



TÍTULO DEL PROYECTO:

**MODIFICACIÓN DO PLAN SECTORIAL DA REDE VIARIA DE FERROL, FENE, NEDA,
NARÓN, ARES, MUGARDOS E CABANAS**

CLAVE: AC/12/116.00



INGENIERO DIRECTOR: **CARLOS J. LEFLER GULLÓN**

TOMO ÚNICO

CONSULTOR:



OCTUBRE 2015

INDICE	
1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL PLAN.....	3
1.1. INTRODUCCIÓN.....	3
1.2. ANTECEDENTES.....	3
1.3. OBJETO DEL PLAN	3
2. MODIFICACIÓN DEL PLAN SECTORIAL.....	4
2.1. ÁMBITO DEL PLAN Y HORIZONTE TEMPORAL DE DESARROLLO.....	4
2.2. ORGANISMOS PROMOTORES	5
2.3. JUSTIFICACIÓN DE INTERÉS PÚBLICO	5
3. PLAN SECTORIAL VIGENTE.....	5
4. PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL PLAN SECTORIAL	7
4.1. COORDINACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN ACTUAL.....	7
4.2. PROPUESTA DE MODIFICACIÓN.....	7
4.3. CONSULTAS CON OTROS ORGANISMOS Y ADMINISTRACIONES.....	10
5. METODOLOGÍA.....	11
6. RECOPIACIÓN DE DOCUMENTACIÓN	12
6.1. CARTOGRAFÍA.....	12
6.2. DATOS BÁSICOS.....	12
6.3. PLANEAMIENTOS URBANÍSTICOS.....	18
6.4. PATRIMONIO CULTURAL	19
7. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	20
7.1. INTRODUCCIÓN. SITUACIÓN PREOPERACIONAL.....	20
7.2. ESTRUCTURACIÓN ADMINISTRATIVA.....	20

	Memoria
7.3. ANÁLISIS AMBIENTAL.....	22
7.4. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO	22
7.5. ANÁLISIS TERRITORIAL Y URBANÍSTICO	24
7.6. ANÁLISIS DE LA DEMANDA	30
8. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL.....	32
8.1. RELACIONES METROPOLITANAS	32
8.2. SÍNTESIS POR ITINERARIOS	33
8.3. RESUMEN Y CONCLUSIONES	34
9. CRITERIOS DE ACTUACIÓN	34
9.1. CRITERIOS TÉCNICOS DE DISEÑO	34
10. INFORMACIÓN PÚBLICA	35
11. VALORACIÓN DE LAS ACTUACIONES.....	36
12. DEFINICIÓN DE LA RED PROPUESTA.....	36
12.1. TIPOLOGÍA DE RED PROPUESTA.....	36
12.2. DESCRIPCIÓN DE LA RED PROPUESTA	37
12.3. JUSTIFICACIÓN DE LA RED PROPUESTA.....	41
12.4. PROPUESTA DE TITULARIDAD	41
12.5. RESUMEN DE LA RED PROPUESTA	43
13. INVERSIÓN DEL PLAN	43
13.1. PRESUPUESTO DE LA RED PROPUESTA EN FERROL.....	43
13.2. PRESUPUESTO SEGÚN TITULARIDADES	43
13.3. PRESUPUESTO SEGÚN ESTADO ACTUAL DE DESARROLLO	44
14. EVALUACIÓN SOCIAL.....	44

	Memoria
15. EVALUACIÓN AMBIENTAL	44
15.1. ANTECEDENTES	44
15.2. CONDICIONANTES AMBIENTALES	45
15.3. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE IMPACTOS	45
15.4. EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES	46
15.5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL	47
15.6. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL.....	49
16. NORMATIVA DEL PLAN SECTORIAL	50
16.1. MARCO LEGAL Y ALCANCE DEL PLAN SECTORIAL	50
16.2. VINCULACIÓN DE LAS PROPUESTAS	50
16.3. RESERVAS VIARIAS.....	50
16.4. ZONAS DE NO EDIFICACIÓN	50
16.5. DESARROLLO DEL PLAN SECTORIAL.....	51
16.6. RELACIÓN CON EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL	51
17. CONCLUSIONES	52
18. SÍNTESIS FINAL	53
APÉNDICE 1. APROBACIÓN PLAN SECTORIAL (AÑO 2002) Y PLANO DE ACTUACIONES.....	54
APÉNDICE 2. ANTECEDENTES. ESCRITOS ORGANISMOS	55
APÉNDICE 3. PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL PLAN SECTORIAL (DOCUMENTO DE INICIO).....	57
PLANO DE PROPUESTA DE MODIFICACIÓN (DOCUMENTO DE INICIO)	59
RESPUESTAS RECIBIDAS. INFORME CONCELLO DE NARÓN	61
RESPUESTAS RECIBIDAS. INFORME AUGAS DE GALICIA.....	63
RESPUESTAS RECIBIDAS. INFORME SECRETARÍA XERAL DE CALIDADE E AVALIACIÓN AMBIENTAL	65
PLANO COMPARATIVO ENTRE AMBOS DOCUMENTOS (PLAN SECTORIAL VIGENTE Y PROPUESTA DE MODIFICACIÓN).....	67
APÉNDICE 4. NORMATIVA DEL PLAN SECTORIAL.....	69
APÉNDICE 5. PLANOS	71

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL PLAN

1.1. INTRODUCCIÓN

Se redacta el presente documento para reflejar la actualización y **MODIFICACIÓN** del “**Plan Sectorial de la Red Viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos e Cabanas**” aprobado por Consello de la Xunta de Galicia el 19 de septiembre de 2.002.

Se trata de actualizar el Plan Sectorial vigente con las propuestas surgidas en los nuevos documentos de planificación (Plan Director de Estradas de Galicia, Plan MOVE 2009-2025, entre otros), y resolver los problemas de la actual red de carreteras.

1.2. ANTECEDENTES

1.2.1. ADMINISTRATIVOS

Mediante resolución del 31 de Julio de 2.001 de la Dirección Xeral de Obras Públicas, se somete a Información Pública el Plan Sectorial de la Red Viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos e Cabanas, declarado de incidencia supramunicipal por acuerdo del Consello de la Xunta de Galicia del 19 de Julio de 2.001.

En cumplimiento del artículo 13.1 del Decreto 80/2.000, se envió anuncio de Información Pública del Plan Sectorial al Diario Oficial de Galicia, publicándose el 14 de Agosto de 2.001.

Se aprueba definitivamente el **Plan Sectorial da Rede Viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares e Mugardos**, por consello de la Xunta de Galicia del 19 de septiembre de 2002, y se publica en el DOGA el 19 de diciembre de 2002 (se incluye aprobación en [Apéndice 1](#)).

Se adjudica por parte de la Axencia Galega de Infraestruturas a la empresa PROYFE, S.L. la redacción de los trabajos para la “**Modificación del Plan Sectorial de la Red Viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos e Cabanas**”. Iniciados los trámites de redacción se realizan las oportunas consultas a los distintos organismos, entidades y concellos afectados.

Con fecha de Marzo de 2013 se redacta el “**DOCUMENTO DE INICIO**” para su consulta ante el organismo ambiental competente acerca de la necesidad o no de sometimiento de la Modificación propuesta al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, del que se recibe contestación el 1 de julio de 2013 donde se concluye que,

(...)

“Tendo en conta todo o anterior, ACORDO:

Non someter ao procedemento de avaliación ambiental estratéxica a Modificación pontual do Plan sectorial viária de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos e Cabanas, sempre que se cumbran as condicións ambientais establecidas nesta decisión e sem prexuízo do que se estableza nos demais informes e autorizacións sectoriais que sexan preceptivos”

(...)

Con fecha 9 de Abril de 2.012 se recibe por parte del Concello de Neda petición de supresión de la actuación planificada “Conexión A-9 y AC-115 con C-642 en Neda”, cuyo expediente ya se ha iniciado por parte de la Axencia Galega de Infraestruturas, pero que finalmente se ha paralizado, eliminándose de la programación económica del Plan MOVE.

Se adjunta copia de estos escritos en el [Apéndice 2](#).

1.2.2. TÉCNICOS

De entre los antecedentes técnicos utilizados durante la redacción del Plan Sectorial vigente se mencionan los siguientes:

- Plan Director de Infraestructuras (PDI) 1993 – 2.077.
- Figuras urbanísticas de todos los municipios afectados.
- Proyecto constructivo de la Autopista A-9, tramo: Fene - Ferrol.
- Proyecto de Trazado de los Viales de Conexión de la A-9 en Narón.
- Proyecto de Trazado de la Vía Rápida Ares y Mugardos.
- Estudio Informativo de la conexión AC-141 con la A-9 y N-651 en Vilar do Colo.
- Estudio de Impacto Ambiental para la ampliación del Puerto de Ferrol.

A los que hay que añadir los nuevos documentos editados durante este período de años transcurridos desde la redacción del primer Plan Sectorial hasta la actualidad:

- Avance Proyecto de Trazado Ronda Oeste de Fene (elaborado por la Xunta de Galicia)
- Proyecto de Construcción de “Actuaciones para la mejora de la seguridad vial en la carretera FE-14, P.K. 0+600 a 1+100, T.M. Ferrol (A Coruña)” con clave 33-LC-7130 (elaborado por el Ministerio de Fomento)
- Proyecto de Construcción de “Actuaciones para la mejora de la seguridad vial en la carretera FE-14, P.K. 0+000 a 0+600, en el término municipal de Ferrol (A Coruña)”, con clave 33-LC-7160 (elaborado por el Ministerio de Fomento)
- Proyecto de Construcción, “Acondicionamiento y mejora de la carretera AC-566. Tramo: Narón – Valdoviño”. Clave: AC/08/131.01
- Proyecto de Construcción “Variante da estrada CP-3503 por Vilar do Colo no cruce coa estrada N-651 en Rego da Moa” realizado en su día por encargo del Concello de Fene
- Plan Director de Estradas de Galicia, Plan MOVE

1.3. OBJETO DEL PLAN

El objeto del presente documento es actualizar el análisis ya realizado en su día de de las comunicaciones viarias del área de estudio y su interconexión con las principales vías de comunicación aéreas, terrestres y marítimas existentes. Se busca, por tanto, definir un modelo de red viaria metropolitana que resuelva la conexión de los diversos centros de generación y atracción de viajes entre sí y con la red de alta capacidad ya citada, por la que accede una parte importante de los flujos exteriores a la zona de estudio.

La evolución de las ciudades y los avances en cuanto a los medios de transporte han ido incrementando el territorio funcionalmente más vinculado a la ciudad, al tiempo que éstas absorbían progresivamente a lo que habían sido sus áreas de influencia en tiempos anteriores. Esta evolución, caracterizada por la rápida expansión de las ciudades hacia los límites municipales y de los municipios cercanos como proveedores de servicios y de residencia primaria y secundaria para un número creciente de habitantes que tienen su lugar de trabajo en la ciudad, ha creado unas relaciones entre municipios que hacen necesario utilizar figuras de planeamiento que superan el ámbito municipal, considerando el planeamiento conjunto de determinados elementos desde un punto de vista comarcal.

Las relaciones entre municipios antes mencionadas y la influencia que sobre dichas relaciones tiene la red viaria, determinan la necesidad de que las propuestas viarias se realicen desde un elemento de planeamiento supramunicipal. La Ley 10/1995 de Ordenación del Territorio de Galicia, de 23 de noviembre, crea una serie de instrumentos de ordenación territorial, entre los que se encuentran los "Planes y Proyectos sectoriales de incidencia supramunicipal", cuya finalidad es regular la implantación territorial de las infraestructuras, dotaciones e instalaciones de interés público o utilidad social cuando su incidencia trascienda del término municipal en que se ubiquen, por su magnitud, importancia o especiales características, o que se asienten sobre varios términos.

La presente modificación del Plan Sectorial de la red viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos y Cabanas, responde a la necesidad de abordar las comunicaciones en estos territorios supramunicipales de una forma integral, de modo que se puedan llevar a cabo actuaciones en el sistema viario basadas en una planificación racional, con el fin de asegurar el movimiento de personas y mercancías con la mayor eficacia y con los menores costes posibles para la colectividad.

Las relaciones socioeconómicas de la sociedad actual se caracterizan por generar unos intensos flujos de movilidad, a los cuales se asocian unos costes, no solamente económicos, sino también en términos de calidad de vida y medioambientales. Es la red viaria la que sustenta estos flujos, configurando las condiciones en las que pueden materializarse.

Como **Objetivo Global** de este Plan Sectorial se plantea ofrecer a los ciudadanos unas infraestructuras viarias de calidad, que les permitan desplazarse con seguridad, rapidez y comodidad, dentro de un marco de movilidad sostenible con el resto de los modos de transporte, y con la máxima integración con el medioambiente del ámbito de análisis (Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos e Cabanas).

Como **Objetivos Generales** de este Plan Sectorial se plantea lograr un sistema de transporte en el área metropolitana que sea:

- **Eficaz:** las actuaciones propuestas para mejorar y completar el sistema de la red de carreteras del ámbito de estudio han de llevarse a cabo a lo largo del periodo de programación propuesto, con el objeto de que en el año horizonte del estudio sea capaz de dar respuesta a las necesidades reales existentes.
- **Equilibrado:** con el objeto de obtener la mayor potencialidad en las propuestas a realizar sobre la red viaria, debe analizarse el estado actual de los distintos tipos de transporte, así como la situación de los diferentes centros económicos y núcleos de población que componen la compleja red de relaciones comerciales y laborales del ámbito de estudio; la infraestructura de transporte debe ser completada de manera adecuada a la situación territorial y de movilidad existente.
- **Consensuado:** la red viaria debe estar de acuerdo con la planificación urbanística propuesta, o en desarrollo, por los distintos núcleos urbanos. El marco de referencia inicial estará constituido por los distintos planeamientos municipales existentes en cada uno de los municipios incluidos en el ámbito de estudio, donde

queda reflejado el sistema general viario existente y el propuesto para su desarrollo posterior en forma de reserva de suelo. Para ello se deben reflejar las actuaciones propuestas sobre la base de los planeamientos existentes con objeto de comprobar su adecuación con el ordenamiento urbanístico.

- **Estable:** se deben analizar las posibles medidas para que las futuras modificaciones urbanísticas no deterioren la funcionalidad del sistema viario. El proceso por el cual una actuación viaria pasa de ser una propuesta para dar solución a un problema concreto a ser puesta en servicio, tiene un tiempo de maduración que puede alcanzar varios años: Estudio de Planeamiento, Estudio Informativo, Proyecto Constructivo y Ejecución de la Obra, por lo que se precisa prever posibles cambios urbanísticos que puedan invalidar las propuestas realizadas.
- **Sostenible:** las actuaciones propuestas en el plan garantizarán un desarrollo sostenible del mismo. Se realizó en su día Informe de Sostenibilidad Ambiental donde se analizaban los aspectos ambientales relevantes de la situación actual en el ámbito de estudio, centrándose en tres aspectos: ordenación del territorio, mantenimiento de la biodiversidad (haciendo énfasis en lo referente a Espacios Naturales Protegidos y a la flora y fauna de interés) y protección de la atmósfera. El objeto es conocer de la forma más detallada posible sus interrelaciones y los efectos medioambientales del Plan y de sus propuestas, de acuerdo a lo establecido en la Directiva europea 2001/42/CE de 27 de junio del 2001.

Los principales **Objetivos estratégicos** que planteaba el Plan Sectorial una vez analizados los principales problemas de la red eran:

- Mejorar la fluidez del tráfico y descongestionar las actuales vías saturadas
- Evitar el tránsito de vehículos pesados por vías urbanas de escasa capacidad y con abundante tráfico de agitación
- Facilitar el acceso a las zonas generadoras de viajes
- Permitir el desarrollo comarcal
- Mejorar la seguridad vial

Con la propuesta de Modificación del Plan que se plantea, se prevé mantener estos mismos objetivos y no desvirtuar la filosofía inicial del primer Plan.

Así, en el Documento que nos ocupa, se propone por un lado, la ejecución de nuevos viales que se suman a los ya proyectados en su día, transformando la red radial en una red mallada que cubra las principales necesidades y deficiencias del sistema viario tal y como se encuentra a día de hoy. Por otra parte, con el fin de mejorar la seguridad vial y contribuir al desarrollo urbanístico, se siguen planteando una serie de actuaciones sobre la red existente en el momento de definición del Plan.

2. MODIFICACIÓN DEL PLAN SECTORIAL

2.1. ÁMBITO DEL PLAN Y HORIZONTE TEMPORAL DE DESARROLLO

El ámbito de actuación del Plan en el que se enmarcan todas las actuaciones previstas abarca los municipios de: Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos y Cabanas.

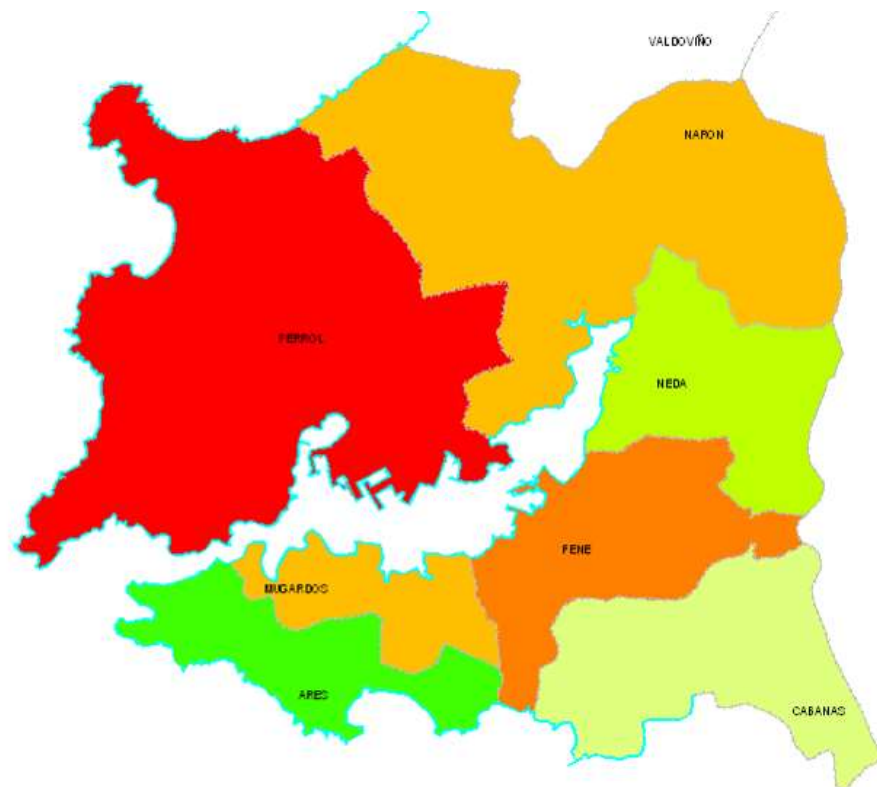


Imagen: Ámbito de estudio

El horizonte temporal propuesto para desarrollar las actuaciones planteadas para mejorar y completar el sistema de transporte en general, y la red de carreteras en particular, se establece en el **periodo 2014 – 2025**, en coordinación con el escenario temporal del Plan MOVE de la Xunta de Galicia.

2.2. ORGANISMOS PROMOTORES

El Organismo promotor de la presente modificación de Plan es la **Axencia Galega de Infraestruturas** perteneciente a la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas de la Xunta de Galicia.

2.3. JUSTIFICACIÓN DE INTERÉS PÚBLICO

El objetivo fundamental del presente Plan es servir de referencia a todas las administraciones competentes en materia de carreteras, de tal forma que se puedan prever las actuaciones necesarias para solucionar problemas concretos a corto, medio y largo plazo. El plantear los problemas de la red viaria en su conjunto permite que, tras un minucioso estudio, se puedan proponer soluciones que mejoren aspectos concretos o genéricos de toda la red.

El beneficio que supone disponer de un estudio global de la red viaria de una ciudad y su entorno más cercano repercute positivamente, no sólo en los habitantes de la zona, sino también en los residentes ocasionales y en aquellos que atraviesan los municipios en sus viajes de largo recorrido.

El primer Plan Sectorial de la Red Viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos y Cabanas ya fue declarado en su día de Interés General.

Las actuaciones que la presente Modificación del Plan recoge afectan directa y positivamente al desarrollo urbano, económico y cultural de la comarca de Ferrol, así como a la seguridad vial, a la calidad del medio y, en definitiva, al bienestar del ciudadano.

Queda reflejado tras lo expuesto que el desarrollo de la presente Modificación del Plan sirve al Interés General, por la importancia de los problemas que resuelve, así como por el empuje que supone al crecimiento y modernización de Ferrol y los municipios que lo rodean.

3. PLAN SECTORIAL VIGENTE

Se pretende, en este punto, hacer una síntesis de lo expuesto en el Plan Sectorial aprobado y vigente hasta la fecha.

Los municipios inscritos dentro del ámbito del presente Plan Sectorial son: Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos y Cabanas.

A modo de síntesis se resume a continuación las actuaciones incluidas en el Plan Sectorial.

- De forma global, las actuaciones definidas tratan de mejorar los accesos por los tres ejes principales: eje Sur (Eje Atlántico), eje de Conexión con la Meseta y eje Costero.
- El tramo Fene - Ferrol de la AP-9, ya en servicio, es probablemente la más importante de las actuaciones incluidas en el Plan Sectorial. Además destaca el desdoblamiento del corredor CRG-1.1 para su conversión en autovía, lo que venía a reforzar las relaciones de Ferrol con Vilalba y en consecuencia con el eje transcantábrico, el interior Lugo – Ourense y la Meseta, y el acceso al Puerto Exterior de Ferrol. Además, abre el camino a la aproximación de la conexión con el nuevo viario costero San Sadurniño – Ortigueira – Viveiro - San Cibrao.
- A nivel interurbano destaca la vía rápida de Ares y Mugardos, con continuidad a partir de la N-651 en una carretera de conexión con la carretera de Cabanas - As Neves, y la conexión de la AP-9 y la AC-115 en Neda con el corredor CRG-1.1, con un tramo de nuevo trazado (con el fin de evitar las travesías de Xubia y A Mourela) y otro de mejora de la existente AC-862 (C-642). Estas dos actuaciones permiten articular el sistema urbano de asentamientos del borde sur de la ría de Ferrol y mejorar sus comunicaciones hacia el oeste (conexión con CRG-1.1 y con la AC-141, hacia As Pontes y A Capela).
- Además, en el Plan Sectorial se plantea una variante de la N-651 en Fene, con el fin de evitar el tramo de travesía en este núcleo de población, así como actuaciones de menor entidad como la supresión de la intersección N-651 - CP-3503 en Rego da Moa, mediante desvío hacia el enlace del Polígono Industrial Vilar do Colo, y una conexión entre la vía rápida de Ares y Mugardos y el apeadero de FF.CC. en Franza.
- Otro tipo de actuaciones tienen que ver con la red viaria en las proximidades de Ferrol, tanto en cuanto a mejorar los accesos a la ciudad como en cuanto al mallado y correcta articulación de la red existente. Así, por un lado se propone la conexión de la C-646 con la entrada a la ciudad por el Polígono Industrial “Río do Pozo”, los viales de conexión a la AP-9 y la reordenación de la entrada a Ferrol por la Avda. de As Pías. Por el otro, la conexión AC-113 - C-642 en Narón y la CP-3603 - C-646 en Catabois.
- Por último, se prevén actuaciones de mejora en travesías de carreteras de titularidad estatal y autonómica en Ferrol (C-642), Ferrol-Catabois (C-646), Fene (N-651, AC-115, AC-133 y AC-122), Ares y Mugardos (AC-122 y AC-123), Neda (AC-115 y C-642) y Narón (AC-112 y C-642).

Finalmente, como aspectos a destacar cabe señalar:

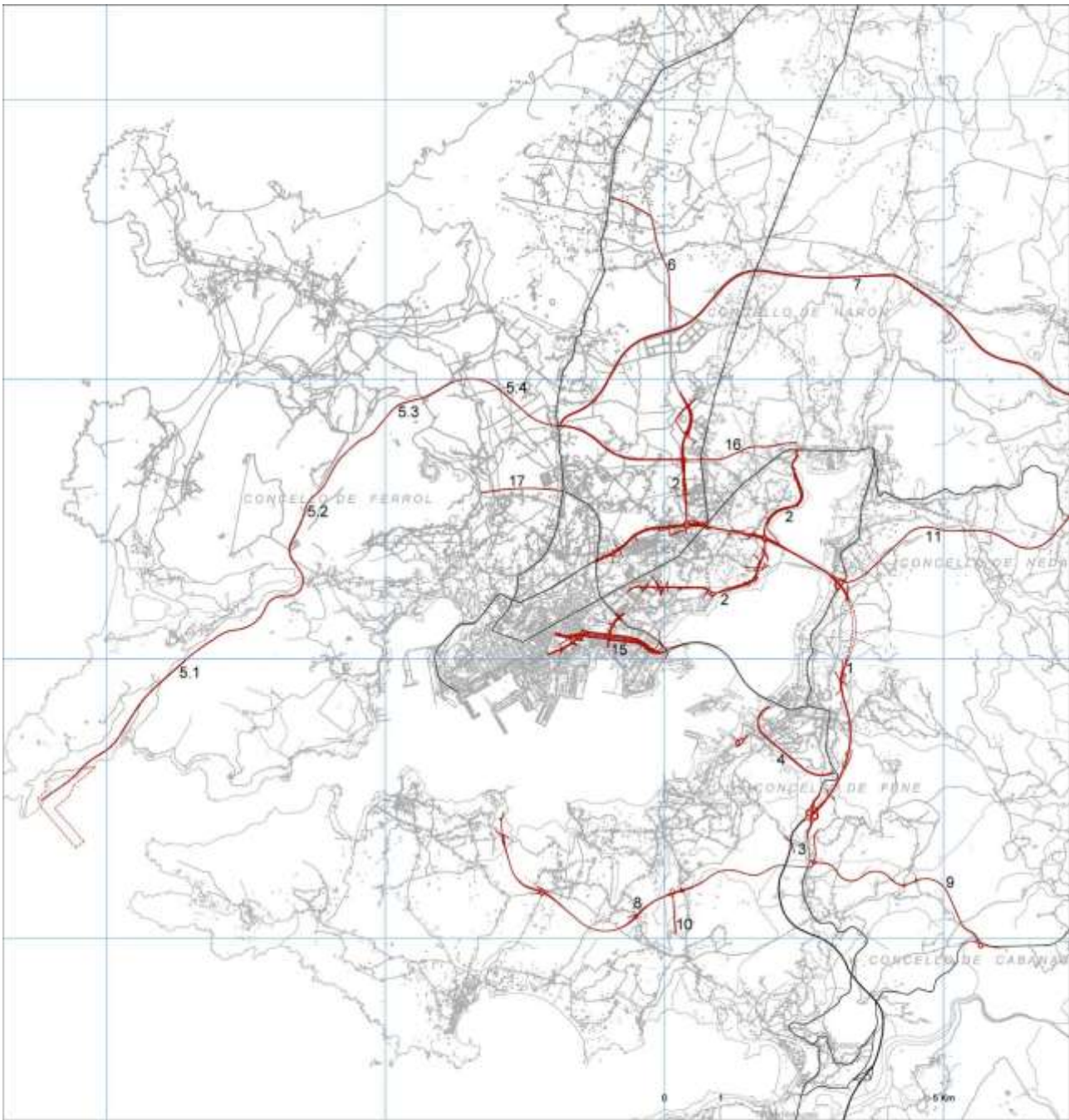
- La extensión de las actuaciones de la red viaria hacia los municipios exteriores a la ciudad central dota al Plan Sectorial de un destacable aspecto de planificación territorial. En este sentido las nuevas actuaciones cumplen el doble papel de alternativas de circunvalación puntuales y conformación de nuevos ejes de implantación territorial.
- Con todo cabe señalar el mejorable resultado final de alguno de los proyectos de desarrollo, particularmente en los aspectos de integración paisajística y ambiental y de resolución funcional de los enlaces.

Así, se refleja a continuación las actuaciones propuestas en el Plan Sectorial y su estado de ejecución a día de hoy:

Nº	Actuación	Longitud (Km)	Presupuesto (€)	Sección tipo	Organismo	Estado Actual
1	A-9 Fene_Ferrol	9,2	130.449.677,26	Autovía	Fomento	En servicio
2	Viales de Conexión A-9	7,5	48.117.029,08	Sec. Urbana 4 carril	Fomento	En servicio
3	Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503)	0,96	1.369.555,25	Ctra. Convencional	Fomento	Proyecto
4	Ronda Oeste de Fene	2,13	9.351.253,05	Sec. Urbana 4 carril	Fomento	Sin Iniciar
5.1	Acceso Puerto Exterior. Tramo: I Puerto_Balón	6,3	13.313.568,68	Ctra. Convencional	Fomento	En servicio
5.2	Acceso Puerto Exterior. Tramo: II Balón_Bailadora	4,3	7.702.767,25	Ctra. Convencional	Fomento	En servicio
5.3	Acceso Puerto Exterior. Tramo: III Bailadora_Mandiá	2,9	6.813.347,76	Ctra. Convencional	Fomento	En servicio
5.4	Acceso Puerto Exterior. Tramo: IV Mandiá_As Lagoas	2,35	6.002.663,13	Autovía	Fomento	En servicio
6	Conexión C-646 (Costa Norte) por Río do Pozo	2,5	3.403.053,11	Ctra. Convencional	SEPES	Proyecto
7	Autovía Ferrol_Vilalba (desdoblamiento CRG-1.1)	18,3	16.728.270,41	Autovía	Xunta de Galicia	En servicio
8	Vía Rápida Ares y Mugardos	6,5	13.991.083,53	Vía Rápida	Xunta de Galicia	En servicio
9	Conexión A-9 y N-651 con AC-141 en Vilar do Colo	4	6.547.618,19	Ctra. Convencional	Xunta de Galicia	En servicio
10	Conexión Estación FF.CC. en Franza	0,6	1.450.297,27	Ctra. Convencional	Xunta de Galicia	Sin Iniciar
11*	Conexión A-9 y AC-115 con C-642 en Neda	4,94	14.163.664,44	Vía Rápida	Xunta de Galicia	Proyecto
12	Travesía C-642 Carretera de Castilla (Ferrol)	1,5	2.043.973,64	Sec. Urbana	Diputación/Aytos.	En servicio
13	Travesía C-646 Catabois	2,6	6.853.771,18	Sec. Urbana	Diputación/Aytos.	En servicio
14	Travesía N-651, Fene	2,5	9.015.181,57	Sec. Urbana	Diputación/Aytos.	Sin Iniciar
15	Reordenación de la entrada a Ferrol por Avda. das Pías	2,5	11.655.436,31	Sec. Urbana	Diputación/Aytos.	Proyecto
16	Conexión AC-113_C-642 en Narón	1,77	3.043.522,01	Ctra. Convencional	Xunta de Galicia	Sin Iniciar
17	Conexión CP-3603_C-646 en Catabois	1,49	4.557.580,73	Ctra. Convencional	Diputación/Aytos.	Sin Iniciar
18	Travesías y mejoras en Fene (AC-115, AC-133 y AC-122)	-	2.689.530,86	Sec. Urbana	Diputación/Aytos.	En servicio
19	Travesías y mejoras en Ares y Mugardos (AC-122 y AC-123)	-	2.910.981,95	Sec. Urbana	Diputación/Aytos.	En servicio
20	Travesía de Neda (AC-115 y C-642)	-	930.308,47	Sec. Urbana	Diputación/Aytos.	En servicio
21	Travesías y mejoras en Narón (AC-112 y C-642)	-	518.805,55	Sec. Urbana	Diputación/Aytos.	En servicio
TOTAL (Km)		84,84	323.622.940,66			

Tabla nº 1: Actuaciones planificadas en el Plan Sectorial de la red viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos y Cabanas
*Se iniciaron los trámites de esta actuación con la redacción de un proyecto de Trazado (PT+EIA) pero se paralizó finalmente.

Nueva nomenclatura de claves de carreteras: C-642, es ahora la AC-862; C-646 es ahora AC-116; AC-113, es ahora la AC-566



PLAN SECTORIAL DA REDE VIARIA DE FERROL, FENE, NEDA, NARÓN, ARES, MUGARDOS E CABANAS

— ACTUACIÓN DO PLAN SECTORIAL

Gráfico nº 1: Actuaciones planificadas en el Plan Sectorial

Se incluye en el Apéndice nº 1: Plano del Plan Sectorial Aprobado.

Actualmente, de las propuestas planteadas en el Plan Sectorial existe un alto grado de cumplimiento con un **77%** de las actuaciones planificadas en servicio, lo que supone más de 65 km de actuaciones ejecutadas.

GRADO DE CUMPLIMIENTO	Longitud (Km)	Porcentaje (%)
Sin Iniciar	8,49	10%
En estudio	0	0%
Proyecto	10,90	13%
Expropiaciones	0	0%
Obras	0	0%
En servicio	65,45	77%
TOTAL	84,84	100%

Tabla nº 2: Estado de las actuaciones del Plan Sectorial según longitudes (Km)

Dichos valores se representan gráficamente de la siguiente forma:

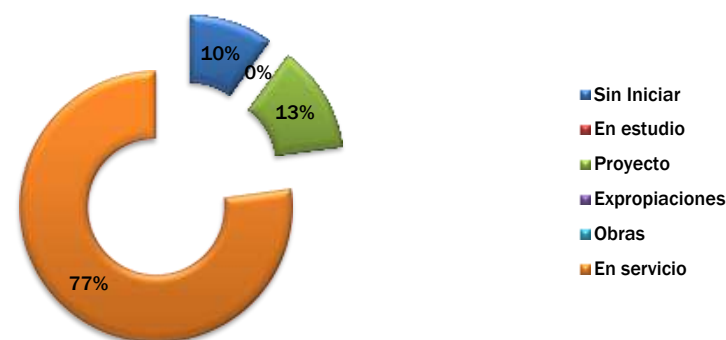


Gráfico nº 2: Estado de las actuaciones del Plan Sectorial de la red viaria según longitudes (Km)

4. PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL PLAN SECTORIAL

4.1. COORDINACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN ACTUAL

La Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras desarrolla el PLAN DIRECTOR DE ESTRADAS DE GALICIA, PLAN MOVE con la finalidad de abordar la planificación de la Red Viaria Gallega y la definición de las actuaciones necesarias con el fin de garantizar la correcta funcionalidad del sistema viario de la Comunidad Autónoma.

Por otra parte, el PLAN DE MOVILIDAD Y ORDENACIÓN VIARIA ESTRATÉGICA (MOVE), surgió como objetivo de mejorar el transporte y accesibilidad en Galicia, con criterios de sostenibilidad más estratégicos y globales. Con el cambio brusco de la situación de los mercados financieros y la situación económica actual, se hizo necesario modificar la planificación del Plan MOVE con el fin último de cumplir los objetivos propuestos optimizando los recursos económicos.

Estos documentos dan como resultado el **PLAN DIRECTOR DE ESTRADAS DE GALICIA, PLAN MOVE 2009-2025**, que servirá de base de planificación en materia de carreteras en Galicia.

Así, con el objeto de mantener una adecuada coordinación entre los documentos de planificación se deben de incluir aquellas actuaciones previstas en el Plan Director de Estradas de Galicia, Plan MOVE, por considerarse el documento global de la planificación viaria gallega, tal y como se refleja en el mismo:

“...Además de estas propuestas de infraestructura viaria, la primera propuesta a tener en consideración debe ser la revisión de los Planes Sectoriales Viarios aprobados o en redacción, con la incorporación de criterios para abordar la necesaria planificación de la ordenación integrada de estos ámbitos supramunicipales,....”

Con el objeto de mantener una adecuada coordinación entre los diferentes documentos de planificación sobre la red viaria gallega se debe de llevar a cabo una revisión de los *Planes Sectoriales Viarios aprobados o en redacción con objeto* de incluir aquellas actuaciones previstas en el **Plan Director de Estradas de Galicia, Plan MOVE**, por considerarse el documento global de la planificación viaria gallega.

De las determinaciones concluidas en el proceso ambiental del Plan Director de Estradas de Galicia, Plan MOVE, sometido a tramitación ambiental, se deduce, en referencia a los Planes sectoriales únicamente que:

- La concreción de actuaciones en los distintos ámbitos urbanos y metropolitanos a través de planes sectoriales de la red viaria y la realización de estudios de movilidad, deberán ser informados a la *Dirección Xeral de Mobilidade* de la CMATI.

No dándose ninguna otra determinación al respecto que pudiese afectar a las modificaciones al plan sectorial propuestas en este documento, que en todo caso son modificaciones de poca envergadura.

Por lo tanto, tal y como se expuso anteriormente, con el objeto de mantener una adecuada coordinación entre los diferentes documentos de planificación sobre la red viaria gallega se debe de llevar a cabo una revisión de los *Planes Sectoriales Viarios aprobados o en redacción con objeto* de incluir aquellas actuaciones previstas en el **Plan Director de Estradas de Galicia, Plan MOVE**, por considerarse el documento global de la planificación viaria gallega.

Finalmente, en base a esto, llevar a cabo una adecuada coordinación con otros documentos de planificación, como es el Plan MOVE, y **a raíz de una petición por parte del Concello de Neda de suprimir el vial de “Conexión A-9 y AC-115 con C-642” en Neda**, se propone **Modificar el Plan Sectorial** vigente hasta la fecha.

4.2. PROPUESTA DE MODIFICACIÓN

Con objeto de resolver los actuales problemas de la red de carreteras del ámbito y de actualizar el documento del plan con las nuevas propuestas surgidas de otros documentos de planificación, se plantea la Modificación del Plan Sectorial vigente hasta la fecha.

Según la legislación vigente, toda modificación sobre el documento finalmente aprobado, requerirá ser sometido a Decisión del órgano ambiental sobre la necesidad o no de someterse al procedimiento de Evaluación ambiental previsto en el artículo 7 de la Ley 9/2006, del 28 de abril.

Con fecha de Marzo de 2013 se redacta el “DOCUMENTO DE INICIO” para su consulta ante el organismo ambiental competente acerca de la necesidad o no de sometimiento de la Modificación propuesta al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, del que se recibe contestación el 1 de julio de 2013 donde se concluye la NO NECESARIEDAD de sometimiento a dicho proceso.

Así, la **PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL PLAN SECTORIAL**, se basa en:

1. ACTUALIZACIÓN ACTUACIONES PLANIFICADAS: Se actualizan aquellas actuaciones que se definen en el Plan Sectorial y que ya se han iniciado:

- Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503) (Longitud: 0,96 km)
- Conexión AC-116 (C-646) (Costa Norte) por Río do Pozo (Longitud: 2,50 km)
- Reordenación de la entrada a Ferrol por Avda. das Pías (Longitud: 2,50 km)
- Ronda Oeste de Fene (Longitud: 2,13 km)

2. ELIMINACIÓN DE ACTUACIONES INICIALMENTE PLANIFICADAS: Se eliminan actuaciones que inicialmente se incluían en el Plan Sectorial por diferentes motivos, tal y como se justifica a continuación:

- Conexión A-9 y AC-115 con AC-862 (C-642) en Neda (Longitud: 4,94 km) (Eliminada de la Planificación económica del Plan MOVE)

3. INCLUSIÓN DE NUEVAS ACTUACIONES: remodelaciones de enlaces existentes o pequeñas conexiones:

- Nuevo enlace VG 1.2 - N-651 (Longitud: 0,50 km)
- Remodelación enlace AG-64 con AC-566 (Longitud: 0,50 km)
- Conexión VG-1.2 – AC-133 en Mugardos (Longitud: 0,58 km)

En este sentido y, puesto que dichas modificaciones no suponen alteraciones substanciales que modifican la estructura global del plan inicialmente aprobado y, no tienen incidencia ambiental, pues de dichas modificaciones, aquellas más relevantes sobre el territorio son eliminadas y tan sólo se refleja la inclusión de actuaciones de remodelación de enlaces ya existentes o pequeñas conexiones.

Se desarrolla a continuación cada una de estas actuaciones:

1. ACTUALIZACIÓN ACTUACIONES PLANIFICADAS

1. Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503)

Para desarrollar esta actuación se elaboró un proyecto por encargo del Concello de Fene de: "VARIANTE DA ESTRADA CP-3503 POR VILAR DO COLO NO CRUCE COA ESTRADA N-651 EN REGO DA MOA".

Se redactó en su día con la finalidad de establecer un Convenio de colaboración para su ejecución, con la Excelentísima Diputación Provincial de A Coruña.

La intersección existente en Rego da Moa entre la carretera provincial CP-3503 y la carretera de titularidad estatal N-651, presenta una situación inadmisable, ya que periódicamente se produce un elevado número de accidentes de diversa gravedad.

Las actuaciones proyectadas, se centran en la construcción de dos nuevos tramos que vinculen las parroquias de Barallobre y Magalofes mediante la CP-3503, evitando de este modo la actual intersección con la N-651.

En la propuesta de modificación se incluye la actuación "Nuevo enlace VG-1.2 - N-651". En su análisis se deberá de tener en cuenta esta actuación, "Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503)".

2. Conexión AC-116 (C-646) (Costa Norte) por Río do Pozo

Actualmente se ha desarrollado un Proyecto de trazado e impacto ambiental de la obra: "Conexión da autovía AG-64 (Río do Pozo) coa estrada AC-116" con clave: AC/08/132.00.

En la propuesta de modificación se actualiza el trazado y la solución propuesta en base a este documento desarrollado por la Axencia Galega de Infraestructuras.

Con esta actuación se pretende dar solución a los problemas de tráfico y movilidad que coexisten actualmente, mediante la concepción de una carretera que lleve a:

- Solucionar los tráficos periurbanos
- Crear un trazado alternativo que permita distribuir el tráfico radial de acceso a la ciudad

3. Reordenación de la entrada a Ferrol por Avda. das Pías

Se han desarrollado varios proyectos, a petición del Ministerio de Fomento, donde se desarrolla la reordenación de la entrada a Ferrol por la Avda. das Pías.

Uno de ellos, de clave 33-LC-7130, y título "Remodelación de enlace. Conexión de Caranza y el Bertón. Carretera FE-14", propone remodelar los enlaces de la FE-14 (entrada a Ferrol por el puente y la avenida de As Pías) con la FE-11 (carretera de la Trinchera) y el enlace de Caranza en la FE-14 (entrada a Ferrol por el puente y la avenida de As Pías), mejorando así la seguridad vial.

Otro de los proyectos, de clave 33-LC-7160, y título "Actuaciones para la mejora de la seguridad vial. Carretera FE-14. PK 0+000 – 0+600", complementa al anterior en la reordenación de la Avda. das Pías. Con este proyecto se pretende suprimir el enlace con la FE-11 y la construcción de una glorieta superior y dos nuevos ramales hacia la glorieta del Diapasón, conectar la FE-14 con la calle Nueva de Caranza mediante una intersección y reordenación de los márgenes.

Por otra parte, la remodelación propuesta para el enlace de Caranza en la FE-14 (entrada a Ferrol por el puente y la avenida de As Pías) consiste en:

- Agrupar los accesos entre Caranza y la FE-14, eliminando la conflictiva intersección de dos de los ramales existentes con la calle Lepanto y con la calle Juan de Austria, ambas bidireccionales.
- Reducir la velocidad de recorrido por la FE-14 e incorporar el acceso al nuevo barrio del Bertón mediante una conexión urbana, acorde con los ámbitos colindantes.

De este modo se mejorará sustancialmente la seguridad vial en los accesos a ambos barrios de Ferrol.

4. Ronda Oeste de Fene

En el año 2.003 la Xunta de Galicia redacta, a nivel de avance de proyecto de trazado, con objeto de definir la solución óptima para la Ronda Oeste de Fene, teniendo en cuenta para ello los condicionantes de carácter técnico, urbanístico, social y características geológicas, geotécnicas y topográficas de los terrenos.

La alternativa finalmente definida supone una alteración importante con respecto a la solución contemplada en el Plan Sectorial y en el Plan General de Ordenación Municipal de Fene.

El vial que se propone circunvala el núcleo de Fene desde el enlace de Fene con la A-9 hasta el enlace de San Valentín en As Pías, sirviendo, además, a aquellos vehículos que se dirijan o provengan de la AC-133 (Fene – Mugardos), descongestionando la Avenida Marqués de Figueroa y el cruce de esta calle con la Avenida Naturales de Fene (N-651) y AC-115 (Fene – Neda).

Su sección responde a una vía urbana de cuatro carriles con mediana central y arcenes laterales.

La longitud total es de 2840 metros, con un radio mínimo de 275 m y una pendiente máxima del 7%.

Como obras singulares presenta dos viaductos, el primero salva el valle del Regato da Moa y el segundo pasa sobre la línea del ferrocarril Betanzos – Ferrol.

Además de los enlaces de San Valentín y de la A-9, se propone la construcción de dos enlaces intermedios para realizar la conexión con la AC-133 y para permitir el acceso a las instalaciones de Izar Fene.

Como objetivos principales para el desarrollo de esta ronda stán:

- Evitar el tránsito por el núcleo urbano de Fene a todo el tráfico de paso de la N-651 o la A-9.
- Realizar la función de cierre del núcleo urbano.

2. ELIMINACIÓN DE ACTUACIONES INICIALMENTE PLANIFICADAS

1. Conexión A-9 y AC-115 con AC-862 (C-642) en Neda

Concretamente con la conexión de la A-9 y AC-115 con AC-862 (C-642) en Neda se permitía articular el sistema urbano de asentamientos del borde sur de la ría de Ferrol y mejorar sus comunicaciones hacia el oeste (conexión con CRG-1.1 (ahora AG-64), VAP Costa Norte (planificada), AC-862 (en servicio) y con la AC-141, hacia As Pontes y A Capela). También se favorecía la conexión con la autopista AP-9 en el enlace de Neda.

Por otro lado, se creaba un acceso a Ferrol por el Sur que descongestionase el tráfico de entrada y salida a Ferrol por la AC-862 (Carretera de Castilla) y por la AC-116 (Carretera de Catabois).

Finalmente, con los estudios y análisis realizados de la actuación VAC de conexión de la AP-9 (Enlace de Neda) con la AG-64 (Enlace de San Sadurniño) desde el punto de vista técnico, ambiental, social y económico, se considera improbable su ejecución en un plazo próximo, lo que junto con la petición por parte del Concello de Neda de suprimir esta actuación por la repercusión social que tiene, y la eliminación de la programación económica del Plan MOVE ha motivado la decisión de suprimir esta actuación.

En el siguiente esquema se puede ver la interrelación de este vial, vial de conexión de la A-9 y AC-115 con AC-862 (C-642) en Neda (también llamada VAP Neda – San Sadurniño) con el territorio así como con los ejes más relevantes de la zona, como son VAP de la Costa Norte (vial autonómico planificado), Autopista AP-9 (en servicio), Autovía AG-64 (en servicio).



Gráfico nº 3: Esquema VAC Neda – San Sadurniño y su articulación territorial

3. INCLUSIÓN DE NUEVAS ACTUACIONES

Por otra parte, se decide incluir otras nuevas actuaciones, en coordinación con el Plan Director de Estradas de Galicia, Plan MOVE que se resumen a continuación:

1. Nuevo enlace VG-1.2 - N-651

Se propone la remodelación de esta conexión entre la vía para automóviles VG-1.2, Ares – Mugardos y la carretera nacional, N-651, pues actualmente esta conexión se desarrolla de manera poco clara.

En el diseño de esta solución se deberá de tener en cuenta la actuación 3 del Plan Sectorial “Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503)” pudiendo estar incluida en la solución que finalmente se proponga para solucionar esta conexión ambas actuaciones.

2. Remodelación enlace AG-64 con AC-566

Se propone la remodelación del enlace existente de la autovía AG-64 con la carretera AC-566 (Enlace de Castro) para permitir así todos los movimientos, y así, crear un itinerario alternativo al tramo Narón-Castro de la AC-566, a través del ramal de la autopista (FE-12) y la AG-64, paralelo al generado por la carretera actual, completando para ello el enlace de Castro.

3. Conexión VG-1.2 – AC-133 en Mugardos

Se incluye esta nueva conexión con el fin de sustituir la conexión actual de la Vía para automóviles con la carretera de la diputación, C-3504, el hacerlo a través de la carretera autonómica AC-133, que es el vial que realmente da acceso al núcleo de Mugardos.

En este sentido, cabe mencionar la **Variante de Ares**, que aunque se había incluido inicialmente en el Plan Director de Estradas de Galicia, Plan MOVE, con el objetivo de evitar el discurrir por el centro del núcleo de Ares conectando las carreteras AC-123 y AC-130, actualmente dicha necesidad no es prioritaria, no incluyéndose en la presente modificación del Plan Sectorial.



Las modificaciones que se proponen no modifican ni la estructura del plan ni la globalidad del documento, y **no tienen incidencia ambiental**, en conclusión **no suponen una alteración importante** de la filosofía de planificación desarrollada en el Plan Sectorial, manteniéndose el objetivo primordial de articular el territorio conformando nuevos ejes que cumplen también la función de circunvalaciones en alguno de los casos, facilitando los accesos a la ciudad y mallando el entorno urbano con los municipios exteriores.

Finalmente, y una vez tenidas en cuenta estas consideraciones, las actuaciones inicialmente previstas en la Modificación del Plan Sectorial eran:

Nº	Actuación	Longitud (Km)	Sección tipo	Organismo	Estado
1 (3)	Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503)	0,96	Ctra. Convencional	Ministerio de Fomento	Proyecto
2 (4)	Ronda Oeste de Fene	2,13	Sec. Urbana 4 carril	Ministerio de Fomento	Sin Iniciar
3 (6)	Conexión AC-116 (C-646) (Costa Norte) por Río do Pozo	2,5	Ctra. Convencional	Xunta de Galicia	Proyecto

Nº	Actuación	Longitud (Km)	Sección tipo	Organismo	Estado
4 (10)	Conexión Estación FF.CC. en Franza	0,6	Ctra. Convencional	Xunta de Galicia	Sin Iniciar
5 (14)	Travesía N-651, Fene	2,5	Sec. Urbana	Diputación y Ayuntamientos	Sin Iniciar
6 (15)	Reordenación de la entrada a Ferrol por Avda. das Pías	2,5	Sec. Urbana	Diputación y Ayuntamientos	Proyecto
7 (16)	Conexión AC-113_AC-862 (C-642) en Narón	1,77	Ctra. Convencional	Xunta de Galicia	Sin Iniciar
8 (17)	Conexión CP-3603_AC-116 (C-646) en Catabois	1,49	Ctra. Convencional	Diputación y Ayuntamientos	Sin Iniciar
9-A	Nuevo enlace VG 1.2 - N-651	0,50	Enlace	Xunta de Galicia	Sin Iniciar
10-B	Remodelación enlace AG-64 con AC-566	0,50	Enlace	Xunta de Galicia	Proyecto
11-C	Conexión VG-1.2 – AC-133 en Mugardos	0,58	Ctra. Convencional	Xunta de Galicia	Sin Iniciar

Tabla nº 8: Tabla de actuaciones propuestas en la Modificación del Plan Sectorial

4.3. CONSULTAS CON OTROS ORGANISMOS Y ADMINISTRACIONES

4.3.1. ORGANISMOS CONSULTADOS

El Plan Sectorial aprobado, declarado de incidencia supramunicipal, fue sometido a información pública (atendiendo al procedimiento establecido en el Artº 10.2 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente) por acuerdo del Consello de la Xunta de Galicia del 19 de Julio de 2.001. En cumplimiento del artículo 13.1 del Decreto 80/2.000, se envió anuncio de Información Pública del Plan Sectorial al Diario Oficial de Galicia, publicándose el 14 de Agosto de 2.001.

Así pues, para la fase de consultas sobre las modificaciones propuestas al Plan Sectorial se remite el Documento de inicio redactado a los siguientes Administraciones públicas y ayuntamientos que se citan a continuación:

1. Administración estatal: Ministerio de Fomento

2. Administración de la Comunidad Autónoma:

➤ Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental

➤ Dirección Xeral de Mobilidade: por tratarse de modificaciones en ámbitos urbanos y metropolitanos.

3. Administración local:

➤ Diputación provincial de A Coruña

➤ Ayuntamientos:
- | | | | |
|--------|---------------|------------|------------|
| Ferrol | Ares | Moeche | Ortigueira |
| Fene | Mugardos | As Somozas | Mañón |
| Narón | Cabanas | Cerdido | Cariño |
| Neda | San Sadurniño | Cedeira | |
- 4.3.2. RESPUESTAS RECIBIDAS
- Durante el periodo de consultas se recibió respuesta del Concello de Narón y del ente público Augas de Galicia, así como de la Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental, que se resumen a continuación:
- galicia



proyfe
- Pág.: 10

- **Concello de Narón:** en su informe se expone que el trazado propuesto de la Conexión AC-116 (C-646) (Costa norte) por Río do Pozo es desaconsejable debido a sus repercusiones ambientales y urbanísticas. Proponen un trazado alternativo, o bien, en su defecto, consideran conveniente recuperar el trazado previsto inicialmente en el Plan Sectorial.

La propuesta consiste en el entronque del vial principal del ámbito junto con el vial (ya ejecutado en parte) de salida del Polígono de Río do Pozo por el vértice noroeste del sector IV, con la AC-116 en el PK 2+340, eliminando los giros a la izquierda; así mismo, se incluirá la construcción de una rotonda en la confluencia de la AC-116 con la vía de Diputación DP-5408, en el lugar conocido como "Cruce da Concha".



- **Augas de Galicia:** manifiesta que es necesario que se contemplen los siguientes aspectos,

La zona de actuación se encuentra entre los ríos, Redo de Aneiros (cod.084), río Catabois (cod.085), Rego de A Ponte das Cabras (cod.086), Río Seco ou Freixeiro (cod.087002), río Salgueiro (cod.087), río Grande de Xubia (cod.088), río Belette (cod.089), río Corrás (cod.090), río Magalofes (cod.091), río Maniños (cod.092), río de Ba (cod.093) e rego de Vilar (cod.094). Es de destacar que en todos los ríos señalados, así como en cualquier otro curso fluvial de menor entidad que discurra por la zona, serán de aplicación la normativa y legislación de aguas, teniendo plena vigencia las precripciones establecidas para el dominio público hidráulico.

En el ámbito de actuación se encuentran los siguientes espacios protegidos: zona sensible "Ría de Ferrol", zona de baño "Praia Caranza", zonas de producción de molusco (GAL 03/09, GAL 03/08, GAL 03/07, GAL 03/06, GAL 03/05, GAL 03/04), múltiples captaciones de abastecimiento (> 10 m3/d o > 50 personas) y se encuentra próximo el LIC y ZEPVN "Costa Ártabra".

Recordar la prohibición expresa de realizar cualquier vertido directo o indirecto fuera de la red de saneamiento municipal (en el caso de que exista) excepto autorización expresa de la administración hidráulica.

En el desarrollo de las diferentes actuaciones asociadas a la modificación se deberá de justificar la no incidencia de la actuación en el régimen de corrientes, así como la no afección a terceros como consecuencia de la alteración de las corrientes que comportaría el cambio de uso propuesto o el dimensionamiento de las obras de drenaje, identificando las zonas con potencial riesgo de inundación. El ámbito de actuación afecta a

varias áreas consideradas como área con riesgo potencial significativo de inundación (ARPSI): rego da Sardiña (ES014-CO-14-01-04), rego de Santa Cecilia (ES014-CO-14-01-03), Belette (ES014-CO-14-01-02), río Cádavo (ES014-CO-14-01-01), todas ellas fluviales y a mayores ARPSI costera Neda (ES014-CO-01-07-C). El Plan hidrológico establece en los artículos 42-43 una serie de prescripciones que será preciso tener en cuenta.

- **Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental:** (...) no se esperan efectos ambientales significativos. No obstante, se establecen una serie de condicionantes ambientales que será necesario tener en cuenta en la elaboración y desarrollo de la Modificación del plan, sin perjuicio de las condiciones que establezcan otros órganos administrativos competentes:

- Protección de cursos fluviales
- Protección del camino de Santiago inglés

Finalmente, acuerda **no someter al procedimiento de evaluación ambiental estratégica la Modificación puntual del Plan Sectorial de la red viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos y Cabanas**, siempre que se cumplan las condiciones ambientales establecidas.

Se adjuntan escritos recibidos en el Apéndice 3.

4.3.3. **CONCLUSIONES**

A los escritos recibidos se consideran las siguientes conclusiones:

- **Modificar el trazado previsto en la modificación acorde a la solicitud requerida por parte del Concello de Narón para el vial de conexión de la AC-116 (C-646) por Río do Pozo.**
- **No someter a procedimiento de evaluación ambiental estratégica la Modificación del Plan.**
- **Se tendrán en cuenta los condicionantes ambientales: Protección de cursos fluviales y camino de Santiago inglés.**

5. **METODOLOGÍA**

Se presenta en este apartado una síntesis de la metodología seguida para la realización del presente documento.

En esencia, se ha dispuesto de la información y diagnóstico recogido en el vigente Plan Sectorial y se ha actualizado convenientemente cada uno de los datos básicos de partida tratados, con objeto de analizar y conocer la situación actual con la evolución transcurrida a lo largo de estos años.

Se ha realizado un inventario de actuaciones llevadas a cabo en el ámbito de estudio, determinando el grado de cumplimiento del Plan sectorial vigente hasta el momento, que es un **77% de las actuaciones planificadas en su día en servicio**, lo que supone más de 65 km de actuaciones ejecutadas durante este tiempo.

Así con respecto a los trabajos ya desarrollados en el Plan Sectorial vigente se desarrollan las siguientes tareas de actualización de información:

- Recopilación de documentación:

- Cartografía: se actualiza la cartografía donde se reflejan las actuaciones puestas en servicio a lo largo de estos años (escala 1/5.000)
- Datos básicos: se actualizan datos sociológicos, del medio físico.
- Planeamiento urbanístico: se actualizan los planeamientos urbanísticos de los distintos municipios que abarcan el ámbito de estudio: Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos e Cabanas. Lo que permitirá, con un adecuado tratamiento cartográfico de los datos, limitar las afecciones a los suelos considerados como de especial interés.
- Patrimonio histórico-artístico y arqueológico.
- Análisis de la situación actual:
 - **Análisis ambiental** con objeto de que las modificaciones propuestas respeten los valores naturales del medio y se adapten a las características particulares del mismo.
 - **Análisis socioeconómico** para conocer la evolución de la población durante estos años, así como su forma de desarrollo.
 - **Análisis territorial y urbanístico**, de forma que con el crecimiento que se ha llevado a cabo durante estos años y las previsiones futuras de desarrollo, la propuesta de actuaciones permitan una vertebración real del territorio. Se trata de buscar una Red Vial al servicio de la población, respetuosa con el medio y que resuelva al mismo tiempo los problemas en las comunicaciones.

A partir de estos análisis, se podrá concluir un diagnóstico de la Red Viaria del área de estudio de Ferrol, sus carencias, los problemas que presenta o que podrá presentar en el futuro y las necesidades detectadas. En base a esto, y a los antecedentes ya comentados anteriormente, se planteará una **Propuesta de actuaciones sobre la Red Viaria y su valoración**.

Por último se procede a definir todas las actuaciones que engloba la Modificación del “Plan Sectorial de la red viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos y Cabanas”.



6. RECOPIACIÓN DE DOCUMENTACIÓN

6.1. CARTOGRAFÍA

La cartografía utilizada como base en el análisis de la Red Actual y en la definición de las actuaciones propuestas son las hojas 1:5.000 de la Xunta de Galicia. Otra cartografía utilizada en la elaboración del presente Plan es:

- Mapa Geológico 1:50.000 serie MAGNA
- Mapa Topográfico Nacional 1:25.000
- Mapa oficial de carreteras
- Mapa de cultivos y aprovechamientos 1:50.000
- Mapa de vegetación 1:200.000

La base cartográfica se ha actualizado, tratando de reflejar el estado más actualizado posible de la misma, donde se plasmen todas las actuaciones puestas en servicio durante estos años.

6.2. DATOS BÁSICOS

6.2.1. DESARROLLO HISTÓRICO

En 1.984 la Comunidad Autónoma de Galicia elabora el primer Plan de Carreteras cuyo objetivo fundamental era asegurar adecuadamente los enlaces intrarregionales entre las distintas zonas o comarcas del territorio gallego mediante las carreteras autonómicas.

El Plan de 1991 divide la red autonómica en: Vías de Alta Capacidad, Red Primaria Básica, Red Primaria Complementaria y Red Secundaria. Las primeras recogen aquellas vías de nuevo trazado y limitación de accesos que se dividen en: autopistas y autovías (calzadas separadas), corredores (una calzada con previsión de desdoblamiento) y vías rápidas (una calzada). Para la zona de Ferrol se encontraba dentro de esta clasificación el corredor Ferrol – San Sadurniño como primera fase del eje Ferrol – As Pontes – Vilalba. Dentro de la Red Primaria Básica se incluyó el tramo A Coruña – Ferrol de la Autopista del Atlántico.



Imagen: Puente de As Pías. Entrada a la ciudad de Ferrol por la N-651 (construido en 1968)

A día de hoy ya se encuentran en servicio actuaciones como la construcción de la Carretera de la Trinchera (1994) (1), la construcción del Acceso al Puerto exterior de Ferrol (1998) (2), la llegada a Fene de la Autopista del Atlántico (1999) (3),

la construcción del tramo de corredor San Sadurniño – Igrexafeita (1997) (4), mejora de la C-641 entre Igrexafeita y Espiñaredo (1996) (5); y la ampliación a 4 carriles del puente de As Pías tras el accidente viario-naval de la plataforma petrolífera “Discover Enterprise” (1998) (6).

También se han finalizado las obras del desdoblamiento del corredor Ferrol – Igrexafeita y su prolongación hasta Vilalba (Autovía Ferrol – Vilalba) (7), el tramo de Autopista Fene – Ferrol (8), viales de conexión de la AP-9 en Narón (9), la vía rápida Ares-Mugardos (10) y la conexión AC-141 con la N-651 y AP-9 en Vilar do Colo (11), así como actuaciones en travesías de distintas carreteras de la comarca.

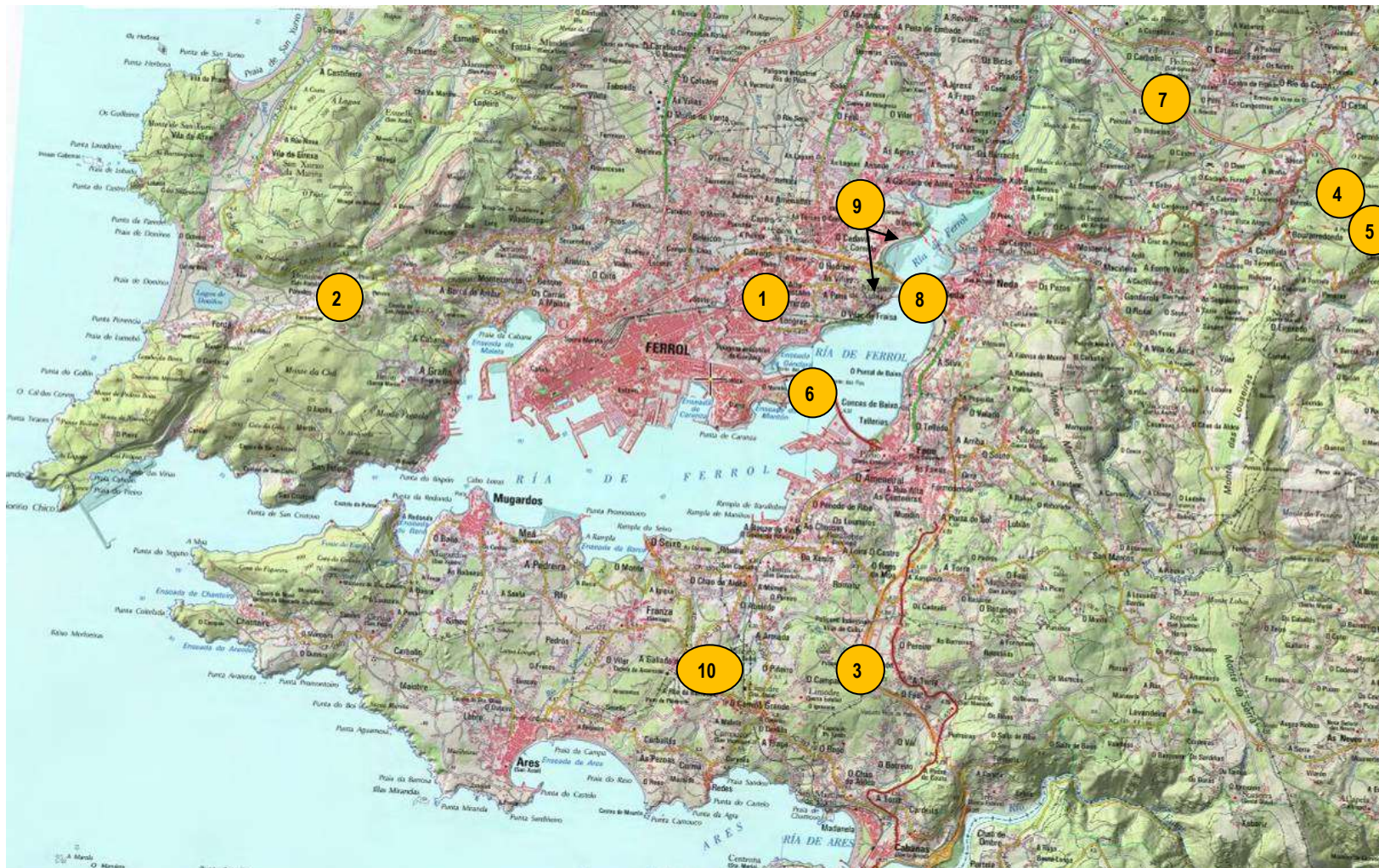


Imagen: Autovía Ferrol-Vilalba. Tramo Cabreiros – Vilalba (puesto en servicio en Febrero de 2010)

6.2.2. MEDIO FÍSICO

La comarca de Ferrolterra está situada a orillas del Océano Atlántico, por lo que presenta un clima templado, húmedo, lluvioso y con veranos relativamente frescos.

Los vientos dominantes son de origen marítimo y templado, siendo afectada la zona de forma bastante regular, excepto en verano, por los frentes nubosos que procedentes del Atlántico son arrastrados por esta corriente de componente Oeste.

Se produce así un clima muy característico con el paso de sucesivas borrascas, acompañadas de frecuentes vientos del sur y sudoeste, al noreste y abundantes precipitaciones que dan a la zona una gran riqueza hídrica.

En verano las borrascas atlánticas se desplazan más al norte, predominando vientos débiles de componente noroeste, norte y noreste.

A la vista de los datos obtenidos, podemos concluir, en lo referente a precipitación, que la precipitación media anual en la zona objeto de estudio presenta valores del orden de 1200-1300 mm.

El número medio anual de días de lluvia presenta valores máximos de 180 días.

Las temperaturas de la zona son suaves sin presentar grandes variaciones, oscilando las medias mensuales en el intervalo comprendido entre los 9 y 19°C. Entre los meses de diciembre y marzo, las temperaturas medias mensuales no superan los 10°C, mientras que los valores medios mensuales más altos se experimentan entre los meses de julio y septiembre, superando los 17°C.

La temperatura media anual presenta valores que oscilan entre los 13° y 14°C.

Los vientos dominantes en primavera son los vientos del Noreste, de intensidad media, seguidos de vientos medios del Suroeste. En verano se experimentan vientos dominantes del Noreste, hasta fuertes, seguidos de Suroeste medio. En otoño e invierno hay inversión de direcciones dominantes. En otoño ocupan el primer lugar los medios del Suroeste, seguidos de medios de Noreste. En invierno, a los medios de Suroeste siguen vientos flojos del Noreste.

La zona del estudio se localiza en la zona de Galicia septentrional que participa de características diferenciadas por su litología. Por la zona Oeste, la morfología y los rasgos corresponden a regiones donde la litología es esencialmente de granitos que fueron emplazados en distintos períodos de la orogénesis Hercínica y la zona Centro-Este, caracterizada por rocas metamórficas de sedimentación antepaleozoica pero con metamorfismo hercínico.

Desde el punto de vista edafológico, el área de estudio se puede descomponer en dos zonas: área occidental y área oriental. El área occidental se compone en su mayoría de Ranker gris distrófico. Se distinguen la zona de roquedo de silicatos del cabo Prior y de los montes de A Lagoa y la zona cultivada de Goiás y Esmelle en donde encontramos Vega parda alóctona gley, Tierra parda oligotrófica, Tierra parda mesotrófica y Vega parda alóctona.

El área oriental es más compleja. Al Norte dominan Tierra parda eutrófica y Tierra parda de gley. En el centro Vega parda alóctona de gley y Gley empardecido. El Sur está compuesto de Vega parda alóctona.

Siguiendo las normas de la "Soil Taxonomy" o clasificación americana y partiendo de los Órdenes de suelos se llega al nivel de Grupo. Existen dos Órdenes: entisols e inceptisols.

La abundante pluviometría unida al carácter fundamentalmente impermeable del sustrato rocoso subyacente facilitan la creación de una red de escorrentía marcada por unas condiciones de drenaje favorables que provoca el vertido de la mayor parte de la lluvia que se recoge hacia los cauces existentes. Esto hace que los ríos tengan en su mayoría carácter permanente, aunque con reducido curso y caudal. Experimentarán un descenso en los caudales durante la época estival, coincidiendo con el mínimo de precipitaciones que se produce en esa época.

Destaca la cuenca formada por los ríos Grande de Xubia y Belelle, con una superficie aproximada de 236 km².

En general, la red hidrográfica presente en el territorio se caracteriza por la abundancia de pequeños derrames costeros, con valles de encharcamiento en distintos tramos de su cauce.

Mención aparte merece la Laguna de Doniños, humedal de gran valor faunístico y florístico, y que en conjunto tiene una extensión de 2 Km² y una profundidad media de 11 m. No tiene salida al mar y su comunicación con éste se realiza por filtraciones a través de las formaciones dunarias.

En el territorio objeto de estudio, en cuanto a cultivos y aprovechamientos, predominan claramente tres áreas:

- Asociación de coníferas y eucaliptos compuesta por pino marítimo (*Pinus pinaster*) y eucalipto (*Eucalyptus globulus*), en una proporción media de un 60% y un 40%, respectivamente. Se trata de un aprovechamiento exclusivamente forestal, sin ninguna relevancia agronómica. La superficie de ocupación supone aproximadamente un 35% de la total.
- Masas compuestas por matorral arbolado situadas preferentemente en las proximidades de la costa. Carecen de interés agronómico. Supone un 15% de la superficie total.
- Asociación de laboreo intensivo con praderas y pastos naturales, en una proporción media de un 80% y un 20% respectivamente. Evidentemente, se trata de una combinación de marcado carácter agronómico, sobre todo aquellas zonas donde predominan las pequeñas huertas. Supone un 30% de la superficie total.

La vegetación potencial zonal corresponde al bosque caducifolio típico de la Europa Atlántica, formación arbolada de elevada diversidad específica y con predominio de caducifolias, aunque presentando también algunos geoelementos laurifolios y subsclerófilos. Este tipo de comunidades recibe en Galicia el nombre de fragas o carballeiras. Domina en estas formaciones el carballo, *Quercus robur*, pero también aparece el cerqueiro, *Quercus pyrenaica*, y carballo albar, *Quercus petraea*, aunque éste último muy localizado. El castiñeiro, *Castanea sativa*, se mezcla con las otras especies de las fragas, pero no quedan masas monoespecíficas, soutos, importantes. De las fagáceas esclerófilas sólo está representado el sobreiro, *Quercus suber*, aunque muy localizado y escaso.

Como análisis general de la fauna presente en el territorio objeto de estudio se puede concluir que se trata de una fauna mayoritariamente extendida y bastante generalista en su distribución, con poblaciones bien conservadas o cuando menos fuera de peligro en prácticamente todas las especies (incluidos los endemismos).

Se relacionan a continuación los espacios naturales de mayor valor ecológico presentes en el territorio:

- Espacios naturales en régimen de protección general:

Playa, dunas y laguna de A Frouxeira.

Sistema fluvial del Río Xubia.

- Espacios incluidos en el convenio RAMSAR de protección de humedales:

Playa, dunas y laguna de A Frouxeira.

- Parque natural:

Fragas do Eume.

- Red natura 2000:

Espacio Natural denominado “Costa Ártabra”. Los límites de este espacio natural se extienden desde la Ría de Ortigueira por el extremo Norte, hasta la ensenada de Cariño, en la ría de Ferrol, por el extremo Sur y abarcan zonas anteriores como el complejo playa de Valdoviño – Laguna de Frouxeira, el Cabo Prior y finalmente la Laguna y Playa de Doniños ya dentro del término municipal del Ayuntamiento de Ferrol. La longitud del espacio es de unos 149 Km con un ancho medio de 5 Km.

Sistema fluvial río Xubia.

Fraga do Eume.

6.2.3. MEDIO SOCIOECONÓMICO

La Ría de Ferrol ofrece una morfología contrastada entre la estrechez de su entrada y la amplitud de su parte central. La ría presenta un paisaje fuertemente humanizado, con altas densidades de población e instalaciones industriales y militares. Ferrol es el principal centro urbano, al que hay que añadir otros núcleos de menor entidad, en ocasiones de difícil individualización por el continuo urbano existente (Xubia, Narón, Neda, etc.).

El área de estudio abarcado comprenderá a los municipios de **Ares, Mugardos, Fene, Neda, Narón, Ferrol y Cabanas**.

La comarca de Ferrol, con su especial problemática derivada de la crisis industrial del sector naval, intenta diversificarse con la implantación de nuevas industrias y el desarrollo de los servicios. A esto se añade la mejora de sus comunicaciones con el resto de Galicia, y por ende con el resto del estado español y la búsqueda de un equilibrio en su estructura interna (apoyatura en núcleos dinámicos periféricos).

6.2.3.1 Población

La población se encuentra muy dispersa en asentamientos de variado tamaño, desde la pequeña aldea hasta ciudades e importantes aglomeraciones urbanas.

La situación geográfica y los valores estratégicos de la comarca de Ferrol son la causa inicial de su desarrollo como enclave urbano en los años cuarenta, debido a la ubicación de la base naval y a la instalación de los astilleros que fueron fundamento de su actividad industrial durante décadas. Afectada por la reconversión industrial del sector naval ha sido declarada zona de industrialización en declive, aunque la riqueza propia de la comarca, el potencial humano de que dispone, la mejora en infraestructuras (autopista y planta de gas natural) y la previsible instalación de alguna gran industria permitirá el resurgimiento de una economía floreciente.

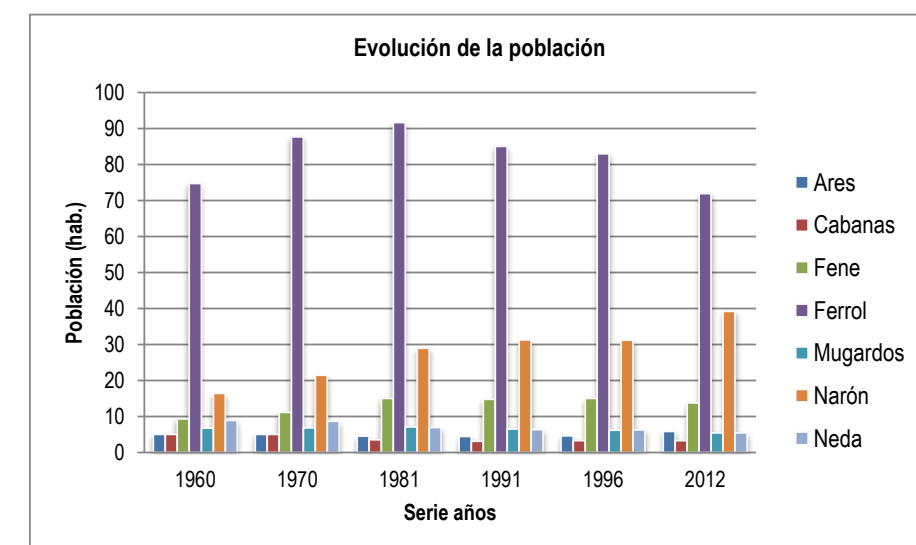
En la siguiente tabla se recogen los datos de población y densidad de población relativos al padrón de habitantes de 2012 para los 7 municipios objeto de estudio:

Municipio	Superficie (Km²)	Población 2012 (Hab.)	Densidad de población (Hab/Km²)
Ares	18,31	5.839	318,90
Mugardos	12,77	5.456	427,25
Fene	26,29	13.780	524,15
Neda	23,68	5.422	228,97
Narón	66,91	39.238	586,43
Ferrol	82,65	71.997	871,11
Cabanas	30,32	3.299	108,81
Total provincia	7.950	1.147.124	144,29

Como se puede comprobar, a excepción de Cabanas, todos los municipios poseen una densidad de población superior a la media provincial, que confirma a esta comarca como uno de los focos aglutinadores de población más importantes de Galicia. En la siguiente tabla, con su correspondiente representación gráfica, podemos observar la evolución que ha experimentado la población de esta área geográfica desde prácticamente mediados de siglo:

	1960	1970	1981	1991	1996	2012
Ares	5.033	5.042	4.529	4.447	4.576	5.839
Mugardos	6.712	6.793	7.046	6.478	6.200	5.456
Fene	9.267	11.101	15.040	14.759	15.010	13.780
Neda	8.865	8.638	6.941	6.289	6.221	5.422
Narón	16.436	21.491	28.984	31.306	31.207	39.238
Ferrol	74.799	87.736	91.764	85.132	83.048	71.997
Cabanas	5.014	5.001	3.500	3.074	3.226	3.299

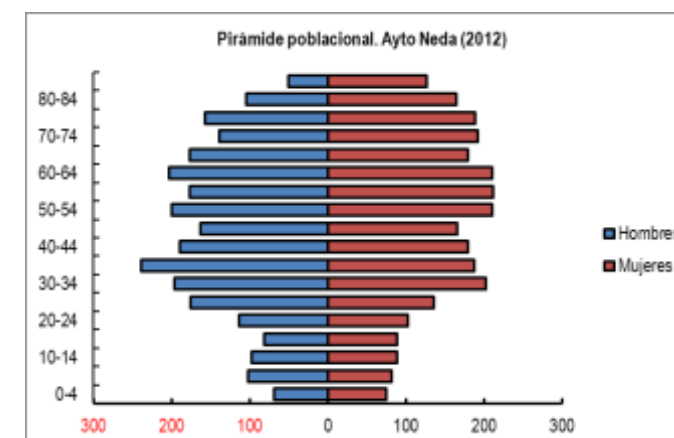
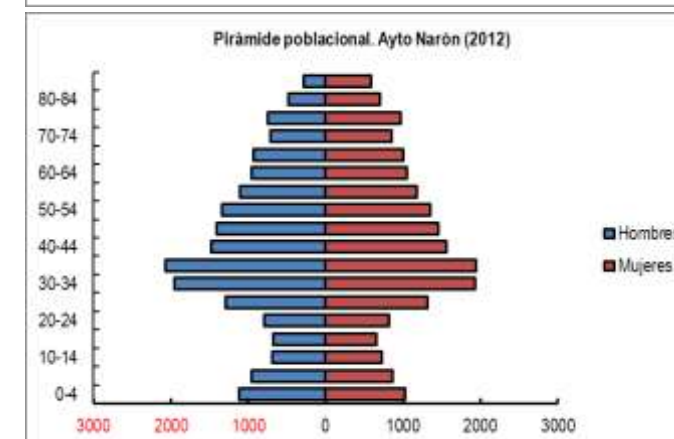
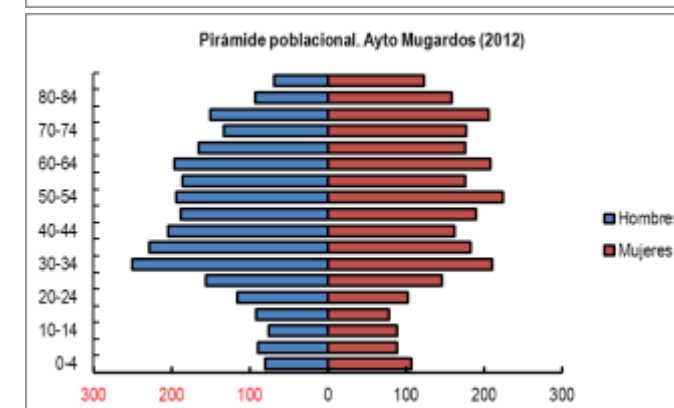
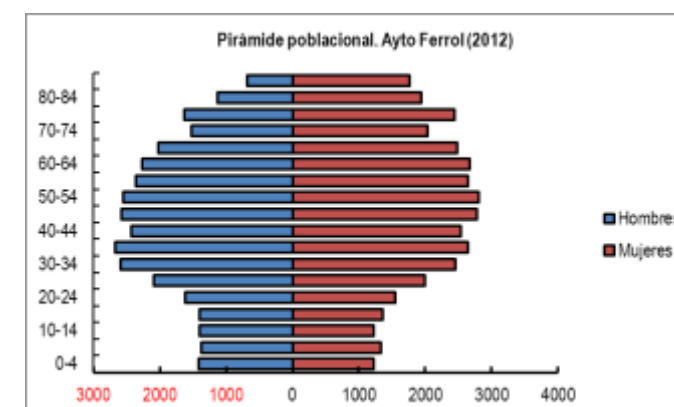
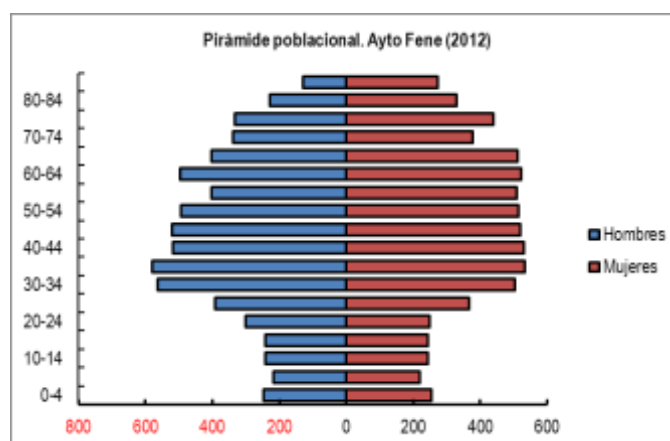
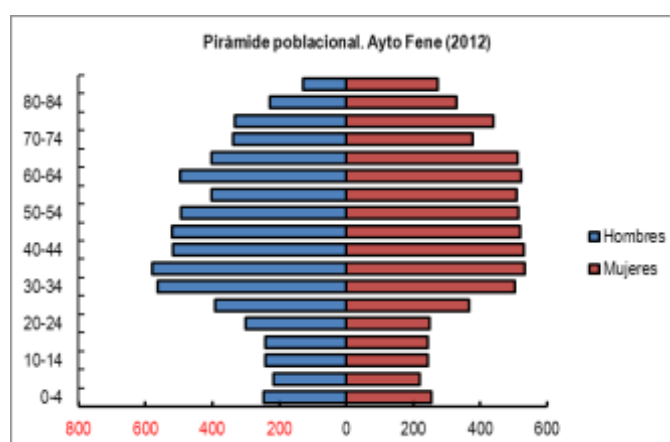
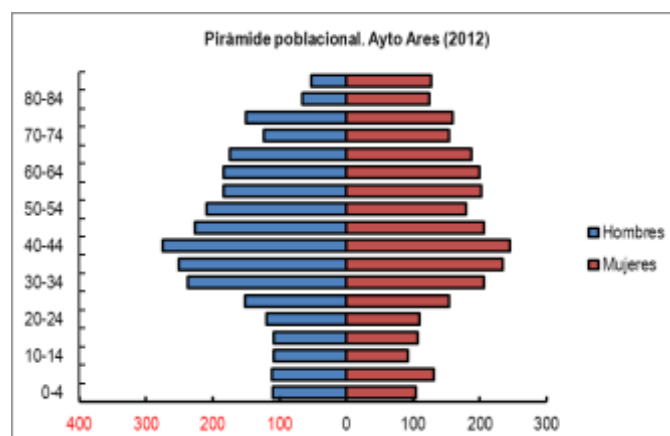
Tabla: Evolución de la población
Fuente: Censo de población. Padrón municipal de habitantes



Fuente: Elaboración propia

Como se puede en el gráfico anterior, la población de todos los municipios, salvo Ares y Narón, ha experimentado un estancamiento o retroceso en su expansión, al igual que el resto de Galicia, debido a que la tendencia al envejecimiento de la población es cada vez más acusada, fruto de un menor número de nacimientos.

A continuación se presentan las pirámides de edad correspondientes a los datos de 2011 de los siete municipios:



A modo de resumen, y desde un prisma demográfico, cabe resaltar que se hace patente el **leve proceso de descenso poblacional desde principios de los años 70**, a la vez que un aumento del ritmo de envejecimiento de la población en los últimos años. Este problema, que no es exclusivo de esta comarca, cobrará prioridad en las preocupaciones colectivas durante los próximos años.

6.2.3.2 Actividades económicas

La comarca ferrolana es una de las zonas industriales gallegas por excelencia. Ferrol es el eje de la comarca y como tal ejerce sus funciones. Una buena parte del progreso económico de los municipios limítrofes se debe a la fuerte demanda de mano de obra que ha llevado a cabo durante este siglo.

Sobre toda la comarca se produce un efecto dinamizador desde Ferrol, que ha ejercitado durante décadas de punto de referencia esencial y prioritario para la gran parte de los municipios limítrofes.

Las recientes mejoras en los enlaces viarios y en las comunicaciones en general otorgan nuevas perspectivas de futuro. En los últimos años se ha asistido a un proceso de mejora y modernización de la autoridad portuaria de Ferrol.

En el sentido macrocomarcal, se han extendido las relaciones económicas hasta el municipio de As Pontes, como referente de salida y comercialización de los productos industriales provenientes de este municipio. Al mismo tiempo, el incremento de los municipios del entorno comarcal se ha producido gracias a la estructura urbana de Ferrol, en especial en los casos de Fene, Neda o Narón, donde se ha revitalizado el asentamiento y localización de distintos tipos industriales, como el textil.

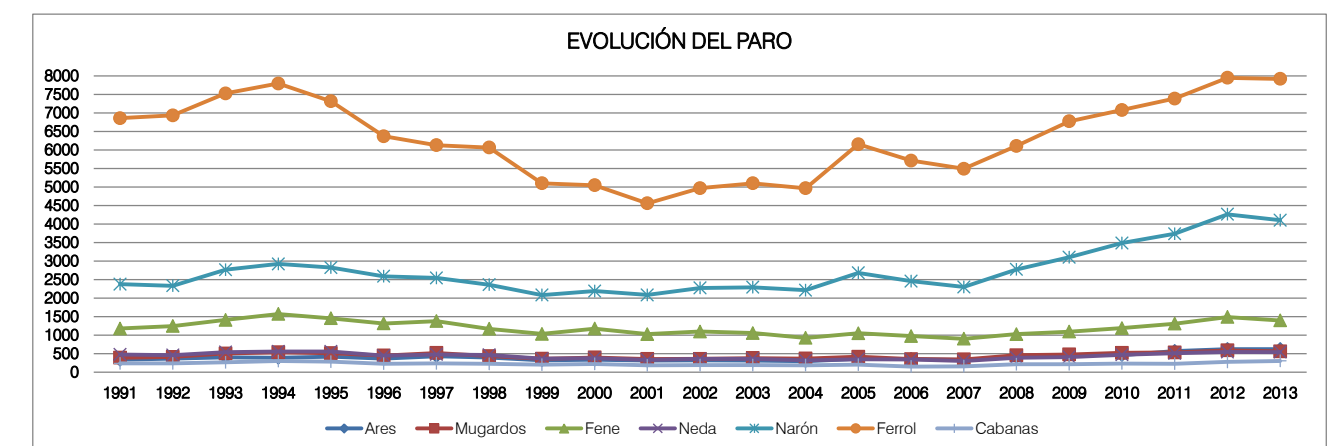
Como en el resto de Galicia, la principal preocupación de la población residente en Ferrolterra es, desde la óptica socioeconómica, el empleo.

A continuación se presenta en una tabla con su correspondiente representación gráfica la evolución experimentada por el paro en los siete municipios objeto de análisis:

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Ares	334	366	398	386	417	363	429	391	317	334	310	317
Mugardos	387	408	501	534	510	445	517	433	359	393	354	355
Fene	1175	1242	1408	1569	1453	1314	1377	1166	1030	1174	1025	1096
Neda	474	458	539	557	557	442	476	464	363	377	330	355
Narón	2374	2330	2762	2920	2821	2586	2542	2359	2080	2189	2082	2272
Ferrol	6857	6931	7525	7792	7314	6368	6126	6063	5098	5045	4558	4966
Cabanas	233	233	264	298	282	225	235	222	199	219	183	188

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ares	309	296	355	353	328	412	461	459	568	620	620
Mugardos	377	365	413	351	342	456	474	519	531	585	560
Fene	1054	924	1048	973	901	1026	1091	1189	1306	1486	1393
Neda	358	316	348	339	298	389	406	468	507	543	538
Narón	2288	2212	2678	2456	2298	2772	3100	3485	3734	4260	4099
Ferrol	5097	4965	6152	5711	5491	6106	6772	7077	7384	7946	7918
Cabanas	188	186	198	150	157	210	210	231	226	274	301

Tabla: Evolución del paro registrado
Fuente: IGE



Se observa un descenso del paro entre los años 2000 – 2007 en la mayor parte de los municipios. Desde ese año, la tendencia es creciente.

En cuanto a la distribución por sectores de la población activa, decir que la forma sociolaboral predominante en la comarca de Ferrolterra es la asalariada.

En el municipio de Ferrol las personas que trabajan por cuenta ajena, sean para instituciones públicas o firmas privadas, es ampliamente mayoritaria. Su estructura económica es la propia de las áreas urbanas. Apenas quedan personas que tengan en la agricultura su profesión principal. Tampoco la pesca ofrece entidad apreciable. Sus sectores fundamentales radican en los servicios, representando el 76,69% de la población activa, seguido de la industria con un 17,901%.

En el municipio de Narón la componente fundamental de su base económica o actividad generatriz del dinamismo para otros sectores es el sector servicios. La agricultura y la pesca solo tienen una función complementaria de ingresos para una pequeña parte de la población.

El desarrollo de Fene estuvo muy vinculado al astillero Astano; sin esta empresa la evolución del municipio no hubiese sido la misma. Astano significa a parte de un importante nº de empleos la fuerza que unió a los habitantes del municipio para conseguir una salida a la crisis en que se vio sumergida la industria naval. Actualmente el grueso de la actividad económica lo forman los servicios. Las actividades de agricultura y pesca desempeñan papeles secundarios.

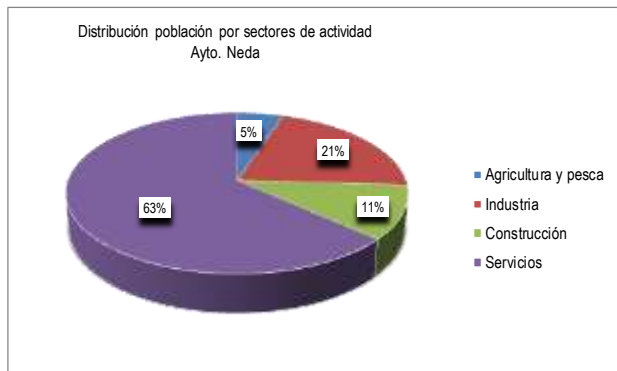
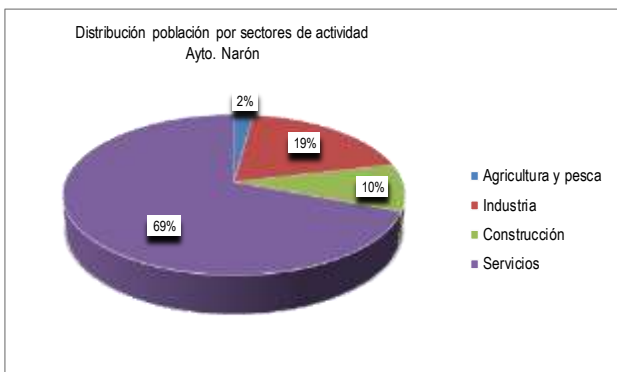
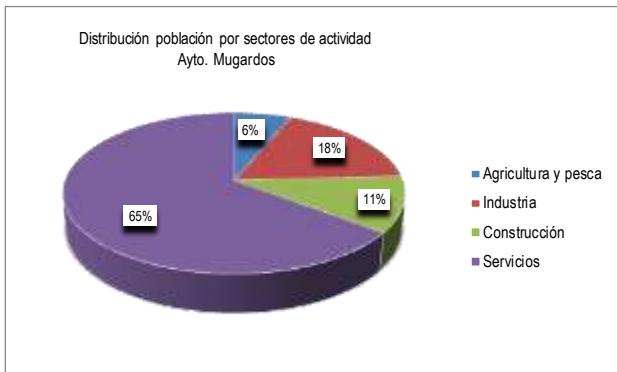
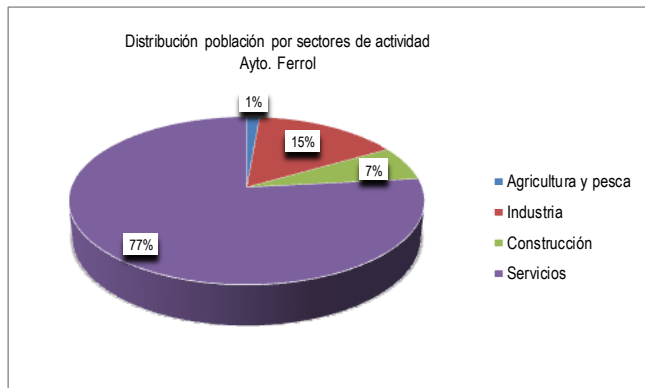
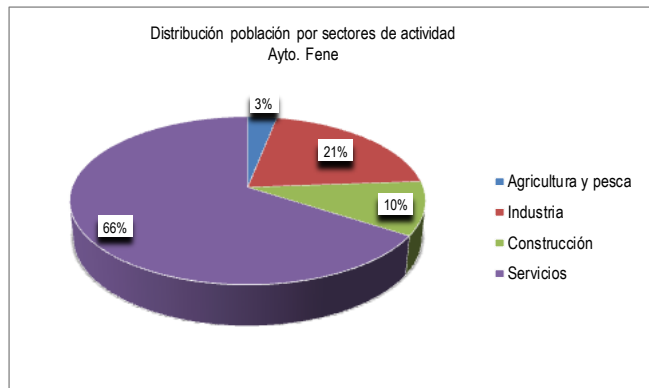
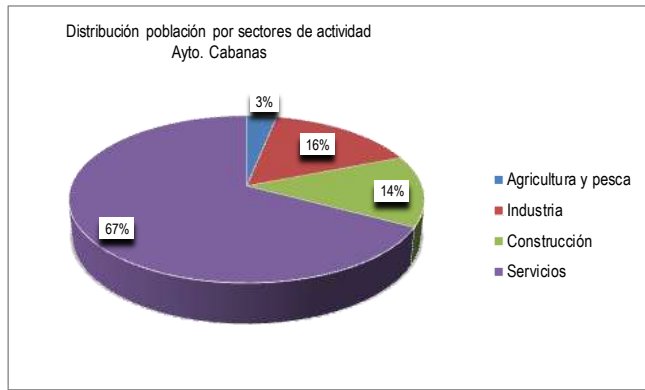
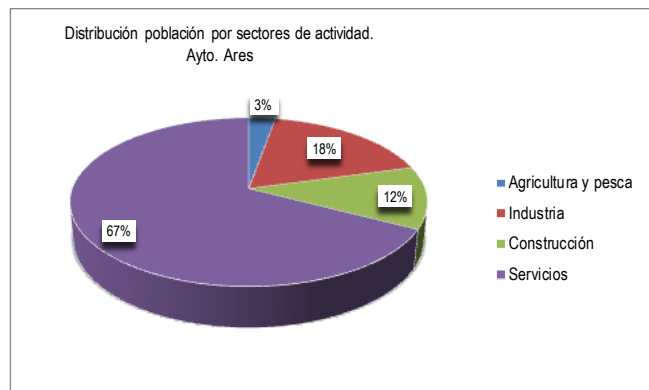
En el resto de municipios se vive una realidad semejante a la antes descrita: papel preponderante del sector servicios e industrial y permanente pérdida de protagonismo de la agricultura y pesa.

A continuación se representa gráficamente la distribución por sectores de la población activa en los siete municipios estudiados:

	ARES		CABANAS		FENE	
Agricultura y pesca	41	2.80%	28	3.17%	133	3.07%
Industria	262	17.90%	140	15.84%	899	20.78%
Construcción	175	11.95%	122	13.80%	445	10.29%
Servicios	986	67.35%	594	67.19%	2,849	65.86%
TOTAL	1,464	100.00%	884	100.00%	4,326	100.00%

	FERROL		MUGARDOS		NARÓN		NEDA	
Agricultura y pesca	278	1.37%	97	6.35%	248	2.07%	83	5.12%
Industria	3,106	15.29%	272	17.80%	2,307	19.27%	337	20.80%
Construcción	1,353	6.66%	171	11.19%	1,140	9.52%	175	10.80%
Servicios	15,581	76.69%	988	64.66%	8,278	69.14%	1,025	63.27%
TOTAL	20,318	100.00%	1,528	100.00%	11,973	100.00%	1,620	100.00%

Tabla: Ocupados por sectores de la población activa
 Fuente: IGE



6.3. PLANEAMIENTOS URBANÍSTICOS

A continuación se menciona que tipo de planeamiento se ha utilizado como fuente de información, tanto documental como gráfica para su inclusión en los correspondientes planos.

Ferrol

APROBACIÓN DEFINITIVA PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL AYUNTAMIENTO DE FERROL, aprobado en Pleno en sesión de día 28 de Diciembre de 2000. Las principales actuaciones que se describen en el nuevo PGOM y que pueden influir en la red viaria son:

- Incluye el trazado del Proyecto de la A-9 (ya en servicio)
- Trazado del Acceso al Puerto Exterior (ya en servicio)
- Conexión de la CP-3603 (Ferrol – Covas) con la glorieta de Catabois AC-116 (C-646) (prevista en la Modificación del Plan Sectorial)
- Plan parcial del Bertón

Narón

Se actualiza el planeamiento de Narón con respecto al previsto en el Plan Sectorial inicial, pues se aprueba el Plan General de Ordenación Municipal el 22 de abril de 2.002.

Se considera el “Plan de Sectorización do ámbito I establecido na modificación puntual do PXOM para a modificación do SRAU do entorno do Polígono Río do Pozo”.

Fene

El documento utilizado es actualizado, pues se aprueba el Plan General de Ordenación Municipal aprobado el 23 de enero de 2003.

Las principales propuestas que pueden afectar a la red viaria son: la inclusión de una reserva viaria para la Ronda Oeste, la presencia del polígono residencial de “Centieiras” y el Plan Parcial de Vilar do Colo, la supresión de la intersección de “Rego da Moa” y la calificación de suelo industrial en las proximidades a la estación de FF.CC. de Franza. En la nueva revisión no se prevé el crecimiento de la población del municipio, y aunque este hecho se produzca, el Plan dispone de suelo urbano suficiente para dicha demanda.

Neda

APROBACIÓN DEFINITIVA DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO DEL AYUNTAMIENTO DE NEDA, de fecha Noviembre de 1992. En la actualidad se está redactando el Documento de Avance al nuevo PGOM.

Ares

NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO DEL AYUNTAMIENTO DE ARES, de fecha Diciembre de 1978.

Mugardos

APROBACIÓN DEFINITIVA PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL AYUNTAMIENTO DE MUGARDOS, publicado en el BOP nº 289 de fecha 18 de Diciembre de 1999. Incluye calificación de suelo industrial en la zona colindante con la estación de FF.CC. de Franza. En lo referente a suelo urbanizable se localizan bolsas de suelo apto para desarrollar urbanísticamente en la zona del Baño, Corzás y Casás.

Cabanas

APROBACIÓN DEFINITIVA DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO DEL AYUNTAMIENTO DE CABANAS, de fecha Noviembre de 1987.

Los suelos afectados están clasificados, de acuerdo con los planeamientos municipales, en urbano, urbanizable y rústico. No obstante, el régimen de estos suelos será el establecido según la legislación vigente (Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia, Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de suelo).

6.4. PATRIMONIO CULTURAL

El objetivo de este apartado consiste, en primer lugar, en la localización fidedigna del Patrimonio Arquitectónico, Arqueológico y Etnográfico presente en la zona de afección. Esta actuación se desarrolla al amparo del marco establecido en la Ley 8/95 de Patrimonio Cultural de Galicia, que en su artículo 32 especifica la necesidad de llevar a cabo una evaluación ambiental cuando existan proyectos que por su incidencia en el territorio puedan ocasionar la pérdida o destrucción de los bienes pertenecientes al Patrimonio Cultural de Galicia, o cuando exista riesgo de que esto pueda llegar a suceder.

Se procede a actualizar la información descrita en el Plan sectorial vigente (año 2002) por si hubiera algún tipo de nueva información, o en base a las nuevas actuaciones propuestas, bien actualizaciones de trazado o nuevas en el documento.

A continuación se relacionan todos los elementos del Patrimonio Cultural existentes en las proximidades de las zonas afectadas por las actuaciones propuestas y recogidos en las fuentes consultadas.

6.4.1. YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS

Ayuntamiento de Mugardos:

CLAVE	NOMBRE	PARROQUIA
GA15051002	Castro do Eixo	Piñeiro, San Xoán

Ayuntamiento de Fene:

CLAVE	NOMBRE	PARROQUIA
GA15035005	Mámoa do Rego da Mámoa	Barallobre
GA15035008	Castro de Prismos	Limodre
GA15035009	Castro de Orra	Sillobre
GA15035010	Castro de Barallobre	Barallobre
GA15035011	Castro de Cordoeiro	Perlío
RE15035001	Campo da Arca	Barallobre
RE15035002	Castro do Sartego	Fene
TOP15035003	Torre	Magalofes

Ayuntamiento de Neda:

CLAVE	NOMBRE	PARROQUIA
GA15055005	Monte de Rabadeña	Sta. Mª. de Neda
TOP15055001	Torre	Anca
TOP15055002	Castros	S. Martín de Neda

Ayuntamiento de Narón:

CLAVE	NOMBRE	PARROQUIA
GA15054002	O Castro	Sta. Mª do Val
GA15054003	As Croas	S. Mateo de Trasancos
GA15054004	O Castro	Sta. Mª do Castro
GA15054012	Val-Castro-San Mateo	O Val
GA15054018	Val-Castro-San Mateo	O Val
TOP15054001	Quintá	O Val

Ayuntamiento de Ferrol:

CLAVE	NOMBRE	PARROQUIA
GA15036060	Asentamiento de Punta Fornelos	Doniños
GA15036009	Castro da Croa de Fontá	Doniños
GA15036010	Castelo dos Mouros	Doniños
GA15036008	Os Castros	Serantes
GA15036021-GA15036030	Mámoas do Monte de Brión	Brión
GA15036031-GA15036032	Mámoas do Monte de Brión	Brión
GA15036033-GA15036040	Mámoas do Monte de Brión	Brión
GA15036041-GA15036051	Mámoas do Monte de Brión	Brión

CLAVE	NOMBRE	PARROQUIA
GA15036052-GA15036053	Mámoas do Monte de Brión	Brión
GA15036054-GA15036058	Mámoas do Monte de Brión	Brión
GA15036059	Mámoa de Ferreiros	Brión
	Necrópolis de Coto do Mouro	Esmelle
	Necrópolis Mougá-Campiñas	Esmelle
GA15036061-GA15036062	Mámoas do Chao do Castelo	Doniños
GA15036013	Casal	Esmelle
GA15036002	Tralocastro	Esmelle
GA15036003	Castro de Papoi	S. Pedro de Marmacón
GA15036004	Castro de Vilela	Mandiá
GA15036019	Mámoas de Espadanido	Esmelle
GA15036020	Mámoas de Espadanido	Esmelle
GA15036018	San Pedro	S. Pedro de Marmacón
	Pazo de Mandiá	Mandiá
GA15036005	Castro de Mandiá	Mandiá
GA15036011	Castro da Mariña	Sta. Mariña do Vilar
	Mámoa de Catabois	Ferrol
GA15036012	Castro de Ferrol Vello	Ferrol
GA15036006	Castro de Leixa	S. Pedro de Leixa
GA15036007	Castro de Santa Cecilia	Sta. Cecilia de Trasancos
GA15036063-GA15036064	Mámoas de S. Pedro de Leixa	S. Pedro de Leixa

6.4.2. PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y ETNOGRÁFICO

A continuación se presenta una relación, estructurada por municipios, de todos los elementos pertenecientes al Patrimonio Arquitectónico y Etnográfico que han sido inventariados dentro de la zona afectada por las actuaciones propuestas, y cuya ubicación ha sido contrastada mediante la pertinente visita a campo:

Ayuntamiento de Mugardos:

- Iglesia de San Xoán
- Cruceiro de San Xoán

Ayuntamiento de Fene:

- Capilla de Santa Ana
- Molino de Santa Ana
- Iglesia de San Esteban de Perlío

Ayuntamiento de Neda:

- Iglesia de San Pedro de Anca

Ayuntamiento de Narón:

- Iglesia de Santa Margarita

- Cruceiro de Santa Margarita
- Molino do Foxo
- Iglesia de Santa María do Val
- Cruceiro de Santa María do Val

Ayuntamiento de Ferrol:

- Capilla de San Pedro de Leira
- Ermita de Nuestra Sra. de Chamorro
- Molino do Roxadoiro
- Iglesia de San Xoán de Esmelle

7. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

7.1. INTRODUCCIÓN. SITUACIÓN PREOPERACIONAL

A lo largo del presente apartado se irá evaluando la situación actual, tanto de la red de transporte por carretera como del medio socioeconómico en el que se engloba.

Así, la situación de partida de la red objeto del estudio para el área de Ferrol se compone de la red existente a día de hoy, con las actuaciones que en su día estaban previstas en el Plan Sectorial y que ya han sido ejecutadas y puestas en servicio en estos últimos años, como son:

- Autopista Fene – Ferrol
- Viales de Conexión con A-9
- Acceso Puerto Exterior
- Autovía Ferrol – Vilalba. Tramo Catabois - Igrexafeita (obras desdoblamiento)
- Vía Rápida Ares y Mugardos
- Conexión A-9 y N-651 con AC-141 en Vilar do Colo

A día de hoy existe un **alto grado de cumplimiento** del plan ejecutado con un **77% de las actuaciones planificadas en servicio**, lo que supone más de 65 km de actuaciones ejecutados.

7.2. ESTRUCTURACIÓN ADMINISTRATIVA

Para una mejor comprensión de todo el esquema general viario de Ferrol y comarca se van a agrupar los viales en tres ejes fundamentales: EJE SUR, EJE CENTRAL y EJE COSTERO. Finalmente se hará mención a viales que relacionan únicamente municipios o pertenecientes a la zona de estudio. Esta clasificación se mantendrá a lo largo del presente capítulo y servirá de referencia a la hora de describir los principales itinerarios.



La descripción de los viales se va a referir únicamente al tramo de los mismos comprendido dentro del límite geográfico del estudio.

EJE SUR

Es el principal eje de comunicación por carretera del que dispone la comarca, atendiendo al número de viajes y las localidades que une. Es el eje de comunicación con A Coruña, Santiago, Pontevedra, Vigo y Norte de Portugal; también comunica con la A-6 en Cecebre y con las zonas turísticas de Miño y Sada. Pertenecientes a este eje los viales se pueden subdividir en varios grupos, así obtenemos:

- Autopista del Atlántico, AP-9

Forma parte del estudio el tramo comprendido entre Cabanas – Fene - Ferrol. Su titular es el Ministerio de Fomento si bien, dispone de una concesión de explotación la compañía AUDASA. Este vial pertenece a la Red de Interés General del Estado (RIGE).

- N-651

Este vial se subdivide a su vez en diferentes tramos:

- Cabanas – Fene
- Puente de As Pías
- Avenida de As Pías
- Avenida de A Gándara

De todos ellos el titular es el Ministerio de Fomento y forman parte de la RIGE.

- Carretera de la Trinchera

Sirve de comunicación entre la N-651 la Avenida de A Gándara y la AC-862 en los municipios de Ferrol y Narón. El Ministerio de Fomento mantiene su titularidad. Este vial a pesar de no pertenecer al eje mencionado dispone de una gran importancia conectando varios tramos de la N-651.

EJE CENTRAL (Ferrol – As Pontes – Vilalba – Rábade – A-6)

Es este otro eje muy importante que comunica la comarca de Ferrol con As Pontes, el centro de España al conectar con la A-6, con Lugo y en el futuro conectará en Vilalba con la Autovía del Cantábrico. A él pertenecen varios viales que se enumeran y se clasifican de la siguiente manera:

- Titularidad autonómica:
 - AG-64: Ferrol – Vilalba
 - AC-564, Cabanas (A-9)-As Pontes (AG-64)
 - AC-121, Filgueiras (AC-564)-Roxal (Deput)
- Titularidad provincial:
 - CP-1503, Perlío (Fene) – Lavandeira (Cabanass)
 - CP-3503, Maniños – Rego da Moa (Fene) – Ponte Rego (Fene)
 - CP-5503, Mourela – Roxal (Neda)

EJE COSTERO

Comunica Ferrol con la costa Norte de la provincia de A Coruña, Mariña lucense. Estos viales se pueden clasificar de la siguiente manera:

- Carretera AC-862 (autonómica; Clasificación: Primaria básica)
Se subdivide en los siguientes tramos:
 - Tramo Ferrol – Narón. También conocida por carretera de Castilla
 - Tramo Narón – Xubia
 - Tramo Xubia – San Sadurniño
- Carretera AC-116 (autonómica; Clasificación: Primaria complementaria)
Se subdivide en los siguientes tramos:
 - Tramo Ferrol – Mandiá
 - Tramo Mandiá – Valdovino
- Carretera, AC-566 (autonómica; Clasificación: Primaria básica)
Dentro de este grupo se encuentran los siguientes viales y tramos:
 - AC-566, tramos Narón – Castro - Valdovino
- CP-5404, Sedes – Valdovino (provincial; Clasificación: 1)

VIALES LOCALES

Dentro de este apartado se engloban otros grupos de viales atendiendo a las relaciones entre los municipios pertenecientes a la zona de estudio, es decir, entre los municipios que forman Ferrolterra:

- Fene – Mugardos

Dentro de este grupo se encuentran los siguientes viales y tramos:

- AC-133 tramo Fene – Maniños y Tramo Maniños – A Gallada (autonómica; Clasificación: Secundaria)
- CP-3501 Maniños – Limodre (provincial; Clasificación: Primaria)

- Fene – Neda

- AC-115, Fene (N-651)-Xubia (AC-862) (autonómica; Clasificación: Primaria complementaria)

- Cabanas – Mugardos - Ares

Dentro de este grupo se encuentran los siguientes viales y tramos:

- AC-122, Cabanas (N-651)-A Gallada (AC-133) (autonómica; Clasificación: Secundaria)
- AC-123, Franza (AC-133)-Ares (Deput) (autonómica; Clasificación: Secundaria)
- AC-124, Limodre (AC-122)-Redes (autonómica; Clasificación: Secundaria)
- CP-0401, Ares – Redes (provincial; Clasificación: 2)

- Narón

Dentro de este grupo se encuentran los siguientes viales y tramos:

- AC-112, San Sadurniño (AC-862)-Castro (AC-566) (autonómica; Clasificación: Secundaria)
- CP-5401, Naron a El Val por Castro (provincial; Clasificación: 1)
- CP-5404, Xubia – Sedes (provincial; Clasificación: 1)

- Ferrol – playas

Se trata de distintas carreteras pertenecientes a la Diputación de A Coruña dentro de su red DIP-1:

- CP-3603, Ferrol – Covas
- CP-3608, Ferrol – Balón
- CP-3607, Balón – San Jorge
- CP-3606, San Jorge – Covas
- CP-3612, Aneiros – A Cabana

7.3. ANÁLISIS AMBIENTAL

La comarca de Ferrol está situada en el litoral norte de la provincia de A Coruña, en el lado este del Golfo Ártabro. La modificación puntual del Plan Sectorial se desarrolla en el área de influencia de la ciudad de Ferrol y afecta a diferentes zonas urbanas o industriales que, en su conjunto, no tienen especial valor ambiental.

Como condicionantes ambientales más importantes a tener en cuenta en el ámbito de actuación son:

- Protección de cursos fluviales
- Protección del Camino de Santiago Inglés: cuando sea inevitable la intersección de los trazados viarios planificados con el Camino de Santiago, se deberá de coservar el carácter peatonal del Camino, proteger sus valores ambientales y aquellos elementos que lo caracterizan en cada tramo (vallados, vegetación, pavimentos y/o ausencia de ellos, etc...), así como garantizar la seguridad de los peregrinos.

Tomando como referencia el Estudio de Incidencia Ambiental incluido en el Plan Sectorial inicial y puesto que las modificaciones propuestas en el presente documento al mismo son remodelaciones de enlaces viarios ya existentes o la ejecución de pequeñas conexiones, no se esperan efectos ambientales significativos.

El territorio sobre el que se asientan todas las actuaciones propuestas se caracteriza por poseer una importante capacidad de acogida, situación que le permite albergar dichas actuaciones, siempre y cuando se tengan en consideración los condicionantes ambientales mencionados, con el fin de preservar dicho territorio.

Teniendo en cuenta que la red viaria planificada se integra de forma respetuosa en el medio físico que la acoge, se concluye que medioambientalmente las soluciones propuestas son compatibles con la conservación del entorno natural.

7.4. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

La comarca de Ferrol compuesta por los ayuntamientos de Ares, Somozas, Cedeira, Fene, Ferrol, Moeche, Mugardos, Narón, Neda, San Sadurniño, y Valdoño está situada en el ángulo noroeste de Galicia, en un emplazamiento fundamentalmente marítimo, a excepción de los ayuntamientos interiores de Moeche, San Sadurniño y As Somozas. Ubicada en el corazón del Golfo Ártabro, en el tramo comprendido entre la ría de Ferrol y el Cabo Ortegal.



Imagen: Comarca de Ferrol

Su situación periférica respecto al resto de Galicia y el interior peninsular, se ve agravada por la insuficiencia de infraestructuras para las comunicaciones fluidas.

Dentro de este amplio perímetro se diferencian 3 áreas funcionales: por un lado, la formada por los municipios ribereños de la ría, que constituyen un área urbana continua y entre los cuales existen fuertes relaciones, formando lo que se da en llamar Ferrolterra (Ares, Fene, Ferrol, Mugardos, Narón y Neda); por otro lado la orla interior, compuesta por pequeñas subáreas locales, cada una de las cuales corresponde al propio municipio (Valdoviño, San Saturnino, Moeche y As Somozas); y en tercer lugar está la subárea de Cedeira, que constituye un importante subcentro, en las inmediaciones de la Sierra de A Capelada.

El ámbito inicial de estudio abarca el primer bloque de municipios al que se añade el término de Cabanas (comarca de Eume) por motivos de proximidad e importancia en cuanto a la comunicación viaria. El ámbito inicial de estudio cuenta con un total de 145.031 habitantes, el resto de municipios de la comarca de Ferrol suman 12.555 habitantes.

La principal vía de comunicación terrestre, por carretera, es la autopista AP-9 que vertebra la ciudad de Ferrol con las principales ciudades gallegas, A Coruña, Santiago, Pontevedra y Vigo.

Las principales vías de conexión entre los municipios de la comarca son:

• Red de carreteras:

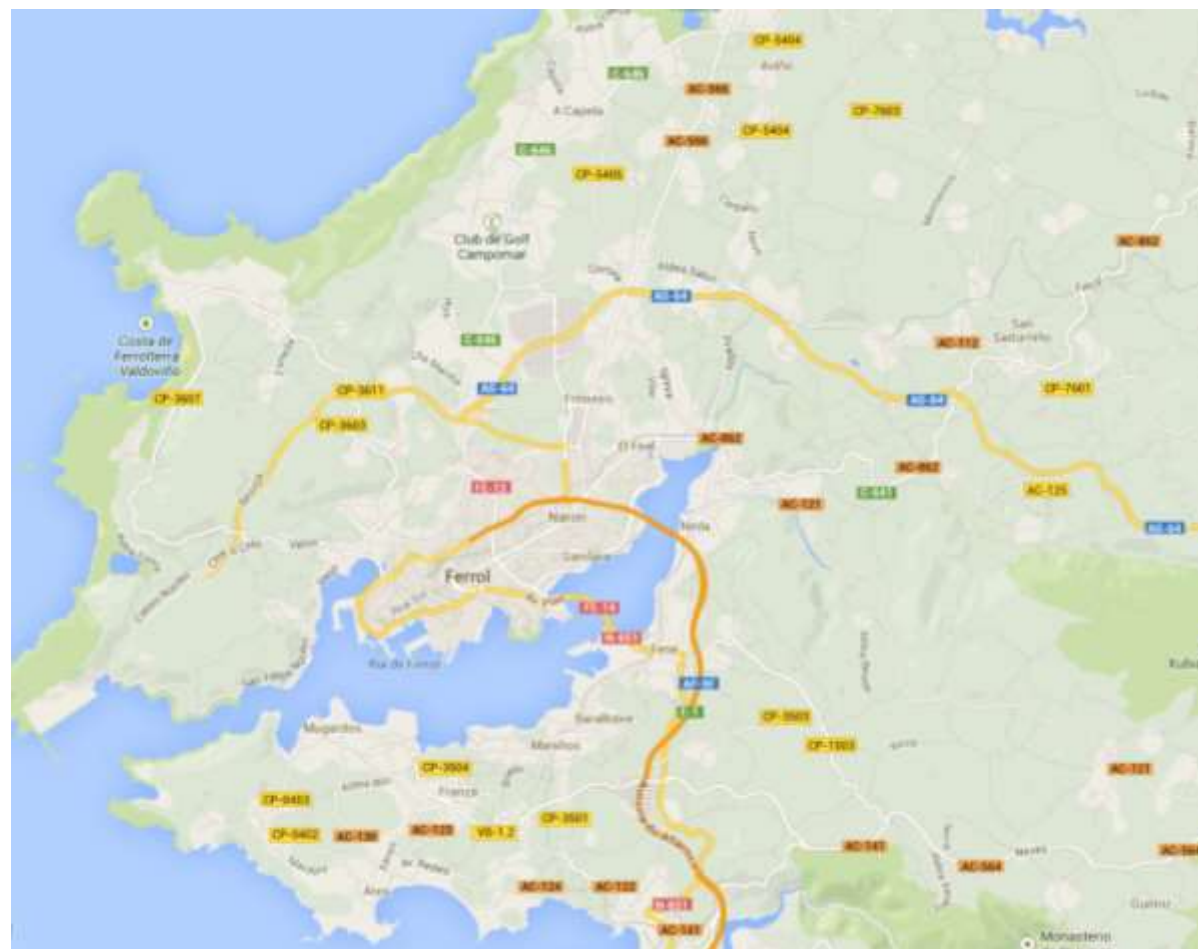


Imagen: Red Viaria

- La autopista AP-9, que comunica Ferrol con el sur de la comarca y de ahí al eje Sur de Galicia (A Coruña – Santiago – Pontevedra – Vigo).
- AC-116, comunica Ferrol, Narón y Valdoviño (antigua C-646)
- AC-566, comunica Narón, Valdoviño y Cedeira
- La autovía AG-64 comunica Ferrol con los ayuntamientos interiores de la comarca, Moeche, San Sadurniño y As Somozas a través de las carreteras AC-861, AC-110 y AC-862
- La N-651 comunica Ferrol con los ayuntamientos ribereños de la ría
- La vía rápida Ares – Mugardos, conecta Mugardos con el resto de municipios
- Las carreteras AC-564 y CP-1503, comunican los municipios de Cabanas, Fene, Ares, Mugardos y Ferrol con As Pontes
- La carretera N-655, favorece la comunicación viaria con el Puerto exterior

• Puertos:

Entre los puertos destacan, en la comarca de Ferrolterra, el puerto de Ferrol, sobre todo a nivel comercial y el puerto de Cedeira, a nivel pesquero y turístico.

El puerto de Ferrol, gestionado por la autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián, dispone de: un fondeo-calado de 6-14 metros y en A Graña de 4 metros, 130 plazas de atraque en pantanes flotantes sin servicios en la dársena de Ferrol y 60 en A Graña con agua y luz, agua potable, electricidad, gas oil, gasolina, varedero en A Graña, taller eléctrico, taller mecánico, grúa, muelle de espera, club náutico en Ferrol y A Graña, autoridad marina, aduana, tiendas náuticas, ferrocarril y guardamuebles.



Imagen: Puerto Interior de Ferrol

Además, cuenta con instalaciones específicas para el transporte de mercancías como: el descargador de carbón de Endesa, la instalación de Tudela Veguín s.f. para la descargar cemento y el pantalan destinado a la descarga de metano por parte de Forestal do Atlántico.

El puerto se caracteriza por el continuo movimiento de mercancías, básicamente graneles sólidos (carbón, cemento y chatarras), a través de buques de carga general; hidrocarburos líquidos y gaseosos (gas natural, gasoil, metanol o gasolina) y mercancías de carácter general (papel y madera).

Autoridad Portuaria	Graneles Líquidos	Graneles Sólidos	Mercancía General	Pesca Fresca	Avituallamiento	Tráfico Local	TOTAL TRAFICO	TEUS	Buques
Ferrol-San Cibrao	2.401.948	9.268.088	562.554	206	17.578	1.499	12.251.873	401	1.088

Las mercancías cargadas, son preferiblemente graneles líquidos, como gasoil; graneles sólidos (magnesita o la cola de urea) y mercancías como acero y madera.

La creación del puerto exterior a la entrada de la ría supondrá un mayor equipamiento en infraestructuras y un incremento en el tráfico portuario.



Imagen: Puerto Exterior de Ferrol

El puerto de Cedeira constituye el segundo fondeadero de la comarca.

Es el único refugio en el tramo Ferrol y Ortegal. Dispone de: fondeo-calado de 4 m de arena, agua potable, electricidad, gas oil para pesqueros y gasolina, a 2 Km, rampa de varada, taller eléctrico, taller mecánico, grúa, muelle de espera en el muelle pesquero, edificio para navegantes con servicios y guardamuebles.

La comarca carece de una línea regular de transporte de viajeros por vía marítima. En la temporada estival se ofrecen líneas de transporte de viajeros por la ría de Ferrol y otras rutas hasta la ciudad de A Coruña.

• Red de ferrocarril:

Las comunicaciones terrestres por ferrocarril unen la ciudad de Ferrol con las ciudades y núcleos urbanos de los alrededores y costa cantábrica, o con el resto de la península por medio de un acercamiento a las grandes ciudades gallegas y de fuera de la comunidad.

- FEVE comunica Ferro-Gijón-Oviedo, Ferrol-Cerdido, Ferrol-Ortigueira, Ferrol-San Sadurniño y Ferrol-Xuvia.
- RENFE comunica Madrid-Ferrol y Ferrol-Coruña.

7.5. ANÁLISIS TERRITORIAL Y URBANÍSTICO

7.5.1. SÍNTESIS MUNICIPAL

A continuación se presenta un resumen de los principales factores que influyen en la caracterización de cada uno de los municipios que engloban el ámbito de estudio:

Ferrol

La población de Ferrol es de 71.997 habitantes. En el municipio de Ferrol destacan dos aspectos: el 90% de la población vive en el casco urbano y la mayor parte de las segundas residencias se encuentran fuera del municipio. Ferrol es municipio cabecera comarca y dispone de un amplio mercado interior.

La tasa de paro se encontraba en el 2001 en el entorno al 17,6%, y en el año 2012 se ha prácticamente duplicado, con un 28,8% de la población activa.

La actividad industrial tiene su máximo exponente en el astillero NAVANTIA FERROL (antes IZAR – FERROL y originalmente BAZÁN), y en el ARSENAL MILITAR.

Mención muy especial merece el PUERTO COMERCIAL que juega un importante papel en la economía ferrolana. Tanto la dársena interior como la exterior, lideran el movimiento de mercancías en Galicia, destacando la importación de carbón para Endesa en As Pontes de García Rodríguez, gas para la planta de Reganosa y madera para Ence y otras empresas. El puerto exterior dispone de una de las mayores terminales de contenedores de Galicia, operada por la empresa FCT. Actualmente, se avanza en el proyecto de conexión ferroviaria con dichas instalaciones portuarias.

El CAMPUS UNIVERSITARIO en el que se imparten distintas titulaciones (enfermería, humanidades, graduado social, industriales, navales ...) ha significado un importante revulsivo en la transformación socioeconómica que se viene produciendo en Ferrol.

El barrio de LA MAGDALENA acoge una importante actividad comercial, y es, sin duda, la referencia comercial más importante de toda la comarca. Dentro de la actividad comercial merecen también mencionarse los centros comerciales ubicados en el polígono de A Gándara que sirven también a toda la comarca.

En Ferrol se ubican los CENTROS HOSPITALARIOS: Arquitecto Marcide, Novoa Santos, Juan Cardona y Hospital Naval; que dan servicio a todo Ferrol y comarca. También se ubican en Ferrol otros servicios como son: tanatorios para toda la comarca y dependencias administrativas de la Xunta de Galicia y del Estado.

Ferrol es sede de la Capitanía Marítima del Cantábrico y de importantes dependencias militares.



Fene

Fene es, probablemente, el municipio de la comarca de Ferrolterra que más acusó la crisis del sector naval, debido a que en este municipio se ubican los astilleros de NAVANTIA FENE (antes IZAR y originalmente ASTANO). Todos los agentes socioeconómicos e institucionales vinculados con Fene se encuentran volcados en la reindustrialización del municipio. Un papel importante en este aspecto lo juega el Polígono Industrial de Vilar do Colo.

La tasa de paro se encontraba en el 2001 en el entorno al 16,4%, y en el año 2012 se ha prácticamente duplicado, con un 25,8% de la población activa.

Hoy el municipio se esfuerza por diversificar poco a poco su economía, incrementando su superficie industrial y atrayendo nuevas actividades económicas que permitan superar la excesiva dependencia que la economía local aún tiene del sector naval.



Neda

Neda cuenta actualmente con 5.422 habitantes y sufre desde 1.960 una continua pérdida de población. El desarrollo de sus municipios limítrofes (Narón y Fene) ha influido en el constante descenso del número de habitantes. El asentamiento de la población se centra en los núcleos y la principal ocupación se enmarca dentro del sector servicios (63%). El paro registrado en 2001 es el 15,2% y en el 2012 del 26,1%. La cuarta parte de la población está compuesta por jubilados, pensionistas o retirados. En Neda no se han materializado nuevos proyectos de reindustrialización.



Narón

La población de este municipio asciende a un total de 39.238 habitantes, es de los pocos municipios del ámbito cuya progresión es creciente. Narón ha sufrido durante los últimos años un aumento notable en el parque residencial. Es el octavo municipio de Galicia en cuanto a número de habitantes y forma parte de la comarca urbana de Ferrol. Su población ocupada se distribuye fundamentalmente en: 19,27% en el sector industria (empleos tanto en Ferrol como en Narón) y un 69,14% en el sector servicios. El paro registrado en 2001 fue del 14,9%, creciendo hasta el 25,6% en el año 2012.

Es una población que aún mantiene características de su origen como ciudad dormitorio de Ferrol, que vivía también del sector naval, y que poco a poco ha ido diversificando sus actividades industriales y de ocio, situándose como uno de los municipios económicamente más fuertes de Galicia.

En Narón está situado uno de los más grandes polígonos industriales de toda Galicia, Río do Pozo, en el que se instalaron empresas tan importantes como Inditex, Megasa o Lidl. Existen además otros dos polígonos industriales: A Gándara, donde se encuentra el centro comercial Odeón, y el polígono de As Lagoas, ubicado en la carretera AC-566, donde hay una cementera de las dos que tiene este municipio.

Mención especial dentro del entramado industrial de Narón merece, MEGASA, acería que tiene una producción actual de unas 600.000 Tn de barra de acero, a partir de chatarra que en gran parte se descarga a través del Puerto de Ferrol.

La carretera de Castilla, pertenece a Narón en el tramo Puente de las Cabras – Río Xubia, 5,3 Km y después de las últimas transformaciones urbanas en las que se ha dotado de aceras, aparcamientos, etc., ha pasado a ser una importante arteria comercial, no sólo para Narón, sino para la comarca, a costa de sufrir una merma importante las cualidades de la carretera.

Narón es, sin duda, el municipio de la comarca de Ferrol con mayores expectativas de crecimiento, basadas en la oferta de suelo industrial, la fuerte demanda de suelo residencial, el aumento de las zonas comerciales y lo que es más importante: la red viaria en construcción o en proyecto.



Ares

El número de habitantes de Ares es de 5.839. El principal aspecto a destacar en el municipio de Ares es su carácter residencial. La mayor parte de la población tienen su puesto de trabajo fuera del municipio. Son importantes los desplazamientos diarios al puesto de trabajo, es por ello que, es primordial la calidad de sus vías de comunicación. El paro en el año 2001 se encontraba en el 16,3% de la población activa, y en el año 2012 se ha prácticamente duplicado, con un 29,2% de la población activa.

Otro aspecto a mencionar es el aumento de población y actividad en la época estival, debido al turismo. En cuanto a su población hay que mencionar la caída de la natalidad y el avance del envejecimiento.

La economía en Ares se basa en la pesca, además del turismo y la agricultura.



Mugardos

Mugardos tiene 5.456 habitantes de los cuales el 50% de la población vive en el núcleo municipal y presenta pocas zonas con población diseminada. Es el municipio que presenta mayor porcentaje de ocupados en el sector de pesca con el 6,4%, el 17% se encuentra dentro del sector de la industria y el 64,6% en el sector servicios.

Su población sufrió un gran retroceso debido a la crisis del sector naval y presenta una tendencia al envejecimiento notable.

La tasa de paro se encontraba en el 2001 en el entorno al 18,7%, y en el año 2012 se ha prácticamente duplicado, con un 27,9% de la población activa.

La industria naval representó casi en exclusiva el sector secundario en la segunda mitad del siglo XX. Hoy tiene un peso mucho menor e inició una cierta diversificación con el complejo Tojeiro en punta Promontorio.

La pesca tradicionalmente tanto en la Villa de Mugardos como en el Seixo se mantuvo una importante actividad pesquera, especialmente relacionada con el pulpo. A día de hoy tiene una dedicación mucho más limitada.

El marisqueo es una de las actividades que mantiene su importancia en el sector primario.



Cabanas

Con un total de 3.299 habitantes, este municipio presenta un escaso desarrollo urbano. Los puestos de trabajo se encuentra fuera del municipio con lo que son importantes y cotidianos los desplazamientos a los municipios colindantes. Comparte con el municipio de Fene el suelo industrial del Polígono Vilar do Colo y presenta una actividad turística importante. La tasa de paro se encontraba en el 2001 en el entorno al 13,7%, y en el año 2012 se ha prácticamente duplicado, con un 23,9% de la población activa.

El desarrollo futuro de Cabanas pasa por un aprovechamiento de su situación estratégica dentro del eje Ferrol – A Coruña y su comunicación con el municipio de As Pontes. Otro aspecto a destacar es el desarrollo de actividades relacionadas con el medioambiente debido a su entorno natural privilegiado.



7.5.2. ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO

Aunque ya se ha descrito anteriormente algo con respecto a aquellos aspectos que articulan el territorio, se describen en este apartado aquellos que se consideran más importantes a la hora de planificar una red viaria comarcal, los focos de atracción de viajes: zonas industriales o infraestructuras especiales (vehículos pesados) y zonas residenciales, comerciales o turísticas. Su disposición respecto de las vías colectoras y de alta capacidad es fundamental para conseguir la fluidez y el desarrollo urbano.

Otro aspecto a destacar en este sentido es el planeamiento urbanístico de los distintos municipios. Aquellas previsiones del desarrollo urbano que figuren en los respectivos PGOM deben ser tenidos en cuenta para la planificación de nuevas vías o la adecuación de las existentes.

En primer lugar se describirán las zonas industriales e infraestructuras especiales, pasando seguidamente a las zonas residenciales, comerciales, culturales o turísticas.

Zonas industriales

A día de hoy se encuentran en servicio las siguientes áreas empresariales:

Concello/s	Nombre	Promotor	Sup. Bruta (m2)	Sup. Neta (m2)	% ocupación
Narón	Parque empresarial Río do Pozo – Fase I	SEPES	596.403,00	360.543,00	98,51
Narón	Parque empresarial Río do Pozo – Fase II	SEPES	377.004,00	286.191,00	100
Narón	Parque empresarial Río do Pozo – Fase III	SEPES	513.012,00	310.558,00	100
Narón	Parque empresarial Río do Pozo – Fase IV	SEPES	935.938,00	665.346,00	49,12
Narón	Pol. de As Lagoas	Iniciativa privada	540.000,00	-	-
Ferrol-Narón	Pol. industrial Ensenada da Gándara	SEPES	880.000,00	504.500,00	100
Ferrol	Pol. industrial de A Gándara	IGVS	457.045,00	274.227,00	100
Fene-Cabanas	Pol. industrial Vilar do Colo – Fases I y II	SEPES	922.598,00	544.747,00	99,63

El **Polígono de A Gándara** (con aproximadamente una superficie de 85 Ha) se encuentra situado en el municipio de Ferrol y Narón. Su situación estratégica en la entrada de Ferrol lo ha llevado a ser uno de los principales dinamizadores de la comarca.

Se trata de una zona empresarial consolidada, con todas las parcelas vendidas y sin posibilidad de expansión por su localización dentro de los núcleos urbanos de Ferrol y Narón, motivo por el cual presenta un importante porcentaje de actividades comerciales y no industriales.

A Gándara fue inaugurado en 1982, y desde ese momento ha cambiado mucho, ya que si en el momento de su inauguración la actividad más importante era la del sector naval e industria pesada, en estos momentos es el punto comercial más importante de la zona.

La superficie de A Gándara es de 1.337.045 metros cuadrados, de los que 823.174 son de uso industrial y 224.505 metros cuadrados son de uso comercial. Actualmente hay instaladas cerca de 230 empresas.

Se encuentra limitado por la N-651 (Avenida de As Pías), la carretera de la Trinchera que lo comunica con la Carretera de Castilla o AC-862 y con la AP-9 a través del vial FE-11 y la ría de Ferrol.

Ensenada de A Gándara

Promotor	SEPES
Municipio	Ferrol - Narón
Número de parcelas	157
Sup. mínima	500 m²
Posibilidad de segregación de las parcelas	Si
Posibilidad de agrupación de las parcelas	Si
Tamaño de parcelas (m²)	< 1000 m²; 1000 a 3000; > 3000
Ocupación máxima	80%
Sup. total del Polígono (m²)	880.000,00
Sup. neta del Polígono (m²)	504.500,00
Sup. disponible del Polígono (m²)	0,00
Sup. de zonas deportivas (m²)	11.087,00



Imagen: Polígono Industrial A Gándara, Narón

El **Polígono Industrial Río do Pozo** se sitúa en el municipio de Narón. Empezó a funcionar en 1993 y ha ido creciendo hasta convertirse en el tercer polígono más grande de Galicia por detrás del polígono de San Cibrao y el polígono de Sabón. Por ello, Río do Pozo se ha convertido en el motor económico, industrial y comercial de la comarca Ferrolterra, dando cabida a empresas de la talla de Inditex o Lidl.

Con sus cuatro sectores desarrollados, se presenta como el área industrial mayor de la provincia. Presenta buenas comunicaciones con la autovía AG-64, Ferrol-Villalba y la AP-9 a través de la FE-12.

Río do Pozo	
Promotor	SEPES
Municipio	Narón
Sup. mínima	690 m²
Posibilidad de segregación de las parcelas	Si
Posibilidad de agrupación de las parcelas	Si
Tamaño de parcelas (m²)	< 1000 m²; 1000 a 3000; > 3000
Ocupación máxima	60%
Sup. total del Polígono (m²)	2.422.357,00
Sup. industrial del Polígono (m²)	1.622.638,00
Sup. disponible del Polígono (m²)	343.884,00



Actualmente sólo hay disponibilidad de parcelas en los sectores I y IV.

Su comunicación natural es con la Autovía Ferrol – Villalba, AG-64 y tiene enlace con la Autopista AP-9 por la AC-5401. También mantiene conexión con la AC-566 y con la AC-116 a la altura de San Mateo. La relación que falta por establecer puede ser la relación con los núcleos situados al Norte en la AC-116 (Val, Meirás, Lago y Valdoviño). En estos núcleos se centra el desarrollo en, por una parte la actividad agrícola y ganadera, con la presencia de dos importantes cooperativas agrarias; y por otra parte la turística, que ofrece el litoral de esta zona.



Imagen: Polígono Industrial Río do Pozo, Narón

La **zona industrial de As Lagoas** (con una superficie aproximada de 62 Ha) se ubica en los márgenes del primer tramo de la AC-566. En ella se ubican distintas empresas de tipo escaparate y otras dedicadas a la transformación, distribución y almacenaje.

Dentro del municipio de Narón cabe destacar la presencia de una importante empresa acería, **Megasa**. Supone la mayor actividad industrial del municipio. Su actividad consiste en la fundición de chatarra y en la fabricación de redondos de acero. El transporte de todo el material se hace por medio de camiones desde el Puerto de Ferrol hacia las instalaciones y desde aquí se reparte a toda España por carretera o bien en ferrocarril desde la estación de Ferrol.

Actualmente en As Lagoas hay instaladas cerca de 54 empresas en las 103 parcelas existentes, que pueden acceder al polígono a través de la carretera de Cedeira (AC-566).

Otra zona industrial de la comarca de Ferrol es **Polígono Industrial Vilar do Colo** que se encuentra ubicado en la zona de Laraxe, entre los municipios de Fene y Cabanas. Fue inaugurado en el año 2000. La comunicación que ofrece este polígono se centra en la Autopista del Atlántico A-9 que lo atraviesa y la N-651 que lo franquea por el Este. Su situación estratégica le confiere grandes posibilidades.

Su situación se ha visto mejorada estos años con la puesta en servicio de viales como la Vía Rápida Ares y Mugardos, la conexión de AC-141 (hoy AC-564) con N-651 y AP-9 en Vilar do Colo y las obras de mejora que se han llevado a cabo en la AC-564.

Vilar do Colo	
Promotor	SEPES
Municipio	Fene - Cabañas
Número de parcelas	58
Sup. mínima	900 m²
Posibilidad de segregación de las parcelas	Si
Posibilidad de agrupación de las parcelas	Si
Tamaño de parcelas (m²)	< 1000 m²; 1000 a 3000; > 3000
Ocupación máxima	50%
Sup. total del Polígono (m²)	922.598,00
Sup.neta del Polígono (m²)	544.747,00
Sup. disponible del Polígono (m²)	2.010,00



Imagen: Polígono Industrial Vilar do Colo, Fene - Cabanas

Infraestructuras Portuarias

El **Puerto de Ferrol**, integrado en la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, es un puerto fundamentalmente granelero, con una participación de los graneles sólidos en el tráfico total del 75%, seguido de los graneles líquidos con una participación del 20%.



Imagen: Puerto Interior

Entre las empresas que contribuyen a un mayor tráfico portuario destacan la termoeléctrica de As Pontes (carbón), Megasa (chatarra y productos siderúrgicos), Navantia, Sogaris (residuos industriales peligrosos), la Planta de Biodiésel, Cementos Galegos y Reganosa, entre otras.

El **Puerto Exterior** cuenta con un dique en talud de 1.067 metros de longitud y con un muelle de ribera de 858 metros y 20 metros de calado. En total, el Puerto Exterior, tiene una superficie terrestre de 89,3 hectáreas, de las cuales son operativas 55.

Tiene una terminal de contenedores, otra de carbón, una planta de biodiésel y una superficie de 25.253 m² destinada al almacenamiento y depósito de mercancías.



Imagen: Puerto Exterior

Los principales servicios que presta la Autoridad Portuaria son: remolque, amarre, estiba, practica, servicio Marpol, consignatarios, almacenaje, suministros, servicios administrativos, etc.

En los últimos años se ha puesto en servicio el acceso viario al puerto exterior (N-655), previsto inicialmente en el Plan Sectorial de la Red viaria.

En **Punta Promontorio**, dentro de la ría y perteneciendo al municipio de Mugardos se sitúan unas instalaciones portuarias. Dentro de este complejo están ubicadas: **Imegasa** (fabricación de papel melaminizado), **Forestal del Atlántico** (agente Marpol, fabricación de colas, distribución de urea e hidrocarburos y dispone de una central de cogeneración) y **Reganosa** (futura planta de regasificación).

El desarrollo industrial y la conexión con la red de alta capacidad de esta zona se ve potenciado por la Vía Rápida que comunica los municipios de Ares y Mugardos con la AP-9 y N-651 en Vilar do Colo; así mismo, su prolongación hacia As Pontes abre nuevas vías de comercio con la Meseta y la Cornisa Cantábrica.



Imagen: Puerto de Mugardos

Estaciones de FF.CC.

Ferrol es el inicio de la línea de Adif que tiene como destino la estación de Gijón-Cercanías. Es, además, el punto final de la línea de Adif que parte de Betanzos-Infesta, donde enlaza con la línea Palencia-La Coruña-San Cristóbal. La Estación de Ferrol acoge tanto servicios de pasajeros como de mercancías. Existe un ramal ferroviario de Adif que conecta la estación de la ciudad con el Puerto de Ferrol, exclusivamente utilizado para mercancías. Se encuentra en proceso de contratación el proyecto constructivo del enlace ferroviario con el Puerto Exterior de Ferrol.

Gracias a ambas líneas ferroviarias, la ciudad cuenta con comunicación directa con ciudades como A Coruña, Lugo, León, Valladolid, Madrid, Gijón u Oviedo, con servicios Renfe.

Ferrol es la única ciudad gallega que cuenta con servicio de tren de cercanías, cuyo recorrido llega hasta Ortigueira.

La única estación de mercancías en la actualidad es la de Ferrol, situada en el centro del casco urbano. A través de esta estación se mueven redondo de acero (unas 100.000 Tn/año) y madera. En la parroquia de **Franza** municipio de Mugardos (lindando con el municipio de Fene parroquia de Limodre), existe un apeadero de la línea férrea Betanzos – Ferrol. El acceso a dicho apeadero, hoy en día, no dispone de entidad suficiente. Sería necesario habilitar un acceso con las condiciones de trazado y conectabilidad adecuadas.



Imagen: Acceso por ferrocarril a Ferrol

Zonas residenciales

A la entrada de Ferrol, la **Avenida de As Pías** divide distintos barrios de Ferrol por presentar una gran mediana y alturas de taludes importantes en algunos tramos, así, el barrio de **Esterio y el Ensanche** permanecen separados. Otras zonas residenciales próximas son el barrio de **Caranza y el Bertón**, cuya urbanización ha sido recientemente finalizada.



Imagen: Suelo Residencial O Bertón

Otro problema detectable en el municipio de Ferrol es la escasa calidad de las carreteras que recorren la zona rural. Por ellas circula gran cantidad de tráfico, sobre todo en verano al ser estos viales la comunicación con las zonas de costa (Balón – Doniños, Serantes – Covas, etc.).

En el municipio de Narón se ha implantado el **Polígono Deportivo – Residencial de la Boyeira**. Esta actuación está localizada al Norte de la AC-112 y al Este de la AC-566 en la zona de Castro. Dispondrá de perfectas comunicaciones al encontrarse cerca del enlace de Castro de la Autovía Ferrol – Vilalba.

Otra actuación prevista, en este caso por el PGOM de Fene, es el **Polígono Residencial de Centieiras**. Se encuentra ubicado en la zona comprendida entre la N-651, la Carretera de la Fraga o CP-1503 y la parroquia de Perlío.

7.6. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

7.6.1. VIARIO EXISTENTE

Para el estudio de la demanda del transporte se han consultado diversas publicaciones, proyectos y aforos realizados por los diferentes organismos, con el fin de conseguir datos suficientes para cubrir red actual. Conviene destacar que no todos ellos pertenecen al mismo año, pero a partir de ellos se puede establecer una pauta de cuales son los principales itinerarios y localizar los puntos negros en el actual sistema viario.

En la tabla que se presenta a continuación se incluyen los datos más representativos de tráfico, tratando de ver la evolución y detectar los nuevos ejes de movilidad de la zona, con los viales puestos en servicio entre el año 2002 y la actualidad:

Localidades Tramo	Titular	Código	Red	IMD anterior (PS)	IMD actual	% Pesados	Año	Evolución
Autopista del Atlántico, AP-9								
Cabanas - Fene	Mº Fomento	AP-9	RIGE	8.909	13.709	-	(1999) - 2012	4.800
Fene - Ferrol	Mº Fomento	AP-9	RIGE	-	21.510	-	2012	21.510

Localidades Tramo	Titular	Código	Red	IMD anterior (PS)	IMD actual	% Pesados	Año	Evolución
Cabanas - Ferrol, N-651								
Cabanas - Fene	Mº Fomento	N-651	RIGE	19.939	11.747	3,38%	(1998) - 2012	-8.192
Puente de As Pías	Mº Fomento	FE-14	RIGE	30.400	24.180	2,09%	(1998) - 2012	-6.220
Avda. As Pías	Mº Fomento	FE-14	RIGE	27.400	16.029	2,77%	(2000) - 2012	-11.371
Avda. A Gándara	Mº Fomento	FE-13	RIGE	30.444	22.789	1,84%	(2000) - 2012	-7.655
Acceso Norte								
Puerto - San Juan	Mº Fomento	FE-15	RIGE	11.995	11.209	5,69%	(2000) - 2012	-786
San Juan - Catabois	Mº Fomento	FE-13	RIGE	16.948	16.426	3,09%	(2000) - 2012	-522
Marmancón - Río do Pozo	Mº Fomento	FE-12	RIGE	-	21.400	3,09%	2012	21.400
Carretera de la Trinchera								
Diapasón - AP-9F	Mº Fomento	FE-11	RIGE	26.664	24.265	-	(2000) - 2012	-2.399
Ferrol (AC-116)-Vilalba, AG-64								
Catabois - Río do Pozo	Xunta de Galicia	AG-64	VAP	5123	7.817	17,30%	(1998) - 2012	2.694
Xubia	Xunta de Galicia	AG-64	VAP	-	12.329	14,00%	2012	12.329
San Sadurniño	Xunta de Galicia	AG-64	VAP	-	6.008	22,20%	2012	6.008
Ferrolterra - As Pontes								
Cabanas - As Pontes	Xunta de Galicia	AC-564	PB	3.809	3.806	8,30%	(1998) - 2012	-3
Vilar do Colo - Fonfría	Xunta de Galicia	AC-563	PB	PB	< 1500	-	2012	< 1500
Perlío - Lavandeira	Diputación	CP-1503	DIP-1	3.216	1.811	6,55%	(1997) - 2010	-1.405
Maniños - Rego da Moa	Diputación	CP-3503	DIP-1	-	796	7,44%	2010	-
Rego da Moa - Ponte Rego	Diputación	CP-3503	DIP-1	866	1.865	5,42%	(1997) - 2010	999
Mourela - Roxal	Diputación	CP-5503	DIP-1	1.008	863	6,95%	(1997) - 2010	-145
Roxal - Capela	Xunta de Galicia	AC-121	S	-	< 1500	-	2012	-
Ferrol - San Sadurniño, AC-862								
Ferrol - Narón	Xunta de Galicia	AC-862	PB	21.299	10.000-15.000	-	(2000) - 2012	-
Narón - Xubia	Xunta de Galicia	AC-862	PB	32.549	10.000-15.000	-	(1998) - 2012	-
Xubia- San Sadurniño	Xunta de Galicia	AC-862	PB	3.610	3.021	8,40%	(1999) - 2012	-589
Acceso al Puerto, N-655								
Río do Pozo - Puerto Exterior	Mº Fomento	N-655	RIGE	-	3.693	-	2012	-
Catabois - Valdovíño, AC-116								
Ferrol - Mandiá	Xunta de Galicia	AC-116	PC	18.412	10.000 - 15.000	-	(1998) - 2012	-
Mandiá - Valdovíño	Xunta de Galicia	AC-116	PC	4.083	5.000 - 10.000	-	(1999) - 2012	-
Narón - Valdovíño								
Narón - Castro	Xunta de Galicia	AC-566	PB	10.877	5.000 - 10.000	-	2.001	-

Localidades Tramo	Titular	Código	Red	IMD anterior (PS)	IMD actual	% Pesados	Año	Evolución
Castro - Valdovíño	Xunta de Galicia	AC-566	PB	6.862	6.451	3,80%	(1999) - 2012	-411
Sedes - Valdovíño	Diputación	CP-5404	DIP-1	-	2.604	6,71%	2.010	-
Fene - Mugardos								
Fene - Maniños	Xunta de Galicia	AC-133	S	12.335	5.000 - 10.000	-	(2000) - 2012	-
Maniños - A Gallada	Xunta de Galicia	AC-133	S	-	3.610	4,20%	2.012	-
Maniños - Limodre	Diputación	CP-3501	DIP-1	2.367	1.481	-	(1997) - 2010	-886
Ares - Mugardos	Xunta de Galicia	VG-1.2	VAP	-	6.769	-	2.012	-
Fene - Neda								
Fene - Neda	Xunta de Galicia	AC-115	PC	10.049	9.095	4,50%	(1999) - 2012	-954
Neda - Xubia	Xunta de Galicia	AC-115	PC	-	10.000 - 15.000	-	2.012	-
Cabanas - Mugardos - Ares								
Cabanas - A Gallada	Xunta de Galicia	AC-122	S	3.745	3.000 - 5.000	-	(1999) - 2012	-
A Gallada - Franza	Xunta de Galicia	AC-122	S	8.225	3.000 - 5.000	-	(2000) - 2012	-
Franza - Mugardos	Xunta de Galicia	AC-122	S	3.979	3.000 - 5.000	-	(2000) - 2012	-
Franza - Ares	Xunta de Galicia	AC-123	S	4.237	5.000 - 10.000	-	(2000) - 2012	-
Limodre - Redes	Xunta de Galicia	AC-124	S	-	1.500 - 3.000	-	-	-
Ares - Redes	Diputación	CP-0401	DIP-1	3.590	771	-	(1997) - 2008	-2.819
Ferrol - Costa								
Ferrol - Covas	Diputación	CP-3603	DIP-1	3.783	1.836	11,16%	(1997) - 2010	-1.947
Ferrol - Balón	Diputación	CP-3608	DIP-1	-	4.378	5,11%	2.010	-
Balón - San Jorge	Diputación	CP-3607	DIP-1	2.683	2.222	2,16%	(1997) - 2010	-461
San Jorge - Covas	Diputación	CP-3606	DIP-1	1.361	350	6,12%	(1997) - 2010	-1.011
Aneiros - A Cabana	Diputación	CP-3612	DIP-1	439	2.148	5,04%	(1997) - 2010	1.709
Narón								
Castro - San Sadurniño	Xunta de Galicia	AC-112	S	2.465	< 1500	-	(1998) - 2012	-
Xubia - Castro	Diputación	CP-5401	DIP-2	2.589	-	-	(1997)- -	-
Xubia - Sedes	Diputación	CP-5404	DIP-1	662	867	3,88%	(1997) - 2010	205

Durante estos años, los ejes que han sufrido mayores variaciones son:

- N-561: su tráfico se ha disminuido con la puesta en servicio del tramo de la AP-9F, Fene - Ferrol (libre de peaje) en el año 2.003, lo que origina que el nivel de servicio sea más adecuado a la sección existente.
- AG-64: cuyo tráfico se ha visto aumentado, con la conversión en autovía de todo el tramo que ya existía como corredor y su puesta en servicio hasta As Pontes y Vilalba. No se detectan problemas de capacidad en la vía.

- AC-862: Se reduce considerablemente la intensidad de tráfico en esta vía con la puesta en servicio del desdoblamiento del corredor Ferrol – Igrexafeita.
- CP-1503: este eje se reduce el volumen de tráfico con la puesta en servicio de la AC-563 en el año 2.007, que es un eje prácticamente paralelo al de diputación.
- Cabanas – Mugardos – Ares: con la puesta en servicio de la VG-1.2 en octubre del año 2.005, la ocupación de las carreteras que conforman este eje se ha reducido notablemente.

Así, con las vías puestas en servicio durante estos años y la propuesta de actuaciones que se incluyen en el presente documento, se consigue una mejora notable de los niveles de servicio en prácticamente la totalidad del sistema viario, al redistribuirse este sobre la red mallada que se logra conformar con el Plan. Asimismo, se obtiene otra mejora notable, al proponer actuaciones sobre las conexiones / enlaces sobre los ejes más importantes del entorno.

8. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

8.1. RELACIONES METROPOLITANAS

A continuación se describen aquellas relaciones que provocan un mayor número de viajes en la comarca de Ferrol.

8.1.1. TRÁFICO PESADO

El **puerto comercial** es el mayor centro generador y el que más tráfico capta: 4,5 millones de Tn/año lo que produce unos 250.000 viajes/año, lo que, si se considera que el tráfico no es uniforme da cifras de hasta 2.000 vehículos pesados/día. Los orígenes y destinos de este tráfico son: la Central Térmica de As Pontes, MEGASA, los Polígonos Industriales, sobre todo Río do Pozo (madera de Maderas del Noroeste) y Madrid (rollo de papel).

Los **polígonos industriales** son la segunda fuente generadora de tráfico pesado. En el Polígono de A Gándara predominan los asentamientos comerciales sobre los industriales, con lo que el tráfico pesado se genera en gran parte por la entrada y posterior distribución de mercancías, con lo cual genera tráfico en todas las direcciones, predominando la N-651 y la AC-862. El polígono de Río do Pozo tiene estrecha relación con el Puerto y con la Autopista AP-9 con lo cual el tráfico a través del Vial de Conexión Freixeiro – Río do Pozo es importante. La Autovía Ferrol – Vilalba – A-6 que lo atraviesa, ha generado y está generando el asentamiento en el mismo de empresas cuya relación comercial se canaliza a través de ese eje, con lo que este va a ser también un tráfico importante.

En la zona industrial de As Lagoas se asientan empresas de bienes de equipo. La relación comercial será sobre todo con la comarca hasta Lugo y Ortigueira. El tráfico se canalizará a través de la AC-566 (AC-113) que conectará con la AC-862 y la Autovía Ferrol – Vilalba – Rábade – A-6 y la AC-116.

El Polígono de Vilar do Colo canaliza los tráficos fundamentalmente a través de la Autopista AP-9, la N-651 y el eje Mugardos – As Pontes.

Las instalaciones industriales, fundamentalmente textiles de la zona de Catabois, generan productos para el mercado nacional que salen a través del Acceso Norte y la N-651.

El reciente parque de Ferrol situado en O Boial, generará también un importante tráfico de pesados que se sostendrá a través de la AP-9 y el ramal FE-13.



Imagen: Parque de Ferrol

8.1.2. TRÁFICO LIGERO

En este punto cabría distinguir o agrupar los viajes en función del motivo del mismo, con lo que se tendría:

- **Viajes por razones de trabajo:** los principales centros productivos y en consecuencia los principales generadores de tráfico son la instalaciones portuarias y los polígonos industriales como A GÁNDARA, RÍO DO POZO, AS LAGOAS, VILAR DO COLO o MEGASA entre otros. Estos viajes se canalizan a través de prácticamente todos los viales, incluso la AP-9, ya que al no ser de peaje en el tramo Fene – Ferrol y tener enlaces como el de Neda, sin duda será la opción mejor y más rápida.
- **Viajes por razones comerciales:** los principales centros generadores de este tipo de tráfico son el barrio de la Magdalena, los centros comerciales, la Carretera de Castilla, el Polígono de A Gándara y ahora, la zona de Catabois donde se concentran diversas superficies comerciales (Carrefour, MediaMarkt,...). Los itinerarios son también muy generalizados a través de todo el sistema viario, pero afecta sobre todo a la N-651, en concreto al tramo de la Avenida Central del A Gándara, a la Carretera de la Trinchera, Avenida de Esteiro, la Carretera de Castilla (AC-862), la carretera de Catabois (AC-116) y el ramal FE-13.
- **Centros hospitalarios y otros servicios:** todos los centros hospitalarios se ubican en Ferrol, siendo los que mayor tráfico generan el Arquitecto Marcide y el Novoa Santos, ubicados en la zona de Catabois. El Hospital General está situado en Caranza. Estos centros dan servicio a Ferrol y a toda la comarca y generan un tráfico que incide sobre todo en la N-651 y el Acceso Norte.

Las escuelas y facultades universitarias se ubican en Esteiro y Serantes y generan un tráfico que suele incidir en las horas punta en la Avenida de Esteiro, N-651 y Acceso Norte.

- **Viajes de carácter residencial:** Ferrol y su comarca más próxima mantienen una estrecha relación, de modo que al ser las distancias muy cortas, la proximidad al centro de trabajo no suele ser una condición prioritaria a la hora de elegir el lugar de residencia, esto hace que se genere una gran movilidad para desplazarse a los lugares de residencia que afecta a todo el sistema viario, pero que en horas punta produce una mayor incidencia con la N-651 a su paso por Fene, Carretera de Castilla, Carretera de la Trinchera, Avenida de Esteiro y Acceso Norte.

Cabe destacar también la fuerte relación que existe con A Coruña, cada vez es mayor el número de viajes de personas que trabajan en A Coruña y residen en Ferrol, o a la inversa.

8.2. SÍNTESIS POR ITINERARIOS

Los itinerarios son los trayectos que siguen los vehículos para llegar a su destino desde su lugar de partida. Al establecer anteriormente los principales trayectos que siguen, tanto los vehículos ligeros como los pesados, se presenta la ocasión de mencionar aquellos itinerarios que presentan mayores dificultades. Los motivos pueden ser diversos, trazado, limitaciones de velocidad, Intensidad, sección, etc.

Con las actuaciones previstas en el Plan Sectorial inicial (año 2002), y que se han puesto en servicio a lo largo de estos años se han resuelto gran número de problemas detectados en aquel momento. Así, una vez en funcionamiento estos ejes las problemáticas o necesidades han cambiado. Pero aún se siguen detectando puntos conflictivos que por capacidad, seguridad vial o accesibilidad es necesario llevar a cabo diferentes actuaciones dentro del ámbito estudiado.

Así, se puede concluir que a día de hoy no existen itinerarios en sí congestionados cuyas características sean necesario modificar, sino más bien se trata de solucionar puntos de enlace mediante la propuesta de nuevas reordenaciones.

Los itinerarios más congestionados a día de hoy o con mayor problemática son:

- **N-651:** eje que comunica A Coruña (Sur) con Ferrol y Narón a su paso por Fene. Este eje presenta un elevado volumen de tráfico (11.747 v/d – año 2012) que a su paso por el núcleo de Fene puede ocasionar problemas de seguridad vial en la travesía pues presenta dos intersecciones reguladas por semáforos, un importante tráfico de agitación local, aparcamientos en los bordes, etc. No se debe olvidar que la N-651 comunica de forma directa con: Polígono de A Gándara, Caranza, Esteiro, Ensanche y centro urbano.

Especial interés presenta la intersección de Rego da Moa en la que se producen giros a la izquierda con presencia de vía lenta, sin esperas ni regulación semafórica, este hecho supone un peligro claro de accidente.



Igualmente ocurre con la intersección entre la N-651 y la VG-1.2, Ares – Mugardos que actualmente se desarrolla de manera poco clara.

Se propone la modificación de estas conexiones por lo que se deberán de coordinar ambas actuaciones.

- **Acceso Norte, principalmente los viales AC-116 y FE-12:** para dar salida al tráfico generado por el Polígono industrial de Río do Pozo, se planifica la actuación de conexión de la AC-116 con este polígono, generando así un vial paralelo a la carretera AC-116 y favoreciendo el reparto de tráficos.

- Con la **vía rápida VG-1.2, Ares-Mugardos**, ya en servicio, se detecta la necesidad de dar una conexión más directa con Mugardos, pues actualmente el fin de esta vía se produce en Punta Promontorio.



- Con la puesta en servicio de la **Autovía Ferrol – Vilalba, AG-64** a lo largo de estos años, este eje ha captado un importante tráfico al asumir la conexión de la comarca con la provincia de Lugo y la Meseta. Su conexión con el vial de acceso al puerto exterior le aporta una mayor relevancia, al confirmarse como uno de los ejes principales del ámbito tanto para el tráfico de medio/largo recorrido, como para el reparto de tráfico con el resto de la ciudad, al tener conexiones con el resto de ejes. Es por ello, que se plantea la remodelación del enlace de Castro (AG-64 con AC-566), dotándolo de todos los movimientos posibles, pues a día de hoy es un semienlace donde se permiten solamente los movimientos hacia As Pontes.
- Otro vial en el que confluyen gran cantidad de itinerarios es la **AC-862 en el tramo Ferrol – Mandiá**. La ubicación en Catabois de los centros hospitalarios, cementerio municipal, e industrial del textil, es motivo de generación de tráfico de agitación. Se propone la conexión de esta carretera con la AC-566, que es otro vial con un tráfico importante.

Los principales itinerarios que siguen los vehículos pesados se han mejorado notablemente con algunas de las actuaciones puestas ya en servicio en estos años. Ferrolterra es eminentemente una comarca industrial, pero los viales que sirven a los intereses industriales de la comarca, también favorecen a los viajes de la mayoría de los vehículos ligeros en sus desplazamientos diarios en hora punta, ya sea a sus puestos de trabajo, como en jornadas estivales para acceder a las playas de la zona.

Mejorar la comunicación con las zonas rurales del Noroeste de la comarca, redistribuir la sección de la Avenida de As Pías y conseguir que el tráfico se reparta por vías alternativas a las actuales son varios de los objetivos para tener en cuenta a la hora de planificar y que se deducen del estudio de la red actual.

8.3. RESUMEN Y CONCLUSIONES

Anteriormente el eje Sur era el que mayores problemas de capacidad presentaba, al ser la N-651 la única vía en servicio. Este problema se aumentaba al existir en la travesía de Fene dos intersecciones reguladas por semáforos, con un importante tráfico de agitación local, aparcamientos en los bordes, etc.; lo que generaba una clara falta de capacidad. Este problema se ha solventado parcialmente tras la puesta en servicio de la AP-9F, Fene – Ferrol, lo que hace que se distribuya el tráfico entre los dos ejes y se minimicen los problemas de capacidad. Pero el problema de la travesía de Fene sigue existiendo. Problema que se afrontará con las actuaciones **Travesía de Fene y Ronda Oeste de Fene**.

Especial mención requiere la intersección de Rego da Moa que presenta riesgos para la circulación por presentar giros a la izquierda con una sección que contiene un carril adicional para vehículos lentos, sin esperas ni regulación semafórica. Este problema se afrontará con las actuaciones “**Supresión Rego da Moa**” y se coordinará con el “**Nuevo Enlace VG-1.2 – N-651**”.

Otro vial en el que confluyen gran cantidad de itinerarios es la AC-116 en el tramo Ferrol – Mandiá. El desarrollo de este ámbito experimentará el mismo proceso urbano que el producido en la Carretera de Castilla y se hacen necesarias obras de reordenación, unidas a obras de urbanización y vías alternativas que distribuyan la intensidad circulatoria. Es por ello que se plantea la **Conexión de la AC-116 (C-646) (Costa Norte) por Río do Pozo**, generándose un eje paralelo alternativo a la actual AC-116.

Mejorar la comunicación con las zonas rurales del Noroeste de la comarca (con actuaciones como las **conexiones de la AC-566 (AC-113)_AC-862 (C-642) en Narón**, la **CP-3603_AC-116 (C-646) en Catabois** y la **conexión de la VG-1.2 – AC-133 en Mugardos**), redistribuir la sección de la Avenida de As Pías (**Reordenación de la entrada a Ferrol por Avda. das Pías**), conseguir que el tráfico se reparta por vías alternativas y mejorar la seguridad y capacidad de conexiones importantes (como el **enlace AG-64 con AC-566** en Narón) son varios de los objetivos para tener en cuenta a la hora de planificar y que se deducen del estudio de la red actual.

La **mejora del acceso a la estación de FF.CC. de Franza** servirá para potenciar el eje Ares y Mugardos – Vilar do Colo – As Ponte. Frutos de los análisis realizados se propone la modificación de la actuación que define este acceso con respecto a la inicialmente prevista, mediante conexión con un eje nuevo, se plantea el acondicionamiento de un tramo de la carretera CP-3502 y CP-3501 (carreteras de Diputación).

9. CRITERIOS DE ACTUACIÓN

La Modificación del Plan Sectorial mantiene los criterios relativos a los parámetros mínimos que deben cumplir los diferentes tramos de carreteras establecidos en el Plan Sectorial vigente hasta la fecha.

9.1. CRITERIOS TÉCNICOS DE DISEÑO

Los parámetros de diseño que se plantean atienden a la clasificación establecida a nivel de planificación de la red de carreteras gallega establecida en el Plan MOVE, que se definirá en función de los siguientes grupos:

- Red de Altas Prestaciones
- Red Estructurante
- Red Complementaria

Atendiendo a las características de cada vía, se definen distintos tipos de criterios:

- **Sección tipo:** En este apartado se definen las siguientes características: número de carriles, anchura de la calzada, arcenes, bermas y mediana en el caso de que sea preciso. Estos parámetros se diseñan atendiendo a las velocidades de proyecto establecidas en la Instrucción de Carreteras 3.1 IC. Los criterios para el establecimiento de la sección tipo se extraen de la tabla 7.1 de la antedicha instrucción.
- **Características geométricas en planta y alzado:** En este apartado se definen las características de radio mínimo, longitud mínima de recta entre curvas en S y entre curvas en C, longitud máxima de recta, inclinaciones máximas, y acuerdos verticales, según la instrucción de carreteras 3.1 IC. Asimismo, las características geométricas de las nuevas actuaciones deberán adaptarse a las condiciones exigibles de integración topográfica, paisajística y territorial.

El radio mínimo se obtiene de las tablas 4.3 y 4.4 según la carretera pertenezca al grupo I o II respectivamente. Los parámetros de longitudes mínimas y máximas se obtienen de una serie de formulaciones recogidas en la antedicha instrucción, según las velocidades de proyecto.

Así:

$$L_{\min \text{ recta trazados S}} = 1,39 \times v_p$$

$$L_{\min \text{ recta resto casos}} = 2,78 \times v_p$$

$$L_{\max \text{ recta}} = 16,70 \times v_p$$

Los criterios para establecer las rampas y pendientes máximas se establecen en el apartado 5.2 de la instrucción de carreteras 3.1 IC, mientras que los parámetros de los acuerdos verticales Kv se definen en la tabla 5.1.

- **Límites legales:** Se definen las zonas de dominio público, servidumbre, afección y línea límite de edificación según lo contemplado en la nueva ley 8/2013, de carreteras de Galicia.
- **Consideraciones en proyecto:** Se recogerán asimismo distintas consideraciones a tener en cuenta en el proyecto de las carreteras, referentes a la señalización, instalaciones de seguridad, firmes, márgenes y cunetas, según lo contemplado en las distintas recomendaciones e instrucciones de carreteras.

En los tramos en los que no existan travesías pero en los que se tenga la previsión de que se produzca un tráfico peatonal de cierta intensidad, se recomienda la ejecución de **sendas peatonales**, preferiblemente segregadas de la calzada y convenientemente integradas topográficamente. Dichas sendas podrán disponerse, como mínimo, a partir de la anchura mínima establecida por la instrucción de carreteras para el diseño de las bermas. Igualmente se acondicionará el espacio entre ambas circulaciones con el objetivo de una mejor integración física y funcional, garantizando la no interferencia de tráfico con la implantación de los elementos necesarios de separación, preferiblemente vegetales; para lo que se recomienda un suplemento de anchura de 1,5 metros. En el correspondiente proyecto se estudiará el lado por el que se introducirá esta senda peatonal en el caso de que se considere adecuada su inclusión.

- **Niveles de servicio:** se establecen unos niveles de servicio según lo establecido en la tabla 7.1 de la instrucción de carreteras 3.1 IC.
 - o Autopistas, autovías y carreteras multicarril: a este tipo de vías se les exigirá un nivel de servicio C

- Vías para automóviles: lo mismo para este tipo de vías, nivel de servicio C.
- Vías colectoras y locales: El resto de vías planeadas de carácter colector o local alcanzan el nivel D exigido a este tipo de vías.

A continuación se presentan los parámetros establecidos (en coordinación con el Plan MOVE) para cada uno de los grupos descritos con anterioridad. Se indican sus características en condiciones generales, que únicamente podrán no cumplirse cuando, de modo excepcional, así se justifique:

- **Red de altas prestaciones:** Autopistas (AP-120, AP-100), autovías (AV-120, AV-100) y corredores (R-100). En tramos urbanos o en medios sensibles, se admitirá AP-80, AV-80 y R-80.
 - Sección tipo. Autopista / Autovía (4 carriles), Corredor / Desdoblamiento (2 carriles)
 - Enlaces a distinto nivel
- **Red estructurante:** Vías para automóviles (R-100, R-80), carreteras convencionales (C-100, C-80), variantes de población (R-100, R-80, C-100 y C-80) y travesías.
 - Sección tipo. 2 carriles
 - Intersecciones concentradas a igual o distinto nivel
 - Caminos de servicio: peatones y propiedades lindantes
 - Objetivo No travesías
- **Red complementaria:** Carreteras convencionales y variantes de población (C-80, C-60 y C-40), travesías y carreteras de baja IMD (C-60 y C-40).
 - Sección tipo. 2 carriles
 - Intersecciones a igual nivel
 - Sendas peatonales
 - Travesías urbanas

10. INFORMACIÓN PÚBLICA

El 3 de Febrero de 2014 se aprueba provisionalmente la modificación del Plan Sectorial, y por resolución del 13 de Febrero de 2014 se somete a trámite de INFORMACIÓN PÚBLICA la Modificación do Plan Sectorial da Rede Viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares e Mugardos (Clave AC/12/116.00).

Se solicitó informe a los siguientes organismos oficiales:

- 1) Infraestructuras Coruña
- 2) Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental
- 3) Diputación de A Coruña
- 4) Concello de Ferrol
- 5) Concello de Fene
- 6) Concello de Neda
- 7) Concello de Narón

- 8) Concello de Ares
- 9) Concello de Mugardos
- 10) Concello de Cabanas
- 11) Concello de San Sadurniño
- 12) Concello de Moeche
- 13) Concello de As Somozas
- 14) Concello de Cerdido
- 15) Concello de Cedeira
- 16) Concello de Ortigueira
- 17) Concello de Mañón
- 18) Concello de Cariño
- 19) Ministerio de Fomento-Dirección General de Carreteras
- 20) Dirección Xeral de Mobilidade

Como consecuencia del análisis de los informes, observaciones y alegaciones presentados durante la Información Pública, en la propuesta de resolución del expediente se incluyen las siguientes prescripciones:

- *De manera global, se mantienen las actuaciones propuestas en el Documento de Modificación del Plan.*
- *En coordinación con el Concello de Mugardos, se define una propuesta de actuación concreta para la mejora de la conexión de la VG-1.2 con la AC-133 en Mugardos.*
- *Se incluye el tramo de vial previsto en el PXOM del Concello de Ferrol de conexión de la FE-13 con la rúa Bimbieiro, tal y como lo refleja dicho documento.*
- *Se asigna como titular de la actuación "Supresión intersección Rego da Moa" a la Diputación.*
- *En los viales que ya están parcialmente desarrollados por planes parciales, ejecutados o planificados se adoptan las reservas viarias previstas en dichos documentos.*
- *Las actuaciones definidas, una vez se desarrollen los proyectos se deberán de coordinar con los diferentes organismos como la Diputación provincial de A Coruña o el Ministerio de Fomento entre otros, según sea el caso, para acordar la mejor solución.*

La inclusión de la actuación de Conexión de la FE-13 con AC-566, puesto que se trata de una actuación a escala local de 700 metros de longitud y dará continuidad a un tramo de vial en servicio que se encontraba previsto en el PXOM del Concello de Ferrol, no supone una modificación muy importante ni altera los objetivos del Plan Sectorial.

11. VALORACIÓN DE LAS ACTUACIONES

Para la valoración de las actuaciones en este documento se han seguido los siguientes criterios:

- Actualización de actuaciones planificadas:
 - o Con proyecto: aquellas actuaciones con proyecto redactado durante estos años, se ha optado por actualizar el coste de inversión de la actuación incluida en el Plan Sectorial inicial por el obtenido en cada uno de los proyectos.
 - o Sin proyecto: las actuaciones que ya se incluían en el Plan Sectorial se ha optado por actualizar su coste de inversión en base a unos ratios de valoración por km de vía, en función de sus características técnicas, del tipo de entorno y del termo por el que discurren.
- Nuevas actuaciones: se aplica al igual que en el caso anterior ratios de valoración por km.

Estos ratios son:

- Carretera convencional (7/12):

M €/Km	ENTORNO		
TERRENO	Interurbano	Periurbano	Urbano
Llano	2,40	3,00	3,90
Ondulado	2,45	3,05	3,95
Montañoso	3,10	3,70	4,60

- Enlaces: 3,00 m€ (Ud)
- Acondicionamiento: su objetivo esencial es el conseguir una sección transversal adecuada, así como adaptar el trazado tanto en planta como en alzado a los parámetros que fija para cada caso la instrucción de trazado 3.1-IC.

M €/Km	TERRENO		
	Llano	Ondulado	Montañoso
Acondicionamiento	0,40	0,55	0,75

- Urbanización (travesías): cuya finalidad es adaptar los tramos de carretera urbanos a la doble funcionalidad que desempeñan derivada de la coexistencia del tráfico de la carretera con el tráfico peatonal. Esta ordenación conlleva la construcción de aceras o sendas peatonales, ampliación del firme, dotación y reserva de servicios (alumbrado, telecomunicaciones,...), canalización de aguas pluviales, abastecimiento y, mejora de la señalización horizontal y vertical una vez finalizada la ordenación del espacio.

	M €/Km
Urbanización (Travesías)	0,60

En base a los ratios anteriores se obtiene la valoración de las distintas alternativas analizadas :

Nº	Actuación	Sección tipo	Longitud (km)	Estimación presupuesto	Ratio	Presupuesto actualizado (€)
1	Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503)	Ctra. Convencional	0,96	Del Proyecto	-	1.236.524,14
2	Ronda Oeste de Fene	Sec. Urbana 4 carril	2,13	Del Proyecto	-	23.609.520,10
3	Conexión AC-116 (C-646) (Costa Norte) por Río do Pozo	Ctra. Convencional	0,77	Ratio	2,45	1.884.050,00
4	Conexión Estación FF.CC. en Franza	Acondicionamiento	1,40	Ratio	0,55	770.000,00
5	Travesía N-651, Fene	Urbanización travesía	1,00	Ratio	0,60	600.000,00
6	Reordenación de la entrada a Ferrol por Avda. das Pías	Sec. Urbana	1,50	Del Proyecto	6,31	9.459.272,43
7	Conexión AC-566 (AC-113)_AC-862 (C-642) en Narón*	Ctra. Convencional	1,70	Ratio	3,70	6.290.000,00
8	Conexión CP-3603_AC-116 (C-646) en Catabois	Ctra. Convencional	1,49	Ratio	3,70	5.513.000,00
9	Nuevo enlace VG 1.2 - N-651	Enlace	0,50	-	-	3.000.000,00
10	Remodelación enlace AG-64 con AC-566	Enlace	0,50	-	-	3.000.000,00
11	Conexión VG-1.2 – AC-133 en Mugardos	Ctra. Convencional	0,88	Ratio	2,45	2.156.000,00
12	Conexión FE-13 con AC-566	Ctra. Convencional	0,72	Ratio	2,45	1.764.000,00

*La longitud de esta actuación es de 1,91 km, pero realmente 200 m ya se han desrollado y se encuentran en servicio, por lo que solamente se valora la longitud pendiente de ejecutar para conformar el vial inicialmente planificado que unirá las carreteras autonómicas AC-862 y AC-566, y su continuación hasta el vial estatal FE-12.

12. DEFINICIÓN DE LA RED PROPUESTA

12.1. TIPOLOGÍA DE RED PROPUESTA

Como se describió anteriormente, la red actual presenta una configuración radial formada por tres ejes principales: Eje Sur (A Coruña, Santiago, etc.), Eje Central (As Pontes, Vilalba, Autovía del Cantábrico y Meseta) y Eje Costero (Valdoviño, Cedeira, Ortigueira, etc). Si a la red existente se le añaden los viales proyectados, la red se amplía a través de vías alternativas que densifican la red manteniendo las mismas direccionalidades, pero descongestionando las vías existentes.

Una vez analizadas los principales problemas de la red actual, se proponen una serie de actuaciones encaminadas a:

- Mejorar la fluidez del tráfico y descongestionar las actuales vías saturadas
- Evitar el tránsito de vehículos pesados por vías urbanas de escasa capacidad y con abundante tráfico de agitación
- Facilitar el acceso a las zonas generadoras de viajes
- Permitir el desarrollo comarcal
- Mejorar la seguridad vial

Con el fin de mejorar la seguridad vial y contribuir al desarrollo urbanístico, se plantean una serie de actuaciones sobre la red existente, mediante reordenaciones, actuaciones de humanización en travesías o reformulación de conexiones existentes.

La **red propuesta** , junto con las actuaciones que ya han sido puestas en servicio estos años, dan lugar a una **tipología de red mallada** gracias a la configuración de las principales vías de comunicación, así aparecen como ejes paralelos en sentido **Sur – Norte** la AC-116, el Acceso Norte tramo San Juan – Catabois, el Vial de Conexión Freixeiro – Río do Pozo y su prolongación Norte hacia la AC-116, Vial de Conexión A Gándara – O Couto - Xubia, la AC-566, la AC-862 tramo San Sadurnño – Ortigueira, la AC-115, la A-9 tramo Neda – Fene – Cabanas y la N-651 tramo Fene - Cabanas.

En sentido **Oeste – Este** se encuentran los siguientes viales: Acceso Puerto Exterior, Acceso Norte tramo Puerto - San Juan, Conexión CP-3603 con AC-116 (C-646) en Catabois, AC-862 Ferrol – Xubia, Carretera de la Trinchera, Vial de Conexión Trinchera – A Gándara, Avenida de As Pías, Conexión AC-566 (AC-113) con AC-862 (C-642) en Xubia, AC-862 Xubia – San Sadurniño, N-651 tramo A Gándara – Fene, Ronda Oeste de Fene, Vía Rápida Ares – Mugardos, Conexión AC-141 con A-9 y N-651 y Conexión FE-13 con AC-566.

12.2. DESCRIPCIÓN DE LA RED PROPUESTA

Tanto de los viales existentes, como de los viales proyectados ya se han descrito sus principales características. A continuación se describen las secciones y principales peculiaridades técnicas de los nuevos viales propuestos. Del mismo modo se mencionan aquellas actuaciones que van encaminadas a la mejora de la red existente.

Así, finalmente las actuaciones propuestas se clasifican en:

- Nuevas infraestructuras
- Mejora de infraestructuras existentes
- Mejora en travesías

1. NUEVA INFRAESTRUCTURA: Supresión intersección Rego da Moa (N-651 CP-3503)

Para suprimir la actual intersección de la N-651 con la CP-3503 en Rego da Moa se proyecta la construcción de 2 viales paralelos a la N-651 y que comuniquen la carretera provincial CP-3503 con el enlace del Polígono Industrial Vilar do Colo.

Esta actuación se deberá de coordinar con una nueva actuación incluida en el presente documento “Nuevo enlace VG-1.2 - N-651”.

La propuesta inicial, a expensas de dicha coordinación se proyecta con una sección de 7 m de calzada (1 carril por sentido) con arcenes de 1,5 m. El vial Oeste presenta una longitud total de 382 m y una pendiente máxima del 10%. Por su parte el vial Este tiene 580 m de longitud con una pendiente máxima del 6,4%.

Longitud: 0,96 km	Presupuesto: 1.236.524,14 €
Organismo: Diputación y Ayuntamientos	Red: Complementaria



2. NUEVA INFRAESTRUCTURA: Ronda Oeste de Fene

Se propone actualizar la alternativa de trazado prevista inicialmente en el Plan Sectorial vigente hasta la fecha con objeto de contemplar los trabajos que se han desarrollado en este intervalo de tiempo y de mayor detalle. Para ello se contempla en este documento el trazado analizado en el proyecto redactado por la Xunta de Galicia en el año 2.003, cuyo objeto era definir la solución óptima para la Ronda Oeste, teniendo en cuenta para ello los condicionantes de carácter técnico, urbanístico, social y características geológicas, geotécnicas y topográficas de los terrenos.

La alternativa finalmente definida supone una alteración importante, en cuanto a su trazado, con respecto a la solución contemplada en el Plan Sectorial y en el Plan General de Ordenación Municipal de Fene.

El vial que se propone circunvala el núcleo de Fene desde el enlace de Fene con la A-9 hasta el enlace de San Valentín en As Pías, sirviendo, además, a aquellos vehículos que se dirijan o provengan de la AC-133 (Fene – Mugardos), descongestionando la Avenida Marqués de Figueroa y el cruce de esta calle con la Avenida Naturales de Fene (N-651) y AC-115 (Fene – Neda).

Su sección responde a una vía urbana de cuatro carriles con mediana central y arcenes laterales.

La longitud total es de 2840 metros, con un radio mínimo de 275 m y una pendiente máxima del 7%.

Como obras singulares presenta dos viaductos, el primero salva el valle del Regato da Moa y el segundo pasa sobre la línea del ferrocarril Betanzos – Ferrol.

Además de los enlaces de San Valentín y de la AP-9, se propone la construcción de dos enlaces intermedios para realizar la conexión con la AC-133 y para permitir el acceso a las instalaciones de NAVANTIA Fene.

Como objetivos principales para el desarrollo de esta ronda están:

- Evitar el tránsito por el núcleo urbano de Fene a todo el tráfico de paso de la N-651 o la AP-9.

- Realizar la función de cierre del núcleo urbano

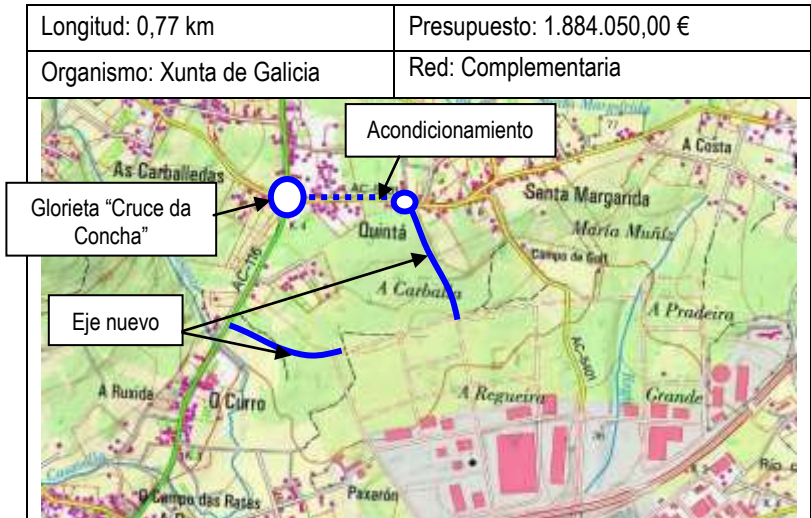


3. NUEVA INFRAESTRUCTURA: Conexión AC-116 (C-646) (Costa Norte) por Río do Pozo

Este vial comunica la carretera de la costa, AC-116 con la Autovía Ferrol – Vilalba a través del Polígono Río do Pozo.

La solución propuesta, con sección de carretera convencional, consiste en continuar el vial (parcialmente ejecutado a día de hoy) de salida del polígono de Río do Pozo-Sector IV, en su vértice noroeste hasta la conexión con la AC-116, eliminando los giros a la izquierda.

Se complementa la solución con la construcción de una rotonda en el Cruce de A Concha entre la AC—116 y la DP-5408, y el acondicionamiento de esta carretera hasta el lugar de Quintá, donde se prolongará un vial hasta su conexión con el viario previsto en el “Plan de sectorización del Ámbito I”.



4. NUEVA INFRAESTRUCTURA: Conexión AC-566 (AC-113) con AC-862 (C-642) en Narón

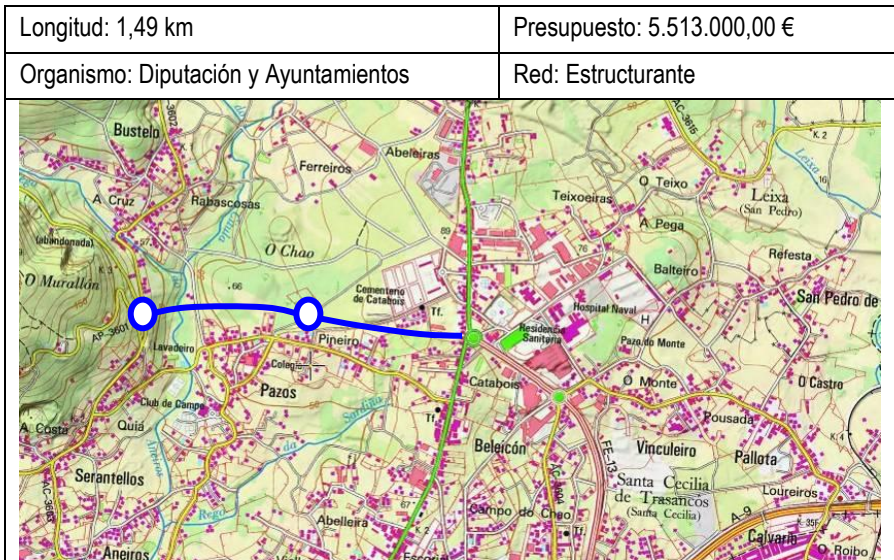
A través de este vial se comunican dos importantes zonas industriales de Narón: As Lagoas y O Ponto (Xubia). Su misión es captar parte del actual tráfico que circula por la Carretera de Castilla, descongestionando esta travesía y permitir el desarrollo urbanístico de la zona. Tiene una longitud de 1.900 m, sección 7-12, con un radio mínimo de 375 m y una pendiente máxima del 2,5%. (A día de hoy ya se han ejecutado los primeros 200 metros, por lo que se valora como actuación pendiente 1,70 km que restan por desarrollar).

Inicialmente, se preveía la conexión de este eje con la carretera AC-862 a través de la calle Río Baxoi, con el fin de minimizar impactos y aprovechar lo existente (paso inferior bajo la línea de ferrocarril). Resultado del análisis atual y el desarrollo de las edificaciones en la zona, se modifica dicha conexión por la calle Camiño Revolta.



5. NUEVA INFRAESTRUCTURA: Conexión CP-3603 con AC-116 (C-646) en Catabois

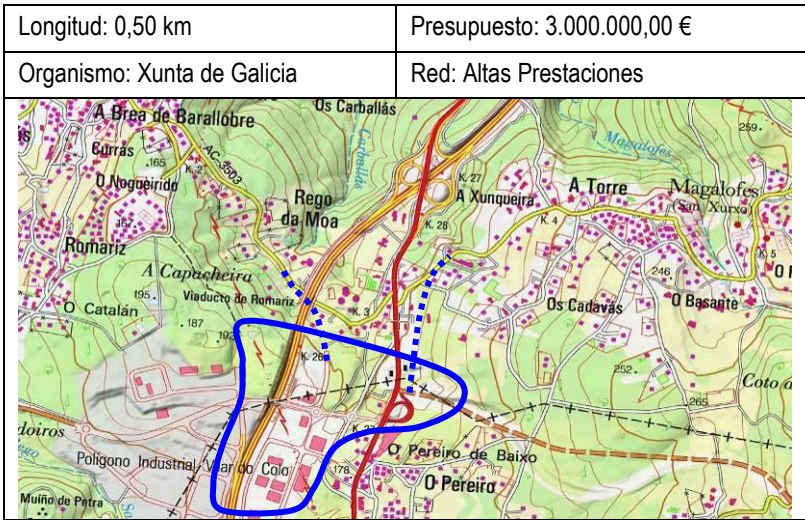
La nueva vía propuesta comunica una de las principales carreteras de acceso a la costa (zona de Covas) con la zona de Catabois. Su trazado en planta no presenta dificultades, si bien se debe salvar mediante un viaducto el valle del Arroyo Aneiros. Su sección prevista es 7-12 con una longitud de 1.485 m. Su radio mínimo en planta es de 4.000 m y su pendiente máxima es del 4%. Presenta una intersección a mitad de recorrido para comunicar el barrio residencial de Pazos.



6. NUEVA INFRAESTRUCTURA: Nuevo enlace VG-1.2 - N-651

Se propone la remodelación de esta conexión entre la vía para automóviles VG-1.2, Ares – Mugardos y la carretera nacional, N-651, pues actualmente esta conexión se desarrolla de manera poco clara.

En el diseño de esta solución se deberá de tener en cuenta la actuación 1 “Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503)” pudiendo estar incluida en la solución que finalmente se proponga para solucionar esta conexión ambas actuaciones.



7. NUEVA INFRAESTRUCTURA: Conexión VG-1.2 – AC-133 en Mugardos

Se incluye esta nueva conexión con el fin de sustituir la conexión actual de la Vía para automóviles con la carretera de la diputación, CP-3504, para hacerlo a través de la carretera autonómica AC-133, que es el vial que realmente da acceso al núcleo de Mugardos.

La propuesta consiste en la contrucción de un nuevo ramal de incorporación a la vía VG-1.2, acondicionando el vial que dá acceso al mismo. En la glorieta de Rilo se propone un ramal de acceso directo hacia la AC-133 y se propone la mejora del trazado de esta carretera en aquellos puntos que se consideren más conflictivos y serán definidos en la fase de proyecto, resultado de un análisis más exhaustivo y detallado.



8. NUEVA INFRAESTRUCTURA: Conexión FE-13 con AC-566

Se propone incluir la actuación tal y como aparece reflejada en el PXOM del Concello de Ferrol de conexión de la FE-13 con la rúa Bimbieiro para finalmente llegar a través de esta calle a la AC-566.

Un primer tramo de este vial ya se ha ejecutado mediante el desarrollo del Plan Parcial de O Boial y el Plan de Sectorización de O Vinculeiro.



9. MEJORA DE INFRAESTRUTURAS EXISTENTES: Reordenación de la entrada a Ferrol por Avda. As Pías

Esta importante actuación consiste en dotar de una sección urbana a la Avenida de As Pías, comunicar los barrios de Esteiro con el Ensanche y Caranza con el Bertón, suprimir el paso elevado de Caranza, mejorar la glorieta del Diapasón y mejorar el enlace de la Avenida de As Pías con la Carretera de la Trinchera.

Se propone actualizar la alternativa de trazado prevista inicialmente en el Plan Sectorial vigente hasta la fecha con objeto de contemplar los trabajos que se han desarrollado en este intervalo de tiempo y de mayor detalle. Para ello se contempla en este documento el trazado analizado en los proyectos desarrollados por el Ministerio de Fomento, donde se desarrolla la reordenación de la entrada a Ferrol por la Avda. das Pías.

Dichos proyectos son: clave 33-LC-7130, y título “Remodelación de enlace. Conexión de Caranza y el Bertón. Carretera FE-14”, propone remodelar los enlaces de la FE-14 (entrada a Ferrol por el puente y la avenida de As Pías) con la FE-11 (carretera de la Trinchera) y el enlace de Caranza en la FE-14 (entrada a Ferrol por el puente y la avenida de As Pías), mejorando así la seguridad vial. Otro de los proyectos, de clave 33-LC-7160, y título “Actuaciones para la mejora de la seguridad vial. Carretera FE-14. PK 0+000 – 0+600”, complementa al anterior en la reordenación de la Avda. das Pías. Con este proyecto se pretende suprimir el enlace con la FE-11 y la construcción de una glorieta superior y dos nuevos ramales hacia la glorieta del Diapasón, conectar la FE-14 con la calle Nueva de Caranza mediante una intersección y reordenación de los márgenes.

Por otra parte, la remodelación propuesta para el enlace de Caranza en la FE-14 (entrada a Ferrol por el puente y la avenida de As Pías) consiste en:

- Agrupar los accesos entre Caranza y la FE-14, eliminando la conflictiva intersección de dos de los ramales existentes con la calle Lepanto y con la calle Juan de Austria, ambas bidireccionales.
- Reducir la velocidad de recorrido por la FE-14 e incorporar el acceso al nuevo barrio del Bertón mediante una conexión urbana, acorde con los ámbitos colindantes.

De este modo se mejorará sustancialmente la seguridad vial en los accesos a ambos barrios de Ferrol.



10. MEJORA DE INFRAESTRUTURAS EXISTENTES: Remodelación enlace AG-64 con AC-566

Se propone la remodelación del enlace existente de la autovía AG-64 con la carretera AC-566 (Enlace de Castro) para permitir así todos los movimientos, y así, crear un itinerario alternativo al tramo Narón-Castro de la AC-566, a través del ramal de la autopista (FE-12) y la AG-64, paralelo al generado por la carretera actual, completando para ello el enlace de Castro.

Esta actuación ya se encuentra contemplada en el proyecto desarrollado por la Xunta de Galicia “Acondicionamiento de la carretera AC-566. Tramo: Narón – Valdoviño”.



11. MEJORA DE INFRAESTRUTURAS EXISTENTES: Conexión FF.CC. en Franza

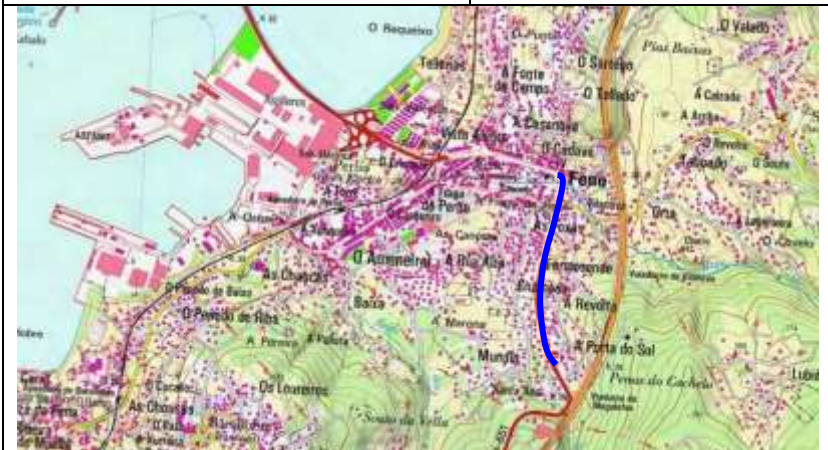
Esta actuación está encaminada a desarrollar industrialmente la zona. Comunica esta zona con la Vía Rápida de Ares y Mugardos. La actuación prevista modifica a la inicialmente prevista en el Plan sectorial, 2002, (incluida en el planeamiento de Fene) pues el enlace previsto con la vía rápida se prevé de difícil ejecución por su proximidad con el enlace existente con la carretera CP-3501. Es por ello, que en base a la necesidad y a la elección de la óptima solución, se plantea el acondicionamiento de un tramo de la carretera CP-3502 y CP-3501 (carreteras de Diputación).



12. MEJORA EN TRAVESÍAS: Travesía N-651, Fene

Dentro de este apartado se recogen las obras de mejora y adecuación de la N-651 a su paso por el núcleo de Fene. La complejidad de estas obras radica en acometer las obras manteniendo el actual volumen de circulación.

Se modifica la longitud de actuación, con respecto a la inicialmente prevista en el plan sectorial, pues ya está a día de hoy parcialmente urbanizada.

Longitud: 1,00 km	Presupuesto: 600.000,00 €
Organismo: Diputación y Ayuntamientos	Red: Estructurante
	

12.3. JUSTIFICACIÓN DE LA RED PROPUESTA

Atendiendo a las relaciones metropolitanas y a los itinerarios descritos en los capítulos anteriores, se justifica la ejecución de las actuaciones propuestas y se confirma la necesidad de emprender los proyectos ya estudiados.

La actuación prevista para la **supresión de la intersección en la N-651 en Rego da Moa** junto con la **remodelación del enlace de la vía, Ares – Mugardos, VG-1.2** están encaminadas a la mejora de la seguridad vial. Su importancia es desde todos los puntos de vista prioritaria, ya que el fin de ambas actuaciones es evitar la posibilidad de accidentes.

Mediante la **Ronda Oeste de Fene** se evita el tránsito por el núcleo urbano de Fene a todo el tráfico de paso proveniente del Eje Sur por la N-651 o la A-9. Desde el enlace de Fene se comunica con el enlace de San Valentín sirviendo, además, a aquellos vehículos que se dirijan o provengan de la AC-133 (Fene – Mugardos), descongestionando la Avenida Marqués de Figueroa y el cruce de esta calle con la Avenida Naturales de Fene (N-651) y AC-115 (Fene – Neda).

Mediante la **Conexión de la AC-116 (C-646) por Río do Pozo** se pretende comunicar la costa Norte de la comarca de Ferrol (Valdoviño y Cedeira) con la red de alta capacidad existente, ya sea la Autovía Ferrol – Vilalba, como con la AP-9 a través del Vial de Conexión correspondiente.

La actuación de **mejora del acceso a la estación del FF.CC. en Franza** está encaminada a potenciar el eje Ares y Mugardos – Vilar do Colo – As Pontes. Otro aspecto fundamental es la importancia que debe adquirir el transporte de mercancías por ferrocarril en la zona industrial de Ferrolterra. La inclusión de suelo industrial en esta zona unida a la presencia del apeadero dotará a los municipios de Fene y Mugardos de un lugar estratégico para el transporte intermodal en la comarca.

La **Conexión de la AC-566 (AC-113) con la AC-862 (C-642) en O Ponto (Xubia)** tiene como principal cometido servir a la distribución de parte del tráfico de la Carretera de Castilla ya que por él discurrirá el tráfico de los itinerarios que relacionan las zonas comerciales de la AC-862 e industriales de As Lagoas y Polígono Industrial de Río do Pozo; y aquellos que realicen itinerarios con origen en Narón, Neda y destino en Valdoviño y Cedeira. Este vial también servirá como cierre del área urbana que se desarrolla en torno a la AC-862.

Para mejorar el acceso al núcleo de **Mugardos**, se incluye una nueva conexión con el fin de sustituir la conexión actual de la Vía para automóviles con la carretera de la diputación, CP-3504, el hacerlo a través de la carretera autonómica AC-133, que es el vial que realmente da acceso a este núcleo.

La **Conexión de la FE-13 con la AC-566** pretende mejorar las conexiones del suelo industrial desarrollado con los ejes norte-sur, FE-13 y AC-566 que a su vez tienen sendas conexiones con la AP-9.

El último vial por justificar corresponde al **vial que comunica la CP-3603 (Ferrol – Covas) con la AC-116 (C-646)** en Catabois. Su interés es fundamentalmente el de servir a descongestionar la Carretera de Catabois y la permitir un mejor acceso de las zonas rurales y litoral de Ferrol a los viales de alta capacidad, en este caso comunica la zona de Covas y Serantes con la zona residencial de Pazos y el Acceso Norte.

La mejora de la movilidad entre los itinerarios de la zona, justifica la **remodelación del enlace existente de la autovía AG-64 con la carretera AC-566 (Enlace de Castro)** para permitir así todos los movimientos, y así, crear un itinerario alternativo al tramo Narón-Castro de la AC-566, a través del ramal de la autopista (FE-12) y la AG-64, paralelo al generado por la carretera actual, completando para ello el enlace de Castro.

La justificación de la inclusión de las actuaciones en viales existentes se basa en motivos sociales y de seguridad vial. Mediante la **reordenación de la entrada a Ferrol** se conseguirá la comunicación entre dos barrios actualmente separados por la N-651: Esteiro y el Ensanche; también se dotará de características urbanas a la Avenida de As Pías para facilitar la transición en los itinerarios de largo recorrido al medio urbano de Ferrol. La construcción de aceras, aparcamientos y dotación de servicios como alumbrado y recogida de aguas, en travesías (como la **travesía de Fene**) ayudará a mantener las condiciones de seguridad y calidad vial en zonas urbanas.

12.4. PROPUESTA DE TITULARIDAD

A continuación se indica la propuesta de titularidad de la red, de la que cabe mencionar que **se mantiene la misma titularidad en la red propuesta que la inicialmente reflejada en el Plan Sectorial ya aprobado**, con dos salvedades que en la actuación Conexión FFCC en Franza, al variar el tipo de actuación, antes una conexión nueva, ahora un acondicionamiento sobre la carretera de Diputación, se propone como titular a la Diputación provincial, y la Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503) que inicialmente se asignaba al Ministerio, pero puesto que se considera una mejora de la carretera CP-3503, se propone finalmente como titular la Diputación.

Nº	Actuación	Longitud (Km)	Organismo
1	Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503)	0,96	Diputación y Ayuntamientos
2	Ronda Oeste de Fene	2,13	Ministerio de Fomento
3	Conexión AC-116 (C-646) (Costa Norte) por Río do Pozo	0,77	Xunta de Galicia
4	Conexión AC-566 (AC-113)_AC-862 (C-642) en Narón	1,70	Xunta de Galicia

Nº	Actuación	Longitud (Km)	Organismo
5	Conexión CP-3603_AC-116 (C-646) en Catabois	1,49	Diputación y Ayuntamientos
6	Nuevo enlace VG 1.2 - N-651	0,50	Xunta de Galicia
7	Conexión VG-1.2 – AC-133 en Mugardos	0,88	Xunta de Galicia
8	Reordenación de la entrada a Ferrol por Avda. das Pías	1,50	Diputación y Ayuntamientos
9	Remodelación enlace AG-64 con AC-566	0,50	Xunta de Galicia
10	Conexión Estación FF.CC. en Franza	1,40	Diputación y Ayuntamientos
11	Travesía N-651, Fene	1,00	Diputación y Ayuntamientos
12	Conexión FE-13 con AC-566	0,72	Diputación y Ayuntamientos
Total Red (Km)		13,55	

Supresión intersección Rego da Moa (N-651 CP-3503)

La actuación en Rego da Moa consiste en la supresión de la intersección de la carretera de Diputación, CP-3503, con la N-651 en Fene. Se propone la titularidad provincial por entender que la actuación se enmarca dentro de las mejoras de la carretera CP-3503, como una mejora en la seguridad vial de la misma, por los problemas de visibilidad que presenta actualmente.

Ronda Oeste de Fene

La Ronda Oeste de Fene se plantea como una variante de la actual N-651 a su paso por el núcleo de Fene. La N-651 es de titularidad estatal, por tanto, la Ronda Oeste corresponde a la Administración Estatal; mientras que la actual N-651 desde Santa Ana hasta el enlace de San Valentín (Avenida Naturales de Fene) puede transferirse a titularidad municipal, una vez ejecutada la ronda.

Conexión AC-116 (C-646) (Costa Norte) por Río do Pozo

Este vial comunica la carretera de la costa, AC-116 con la Autovía Ferrol – Vilalba a través del Polígono Río do Pozo. Este eje conformará junto con el viario del polígono una variante paralela a la carretera AC-116, de titularidad autonómica. Se propone como titular la Xunta de Galicia.

Conexión AC-566 (AC-113) con AC-862 (C-642) en Narón

Las dos carreteras que comunica este vial son de titularidad autonómica: AC-566 y AC-862 (ambas pertenecen a la red primaria básica). La administración autonómica debe ser, por tanto, la titular de esta vía de comunicación.

Conexión CP-3603 con AC-116 (C-646) en Catabois

La Conexión CP-3603 con AC-116 en Catabois se encuentra en el P.G.O.M. de Ferrol y forma parte del Sistema General Viario. La titularidad que figura en dicho Plan es provincial, es decir, se le asigna a la Diputación de A Coruña por conectar con la carretera provincial en Serantes en las proximidades del ramal hacia la ermita de Chamorro. Dicho ramal también pertenece a la Diputación de A Coruña.

Nuevo enlace VG 1.2 - N-651

Al tratarse de la remodelación del enlace de la VG-1.2 proyectado y ejecutado en su día por la administración autonómica sobre la nacional, se propone como titular esta administración.

Conexión VG-1.2 – AC-133 en Mugardos

Este vial puede considerarse como un ramal de la propia Vía VG-1.2, Ares – Mugardos de titularidad autonómica, por lo que se propone la Xunta de Galicia como titular de la actuación.

Reordenación de la entrada a Ferrol por Avda. das Pías

La Avenida das Pías forma parte de la carretera FE-14, cuyo titular es el Ministerio de Fomento, pero es una actuación meramente urbana por lo que se propone que una vez desarrollada esta actuación el titular sea el Ayuntamiento.

Remodelación enlace AG-64 con AC-566

La remodelación de este enlace es sobre dos carreteras de titularidad autonómica, la AG-64 y la AC-566. La administración autonómica, debe ser, por tanto la titular de esta actuación.

Conexión Estación FF.CC. en Franza

La actuación en Franza consiste en un acondicionamiento sobre las carreteras de Diputación, como titular de esta actuación se propone la Diputación.

Travesía N-651, Fene

Dentro de este apartado se recogen las obras de mejora y adecuación de la N-651 a su paso por el núcleo de Fene. Como titular final se propone el Ayuntamiento para recibir este vial como una avenida más del municipio, si bien las obras podrán ser cofinanciadas por las distintas administraciones, Ayuntamiento como titular final y Ministerio de Fomento como titular de la carretera.

Conexión FE-13 con AC-566

Esta actuación se encuentra incluida en el PXOM de Ferrol, y puesto que es una actuación ya parcialmente ejecutada por los planes de desarrollo del ámbito, la propuesta es llevarla a cabo por la Diputación y/o concellos, puesto que atraviesa suelo de los Concellos de Ferrol y de Narón.

12.5. RESUMEN DE LA RED PROPUESTA

Nº	Actuación	Longitud (Km)	Sección tipo	Estado
1	Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503)	0,96	Ctra. Convencional	Proyecto
2	Ronda Oeste de Fene	2,13	Sec. Urbana 4 carril	Proyecto
3	Conexión AC-116 (C-646) (Costa Norte) por Río do Pozo	0,77	Ctra. Convencional	Sin Iniciar
4	Conexión AC-566 (AC-113)_AC-862 (C-642) en Narón	1,70	Ctra. Convencional	Sin Iniciar
5	Conexión CP-3603_AC-116 (C-646) en Catabois	1,49	Ctra. Convencional	Sin Iniciar
6	Nuevo enlace VG 1.2 - N-651	0,50	Enlace	Sin Iniciar
7	Conexión VG-1.2 – AC-133 en Mugardos	0,88	Ctra. Convencional	Sin Iniciar
8	Reordenación de la entrada a Ferrol por Avda. das Pías	1,50	Acondicionamiento - Sec. Urbana	Proyecto
9	Remodelación enlace AG-64 con AC-566	0,50	Enlace	Proyecto
10	Conexión Estación FF.CC. en Franza	1,40	Acondicionamiento	Sin Iniciar
11	Travesía N-651, Fene	1,00	Urbanización travesía	Sin Iniciar
12	Conexión FE-13 con AC-566	0,72	Ctra. Convencional	Sin Iniciar
Total Red (Km)		13,55		

13. INVERSIÓN DEL PLAN

El proceso seguido para la obtención de la valoración económica para el plan de las actuaciones ha sido explicado en el punto 9.2 de la presente memoria.

A continuación se recogen los cuadros resumen de los presupuestos de todas las actuaciones recogidas en el presente Plan Sectorial de Infraestructuras. Los presupuestos se recopilan atendiendo a cuatro criterios:

- Red Propuesta
- Red según Titularidades
- Red según Estado Actual de Desarrollo

Así mismo, esta clasificación se representa en los planos de esquemas viales (5.1, 5.2 y 5.3).

13.1. PRESUPUESTO DE LA RED PROPUESTA EN FERROL

Nº	Actuación	Longitud (Km)	Sección tipo	Presupuesto (€)
1	Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503)	0,96	Ctra. Convencional	1.236.524,14
2	Ronda Oeste de Fene	2,13	Sec. Urbana 4 carril	23.609.520,10
3	Conexión AC-116 (C-646) (Costa Norte) por Río do Pozo	0,77	Ctra. Convencional	1.884.050,00
4	Conexión AC-566 (AC-113)_AC-862 (C-642) en Narón	1,70	Ctra. Convencional	6.290.000,00
5	Conexión CP-3603_AC-116 (C-646) en Catabois	1,49	Ctra. Convencional	5.513.000,00
6	Nuevo enlace VG 1.2 - N-651	0,50	Enlace	3.000.000,00
7	Conexión VG-1.2 – AC-133 en Mugardos	0,88	Ctra. Convencional	2.156.000,00
8	Reordenación de la entrada a Ferrol por Avda. das Pías	1,50	Acondicionamiento - Sec. Urbana	9.459.272,43
9	Remodelación enlace AG-64 con AC-566	0,50	Enlace	3.000.000,00
10	Conexión Estación FF.CC. en Franza	1,40	Acondicionamiento	770.000,00
11	Travesía N-651, Fene	1,00	Urbanización travesía	600.000,00
12	Conexión FE-13 con AC-566	0,72	Ctra. Convencional	1.764.000,00
Total Red (Km)		13,55	Total Red (€)	59.282.366,67

13.2. PRESUPUESTO SEGÚN TITULARIDADES

Nº	Actuación	Longitud (Km)	Sección tipo	Presupuesto (€)
Ministerio de Fomento				
2	Ronda Oeste de Fene	2,13	Sec. Urbana 4 carril	23.609.520,10
Subtotal (a)				23.609.520,10
Xunta de Galicia				
3	Conexión AC-116 (C-646) (Costa Norte) por Río do Pozo	0,77	Ctra. Convencional	1.884.050,00
4	Conexión AC-113_AC-862 (C-642) en Narón	1,70	Ctra. Convencional	6.290.000,00
6	Nuevo enlace VG 1.2 - N-651	0,50	Enlace	3.000.000,00
9	Remodelación enlace AG-64 con AC-566	0,50	Enlace	3.000.000,00
7	Conexión VG-1.2 – AC-133 en Mugardos	0,88	Ctra. Convencional	2.156.000,00
Subtotal (b)				16.330.050,00
Diputación y Ayuntamientos (A COFINANCIAR POR LAS DISTINTAS ADMINISTRACIONES)				
1	Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503)	0,96	Ctra. Convencional	1.236.524,14
10	Conexión Estación FF.CC. en Franza	1,40	Acondicionamiento	770.000,00
11	Travesía N-651, Fene	1,00	Urbanización travesía	600.000,00
8	Reordenación de la entrada a Ferrol por Avda. das Pías	1,50	Acondicionamiento - Sec. Urbana	9.459.272,43
5	Conexión CP-3603_AC-116 (C-646) en Catabois	1,49	Ctra. Convencional	5.513.000,00
12	Conexión FE-12 con FE-13	0,72	Ctra. Convencional	1.764.000,00
Subtotal (c)				19.342.796,57
Total Red Planificada (a)+(b)+(c) (€)				59.282.366,67

13.3. PRESUPUESTO SEGÚN ESTADO ACTUAL DE DESARROLLO

Nº	Actuación	Longitud (Km)	Sección tipo	Presupuesto (€)
Actuaciones en proyecto				
1	Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503)	0,96	Ctra. Convencional	1.236.524,14
3	Conexión AC-116 (C-646) (Costa Norte) por Río do Pozo	0,77	Ctra. Convencional	1.884.050,00
8	Reordenación de la entrada a Ferrol por Avda. das Pías	1,50	Acondicionamiento - Sec. Urbana	9.459.272,43
9	Remodelación enlace AG-64 con AC-566	0,50	Enlace	3.000.000,00
Subtotal (a)				15.579.846,57
Actuaciones sin iniciar				
2	Ronda Oeste de Fene	2,13	Sec. Urbana 4 carril	23.609.520,10
10	Conexión Estación FF.CC. en Franza	1,40	Acondicionamiento	770.000,00
11	Travesía N-651, Fene	1,00	Urbanización travesía	600.000,00
4	Conexión AC-113_AC-862 (C-642) en Narón	1,70	Ctra. Convencional	6.290.000,00
5	Conexión CP-3603_AC-116 (C-646) en Catabois	1,49	Ctra. Convencional	5.513.000,00
6	Nuevo enlace VG 1.2 - N-651	0,50	Enlace	3.000.000,00
7	Conexión VG-1.2 – AC-133 en Mugardos	0,88	Ctra. Convencional	2.156.000,00
12	Conexión FE-12 con FE-13	0,72	Ctra. Convencional	1.764.000,00
Subtotal (b)				43.702.520,10
Total Red Según estado (a)+(b) (€)				59.282.366,67

14. EVALUACIÓN SOCIAL

Desde el punto de vista social en el presente estudio se han tenido en cuenta los siguientes aspectos:

- Distribución del tráfico de paso por vías alternativas, que permitan el desarrollo urbano y económico de algunos núcleos de población.
- Eliminación de puntos negros en los que son frecuentes los atascos y fuertes retenciones.
- Desarrollo de actuaciones encaminadas al desarrollo industrial de la comarca.
- Mejora de la conectividad de núcleos mal comunicados.
- Mejora de la Seguridad Vial, evitando el tránsito de vehículos pesados por zonas urbanas.

Todos estos aspectos están claramente encaminados a la mejora de la calidad de vida para los habitantes de Ferrol y comarca, así como un impulso a su desarrollo económico, social y urbano. A través de cada una de las actuaciones descritas en este Estudio se pueden comprobar los beneficios sociales que conllevan y las ventajas económicas que pueden generar tanto para el sector público como para el sector privado.

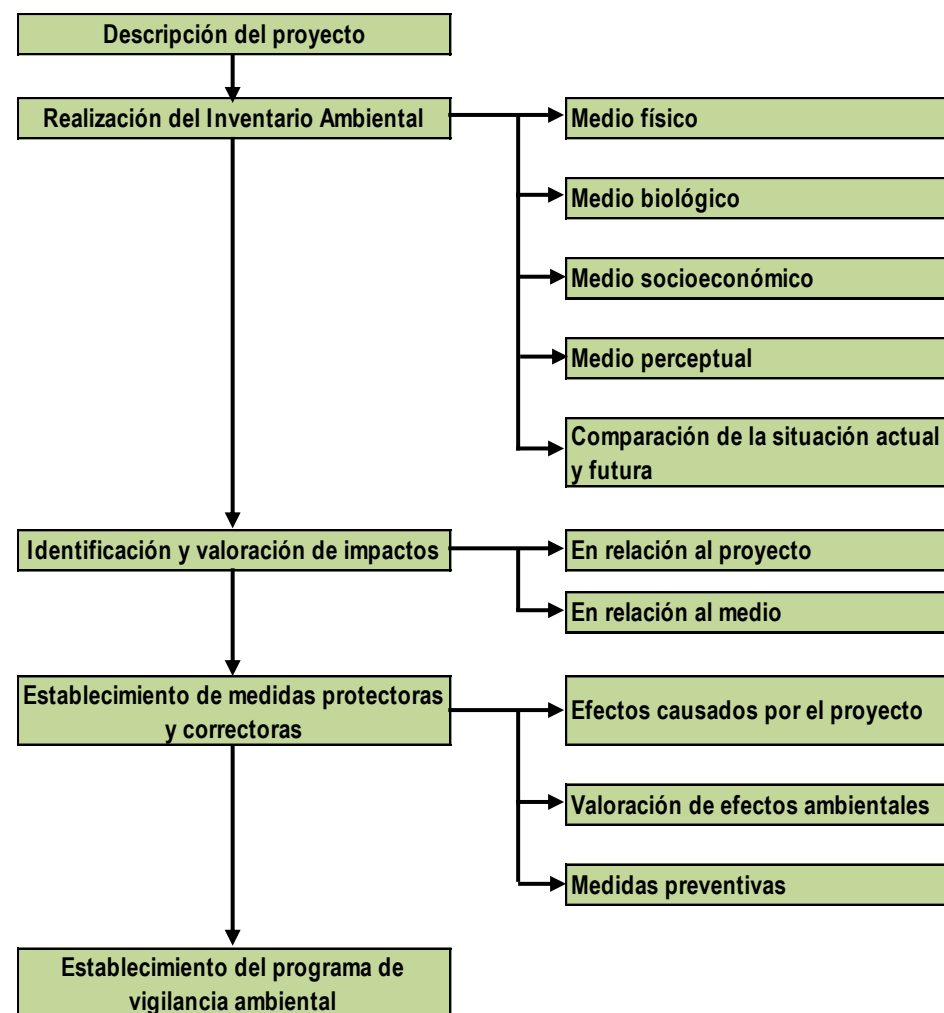
15. EVALUACIÓN AMBIENTAL

15.1. ANTECEDENTES

El plan sectorial aprobado en el año 2002 y vigente hasta la fecha, desarrollaba en su día un estudio de incidencia ambiental que pretendía cumplir con los siguientes objetivos:

- Servir para la identificación, descripción y valoración de los impactos que sobre los elementos del medio físico tiene la ejecución del proyecto.
- Permitir la identificación de las normas de ejecución para que el proyecto resulte medioambientalmente aceptable.
- Proporcionar un instrumento de gestión ambiental, tratando de adaptar el proyecto a su entorno, priorizando los enfoques preventivos, es decir, incluyendo las consideraciones ambientales desde las primeras fases del propio proyecto, ayudando en el proceso de toma de decisiones (naturaleza adaptativa del Estudio de Efectos Ambientales).
- Servir como una herramienta útil y eficaz de prevención y corrección de impactos que ayuden a la protección del entorno desde la fase de planificación, sirviendo así, como soporte técnico-ambiental tanto de planificación territorial como ambiental.
- Servir para la programación de las necesarias medidas preventivas, protectoras, correctoras y compensatorias y para el establecimiento del plan de vigilancia ambiental.
- Servir de base para tramitación tanto ante los Órganos Sustantivo y Ambiental como ante los Organismos Competentes en lo referente a declaración de efectos ambientales.

Por lo tanto este estudio se enfocaba como un instrumento de gestión y planificación ambiental para la ejecución del proyecto, sirviendo, al tiempo, para proponer desde un principio las oportunas medidas preventivas, correctoras o compensatorias.



15.2. CONDICIONANTES AMBIENTALES

Las nuevas actuaciones previstas en la presente Modificación del Plan Sectorial, tal y como ya se citó anteriormente, son la remodelación de los enlaces entre la VG-1.2 (Ares-Mugardos) y la N-651 y entre la A-64 y la AC-566 (Narón- Campo do Hospital), la conexión entre la VG-1.2 y la AC-133 (Fene- Mugardos) en Mugardos y de la FE-13 con AC-566. Las restantes actuaciones o bien se mantienen las propuestas en el primer plan o bien, se actualizan en base a proyectos posteriores a dicho plan.

En general, las modificaciones propuestas son remodelaciones de enlaces viarios existentes o ejecuciones de pequeñas conexiones, de los que no se esperan efectos ambientales significativos.

Tal y como se señaló en el punto 1 del presente documento, con fecha de Marzo de 2013 se redacta el "DOCUMENTO DE INICIO" referente a la Modificación del Plan Sectorial para su consulta ante el organismo ambiental competente acerca de la necesidad o no de sometimiento de la propuesta desarrollada al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, del que se recibe contestación el 1 de julio de 2013 donde se concluye que, dado que no se esperan efectos ambientales significativos, se acuerda la no necesidad de someter al procedimiento de evaluación ambiental estratégica la **Modificación puntual del Plan sectorial viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos e Cabanas**, siempre que se cumplan los condicionantes ambientales establecidos, que son:

- En la construcción de la conexión de la carretera Catabois-Valdoviño con el polígono de Río do Pozo se deberá evitar que el trazado del vial afecte a su microcuenca y a la vegetación de ribera asociada al riachuelo Freixeiro o Seco (zona de árboles frondosos autóctonos).
- Cuando sea inevitable la intersección de los trazados viarios planificados con el Camino de Santiago, en los proyectos de ejecución que se desarrollen deberán arbitrarse soluciones tendentes a conservar el carácter peatonal del Camino, proteger sus valores ambientales y aquellos elementos que lo caracterizan en cada tramo (vallados, vegetación, pavimentos y/o ausencia de ellos, hitos, etc.), así como garantizar la seguridad de los peregrinos. En consecuencia, se propondrán desvíos provisionales al trazado del Camino durante las obras y se identificará en todos los planos de la obra la orilla de la vía por la que discurre.

15.3. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE IMPACTOS

15.3.1. INTRODUCCIÓN

Se pretende reflejar en este punto aquellos posibles impactos que se pueden generar con la ejecución de las actuaciones propuestas.

Se dice que existe impacto, cuando una acción produce una alteración, favorable o desfavorable, en el medio o en alguno de los componentes o factores del medio. Los impactos ambientales pueden ser, por lo tanto, bien de carácter o signo positivo (cuando repercuten favorablemente sobre alguno de los factores considerados), como negativo, en el caso de que la alteración sea desfavorable. Se tendrán en cuenta tanto los impactos positivos como los negativos, con el fin de realizar un análisis más completo de la repercusión de las actuaciones en el medio.

15.3.2. IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS

La primera etapa de identificación de impactos, se corresponde con el establecimiento de relaciones de tipo causa-efecto entre las acciones del proyecto propuesto y los factores del medio sobre el que se va a desarrollar.

Considerando las características de las actuaciones incluidas en la Propuesta de Modificación del Plan, los principales impactos negativos previstos por la ejecución de las actuaciones proyectadas, serán los que se definen a continuación:

1. FASE DE EJECUCIÓN:

- Aumento en los niveles sonoros como consecuencia de la ejecución de las obras (movimiento de tierras)
- Aumento en la carga de partículas en la atmósfera
- Pérdida de suelos de relativa capacidad productiva
- Incremento de la afección sobre la variable paisaje
- Eliminación del estrato vegetal arbóreo y arbustivo en diferentes áreas
- Generación de un volumen de residuos de construcción y demolición, así como residuos asimilables a urbanos
- Modificaciones orográficas del terreno
- Molestias ocasionadas a la población en fase de obras (circulación maquinaria)

- Aparición de zonas degradadas y taludes que será necesario restaurar

2. FASE DE EXPLOTACIÓN:

- Alteración paisajística del entorno donde se proyectan las actuaciones proyectadas
- Ruido emitido por el tráfico rodado que haga uso de las nuevas actuaciones proyectadas
- Incremento en los niveles de tráfico en determinadas zonas (maquinaria pesada incluida)

A partir de ambos conjuntos se construye una matriz de doble entrada o matriz causa-efecto, que permite la identificación de las interacciones previsibles, quedando así definida la tipología de los impactos que posteriormente pueden valorarse.

A continuación se recoge la **matriz causa-efecto** para la presente modificación del Plan Sectorial:

MATRIZ CAUSA-EFECTO		EJECUCIÓN																						EXPLOTACIÓN				
		CALIDAD ACÚSTICA		CALIDAD DEL AIRE		HIDROLOGÍA		FAUNA		VEGETACIÓN		ESPACIOS NATURALES/HÁBITATS		GEOLOGÍA/ GEOMORFOLOGÍA		SUELO		PAISAJE		COMPONENTES CULTURALES		ECONOMÍA		PLANEAMIENTO MUNICIPAL		POBLACIÓN		
		Niveles sonoros	Carga de partículas	Proporción de gases contaminantes	Naturalidad de la red hidrográfica	Hidrología subterránea	Calidad agua superficial	Desplazamientos	Estabilidad de poblaciones	Pérdida de biotopos	Arbolado natural	Naturalidad de hábitat	Orografía del terreno	Geología-geomorfología	Edatología	Compactación	Generación de procesos erosivos	Calidad paisajística	Patrimonio Cultural	Empleo - nivel socioeconómico	Calificación del suelo	Acepción social	Proximidad de viviendas (calidad de vida)					
EJECUCIÓN	Despeje y desbroce	-	+		+	+	+		-	-	-	-	-		+		-			+		-	-					
	Movimiento de tierras	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+	-	-	-		+		-	-					
	Instalaciones auxiliares					+	+						+	+		-	+											
	Expropiaciones																											
	Modificación/reposición de servicios	-					+													+			+					
	Transporte materiales-Circulación maquinaria pesada	-	-				+		+								-	+					-	-				
	Pistas y accesos adicionales							-	-		+		+				-						-	-				
	Pavimentación						-										-			+								
	Excavaciones	-	-						-				-	-				-			+						-	-
Restauración vegetal e integración paisajística							+			+					+	+			+		+	+						
EXPLOTACIÓN	Ocupación de suelo													-	-		-							+	-	-		
	Presencia de las infraestructuras	-	-	-			-	-	-									-		+		+						
	Incremento del tráfico rodado	-	-	-					-																+	-	-	

donde

IMPACTO NEGATIVO

IMPACTO POSITIVO

IMPACTO NO SIGNIFICATIVO

DESCONOCIDO EN LA PRESENTE FASE

Para aquellos impactos negativos resultantes de la ejecución de las obras, que pudieran calificarse como severos, se definirán una serie de medidas protectoras y correctoras que deberán de llevarse a cabo, mediante las cuales se reduce el impacto de manera notable, pasando a ser moderado o incluso compatible, en algún caso.

No se esperan impactos negativos relevantes como resultado de la ejecución de las actuaciones proyectadas, prevaleciendo, en el cómputo global, los efectos positivos de carácter permanente que resultarán de la puesta en funcionamiento de las actuaciones proyectadas, frente a los efectos negativos temporales que puedan ocurrir durante la fase de construcción.

15.4. EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES

Como variables o aspectos ambientales del entorno susceptibles de recibir alteraciones imputables a las acciones de la presente modificación del Plan, se contemplan los siguientes:

ASPECTOS AMBIENTALES	POSIBLES AFECCIONES
Calidad de vida	Contaminación atmosférica, ruidos
Geología	Procesos erosivos
Edafología	Ocupación de suelos, pérdida de productividad
Hidrología	Afección sobre aguas superficiales y aguas subterráneas
Comunidades biológicas	Vegetación, fauna, fragmentación de hábitats
Aspectos paisajísticos	Alteración calidad perceptual del entorno
Aspectos socioeconómicos	Mejora de las comunicaciones, creación empleo, etc
Patrimonio histórico - cultural	Afección sobre elementos arqueológicos, etnográficos o arquitectónicos
Sistema territorial	Remodelación del sistema territorial

En los **planos 4.4** se muestran los condicionantes ambientales existentes en el entorno de las áreas de actuación, considerando para ello, las figuras de protección natural existentes en base a la normativa estatal y autonómica vigente y, por otra parte, los condicionantes ambientales según la información procedente del Plan de Ordenación del Litoral de Galicia, aprobado por el Decreto 20/2011, del 10 de febrero, por el que se aprueba definitivamente el Plan de Ordenación del Litoral de Galicia.

15.4.1. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO, SOBRE LA PLANIFICACIÓN SECTORIAL IMPLICADA, SOBRE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y SOBRE LAS NORMAS APLICABLES

La progresiva puesta en marcha de las actuaciones propuestas en la Modificación del Plan Sectorial de la red viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares y Mugardos, contribuirá a la consecución de los siguientes efectos sobre los elementos estratégicos y la planificación sectorial del territorio:

- Contribución a la coordinación de las actuaciones previstas por las distintas administraciones actuantes en materia de carreteras y transportes.
- Contribución a alcanzar el reequilibrio territorial de Galicia y, en particular, en el entorno de Ferrol.
- Contribución a la generación de elementos para la formulación de documentos de directrices de la Ordenación Territorial.

En relación a las normas de planificación territorial, el Plan incidirá en:

- La coordinación de la planificación urbanística municipal y de las actuaciones sectoriales en materia de carreteras.
- La definición de las adaptaciones normativas reguladoras de la planificación territorial.

15.5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

Con objeto de minimizar las afecciones producidas por las acciones de la construcción y funcionamiento de las actuaciones reflejadas en la propuesta de modificación del Plan, se proponen medidas preventivas, protectoras y correctoras cuya finalidad es evitar y corregir los efectos negativos sobre el medio ambiente y contribuir al desarrollo sostenible.

A continuación se enumeran las medidas consideradas:

1. Emisiones de polvo y partículas provocadas por el transporte de materiales:

La emisión de polvo y partículas a la atmósfera debida al transporte de materiales térreos o áridos, deberá ser reducida con la cobertura de la carga transportada con lonas, y mediante el riego superficial previo a la cobertura.

2. Reducción de emisión de polvo y partículas en obra:

La resuspensión de las partículas en el aire y, por consiguiente, la formación de nubes de polvo, se acentúa cuando el terreno está muy seco y en días ventosos, por lo que se prestará especial atención a esta situación durante el periodo estival. El viario de las zonas de acopio y vertido de materiales, se estudiará previamente al inicio de las obras, con criterio de prevención de molestias y/o contaminación atmosférica por polvo o partículas.

3. Emisiones de contaminantes, polvo y partículas provocadas por el funcionamiento de la maquinaria:

La maquinaria de obra emite una serie de contaminantes a la atmósfera, con repercusiones para la población existente en las viviendas de los núcleos habitados próximos a las actuaciones proyectadas.

Considerando la magnitud de las actuaciones, así como el volumen de maquinaria a emplear, no suele considerarse un efecto especialmente significativo. En cualquier caso, con el objeto de minimizar la contaminación atmosférica, se evitará el funcionamiento de aquella maquinaria que presente unos niveles de emisión superiores a los máximos aceptables.

4. Ubicación y acondicionamiento del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares:

En actuaciones de la magnitud y características de las proyectadas, conviene habilitar una zona que sirva como parque de maquinaria e instalaciones auxiliares, en la cual se dispongan las casetas de obra, además de ser el espacio en el que se realice el acopio de los diferentes materiales que se vayan a emplear, así como de los residuos generados como consecuencia de la ejecución de los trabajos.

5. Establecimiento de los accesos temporales al ámbito de la obra:

Se aprovechará, en la medida de lo posible, la red de caminos existente, evitando la apertura de nuevos caminos de acceso a la zona de obras.

6. Limitaciones al movimiento de la maquinaria/protección de la vegetación:

El movimiento de la maquinaria y vehículos de la obra, estará restringido a la red de caminos existente, así como a aquellos de nueva apertura. En todo caso, la maquinaria deberá moverse en las zonas señalizadas a tal efecto como límites de la obra.

7. Prevención y control de actividades molestas con la regulación de la jornada de trabajo:

Con el fin de evitar molestias innecesarias a la población y a las especies faunísticas presentes en el entorno próximo a las zonas de actuación, se evitará en la medida de lo posible, el empleo de maquinaria ruidosa, carga, o descarga, así como cualquier otra acción que pueda originar un nivel de ruidos elevado durante las horas normales de reposo, considerando éste el periodo comprendido entre las once de la noche y las siete de la mañana (23 horas a 07 horas). En el caso de necesidad de realización de trabajos en horario nocturno, deberá contarse con el permiso municipal correspondiente y la aprobación de la Dirección Facultativa de las Obras.

8. Estado de mantenimiento de la maquinaria de obra:

La maquinaria a emplear en la obra, debe estar en buenas condiciones de funcionamiento, y tener garantías de estar sometida a un adecuado programa de mantenimiento periódico en centros debidamente autorizados.

9. Desmantelamiento de las instalaciones temporales:

Aquellas estructuras que puedan ser reutilizadas en otra ocasión, serán desmontadas y transportadas lo antes posible fuera del área de obra.

Todo aquello que no vaya a ser reutilizado con posterioridad, se considera un residuo y deberá ser gestionado como tal conforme a lo establecido en la normativa vigente.

10. Depósito de materiales:

La zona de localización de los acopios, deberá cumplir los siguientes requisitos:

- Serán acumulados dentro de los límites de ejecución de la obra a la espera de su posterior gestión y/o aprovechamiento o utilización.
- Deberán excluirse como posibles áreas de acopio, las localizaciones que permitan prever episodios de contaminación sobre el Dominio Público Hidráulico, el área de servidumbre de protección asociada, el suelo o cualquier elemento de valor biológico o social sensible.

En ningún caso se realizarán acopios de residuos peligrosos en obra, durante un periodo superior a 6 meses. Asimismo, quedará prohibido el acopio de residuos no peligrosos en obra, durante un periodo superior a 2 años, según lo establecido en la normativa sectorial vigente.

11. Segregación de residuos:

Los residuos generados en la fase de ejecución de la obra, deberán segregarse adecuadamente conforme a la legislación vigente para su correcta gestión, y en todo caso, deberá realizarse una separación entre los residuos peligrosos y los no peligrosos. Asimismo, se deberá dar cumplimiento a la normativa vigente en la materia, destacando entre otros, la Ley 10/2008, de residuos de Galicia, el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

12. Mantenimiento de las características del suelo vegetal:

La tierra con las características de tierra vegetal procedente de la obra, será reutilizada en la recuperación de determinadas zonas de la misma, mediante la aplicación de una capa de tierra vegetal sobre la superficie de las zonas consideradas como degradadas.

- La retirada del horizonte orgánico se realizará en terrenos afectados por la obra y que su profundidad sea suficiente.
- La tierra que se utilice para la recuperación, será seleccionada especialmente para ello, evitando mezcla con materiales no edáficos, piedras o residuos.
- Los montones formarán caballones o artesas que no superarán la altura máxima de 2 metros, para evitar compactación y mala aireación.
- Los caballones tendrán sección trapezoidal, la base debe ser de 6 metros de ancho, la longitud variable según la superficie disponible y los taludes de 45°.
- La separación entre caballones se recomienda de 3,5 metros mínimo, para permitir las maniobras de la maquinaria.

13. Emisiones de ruido provocadas por el funcionamiento de la maquinaria:

La maquinaria deberá cumplir la legislación vigente en la materia, para lo cual se solicitarán y comprobarán los certificados y la documentación que así lo acredite.

14. Medidas protectoras contra incendios:

Será necesario disponer en todo momento de extintores u otros métodos de extinción de incendios en la zona de obra, como un camión cuba o similar.

Deberá existir un procedimiento escrito en el que se detallen las prácticas, prohibiciones, deberes, y señalización en obra que permitan reducir el riesgo o mejorar el comportamiento del personal durante este tipo de accidentes.

Está totalmente prohibida la realización de quemas en el ámbito de las obras, salvo que se cuente con el correspondiente permiso por parte del organismo competente.

Quedará prohibido encender fuego o fumar, en las inmediaciones de los acopios de materiales inflamables y/o combustibles.

15. Mantenimiento de vías de comunicación, servicios y servidumbres:

Deberán reponerse temporalmente los servicios que se vean interceptados o afectados por la realización de los trabajos.

16. Protección del Sistema Hidrológico:

No se podrán captar aguas de la red hidrológica superficial, salvo explícita autorización del Organismo de Cuenca, en la que se indique la cantidad captada. No se verterán aguas sin la autorización correspondiente, en la que se detallarán las características del vertido.

Cualquier actividad que se desarrolle en la zona de Policía, Servidumbre del Dominio Público Hidráulico o en el propio DPH, deberá estar autorizada por la Administración Hidráulica competente, de manera previa al inicio de los trabajos.

17. Protección del Patrimonio Cultural de Galicia:

En el caso de que así lo requiera la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural, deberá llevarse a cabo un control arqueológico de todo tipo de remoción de tierras que se realicen dentro de las áreas de cautela de los elementos arqueológicos o yacimientos existentes en el ámbito de las obras.

18. Adecuación morfológica y revegetación de taludes y zonas alteradas:

De tal manera, se trata de ajustar los taludes, de manera que se aproximen en lo posible, a una pendiente máxima de 3H:2V para el caso de los terraplenes, y 1H:1V para los desmontes.

19. Instalación de balsas de decantación:

Se dispondrá de una cuneta alrededor de los parques de maquinaria, conectada con una balsa de decantación temporal que recoja estas aguas, evitando su vertido directo a la red hidrológica superficial de la zona de estudio.

20. Barreras de retención de sedimentos:

En el caso de actuaciones próximas a la red hidrológica superficial, se instalarán barreras de retención de sedimentos para evitar que los materiales procedentes de la zona de obras, sean arrastrados por el agua y alcancen los cursos fluviales.

Con vistas a corroborar la calidad de las aguas de los cauces próximos a la zona de actuación que puedan verse afectados por las obras, se estará a lo dispuesto en el Decreto 130/1997, del 14 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Pesca Fluvial y de los Ecosistemas Acuáticos Continentales.

21. Revegetación de los taludes de terraplén:

Se empleará una mezcla de hidrosiembra, para acelerar el proceso de adaptación paisajística de estos taludes al entorno, así como el posible establecimiento de plantaciones arbóreas y arbustivas en aquellas zonas donde se realizará un relleno con tierra vegetal.

Finalmente, se optará por una mezcla de herbáceas en la que se combinen gramíneas y leguminosas y se empleen especies que estén presentes en la zona, buscando una rápida integración y adecuación al entorno.

22. Restauración de zonas degradadas:

Todas aquellas zonas del Polígono que queden definidas como Zonas Verdes y Espacios de Libre Dominio y Uso Público, y que actualmente no presenten un apreciable valor ecológico, son susceptibles de ser restauradas, para lo cual deberá realizarse un vertido y extendido previo de tierra vegetal, para posteriormente, proceder a la plantación de especies arbóreas y arbustivas propias de la zona, de cara a lograr una óptima integración ambiental y paisajística en el entorno.

15.6. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

Se define la realización de unos controles que se deberán de llevar a cabo durante la fase de ejecución y explotación de las obras, para el control de los diferentes factores ambientales:

1. Control del replanteo

Se comprobará que las vías de acceso a la obra coinciden con la traza prevista o con otras vías existentes.

2. Control del jalonamiento de la zona de obras

Se controlará, previamente al inicio de las obras, el correcto encintado de la zona de obras mediante un cordón de balizamiento.

3. Control de la emisión de polvo y partículas

Se realizarán inspecciones visuales periódicas en la zona de obras, analizando especialmente, las nubes de polvo que pudieran producirse en el entorno de núcleos habitados.

4. Control de la vegetación

Se controlará visualmente, que el despeje y el desbroce, se limiten a la zona comprendida entre las zonas previamente balizadas.

5. Control de los niveles acústicos de la maquinaria

Se exigirá la ficha actualizada de la I.T.V. (Inspección Técnica de Vehículos) de toda la maquinaria que vaya a emplearse en la ejecución de las obras.

6. Control de los niveles acústicos de las obras

Se realizarán mediciones trimestrales, mediante sonómetro homologado, que permita obtener el nivel sonoro continuo equivalente en dB(A), en un intervalo de 15 minutos en la hora de más ruido. Las mediciones en el entorno de una edificación se tomarán a una distancia de 2 m. de la vivienda más cercana a las obras, con el micrófono a 1,5 m. por encima del suelo.

7. Seguimiento de la calidad de las aguas superficiales

Se realizarán inspecciones visuales y analíticas periódicas en los cauces fluviales próximos que puedan verse afectados por las actuaciones proyectadas.

8. Seguimiento de las obras de drenaje y reposición de canal

Se verificará el correcto funcionamiento de los dispositivos de drenaje, así como el control de los posibles fenómenos erosivos que se produzcan.

9. Seguimiento de los dispositivos de decantación

Se realizarán inspecciones visuales durante su ejecución, confirmando la correcta situación e impermeabilización de las mismas.

10. Control del Patrimonio Cultural

Se hará un seguimiento de las obras para garantizar la preservación de los elementos catalogados de interés cultural, así como de los posibles yacimientos no catalogados que pudieran aparecer durante la fase de movimiento de tierras.

11. Control de la retirada y acopio de la tierra vegetal

Se verificará que se realiza en lugares señalados como de bajo valor ecológico y en caballones que no superen los 2 m. de altura.

12. Control de la extensión de la tierra vegetal

Se controlará la ejecución, en las zonas señaladas y con los espesores indicados según lo especificado en proyecto.

13. Control de siembras e hidrosiembras

Comprobar que los materiales son los especificados en el proyecto, así como verificar su correcto estado. Control de la correcta ejecución del proceso de hidrosiembra, así como posteriores análisis de los resultados, comprobando el grado de nascencia y de cobertura.

14. Control de las plantaciones

Comprobar visualmente que los materiales, especies a plantar y abonos a emplear en dichas tareas, son los especificados en el proyecto, exigiendo un correcto estado de los mismos.

15. Vigilancia de las medidas protectoras contra incendios

Se verificará que en la obra se dispone de los dispositivos adecuados de cara a la extinción de incendios, bien sea mediante extintores o mediante un camión-cuba.

16. Control de la afección a la fauna

Se asegurará de que no se realicen actividades que conlleven perturbaciones acústicas elevadas.

17. Desmantelamiento y limpieza de la zona de obras:

Antes de la firma del Acta de Recepción de las obras, se inspeccionará de manera general toda la zona de obras, verificando su limpieza y el desmantelamiento o retirada de todas las instalaciones auxiliares.

16. NORMATIVA DEL PLAN SECTORIAL

16.1. MARCO LEGAL Y ALCANCE DEL PLAN SECTORIAL

Las previsiones y determinaciones contempladas en el Plan Sectorial aprobado y vigente hasta la fecha, Plan Sectorial de la red viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos y Cabanas (aprobado definitivamente el 19 de septiembre de 2002) se mantienen vigentes, incluyendo las modificaciones que resulten de la incorporación de las nuevas actuaciones previstas en otros documentos de planificación, como es el Plan Director de Estradas de Galicia, Plan MOVE, así como otras actualizaciones que surjan por el paso del tiempo en base a nuevas necesidades, motivo por el que se revisa y adapta dicho plan y su resultado se refleja en el presente documento.

La presente Modificación del Plan Sectorial se redacta en base a lo dispuesto en la legislación vigente:

- Ley 10/1995, del 23 de noviembre, de ordenación del territorio de Galicia
- Decreto 80/2000, del 23 de marzo, por el que se regulan los planes y proyectos sectoriales de incidencia supramunicipal.
- Ley 8/2013, del 28 de junio, de Estradas de Galicia

A lo largo del documento actual se da cumplimiento a lo expresado en el Decreto 80/2000 en cuanto a la adecuación del plan sectorial a los instrumentos de ordenación del territorio vigentes (Artículo 7º.c) y determinar las posibles discrepancias y justificar las medidas que impliquen la necesaria modificación del planeamiento urbanístico vigente (Artículo 7º.d).

Para garantizar la eficacia del Plan Sectorial, el Decreto 80/2000 enuncia el Artículo 8º, que se recopila textualmente a continuación:

1. *Las determinaciones contenidas en los planes sectoriales de incidencia supramunicipal tendrán fuerza vinculante para las administraciones públicas y para los particulares y prevalecerán sobre las determinaciones del planeamiento urbanístico vigente.*
2. *Los municipios en los que se asienten las infraestructuras, dotaciones o instalaciones objeto de un plan sectorial deberán adaptar su planeamiento urbanístico al contenido del citado plan, en el plazo que determine este último, y en todo caso, en la primera modificación o revisión del planeamiento urbanístico.*
3. *La ejecución de las infraestructuras, dotaciones o instalaciones objeto de un plan sectorial requerirá la previa aprobación de uno o varios proyectos sectoriales.*

El estudio de la red de transporte por carretera en la ciudad de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos y Cabanas, tiene alcance de Plan Sectorial en lo referido al establecimiento de reservas viales y propuesta de titularidades. El alcance del Plan Sectorial estará al resultado de los preceptivos informes de las Administraciones competentes.

Se incluye en el **Apéndice 4. Normativa del Plan Sectorial**, la normativa de desarrollo del plan donde se establecen las determinaciones que vincularán los instrumentos de ordenación urbanística municipal de los ayuntamientos del ámbito del plan.

16.2. VINCULACIÓN DE LAS PROPUESTAS

Las actuaciones contempladas en el Plan Sectorial que, a su entrada en vigor, hayan alcanzado la aprobación de su Proyecto de Trazado, se entenderá que los trazados en él definidos son vinculantes, sin perjuicio de las adaptaciones de los Proyectos de Construcción de conformidad con lo establecido en la legislación de carreteras.

En las restantes actuaciones se entenderá que los trazados del Plan Sectorial predefinen los puntos de conexión con el viario de igual o superior jerarquía y las características funcionales de la vía, entendiéndose los trazados como orientativos para los efectos del desarrollo de “Estudios o Proyectos” de los definidos en el art. 15 de la Lei 8/2013, do 28 de xuño, de Estradas de Galicia que deberán justificar debidamente los reajustes que deriven de su mayor escala y detalle de desarrollo.

Los documentos que desarrollen las distintas actuaciones deberán justificar el cumplimiento de los criterios generales de ordenación del Plan.

16.3. RESERVAS VIARIAS

1. Se definen inicialmente como reservas viarias del Plan Sectorial las áreas identificadas como tales en los planos correspondientes.

Quando la actuación para cuya ejecución se tenga establecida una reserva viaria esté desarrollada a nivel de estudio informativo aprobado definitivamente, la reserva viaria prevista para ella en el Plan Sectorial será sustituida por la banda de fluctuación del antedicho estudio informativo, excepto que este fuese tramitado como un proyecto sectorial de incidencia supramunicipal y en su normativa se establezca una regulación diferente.

2. En defecto de definición de la banda de fluctuación en el estudio informativo, esta se extenderá 100 m a cada lado del eje de la infraestructura, y 200 m en torno al punto kilométrico de referencia de los enlaces previstos.
3. Cuando la actuación para cuya ejecución se tenga establecida una reserva viaria esté desarrollada a nivel de anteproyecto, proyecto de trazado o proyecto de construcción aprobado definitivamente dejará de considerarse la reserva viaria prevista para ella en el Plan Sectorial, estableciéndose a partir de ese momento la zona de dominio público de la carretera proyectada y sus zonas de protección correspondientes, según lo previsto en la legislación sectorial autonómica en materia de carreteras.

16.4. ZONAS DE NO EDIFICACIÓN

1. Se definen inicialmente como zonas de no edificación del Plan Sectorial las áreas comprendidas entre las líneas de no edificación identificadas como tales en los planos de reservas viarias.
2. Cuando la actuación para cuya ejecución se tenga establecida una zona de no edificación esté desarrollado a nivel de estudio informativo aprobado definitivamente, la zona de no edificación prevista para ella en el Plan Sectorial será sustituida por la zona reservada de la edificación del antedicho estudio informativo, excepto que este fuese tramitado como un proyecto sectorial de incidencia supramunicipal y en su normativa se establezca una regulación diferente.

En defecto de definición de la zona reservada de la edificación en el estudio informativo, esta se extenderá a:

- a. 75 m a cada lado del eje, en el caso de autopistas, autovías y vías para automóviles.

- b. 35 m a cada lado del eje de la infraestructura en el caso de carreteras convencionales.
 - c. 100 m en torno al punto kilométrico de referencia de los enlaces previstos.
 - d. 50 m en torno al punto kilométrico de referencia de las intersecciones a nivel previstas.
3. Cuando la actuación para cuya ejecución se tenga establecido una zona de no edificación esté desarrollado a nivel de anteproyecto, proyecto de trazado o proyecto de construcción aprobado definitivamente dejará de considerarse la zona de no edificación prevista para ella en el Plan Sectorial, estableciéndose a partir de ese momento la línea límite de edificación de la carretera proyectada, según lo previsto en la legislación sectorial autonómica en materia de carreteras.

16.5. DESARROLLO DEL PLAN SECTORIAL

El Plan Sectorial se desarrollará mediante Proyectos de Trazado y/o Proyectos de Construcción tal y como se definen en la *Lei 8/2013, do 28 de xuño, de Estradas de Galicia*.

16.6. RELACIÓN CON EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

Los Ayuntamientos adaptarán el Planeamiento Municipal a las determinaciones del Plan Sectorial, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 80/2000 de 23 de Marzo de Galicia y lo reflejado en la Normativa del propio plan.

1. La adaptación se realizará coincidiendo con la primera Modificación o Revisión de los respectivos Planes Generales de Ordenación Municipal que se produzca y, en todo caso, en un plazo no superior a 1 año desde la entrada en vigor del Plan Sectorial.
2. Es objeto de la normativa del Plan sectorial establecer un régimen transitorio para su aplicación en tanto los instrumentos de ordenación urbanística municipal no se adapten a las determinaciones incluidas en el Plan Sectorial.
3. La adaptación podrá llevar consigo la pormenorización de los trazados, entendiendo, en este caso, que su alcance y efectos serán los establecidos para los Proyectos de Trazado en función del tipo de vía.
4. A los efectos de la adaptación del Planeamiento Municipal, los terrenos afectados por las reservas viarias del Plan Sectorial se clasificarán, con algunas excepciones previstas en la normativa del plan (Sección 1ª), como Suelo rústico de protección de infraestructuras, pudiendo esa clasificación superponerse a cualquier otra de suelo rústico de especial protección.
5. El informe preceptivo y vinculante previo a la Aprobación Definitiva de la adaptación apreciará la cumplimentación de las previsiones y determinaciones del Plan Sectorial.
6. Las futuras actuaciones urbanísticas deberán ser compatibles con el modelo de red viaria formulado por el presente Plan; es decir, que no sólo se incluirán las reservas viarias pertinentes, sino que se tendrán en cuenta dichos viales, enlaces y demás características, a la hora de planificar y clasificar los distintos tipos de suelo y actuaciones urbanas.
7. Por último, conviene recomendar la necesidad de disminuir los accesos a los ejes principales de la red con el fin de mejorar la fluidez, capacidad y seguridad vial del sistema de comunicaciones por carretera. Esta tendencia se debe incorporar en las futuras revisiones de los planes de ordenación para conseguir una red viaria conforme con los criterios sociales y económicos expuestos en el presente Plan.

16.6.1. MUNICIPIO DE FERROL

Concretamente en el municipio de Ferrol se proponen dos actuaciones que ya figuran en el Plan General de Ordenación Municipal: Conexión CP-3603 con AC-116 (C-646) en Catabois y Conexión de la FE-13 con la AC-566. Las reservas definidas por el P.G.O.M. sirven para los efectos que determina la Ley a falta de estudios concretos y de detalle.

La reordenación de la entrada a Ferrol por la Avenida de As Pías es una actuación que promueve el propio Ayuntamiento y que ha desarrollado el Ministerio de Fomento a través de varios proyectos, y por tanto, en cuanto se defina concretamente la solución, se realizarán las pertinentes modificaciones puntuales en el P.G.O.M.

16.6.2. MUNICIPIO DE FENE

Se deberá de realizar una modificación donde se incluya la reserva para el nuevo trazado de la Ronda Oeste de Fene desarrollado a través de un proyecto por la Xunta de Galicia y para la supresión de la intersección en Rego da Moa.

Una vez definido el trazado del enlace de la VG-1.2 con la N-651 se realizarán las pertinentes modificaciones puntuales del P.G.O.M.

16.6.3. MUNICIPIO DE NEDA

Al haberse eliminado de la propuesta de actuaciones el eje de Conexión de la AP-9 y AC-115 con la AC-862 (C-642) en Neda, en el municipio de Neda ya no se proyecta ninguna nueva actuación.

16.6.4. MUNICIPIO DE NARÓN

La Conexión de la AC-116 (C-646) (Costa Norte) por Río do Pozo que se propone en este documento está reflejada ya en el Plan de Sectorización para el desarrollo del Ámbito I (aprobado definitivamente por el Concello pleno en sesión 31 de enero de 2013 del PXOM).

Por otro lado el Plan de Narón deberá incorporar la reserva viaria necesaria para acometer las actuaciones de Conexión de la AC-566 (AC-113) con la AC-862 (C-642) en Xubia, el enlace de conexión de la AG-64 con la AC-566 y la Conexión de la FE-13 con la AC-566 en el tramo que discurre en suelo de este municipio, pues es compartida con el Concello de Ferrol.

16.6.5. MUNICIPIO DE ARES

En el municipio de Ares no se proyecta ninguna nueva actuación.

16.6.6. MUNICIPIO DE MUGARDOS

Se deberá de incluir en el P.G.O.M. la reserva para el nuevo ramal de acceso planificado a la VG-1.2, Ares- Mugardos.

16.6.7. MUNICIPIO DE CABANAS

Una vez definido el trazado del enlace de la VG-1.2 con la N-651 se realizarán las pertinentes modificaciones puntuales del P.G.O.M.

17. CONCLUSIONES

A modo de síntesis, se resumen en este punto las principales modificaciones propuestas en la presente “Modificación del Plan Sectorial de la Red viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos e Cabanas”.

El objetivo de este documento es el de actualizar el Plan Sectorial vigente (aprobado en 2.002) con la inclusión de nuevas actuaciones o la actualización de algunas de ellas, en base a propuestas surgidas en los nuevos documentos de planificación (Plan Director de Estradas de Galicia, Plan MOVE 2009-2025, y diferentes proyectos entre otros), y a las nuevas necesidades detectadas en la red actual de carreteras.

Se propone por un lado, la ejecución de nuevos viales que se suman a los ya proyectados en su día, de forma que se cubran las principales necesidades y deficiencias del sistema viario tal y como se encuentra a día de hoy. Por otra parte, con el fin de mejorar la seguridad vial y contribuir al desarrollo urbanístico, se siguen planteando una serie de actuaciones sobre la red existente en el momento de definición del Plan.

Tal y como se ha comentado en esta memoria, de las propuestas planteadas en el Plan Sectorial inicial (año 2002) existe un **alto grado de cumplimiento** con un **77% de las actuaciones planificadas en servicio**, lo que supone más de 65 km de actuaciones ejecutadas.

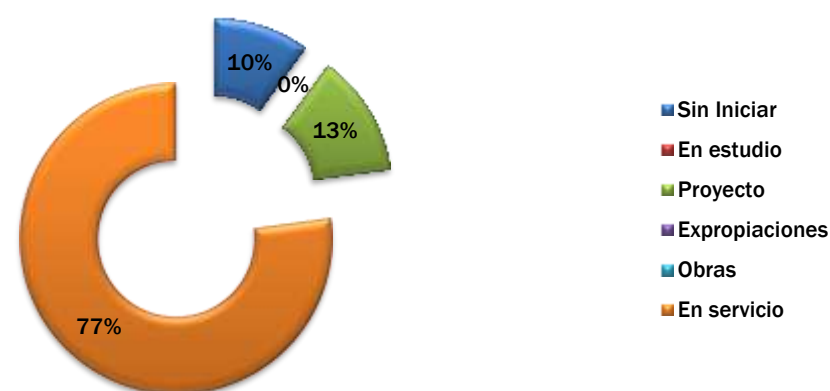


Gráfico n° 2: Estado de las actuaciones del Plan Sectorial de la red viaria según longitudes (Km)

El estudio de red actual, del marco social, del planeamiento urbanístico, del medio físico y el amplio conocimiento del desarrollo de la comarca de Ferrol y sus perspectivas de crecimiento, tanto industrial, como urbano, fundamenta y posibilita las propuestas realizadas dentro del presente documento.

Las **PRINCIPALES MODIFICACIONES** que se introducen con el presente documento son:

1. ACTUALIZACIÓN ACTUACIONES PLANIFICADAS:

Se actualizan aquellas actuaciones (trazados) que ya se definían en el Plan Sectorial en base a documentos más recientes:

- **Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503)**
- **Reordenación de la entrada a Ferrol por Avda. das Pías**

- Ronda Oeste de Fene

- **Conexión AC-116 (C-646) (Costa Norte) por Río do Pozo:** aunque inicialmente se actualizaba esta actuación en base a un proyecto redactado por la Xunta de Galicia, finalmente se modifica el trazado de esta conexión por la propuesta realizada por el Concello de Narón.

Se actualiza el tipo de actuación en base a los nuevos análisis realizados:

- **Conexión Estación FF.CC. en Franza:** inicialmente se preveía un eje nuevo pero fruto de los análisis realizados se sustituye por un acondicionamiento.

2. ELIMINACIÓN DE ACTUACIONES INICIALMENTE PLANIFICADAS:

- **Conexión A-9 y AC-115 con AC-862 (C-642) en Neda** (Eliminada de la Planificación económica del Plan MOVE).

Esta actuación ha sido eliminada a petición del Concello de Neda.

3. INCLUSIÓN DE NUEVAS ACTUACIONES: remodelaciones de enlaces existentes o pequeñas conexiones, en coordinación con el Plan Director de Estradas de Galicia, Plan MOVE:

- **Nuevo enlace VG 1.2 - N-651:** cuya solución deberá definirse con detalle a nivel de proyecto de construcción en coordinación con la actuación “Supresión intersección Redo da Moa (N-651 – CP-3503)”.
- **Remodelación enlace AG-64 con AC-566:** se encuentra incluida en un proyecto sometido a información pública y con trazado aprobado. (Proyecto de Construcción, “Acondicionamiento y mejora de la carretera AC-566. Tramo: Narón – Valdoviño”. Clave: AC/08/131.01).
- **Conexión VG-1.2 – AC-133 en Mugardos:** se incluye una propuesta de actuación que se estudiará, analizará y detallará en el correspondiente proyecto.
- **Conexión FE-13 con AC-566:** tras el período de información pública se decide finalmente incluir, en coherencia con el PXOM de Ferrol (año 2000) esta conexión, que se encuentra parcialmente ejecutada.

En general, las modificaciones que se proponen no modifican ni la estructura del plan inicial ni la globalidad del documento, y **no tienen incidencia ambiental**, en conclusión **no suponen una alteración importante** de la filosofía de planificación desarrollada en el Plan Sectorial inicial, manteniéndose el objetivo primordial de articular el territorio conformando nuevos ejes que cumplen también la función de circunvalaciones en alguno de los casos, facilitando los accesos a la ciudad, mallando el entorno urbano con los municipios exteriores y mejorando la seguridad vial de la red existente.

No se esperan impactos negativos relevantes como resultado de la ejecución de estas actuaciones, prevaleciendo, en el cómputo global, los efectos positivos de carácter permanente que resultarán de la puesta en funcionamiento de las actuaciones proyectadas, frente a los efectos negativos temporales que puedan ocurrir durante la fase de construcción.

Finalmente, en base a esto y por decisión de la Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental **se acuerda no someter al procedimiento de evaluación ambiental estratégica la Modificación puntual del Plan Sectorial de la red viaria de Ferrol, Fene, Neda, Narón, Ares, Mugardos y Cabanas**, siempre que se cumplan las condiciones ambientales establecidas (Protección de cursos fluviales y camino de Santiago inglés).

Con respecto a la titularidad de las actuaciones, cabe decir que se mantiene la misma titularidad en la red propuesta que la inicialmente reflejada en el Plan Sectorial ya aprobado, con dos salvedades que en la actuación Conexión FFCC en Franza, al variar el tipo de actuación, antes una conexión nueva, ahora un acondicionamiento sobre la carretera de Diputación, se propone como titular a la Diputación provincial, y la Supresión intersección Rego da Moa (N-651_CP-3503) que inicialmente se asignaba al Ministerio, pero puesto que se considera una mejora de la carretera CP-3503, se propone finalmente como titular la Diputación.

18. SÍNTESIS FINAL

En la planificación de la futura red viaria, las actuaciones propuestas se clasifican en los siguientes tres tipos de actuaciones encaminadas a solventar problemas concretos, detectados a través del estudio de la situación actual y de los proyectos en curso:

1. Dentro del primer grupo se encuentran los nuevos viales de alta capacidad y/o largo recorrido encaminados a la mejora de la articulación viaria interurbana:

- La Ronda Oeste de Fene unida al último tramo de la Autopista del Atlántico mejorarán notablemente la entrada y salida de Ferrol desde o hacia el Eje Sur, es decir, comunicación con el eje Atlántico: A Coruña, Santiago, Pontevedra, Vigo y Norte de Portugal.

2. En el segundo grupo se encuentra la planificación de pequeños viales de conexión que mejoran la oferta de itinerarios dentro del ámbito urbano y periurbano, y ayudan a descongestionar las actuales travesías:

- La Conexión Costa Norte por Río do Pozo, además de dotar al polígono de un nuevo acceso, se comunica el vial de la costa (Ferrol – Cedeira) con la Autovía Ferrol – Vilalba y la Autopista del Atlántico a través del correspondiente Vial de Conexión de la A-9.
- La Conexión de la AC-566 (AC-113) con la AC-862 (C-642) en Narón permitirá el cierre de la zona urbana y el desarrollo de la misma, además de canalizar parte del tráfico que soporta la carretera de Castilla.
- La Conexión de la CP-3603 con la AC-116 (C-646) en Catabois facilitará la comunicación local descongestionando, tanto la travesía de Catabois, como la de Serantes.
- La Conexión VG-1.2 – AC-133 en Mugardos mejorará la conexión con el núcleo de Mugardos al sustituir el actual acceso a través de la carretera de la diputación, CP-3504 por la carretera autonómica AC-133.
- La Conexión de la FE-13 con la AC-566 pretende mejorar las conexiones del suelo industrial desarrollado con los ejes norte-sur, FE-13 y AC-566 que a su vez tienen sendas conexiones con la AP-9.

3. Finalmente, el último grupo de actuaciones se desarrollan en la red actual y mejorarán la calidad y seguridad vial en las zonas urbanas y rurales de la comarca:

- Supresión de la intersección de Rego da Moa.
- Reordenación de la entrada a Ferrol por la Avenida de As Pías.
- Nuevo enlace VG 1.2 - N-651
- Remodelación enlace AG-64 con AC-566
- El acondicionamiento del acceso a la estación de FF.CC. de Franza servirá para potenciar el eje industrial Ares y Mugardos – Vilar do Colo – As Pontes, mediante la mejora del transporte intermodal de mercancías.
- Mejora y adecuación de diversos tramos de travesías que pertenecen a la red viaria local (Travesía de Fene).

En Narón (A Coruña), Octubre de 2015

	Vº Bº
El Ingeniero de Caminos, C. y P. Autor del Estudio	El Jefe de Servicio de Planificación y Programación

Fdo.: Antonio Durán Maciñeira

Fdo.: Carlos J. Lefler Gullón