. Transporte público colectivo

La modalidad de transporte público colectivo para desplazamientos urbanos corresponde esencialmente a las líneas de autobús. Dado el tipo de demanda, las líneas siguen recorridos que escapan a los ejes principales en la medida de lo posible, dada su concepción como vías segregadas, aunque no son ajenos a ellos, dado que son las únicas vías que garantizan en algunos casos la conectividad entre piezas urbanas próximas.

La estructura de las líneas actuales se puede explicar a partir de cuatro modelos básicos del gráfico adjunto.

En el rojo, las líneas de autobús tienen origen o destino en el casco antiguo y acceden radialmente a lo que podríamos denominar aproximadamente la primera corona de expansión más allá de la península, superando en ocasiones la ronda de Outeiro hasta el arco de la avenida de San Cristóbal hasta Los Rosales. Un segundo haz de líneas (verde) accede del centro a la periferia limítrofe del término municipal. El tercer modelo (azul claro) son líneas transversales que no tocan el centro, yendo de la zona de Los Castros a la de Los Rosales a través de las rondas. Por último (azul oscuro), un cuarto sistema lo compondrían las líneas anulares (en sentido horario y antihorario) que sirven principalmente a la mitad meridional de la ciudad desde la zona de Riazor.

El frente portuario concentra una buena parte de recorridos de autobús, desde donde se distribuyen en forma de haz por diversas calles hacia el interior territorial. La existencia de numerosos equipamientos de ciudad de tipo sanitario ha condicionado la aparición de numerosas líneas que acceden al cuadrante meridional del término.



Modelos de las líneas de autobús urbano. Transversal, anular, radial próximo y radial periférico.

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

4.2.2. El ferrocarril

Uno de los frentes en los que el plan tiene un frente importante de desarrollo es la transformación ferroviaria basada en tres ejes: la transformación de las instalaciones ferroviarias del puerto en usos urbanos, la llegada de la Alta Velocidad a la Estación de San Cristóbal y el papel que han de jugar las trazas ferroviarias obsoletas en el transporte regional y urbano.

Resulta innegable la nueva fuerza que el ferrocarril ha ido recuperando en el modelo de movilidad de la ciudad, durante demasiados años postergada por el transporte motorizado individual a un segundo plano. El hecho que sea un sistema de transporte limpio y de gran capacidad hace que se convierta en el paradigma de la movilidad sostenible: evita embudos viarios, no contamina, asegura horarios de servicio, accede a puntos muy centrales del tejido urbano y puede graduar el servicio a las necesidades de demanda puntuales así como los recorridos (cercanías para los regionales y larga distancia y Alta Velocidad para los interterritoriales).

La línea principal es la que proviene del sur por Santiago y Pontevedra, que se corresponde con el eje de procedencia del tren de Alta Velocidad, y accede a la estación de San Cristóbal. Esta línea tiene una derivación para mercancías a la entrada de la estación que conduce al polígono industrial de “A Grela-Bens”. La otra derivación se produce a la altura de Martinete, formando un triángulo ferroviario que deriva hacia las instalaciones del puerto tradicional y la línea del Ferrol, que discurre siguiendo la Ría del Burgo.

La obsolescencia de las instalaciones ferroviarias de mercancías de San Diego, junto al puerto, hace de los suelos ocupados por las playas de vías una oportunidad clave para la recuperación urbana de este sector de ciudad. De esta manera, las únicas instalaciones ferroviarias de gran ocupación en A Coruña serán las de la Estación de San Cristóbal, dado que mercancías se trasladará progresivamente hacia el nuevo puerto, fuera del término.

En cualquier caso, las huellas ferroviarias mantienen unas características de trazado (radios y pendientes) que las hacen atractivas para potenciar el servicio ferroviario existente o, en su defecto, disponer en ellas sistemas de transporte alternativo (tranvía), con el objetivo de mejorar el sistema de relaciones regionales en el eje de la Ría del Burgo, ayudando a la descongestión de los troncos viarios que proceden de este sector.

Se formula como propuesta la creación de una estación de intercambio modal entre ferrocarril y tranvía en el triángulo ferroviario de Casablanca, a la entrada del puerto, de manera que el tranvía provinente del casco histórico en dirección a Oza podría contactar con el ferrocarril de la Ría del Burgo.

4.2.3. El tranvía

Actualmente el tranvía en A Coruña es un transporte meramente testimonial, que difícilmente se puede plantear como un elemento de transporte más allá de un cierto atractivo turístico, pero muy poco eficiente desde el punto de vista de la movilidad.

Para cambiar esta situación el plan estudia la creación de dos anillos posibles para una implantación como transporte público competitivo y alternativo, para invertir el notable peso que supone el transporte privado motorizado en el balance de la movilidad. Se trata de una propuesta abierta para su debate, pues no se plantea como una calificación específica sino integrada en el espació público, preferentemente las calles y, por ello, susceptible de adaptaciones en su trazado. Pero el plan recoge la idea que el tranvía es posible.

Se trata de un medio de transporte que en un contexto metropolitano, podría adaptarse por la mera extensión de sus líneas, contribuyendo a una movilidad más sostenible incluso como alternativa de carácter regional.

4.2.4. Transporte motorizado privado y aparcamiento

La motorización y el uso del vehículo privado presentan en la ciudad unos porcentajes muy altos en el conjunto de la movilidad. La estructura viaria explicada anteriormente es utilizada de manera intensiva e indiferenciada por este tipo de movilidad, con una gran presión sobre el istmo de la península, que es donde se produce el principal cuello de botella en la accesibilidad.

Aunque no se puede hablar del aparcamiento como una infraestructura de transporte principal, el hecho que en A Coruña el vehículo particular tenga tanto peso en el transporte hace del aparcamiento una infraestructura esencial para el funcionamiento de la ciudad.

La ciudad cuenta con una importante oferta de plazas de aparcamiento público, relacionadas preferentemente con las áreas centrales donde la demanda por razones comerciales es considerable, así como en relación con los edificios de vivienda de construcción más reciente. Los aparcamientos de rotación se distribuyen por el centro con una cierta homogeneidad. El número estimado de plazas en aparcamientos públicos está entre 10.000 y 12.000, de las cuales un 40% se situaría en el entorno cercano de las instalaciones portuarias actuales y otro tanto bajo el paseo marítimo de la playa de Orzán.

El resultado conjunto es un sistema de movilidad muy poco sostenible, basado en requerimientos de la demanda del vehículo a motor privado. Las medidas tendentes a mejorar la oferta de transporte público deben invertir la tendencia actual y favorecer el aparcamiento de residentes.

4.2.5. Bicis y peatones

La ciudad ofrece al uso del peatón los espacios libres y las calles, si bien sólo podemos considerar como espacios peatonales aquellos cuyo diseño obedece a los requerimientos propios del viandante: seguridad, calidad ambiental, recorridos cómodos por amplitud y pendiente. En los espacios libres (plazas, parques, jardines, miradores, paseos…) podemos encontrar habitualmente todas las características señaladas, pues han sido pensados para el uso peatonal.

Entre las calles podemos encontrar algunas de tipo peatonal pero la mayoría se han diseñado con prioridad para los vehículos a motor, dando preferencia a los requerimientos funcionales del tránsito rodado. Sólo en calles con amplias aceras podemos entender que se cumplen algunos de los requerimientos del viandante. No existen recorridos preferentes significativos en que el peatón sea el protagonista, aunque algunas trazas invitan a su futura estructuración, articulando espacios públicos sucesivos.

Podemos concluir que el peatón, por su grado de adaptabilidad, dispone del conjunto de espacios públicos de la ciudad, pero no por ello esos se adaptan a su mejor uso, si bien la propia existencia permitirá una reconversión más favorable.

Por su parte, la estructura de carriles bici es muy escasa. La necesidad de disponer de recorridos de poca pendiente y de espacios públicos con anchura suficiente ha impedido la creación de una red bien estructurada al servicio de un uso eficiente de la bicicleta como sistema de movilidad sostenible y alternativo. La red actual se limita exclusivamente a recorrer el borde de la lámina de agua, con discontinuidades significativas. Una opción en estudio plantea un eje interior cuyo destino es el sector universitario partiendo desde el frente portuario.

No se puede negar el papel primordial de la línea en una ciudad con una topografía y un perímetro como en Coruña, en que se garantiza un referente claro y un recorrido casi plano, pero una red funcional requiere que se pueda acceder a las diferentes partes de la ciudad siguiendo recorridos proyectados al efecto o, como mínimo, con un orden de prioridad en la circulación que favorezca el uso por la bicicleta.

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

4.2.6. Colofón

La mejora del transporte individual no motorizado o colectivo, no sólo autobús, sino ferrocarril o tranvía, está en la línea de la mejora de la sostenibilidad para el respeto de las capas de población más débiles. Se ha de considerar que en nuestro contexto social existen unos hábitos acusadamente diferentes en la movilidad de género, donde los hombres son usuarios preferentes del vehiculo privado, mientras que la mujer presenta una dependencia de utilización del transporte pública netamente superior a los hombres, además de los desplazamientos a pié. En este sentido, les iniciativas que tiendan a mejorar las condiciones del transporte público y la red de itinerarios para peatones colaboran a equilibrar les condiciones de movilidad entre todos dos géneros, así como el resto de colectivos con mayores dificultades de desplazamiento y los que se cuidan de la atención de persones dependientes.

4.3. **Criterios de integración en la Ciudad: del Puerto, del Aeropuerto y de la Ciudad Universitaria**

Podemos encuadrar en este epígrafe los dos grandes elementos exteriores a la ciudad –próximos no obstante-, como son el aeropuerto y el nuevo puerto. A otra escala, no menos importante para asegurar el futuro económico de A Coruña y su entorno, es la Universidad

4.3.1. Aeropuerto

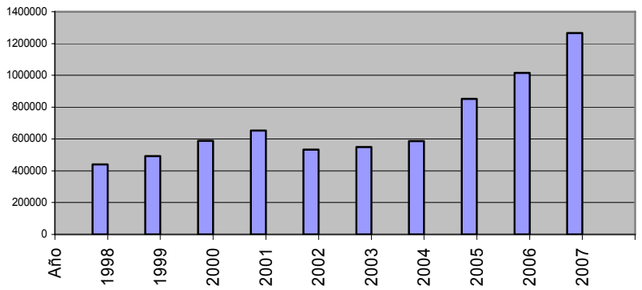
El Aeropuerto de Alvedro, situado a unos 8 km del centro de A Coruña, en el término de Culleredo

Desde que en 1963 se abre al tráfico civil el aeropuerto de Alvedro las instalaciones han ido conociendo sucesivas ampliaciones y mejoras. En 1994 se alcanzan los 259.000 pasajeros, lo que avala la decisión de ejecutar nuevas mejoras en la terminal, la urbanización de accesos y la ampliación de la zona de estacionamiento de aeronaves, inaugurados en 1995, mejoras que poco a poco se han ido complementando hasta el momento actual.

La evolución del tráfico de pasajeros en los últimos 10 años es elocuente, y de manera especial los último 4 años, en que se ha doblado el número total:

Evolución de pasajeros en el aeropuerto de A Coruña

Año	Pasajeros
1998	439.657
1999	492.642
2000	589.000
2001	654.092
2002	532.298
2003	549.871
2004	586.239
2005	852.322
2006	1.014.839
2007	1.266.804

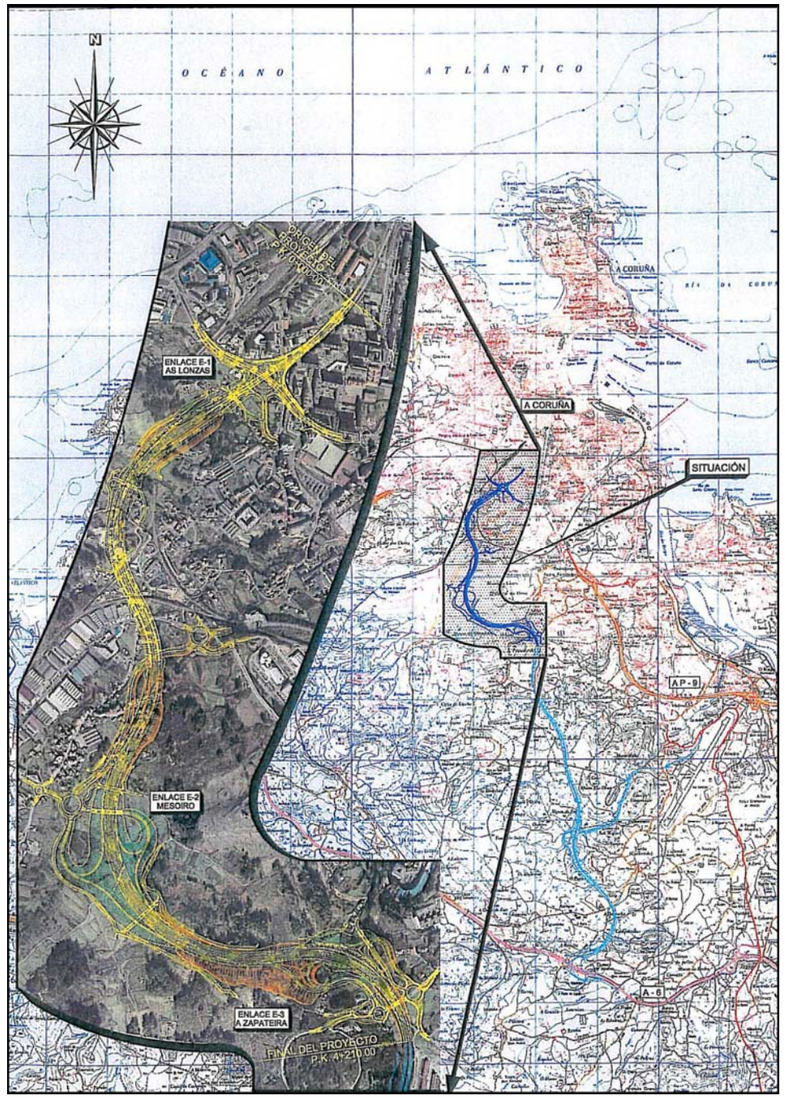


Fuente datos de base: AENA

Se prevén para un futuro próximo importantes actuaciones para dotarlo de las infraestructuras y equipamiento necesarios para aumentar la seguridad y un mejor servicio a los usuarios.

En este sentido, se ha iniciado la ejecución del nuevo cinturón que ha de conectar con la nueva autovía de acceso al aeropuerto de Alvedro.

El Proyecto de Autovía de acceso a A Coruña y conexión aeropuerto de Alvedro, AC-14 permitirá desdoblar el congestionado acceso actual y, sobre todo, favorecer un acceso a A Coruña alternativo, derivando parte del tráfico hacia poniente sin utilizar las vías interiores del casco. Esta nueva vía también conectará de manera directa con la A6 en dirección al nuevo puerto, asegurando una buena interconexión entre las dos grandes infraestructuras sin interferir en poblaciones consolidadas (como pasaba ahora con el puerto antiguo) y pudiendo compatibilizarse áreas logísticas comunes en una localización adecuada.



Proyecto de Autovía de acceso a A Coruña y conexión aeropuerto de Alvedro, AC-14

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

4.3.2. Puerto

El otro elemento exterior al término, pero íntimamente ligado con la ciudad es el nuevo puerto de Punta Langosteira, que se prevé que entre en funcionamiento en 2012. Las dimensiones proyectadas son elocuentes: el dique de abrigo tendrá una longitud de 3.353,87 m y 40 m de profundidad, que encerrará una superficie de agua de 230, 50 Has y protegerá una explanada de servicio de 143,50 Has.

Para garantizar el funcionamiento se ha previsto una conexión ferroviaria directa y una conexión con las autopistas A6 y A55. También se plantean diversas mejoras en la accesibilidad al sector en la red de comunicaciones, que aseguren una movilidad diversificada.

Por lo demás, la escala de esta infraestructura difícilmente puede ser articulada con la estructura de las piezas urbanas actuales. Las previsiones urbanísticas han de buscar que el impacto en las mismas sea minimizado mediante propuestas complementarias a la estructura de los núcleos habitados y reservas de suelo industrial adecuadas para el potencial del nuevo puerto.

4.3.3. Universidad.

La Universidad de A Coruña tiene cuatro enclaves universitarios dentro del término municipal: Rectorado (A Maestranza), Riazor (universidad original), Oza (Facultades de ciencias de la salud) y Campus central (Elviña-A Zapateira).

Los dos primeros son las dos piezas mejor integradas en la ciudad consolidada. La Universidad de Riazor se plantea como ámbito de expansión universitaria de carácter cultural, residencia universitaria y área de actividades docentes integradas en un ambiente de espacios libres, en buena sintonía con la ciudad.

En Oza las mayores dificultades se plantean desde el punto de vista de la accesibilidad. La potenciación de la línea ferroviaria como acceso al Campus y de relación con el área de Elviña y el centro de la ciudad es una opción posible y deseable en el marco de la transformación y mejora de la movilidad sostenible.

La cuestión del Campus Central, de Elviña y A Zapateira presenta problemas más complejos. La enorme reserva aprobada por el Plan Parcial de 1991, de casi 100 Has, mantiene una articulación difícil con el medio urbano circundante, aunque la accesibilidad esté garantizada por la proximidad de la red viaria general.

La configuración de dos subcentros separados físicamente entre ellos complica aún más la situación dada la poca relación entre ellos y las dificultades naturales que se interponen.

Actualmente es propiedad pública cerca del 60% del suelo. De las 40 Has de titularidad privada aún pendientes de expropiar, un 45% están afectadas por el área de protección del B.I.C. del Monumento Nacional del Castro de Elviña y suelos de gran pendiente ocupados por masas arboladas.

Para un futuro próximo se prevén las siguientes actuaciones y necesidades:

- Creación de un área residencial universitaria, en trámite de expropiación de suelos y proyectos de ejecución.
- Parque tecnológico, en proceso de expropiación y se dispone de una ordenación general de las 2 Has que se prevé que ocupará.
- Campus center, para mejorar las instalaciones deportivas, residencias universitarias públicas, usos administrativos, servicios universitarios y actividades de centralidad i relaciones de intermodalidad.
- Reforzamiento del apeadero de Elviña para favorecer la accesibilidad en transporte público.
- Articular entre ellas las dos piezas del campus actual.
- Piezas de suelo para relocalizar a los afectados residentes en los suelos objeto de las expropiaciones.
- Mejorar la sensibilidad urbanística respecto a las preexistencias, como viviendas en un núcleo tradicional o la recuperación y conservación de los entornos vegetales de protección.

Todo ello se ha de plantear de manera que se articule correctamente con un entorno surcado por grandes infraestructuras, pero que necesita de la conexión con piezas urbanas consolidadas y las grandes áreas de servicios que se han situado en las proximidades.

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

4.4. Espacios aptos para servir de soporte de las grandes infraestructuras

En un plan eminentemente de transformación, el planteamiento de las grandes infraestructuras pasa por mejorar las existentes y optimizar su servicio funcional. No quiere decir ello que no se deban plantear nuevas infraestructuras complementarias de las existentes, pero sí se ha de reformular su papel e integración en el sistema del cual forman parte.

En esta línea de transformación, se ha destacar la recuperación para la ciudad de suelos de tres grandes infraestructuras, que han de permitir complementar las dotaciones existentes (parques y equipamientos) estructurados en nuevas tramas urbanas de viviendas y actividad. Nos estamos refiriendo a la importancia de la recuperación de cuatro grandes piezas en lugares estratégicos para la ciudad, que suman en conjunto más de 120 Has:

- El puerto, que al cambiar la ubicación de las actividades pesadas, liberará superficies importantes de muelles para destinarlas a otros usos de mejor articulación urbana.
- La estación de San Diego, de instalaciones obsoletas que aún tendrán menos juego con la transformación del puerto.
- La estación de San Cristóbal, que permanece e integra la llegada de la alta velocidad. Se plantea una reforma intensa que aporte nuevas actividades en superficie y sobre todo permita una mayor permeabilidad para su relación con el entorno.
- La fábrica de armas, que ha de actuar de nexo entre piezas de la primera periferia pero que presentan una dinámica de alto potencial de atracción.

A nivel viario se prevé completar la tercera ronda y la conexión del aeropuerto, la primera en proceso de ejecución actualmente. Se propone no obstante cambiar el papel de eje que penetra hasta el centro histórico de manera directa para devenir en una nueva ronda que ayude a diversificar el tráfico hacia poniente sin pasar por el centro.

En el mismo planteamiento, las vías existentes deberán adaptar su condición de autopista a vías más humanizadas, a medida que el transporte público vaya conquistando la parcela de la movilidad que le corresponde.

El nuevo puerto exterior ha encontrado un emplazamiento fuera del término, de manera que permitirá optimizar las infraestructuras existentes, que necesariamente deberán ser completadas hasta la nueva instalación, así como el ferrocarril, que ha de acceder a los nuevos muelles.

Por su parte, las dos grandes infraestructuras relacionadas con el tratamiento de residuos, la depuradora de Bens y la planta de tratamiento de residuos sólidos de Nostián, no han de suponer grandes incrementos en las reservas existentes.

En el caso de la depuradora, las instalaciones de que se dispondrá este mismo año permiten tratar las aguas residuales con garantías, aunque se deberá incorporar tratamientos secundarios para mejorar la calidad de las emisiones, las cuales son actualmente insuficientes.

Respecto a la planta de Nostián para el tratamiento separativo y de los residuos orgánicos, se prevé incrementar en 1,4 Has la superficie actualmente ocupada, mejorando las instalaciones para garantizar la calidad de las emisiones de la planta. En este sentido, se prevé clausurar el vertedero actual anejo a la planta.

4.5. Formulación de criterios para la infraestructura y el planeamiento en la realidad metropolitana

Si bien el hecho metropolitano nace del sistema de relaciones e interdependencias dentro de una conurbación en el entorno de una o más ciudades principales, el concepto metropolitano ha sido muy mediatizado por la función administrativa que normalmente comporta. A Coruña no tiene un marco metropolitano definido, pero no se puede negar un importante grado de interdependencia con los municipios del entorno, con los que comparte funciones, servicios, residencia, trabajo. Un ejemplo claro ha sido la localización del puerto exterior, que supondrá la aparición de nuevos flujos de tensión funcional sobre el territorio: nuevas áreas industriales, terciarias y de servicios, infraestructuras viarias y de ferrocarriles, sectores residenciales de proximidad.

En el sistema de A Coruña el foco principal de referencia urbana es la propia capital, que hasta ahora ha concentrado en el entorno del puerto tradicional la densidad principal de residentes, los centros de producción, los servicios, los equipamientos,… Pero también ha comenzado a exportar progresivamente a los municipios limítrofes parte de estas funciones de centralidad que han ido colonizando nuevos espacios de la región más próxima. Podemos encontrar en un entorno cercano el aeropuerto y en un futuro inmediato el puerto exterior, así como un progresivo incremento en la concentración de población y actividades fuera del término municipal.

Este concepto de ciudad región responde a un efecto policéntrico a partir de los diversos núcleos, favorecido por una topografía que impide la creación de un continuo urbano sin fin, basado en la continuidad entre las tramas urbanas de las diversas piezas. En este marco territorial juegan un papel fundamental los grandes ejes infraestructurales, en origen las carreteras y cada vez más las autopistas y autovías. Sería deseable disponer de otros sistemas de accesibilidad más sostenibles, como el ferrocarril, por lo que la optimización del servicio de cercanías en los dos ejes disponibles (Santiago y El Ferrol) ha de jugar un papel en el futuro.

Desde el punto de vista de las infraestructuras principales, podemos distinguir dos ejes troncales : uno más incipiente en sentido sudoeste, siguiendo la costa de poniente hacia Arteixo, y el otro en sentido sudeste, sobre la Ría do Burgo hacia la costa de levante y el interior, muy consolidado y denso. El hecho de que el corredor de la Ría do Burgo sea el acceso natural desde El Ferrol, Lugo y Santiago tienen un peso importante en esta realidad.

Estos grandes troncos suman siempre la dualidad carretera/autopista-autovía en paralelo: Avenida de Finisterre/Av. de Arteixo, Avenida de Monelos/Av. Alfonso Molina/Av. del Pasaje. Tan sólo el eje de Uxes, situado como bisectriz entre los dos corredores mencionados, mantiene su configuración tradicional como carretera local.

El hecho de que el trazado de la autopista A6 vaya a buscar la A55 a la altura de Arteixo ha permitido crear una ronda exterior fundamental para la presión sobre los accesos tradicionales a la ciudad, aunque no supone un alivio muy notable. La localización del nuevo puerto en Punta Langosteira se beneficia de este “by-pass” para disponer de una magnífica accesibilidad territorial a la vez que des de A Coruña. Por su parte, éste se beneficia del desvío del tráfico exterior mercantil y industrial futuros.

De esta manera se produce una importante compensación de la tensión en el acceso a la ciudad desde este sector meridional de levante, muy congestionado por la superposición de ejes tradicionales que han ido absorbiendo las nuevas autopistas hasta el mismo centro de la ciudad. No es despreciable en este esquema el papel de las rondas interiores del casco, que ayudan a repartir el tráfico desde los troncos viarios principales.

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

El esquema IMD de A Coruña que veíamos en un apartado precedente pone de manifiesto el poco peso actual del Acceso desde Arteixo, lo que puede ser beneficioso para absorber el futuro tráfico que se canalizará desde el nuevo puerto. Por el contrario, el recorrido indirecto que supone la conexión de la A6 con la A55, para acceder a la ciudad desde las autopistas de levante por una ronda alternativa a las interiores, ha impedido que pudiera convertirse en una ronda exterior alternativa. Este efecto puede ser desempeñado por la actual ronda en construcción.

El modelo de A Coruña está muy jerarquizado en árbol desde las autopistas que llegan al centro, siendo necesario en muchos casos acceder a ellos como única vía para relacionarse con otras piezas de ciudad. La concepción de dichos ejes como autopistas urbanas no permite su inserción urbana, favoreciendo un sistema de piezas que cuelgan necesariamente de los nudos de acceso. Se trata de un sistema congestivo en la medida que aboca grandes flujos sobre el centro y obliga a canalizar casi exclusivamente todos los movimientos a través de dichas vías.

Las previsiones en materia de vialidad continúan insistiendo en el modelo ya conocido de reforzar las vías de acceso radial, en el que las rondas son un buen complemento para la distribución de tráfico desde el eje troncal. Por otra parte, el diseño de las nuevas vías continua aumentando su impacto sobre el territorio, con trazados cada vez más abiertos y generosos en la ocupación de suelo y transformación orográfica, convirtiéndose en ejes de colonización de nuevos suelos para su urbanización y sin ofrecer alternativas claras a medios de transporte alternativo más sostenible.

En este sentido, no hay que olvidar el papel que puede jugar el ferrocarril en la corona poblacional de la ciudad central. Significativa es la congestión actual del eje de la Ría do Burgo, en la cual el sistema ferroviario puede jugar un papel importante con un correcto tratamiento en materia tarifaria, frecuencia de pasos de trenes y algunas mejoras de trazado que, en conjunto, permitan una mejor oferta en la explotación a favor de una mayor competencia del transporte público.

En apartados anteriores ya avanzábamos el agotamiento del suelo disponible en el término municipal de A Coruña, también de la aparición progresiva de nuevos lazos cada vez más intricados con los municipios vecinos, que no han de conducir al hecho de la ciudad metropolitana. En este contexto, difícilmente se puede pensar en un planeamiento general futuro que no incorpore esta realidad, integrando el conjunto de relaciones y de servicios mancomunados en una única entidad o en agrupaciones para su gestión compartida.

En contraprestación, grandes equipamientos y focos de interés urbano se han de ir distribuyendo por un espacio territorial cada vez más extenso y complejo.

4.5.1. Las infraestructuras futuras de la ciudad-región

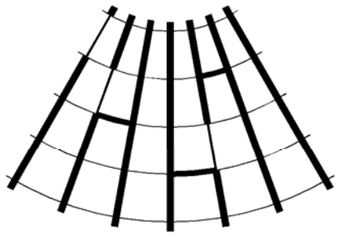
Es posible que la decisión más trascendental que pudiera tomarse en el marco de la planificación territorial ya haya sido decidida con la nueva ubicación del puerto, tanto por activo en los terrenos inmediatos a su ubicación como por pasivo en los que resultan liberados.

Es impensable que la estructura de almacenes en el entorno del puerto actual pudiera sobrevivir al traslado del puerto y su transformación en catalizador de actividad urbana. De la misma manera, la liberación de un muy importante volumen de tráfico pesado por el interior de la ciudad ha de beneficiar el sistema de relaciones de la ciudad consolidada mediante la recuperación de espació para sistemas de movilidad alternativos.

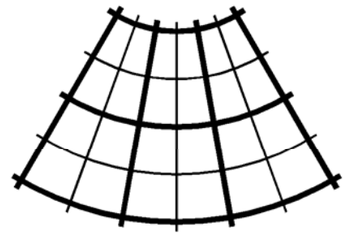
La tensión hacia poniente que supone el nuevo puerto ha de ser aprovechado para rentabilizar las infraestructuras actuales en este sector y la transformación de algunos usos para piezas urbanas que pueden encontrar su oportunidad en nuevas actividades. La aparición de una oferta de nuevo suelo industrial y de actividades logísticas en las inmediaciones del mismo han de permitir replantear asentamientos obsoletos o poco densificados en otras zonas de la región, con actividades más rentables desde el uso racional de un bien escaso como es el suelo. El reciclaje de enclaves industriales que ya han cumplido su ciclo favorece el uso sostenible del territorio.

Las grandes infraestructuras viarias territoriales ya están planteadas en diversos proyectos y actuaciones en curso, aunque deberían revisarse en algún caso para incorporar ciertos ajustes de trazado y de concepción funcional de la vía en la estructura global. En este sentido, conviene rediseñar alguna de las infraestructuras proyectadas e incorporar tramos de pequeñas interconexiones para buscar un sistema estructural en malla, que favorezca las alternativas en los itinerarios entre piezas, aunque sin renunciar a una cierta jerarquización a partir de los grandes ejes existentes y de la disolución de las intensidades de fuera hacia adentro.

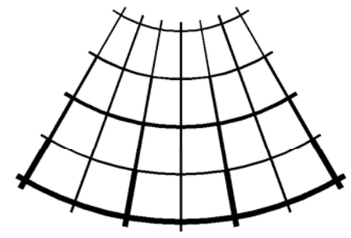
En esta concepción, las grandes vías se han de entender no sólo como elementos de penetración, sino por tramos entre nudos de interconexión y acceso. La mejora en red secundaria favorece las alternativas de distribución desde los troncos principales e incluso, permitirá en muchos casos eludir la red principal para relaciones de corto recorrido.



Esquema "Radial" (actual)



Esquema "Malla"



Esquema "Malla jerarquizada" (propuesta)

Los beneficios para el sistema de poblaciones de la ciudad región en materia de espacios públicos en general, y la red viaria en particular, pasarían tanto por la racionalización de su uso como en la incorporación de nuevos criterios en el diseño de los mismos, más favorables a medios de transporte alternativos y la movilidad sostenible en general. Tanto la estructura de caminos tradicionales como las carreteras y calles urbanas en la medida que sean liberadas de la presión de tráfico, como resultado indirecto de l'obertura de nuevas vias o por acción directa en este sentido, pueden ser reconvertidas en ejes de relación alternativa, como seria por ejemplo del paseo marítimo de la Ría do Burgo.

También se ha de abrir el camino a la implantación de nuevos sistemas de transporte colectivo, como es el caso del tranvía, que puede utilizar parte de las vías existentes reconvertidas convenientemente a la nueva función.

No podemos olvidar en este contexto de perspectiva de la movilidad sostenible, a la cual ya nos hemos referido anteriormente, que cualquier medida en este sentido ha de primar necesariamente a las franjas poblacionales más desfavorecidas, ya sea por razones de género como por problemas de movilidad, edad o personas que desarrollan trabajos de apoyo social a personas necesitadas en general. En esta orientación, se apuesta por una humanización que ha de favorecer la recuperación de la ciudad para las personas.

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

Este modelo territorial apostaría por reforzar el crecimiento desde los núcleos consolidados y no tanto desde las pretendidas oportunidades de accesibilidad y colonización territorial discontinua que ofrecen las nuevas vías. La existencia de núcleos anteriores favorece un uso racional del territorio a la vez que se optimizan los servicios y se crea la masa crítica suficiente para catalizar el sistema de relaciones urbanas.

A partir de este modelo más sostenible se permite una mayor rentabilidad en la oferta de transporte público, ofreciendo más calidad y diversidad que en los casos de dispersión poblacional. Ésta es una de las causas que genera la necesidad primaria de transporte individual privado, en detrimento de las alternativas menos congestivas. También permite gestionar mejor los servicios y economizar en su implantación y mantenimiento, mejorando la calidad del medio natural.

La dimensión que comienzan a alcanzar alguno de los municipios circundantes, no sólo A Coruña, abocan hacia la necesidad de mancomunar dotaciones, unificar servicios, compartir áreas funcionales, estrategias que necesitan de una participación unitaria por parte de todos los componentes de este sistema regional.

4.6. Síntesis propuesta de nuevas infraestructuras

En las páginas siguientes se reproducen los cuadros del análisis sectorial en materia de Infraestructuras que acompaña este plan general, donde se resumen los criterios básicos que se han seguido para establecer las propuestas que se recogen en la documentación gráfica.

Como objetivo básico, se ha buscado el cosido de tramas entre barrios consolidados mediante procedimientos diversos:

- Creación de nuevas piezas urbanas que se articulan con su entorno inmediato mediante la continuidad de ejes y tramas.
- Incrementar el número de pasos de través sobre o bajo las grandes infraestructuras de accesibilidad,
- Formación de circuitos de accesibilidad a partir de las conexiones nodales con las grandes vías, pero sin recurrir a ellas para la interconexión.
- Mejora de la accesibilidad entre los grandes focos de polaridad regional (aeropuerto y puerto exterior) y universidad y el centro urbano, dando cabida a sistemas alternativos de conectividad.
- Continunidad de itinerarios de potencial urbano entre focos de actividad.
- Creación de corredores entre espacios libres que mejoren ambientalmente la vida urbana para el peatón.
- Reserva para de circuitos para bicicletas como sistema de movilidad alternativa en recorridos cortos y medios.
- Previsión de la implantación del tranvía, con diversas opciones de recorrido, complementariamente al autobús.
- Remodelación de la estación de San Cristóbal para su integración urbana.
- …

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

INFRAESTRUCTURAS

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 aislan el territorio	Dificultad de relación a ambos lados de la infraestructura	Mejora de la conexión transversal
Las nuevas infraestructuras viarias	La reserva de suelo para viario general así como su trazado inciden sobre el municipio con el mismo carácter que las infraestructuras existentes	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). Falta de claridad de las puertas de acceso a la ciudad	Propuestas de alternativas de trazado. Propuesta de reducción de laterales y simplificación de nudos con objeto de reducir el consumo de suelo. Configuración de la nueva puerta de entrada a la ciudad desde el mar
	Existe un estudio para construir un segundo puente sobre la ría del Burgo	Clarificar el rol de este nuevo acceso	
Transporte público	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. Propuesta de mejora de los itinerarios para peatones y bicicletas
Ferrocarril	Transformación de la infraestructura ferroviaria para acoger la línea de Alta Velocidad	Hay que adaptar la estación de ferrocarril de San Cristóbal	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- Adaptación del planeamiento para incorporar las infraestructuras previstas necesarias para el AVE
	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	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	La red actual de autobuses se compone por 21 rutas de transporte urbano, clasificables en 4 tipos según su implantación (en ronda, radiales de centro, radiales de periferia y circunvalación). Permiten llegar a la mayor parte del municipio, así como a zonas de cierta importancia.	Actualmente las líneas locales se mantienen preferentemente dentro de la "mancha" edificada, manteniendose 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 3º ronda Mejora de la funcionalidad de la red de autobuses reservando en algunas vías carriles segregados
		El intecambio entre los diferentes sistemas de transporte es difícil	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, P.D.

Análisis	Síntesis	Diagnóstico	Estrategia general
Tranvía	El sistema actual de tranvía se limita a un recorrido litoral de uso estacional y turístico.	El tranvía resulta infrautilizado.	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
Bici	El carril bici actual está conformado por un trazado discontinuo de uso lúdico.	La falta de recorridos funcionales provoca la infrautilización de este sistema de transporte.	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
Peatones	En general el espacio del peatón es escaso y poco cualificado		Propuesta de configuración de una red interior de recorridos verdes, de uso preferente del peatón y del transporte público Ampliar y cualificar el espacio del peatón
	Discontinuidad en los recorridos, especialmente en torno a las principales infraestructuras viarias	Dificultad de los recorridos de peatones	Mejorar las conexiones entre recorridos y el paso de las infraestructuras

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de

1 DIC. 2009

Certifico
El Secretario,

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)

A 55

CARBALLO
FISTERRE

N 550

A 6

A 9

ESQUEMA VIARIO ACTUAL

- PRIMARIO
- SECUNDARIO
- TERCIARIO
- FERROCARRIL

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de

1 DIC. 2009

Certifico
El Secretario, P.D.

Escala DIN A3: 1/40.000

0 400 800m

N

MODELO RADIAL ACTUAL

VIARIO TERRITORIAL

VIARIO DE TRANSICIÓN

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de

1 DIC. 2009

Certifico

El Secretario, P.D.

ESQUEMA EN MALLA PROPUESTO (en elaboración)

PRIMARIO

SECUNDARIO

TERCIARIO

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

MODELO DE MALLA-DISTRIBUIDORA PROPUESTA (en elaboración)

MALLA TERRITORIAL

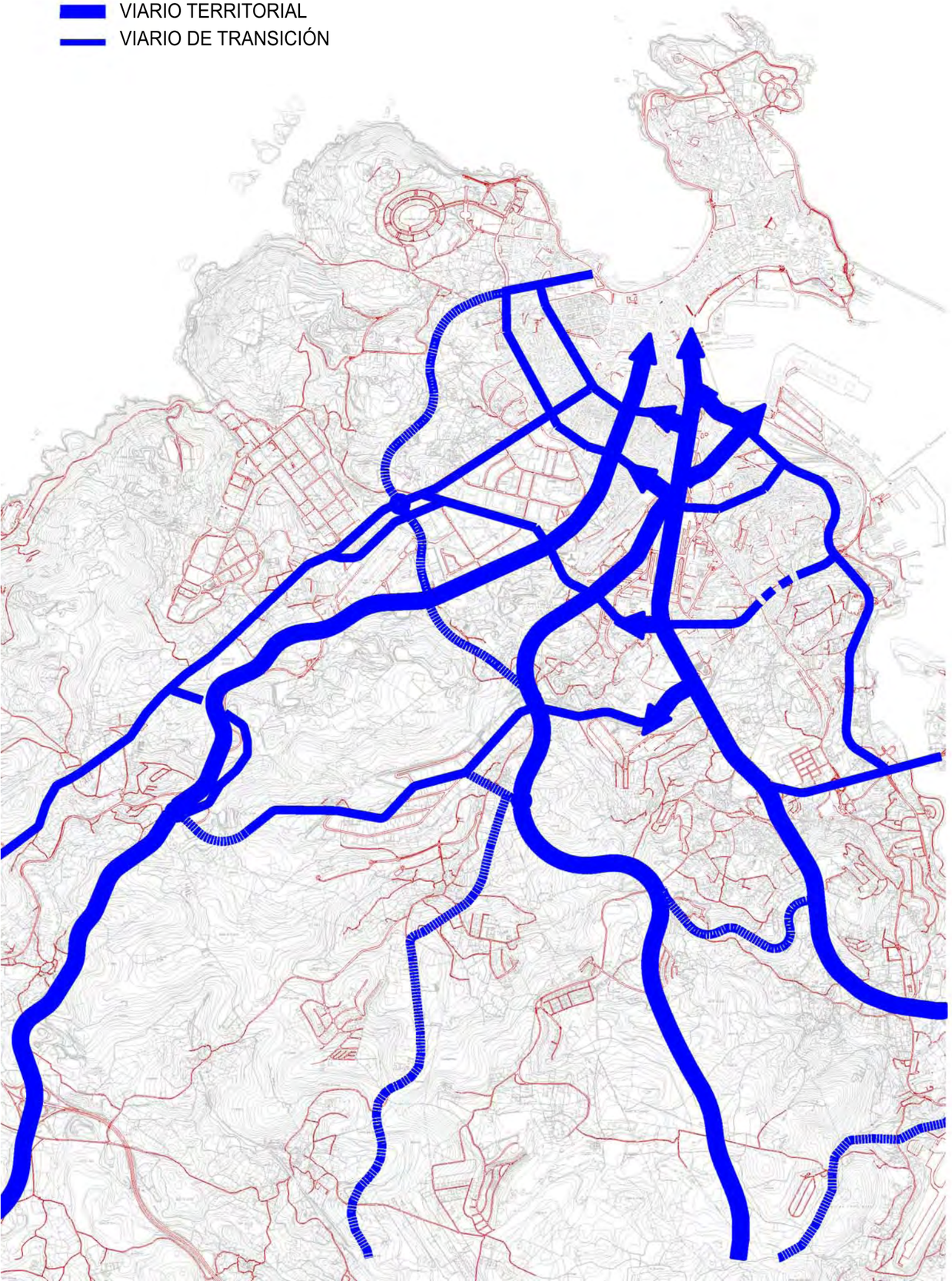
MALLA DE TRANSICIÓN

MALLA INTERIOR

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

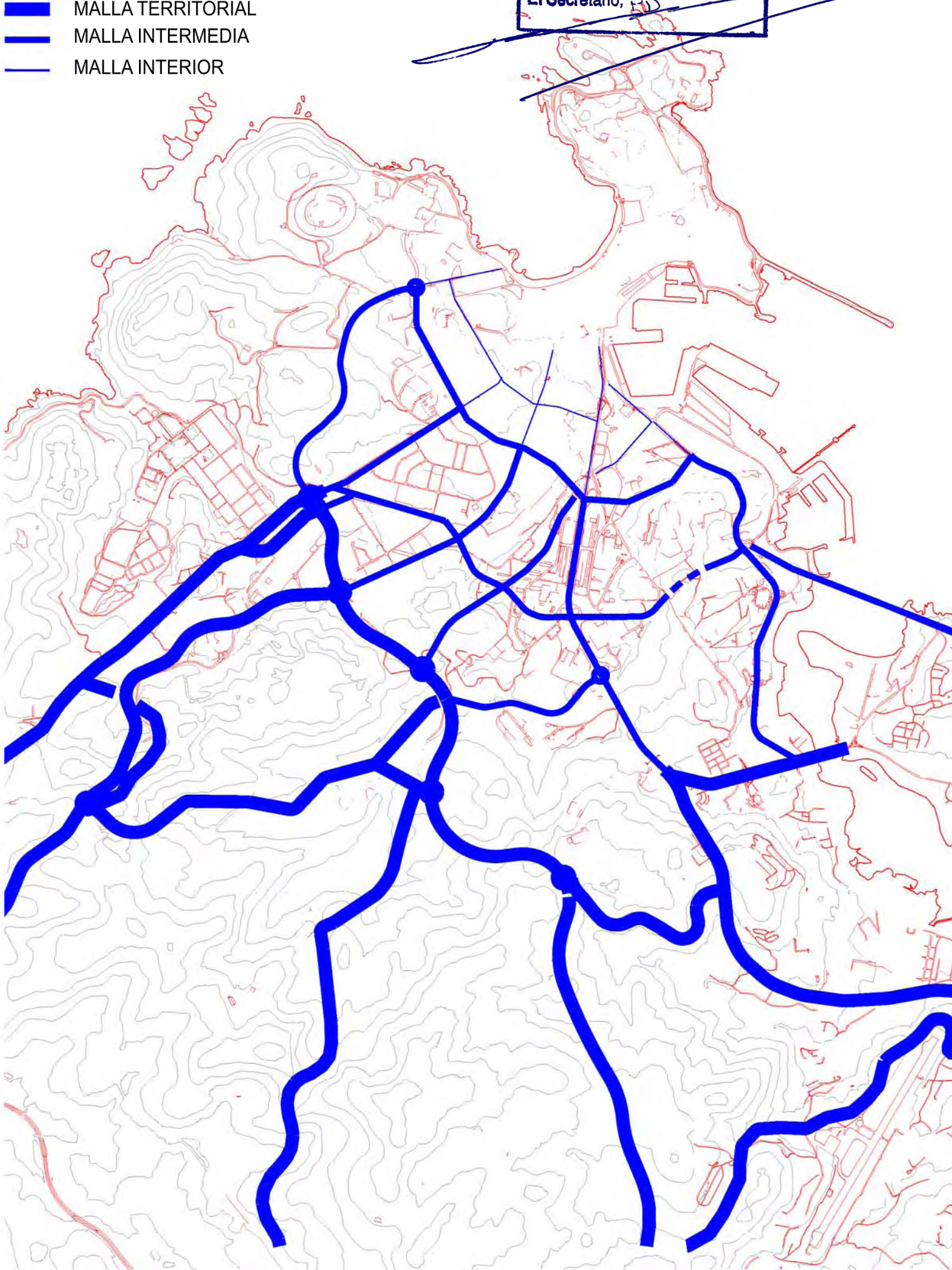
COMPARACIÓN ENTRE EL MODELO RADIAL Y EL DE MALLA (en elaboración)
MODELO RADIAL-CONCENTRADOR ACTUAL

VIARIO TERRITORIAL
VIARIO DE TRANSICIÓN



MODELO DE MALLA-DISTRIBUIDORA PROPUESTA

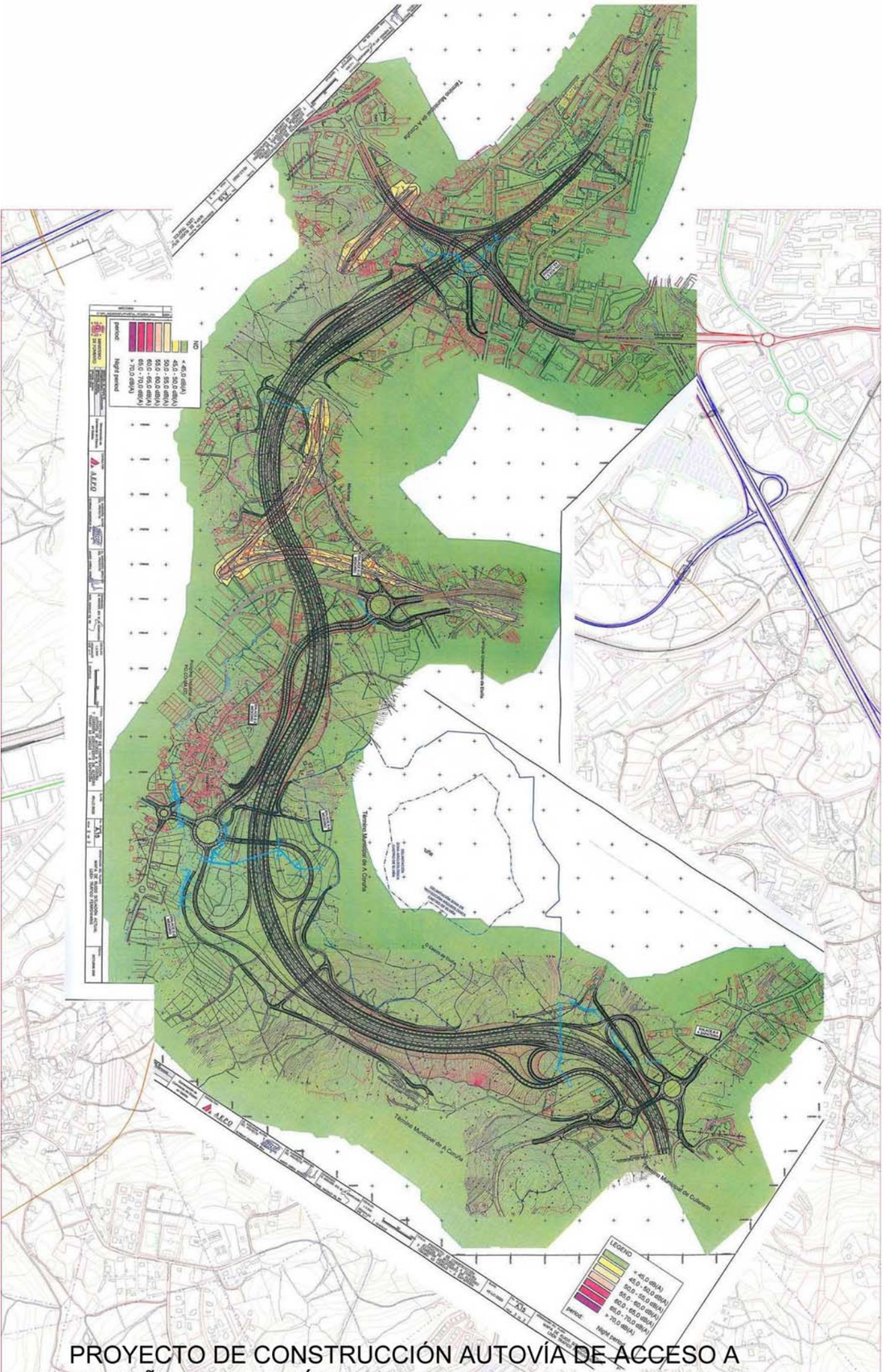
MALLA TERRITORIAL
MALLA INTERMEDIA
MALLA INTERIOR



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

ESTUDIOS DE TRAZADOS. PLANO AGREGADO. (en elaboración)

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



PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN AUTOVÍA DE ACCESO A CORUÑA Y CONEXIÓN AEROPUERTO

ESTUDIOS DE TRAZADOS

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de

1 DIC. 2009

Certifico

El Secretario,

EL VIARIO INTERMEDIO. Mejora de las conexiones entre barrios
SECTOR FÁBRICA DE ARMAS

- Principal
- Secundario
- Vías de relación entre barrios
- Recorridos de peatones

SECTORES

- Equipamientos
- Espacios Libres
- Edificación

TRANPORTE PÚBLICO FERROCARRIL EXISTENTE

ESTRUCTURA
VÍA PRIMARIA
VÍA SECUNDARIA
VÍA TERCIARIA
PRESCINDIBLE

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
[illegible] 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

INFRAESTRUCTURAS URBANAS
TRANVÍA ALTERNATIVA A

- EXISTENTE
- PROYECTADO
- PROPUESTO
- FERROCARRIL
- VÍA PRIMARIA
- VÍA SECUNDARIA
- VÍA TERCIARIA
- PRESCINDIBLE

- CENTRALIDADES

Escala DIN A3: 1/20.000

0 200 400m

N

INFRAESTRUCTURAS URBANAS
TRANVÍA. ALTERNATIVA 09

- EXISTENTE
- PROYECTADO
- PROPUESTO
- FERROCARRIL
- VÍA PRIMARIA
- VÍA SECUNDARIA
- VÍA TERCIARIA
- PRESCINDIBLE

- CENTRALIDADES

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de 1 / 10 / 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Escala DIN A3: 1/20.000

0 200 400m

N

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

Esquema de expropiaciones del AVE (en elaboración)

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.

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

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.

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

CORREDORES VERDES

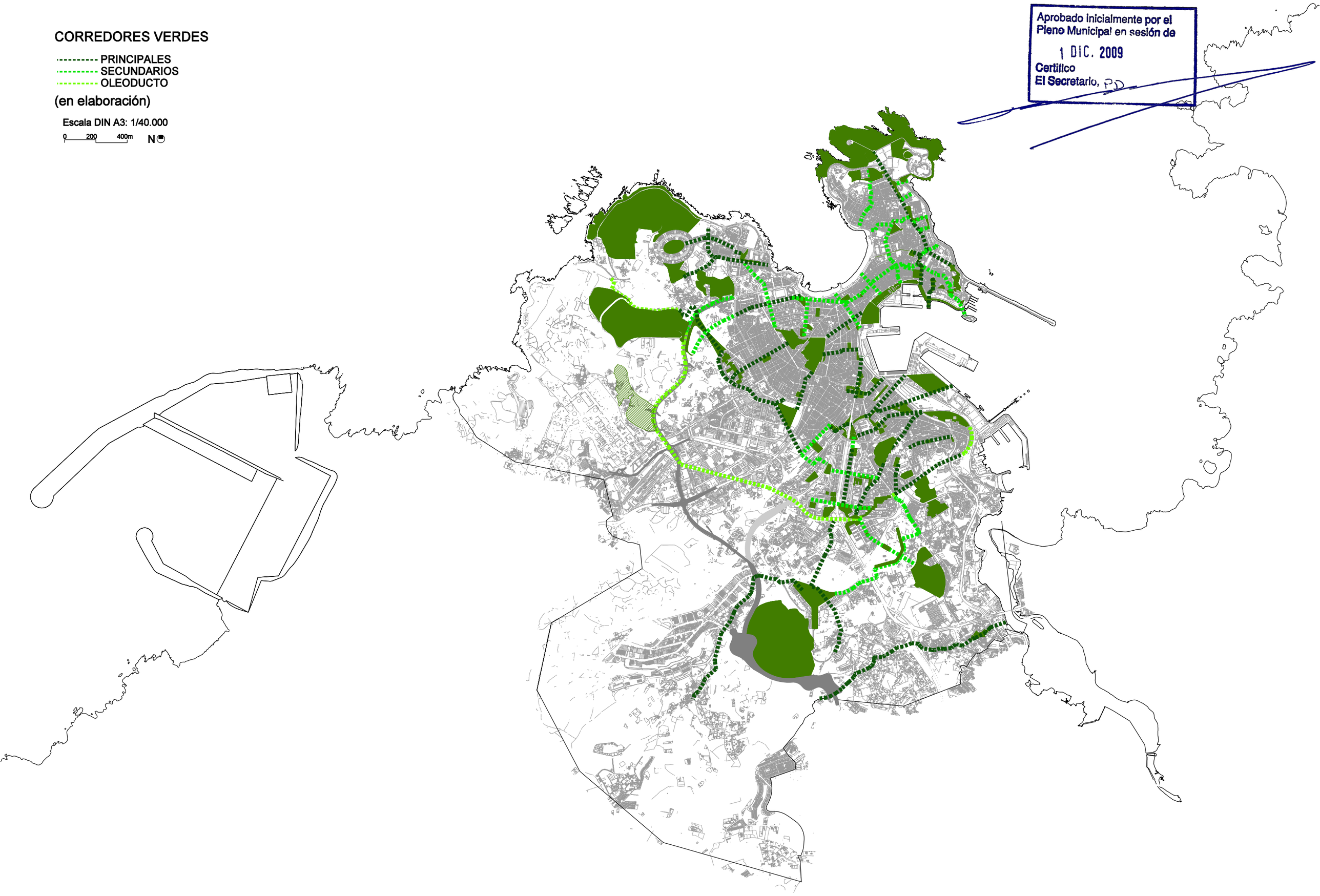
---------- PRINCIPALES
---------- SECUNDARIOS
---------- OLEODUCTO

(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.