



CONSELLERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL,  
OBRAS PÚBLICAS E VIVENDA  
DIRECCIÓN XERAL DE OBRAS PÚBLICAS  
SUBDIRECCIÓN XERAL DE ESTRADAS

*PLAN SECTORIAL DA REDE VIARIA  
DE SANTIAGO, AMES E TEO*



Dilixencia pola que se fai constar que o presente documento coincide co contido no expediente aprobado definitivamente polo Acordo do Consello da Xunta de Galicia do

24 JUL. 2003

O Funcionario:

*Carlos Lefler*

*DOCUMENTO DE APROBACIÓN*

ENXEÑEIRO DIRECTOR: CARLOS J. LEFLER GULLÓN

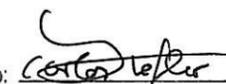
## ÍNDICE

1. ANTECEDENTES
2. OBJETO DEL INFORME
3. ÁMBITO DEL PLAN
4. NORMATIVA
5. RESUMEN DE ALEGACIONES PRESENTADAS
  - 5.1. INTRODUCCIÓN
  - 5.2. ALEGACIONES DE ORGANISMOS PÚBLICOS
  - 5.3. ALEGACIONES DE PARTICULARES
6. PROPUESTA DE APROBACIÓN
7. RED PROPUESTA Y APROBADA
  - 7.1. NUEVOS VIALES
  - 7.2. ACTUACIONES EN VIALES EXISTENTES.
8. VALORACIÓN
9. CONSIDERACIÓN FINAL
10. PLANOS

Diligencia pola que se fai constar que o presente documento coincide co contido no expediente aprobado definitivamente polo Acordo do Consello da Xunta de Galicia do

24 JUL. 2003

O Funcionario:



## 1. ANTECEDENTES

Con fecha Abril de 2.000 fue redactado por MACLA INGENIERÍAS el “Plan Sectorial da Rede Viaria de Santiago, Ames e Teo”, promovido por la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda.

El objetivo fundamental del plan es servir de referencia a todas las administraciones competentes en materia de carreteras, de tal forma que 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.

Las actuaciones que el Plan recoge afectan directa y positivamente al desarrollo urbano, económico y social de los municipios de Santiago de Compostela, Ames y Teo, así como a la seguridad vial, a la calidad del medio y, en definitiva, al bienestar del ciudadano.

El 21 de Marzo de 2.002 el Plan Sectorial recibe la aprobación técnica por parte de la Subdirección Xeral de Estradas, y el 2 de Mayo de 2.002 fue declarado de incidencia supramunicipal por parte del Consello de la Xunta. Finalmente, en resolución del 14 de Mayo de 2.002 se somete a información pública durante el plazo de 1 mes siguiente a la fecha de publicación

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 30 de Mayo de 2.002.

Como resultado del análisis de las alegaciones presentadas al documento “Plan Sectorial da Rede Viaria de Santiago, Ames e Teo” se redactó, con fecha de Mayo de 2.003, el “**Documento Complementario**” del Plan Sectorial da Rede Viaria de Santiago, Ames e Teo, en el cual se analizaban, estudiaban y contestaban las alegaciones presentadas.

Dicho documento es sometido a Información Pública mediante resolución de 19 de Mayo de 2.003 de la Dirección Xeral de Obras Públicas y, en cumplimiento del artículo 13.1 del Decreto 80/2.000, se

envió anuncio de Información Pública del “Documento Complementario al Plan Sectorial da Rede Viaria de Santiago, Ames e Teo” al Diario Oficial de Galicia, publicándose el 23 de Mayo de 2.003.

## 2. OBJETO DEL INFORME

El objeto del presente informe es analizar las alegaciones presentadas al “Documento Complementario del Plan Sectorial da Rede Viaria de Santiago, Ames e Teo” a lo largo del período de Información Pública, estudiando su procedencia y planteando una contestación a las mismas.

En el Capítulo 5 del presente informe se analizan todas las alegaciones presentadas, agrupándolas en diferentes grupos. En el primero de ellos se estudian las alegaciones presentadas por organismos públicos, y en un segundo grupo se estudian las alegaciones presentadas por particulares, asociaciones o empresas privadas.

Finalmente, se presentan las conclusiones del informe en unas tablas, que anteceden a los planos que describen la problemática estudiada.

## 3. ÁMBITO DEL PLAN

Los municipios inscritos dentro del ámbito del presente Plan Sectorial son:

- Santiago de Compostela
- Ames
- Teo

<p>Diligencia pola que se fai constar que o presente documento coincide co contido no expediente aprobado definitivamente polo Acordo do Consello da Xunta de Galicia do</p> <p style="text-align: center;">24 JUL. 2003</p> <p>O Funcionario: </p>
--

#### 4. NORMATIVA

El presente Plan Sectorial se redacta en base a lo dispuesto en la legislación vigente:

- Ley 10/1.995 de 23 de Noviembre de Ordenación del Territorio de Galicia (Capítulo V)
- Decreto 80/2.000 de 23 de Marzo de Galicia por el que se regulan los planes y proyectos sectoriales de incidencia supramunicipal.

En cumplimiento del artículo 13.6 del Decreto 80/2.000 por el que se regulan los Planes y Proyectos Sectoriales, un ejemplar del Plan Sectorial aprobado definitivamente les será remitido a cada uno de los ayuntamientos en los que se asientan las infraestructuras. En el presente Documento de Aprobación se recogen las modificaciones realizadas al documento aprobado provisionalmente, que fue remitido a cada uno de los ayuntamientos que forman parte del Plan Sectorial.

Dado el carácter conceptual de las modificaciones suscitadas por la Exposición Pública del mismo y su escasa repercusión frente al volumen total de la documentación del Plan Sectorial, se opta por remitir **el presente Documento de Aprobación que deberá adjuntarse al resto de tomos que obran en poder de los diferentes ayuntamientos**, con el objeto de señalar las modificaciones aprobadas.

A lo largo del capítulo actual se da cumplimiento a lo expresado en el Decreto 80/2.000 mencionado con anterioridad 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 (7º.d).

Se entiende por reservas viarias los espacios de terreno que han de ser preservados de la realización de actuaciones que puedan dificultar la ejecución de las previsiones y determinaciones del Plan Sectorial y/o incrementar el coste de las indemnizaciones y expropiaciones para su ejecución en tanto no se produzca la definición de los Proyectos Técnicos y del Proyecto de Expropiación o, en su caso, la determinación de las reservas funcionales derivadas de los mismos:

1. Para Autopistas, Autovías y carreteras urbanas de 4 carriles, la reserva viaria estará definida por dos líneas paralelas trazadas a 75 m del eje del vial, resultando un ancho total de 150 m.
2. Para Vías Rápidas, la reserva viaria estará definida por dos líneas paralelas trazadas a 60 m del eje del vial, resultando un ancho total de 120 m.
3. Para Carreteras Convencionales, la reserva viaria estará definida por dos líneas paralelas trazadas a 30 m del eje del vial, resultando un ancho total de 60 m.

El Plan Sectorial se desarrollará mediante Proyectos de Trazado y/o Proyectos Constructivos tal y como se define en la Ley 4/1.994 de 14 de Septiembre, de carreteras de Galicia.

Los Ayuntamientos adaptarán el Planeamiento Municipal a las determinaciones del Plan Sectorial, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 80/2.000 de 23 de Marzo de Galicia.

La adaptación se realizará coincidiendo con la primera Revisión o Adaptación 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.

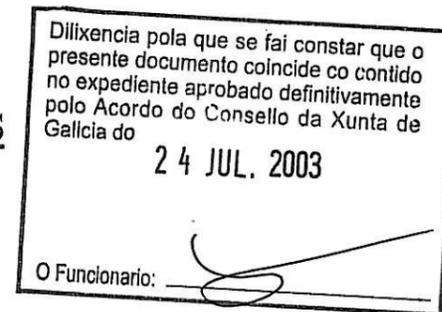
La adaptación podrá llevar consigo la pormenorización de los trazados, entendiendo, en este caso, que su alcance y efectos serán los establecidos para los Proyectos de Trazado en función del tipo de vía.

Las reservas viarias establecidas en los párrafos anteriores podrán ser reducidas y ajustadas cuando la adaptación del Planeamiento Municipal al Plan Sectorial justifique debidamente el pormenor de trazado en los suelos urbano, urbanizable y de núcleos rurales de población.

A los efectos de la adaptación del Planeamiento Municipal, las infraestructuras que derivan del Plan Sectorial tendrán la consideración de Sistema General de Comunicaciones.

<p>Diligencia pola que se fai constar que o presente documento coincide co contido no expediente aprobado definitivamente polo Acordo do Consello da Xunta de Galicia do</p> <p style="text-align: center;">24 JUL. 2003</p> <p>O Funcionario: </p>
--

## 5. RESUMEN DE ALEGACIONES PRESENTADAS



### 5.1. INTRODUCCIÓN

En este apartado vamos a analizar todas las alegaciones presentadas las cuales, una vez agrupadas por su contenido, suman en torno a .....alegaciones, firmadas por numerosos afectados.

El análisis realizado se divide en dos grandes grupos. Por un lado se contemplan las alegaciones presentadas por organismos públicos, que en este caso son:

- Concello de Santiago de Compostela
- Concello de Teo

En un segundo lugar se incluyen las alegaciones presentadas por particulares, asociaciones o empresas privadas.

### 5.2. ALEGACIONES DE ORGANISMOS PÚBLICOS

#### 5.2.1.- CONCELLO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Cinturón Oeste. Tramos II y III: Pardiñas – Roxos – Brins: se modifica la traza y la situación del nudo de conexión con la actual carretera de Noya. La nueva traza supone un importante impacto en el ámbito del sector urbanizable SUNP-25 y su entorno, tanto en el centro de educación como en el suelo no urbanizable de protección de monte y de paisaje forestal (ordenanza 15). Esta traza se propone sobre desmontes y terraplenes con un impacto territorial muy importante. Tanto en este tramo como en el de interconexión con el nuevo corredor de Noya, debería estudiarse la minoración de los impactos mediante la

substitución de los terraplenes por viaductos y, en especial, en el tramo de cruce con el río Sar.

Para resolver la problemática de esta alegación cabe decir que si bien en una primera fase la conexión del nuevo corredor Santiago – Bertamirás con la C-543 (el denominado Tramo II Pardiñas-Roxos del Cinturón Oeste) se ejecuta a nivel con la C-543, en una segunda fase, que coincidirá con la continuación de la construcción del Cinturón Oeste hacia el norte, se cambiará la ubicación del mismo a la intersección con al Actuación Municipal en Roxos (Variante a la C-543 en Roxos), y cuya definición estará sujeta a los análisis e informes técnicos preceptivos.

En cuanto al impacto territorial generado por el movimiento de tierras, cabe decir que la escala a la que se está trabajando no es la adecuada para la toma de decisiones sobre la ubicación o no de viaductos y túneles o falsos túneles, pues será en el proceso de redacción de estudios informativos o de proyectos constructivos donde se tomen ese tipo de decisiones. No obstante, y en concreto para las zonas mencionadas del entorno del centro de educación y el cruce con el río Sar, no existe otra solución técnica factible que no sea la construcción de un viaducto sobre las mismas con lo que, tal y como se apunta en la alegación presentada, los impactos se verán minorados.

- Cinturón Oeste. Tramo IV: Brins – N-550 (P.I. del Tambre): el nuevo trazado se desplaza al norte, más allá del núcleo de Son de Abaixo. Este trazado suprime la afección a algunas viviendas, pero lo traslada a otras, por lo que no resuelve la problemática formulada. Parece más fácil mantener la solución indicada en la anterior alegación en el sentido de realizar el paso mediante un túnel o falso túnel. En el caso de mantener la propuesta ahora sometida a información pública, se debería realizar el cruce del valle entre la carretera de Son y la de Mercagalicia en viaducto, ejecutando en enlace en ambas direcciones. El cambio de los nudos no debería ser vinculante sino indicativo de la funcionalidad pretendida, remitiendo la decisión definitiva a los posteriores proyectos de ejecución. Tal y como se menciona en la propia alegación, el cambio del trazado hacia el norte traslada la afección de unas viviendas a otras, con la consideración de que el número de viviendas afectadas en esta segunda propuesta es considerablemente más reducido que en

la anterior propuesta, a la vez que se consigue evitar la discontinuidad territorial entre los núcleos existentes.

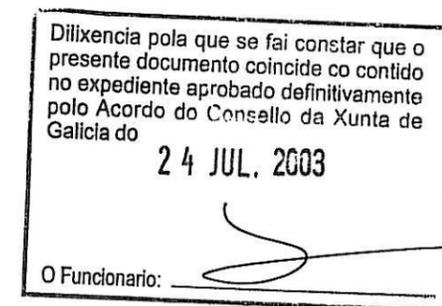
En cuanto a la definición de viaductos, túneles y falsos túneles, al igual que hemos dicho en el caso anterior, no nos encontramos trabajando a la escala adecuada, por lo que la concreción de los mismos ha de llevarse a cabo en posteriores estudios. No obstante, cabe destacar el importante incremento económico que supone la construcción de un falso túnel al incrementarse el coste desde aproximadamente 300 euros /m a 6.000 euros/m.

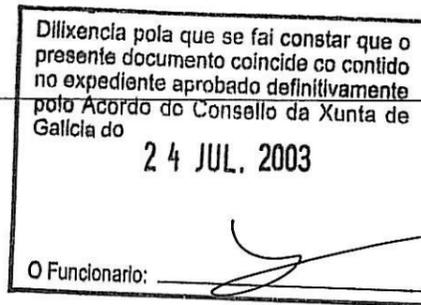
Con respecto a la definición de los enlaces, dada la complejidad de la zona afectada, y para la coordinación de los mismos con el futuro desarrollo del Polígono Industrial del Tambre, se decide su eliminación del presente Documento de Aprobación, de manera que su ubicación y definición corresponderá a posteriores estudios.

- Corredor alternativo a la C-541: no se modifica su paso por Eixo de Santa Lucía, entre la autopista en ejecución y la N-525. Se propone su construcción en viaducto, con el objeto de reducir el impacto ambiental en las masas arbóreas y zonas bajas existentes, así como mantener la comunicación territorial entre ambas márgenes. No es objeto del presente Plan Sectorial, el cual mantiene el trazado ya aprobado en el correspondiente estudio informativo ya sometido a información pública y que dispone de la correspondiente D.I.A., estando previsto que los proyectos constructivos contemplen las medidas correctoras definidas en la anteriormente mencionada D.I.A.

### 5.2.2.- CONCELLO DE TEO

El Concello de Teo “reitera las alegaciones formuladas con anterioridad y se interesa porque sean tenidas en cuenta en el momento de la redacción definitiva de los proyectos de los corredores incluidos en el citado Plan Sectorial, rogando se mantenga informado al Concello de todas las actuaciones que se realicen en relación con los expedientes, solicitando que en caso de las infraestructuras proyectadas se minimice el impacto ambiental y sobre las personas”. Se considera adecuada la alegación, y se confirma que las alegaciones presentadas serán tenidas en cuenta en el momento de redacción de los proyectos de los corredores incluidos en el presente Plan Sectorial.





### 5.3. ALEGACIONES DE PARTICULARES

La totalidad de las alegaciones presentadas por particulares no realizan observaciones relativas a circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de los viales ni a la concepción global de sus trazados. No obstante, dada la concreción de las mismas, éstas deberán ser analizadas mediante los documentos que desarrollen el presente Plan Sectorial que serán, en una primera fase, proyectos de trazado e impacto ambiental con una nueva información pública y, en una segunda fase, proyecto, de construcción. En estas dos fases podrá ser variado el trazado previsto en el presente documento a tenor de las alegaciones presentadas.

#### 5.3.1. CINTURÓN OESTE. TRAMO II: PARDIÑAS - ROXOS

- Un vecino de Roxos y otro de Noia solicitan la no variación del trazado del corredor en su tramo final por afecciones a terrenos particulares, lo cual se desestima por no atender al interés general.

#### 5.3.2. CINTURÓN OESTE. TRAMO III: ROXOS - BRINS

- Un vecino del Concello de Santiago de Compostela apoya la variación del trazado llevada a cabo en el Documento Complementario del corredor a su paso por el núcleo de Roxos.
- Un vecino de Roxos solicita la eliminación del enlace del corredor con la C-543 atendiendo a que dicho enlace “provocaría un caos total de efecto negativo para todos los vecinos” y al aumento del riesgo para los peatones. Puesto que dicho enlace será desplazado a la Actuación Municipal en Roxos (Variante a la C-543 en Roxos) una vez que se continúe con la ejecución del Cinturón Oeste hacia el Norte desde el núcleo de Roxos, dicha afección quedará eliminada.
- Un vecino del Concello de Santiago de Compostela solicita la no variación del trazado del corredor llevada a cabo a través del Documento Complementario al Plan Sectorial da Rede

Viaria de Santiago, Ames e Teo, por entender “que el nuevo trazado perjudica gravemente el denominado SUNP-25 de Roxos, minorando en gran medida su aprovechamiento y consecuentemente su valor”, SUNP en la cual la empresa en nombre y representación de la cual presenta esta alegación es propietaria de terrenos, lo cual se desestima por no atender al interés general.

#### 5.3.3. CINTURÓN OESTE. TRAMO IV: BRINS – N-550 (P.I. TAMBRE)

- La Asociación para la Defensa Ecológica de Galiza – ADEGA alega la existencia de dos alternativas para el tramo comprendido entre el Polígono del Tambre y Son de Abaixo (las cuales valora cualitativamente) y solicita que se opte por el trazado más cercano al Polígono del Tambre siempre en la búsqueda del menor impacto social y ambiental a través de la construcción de un túnel o falso túnel que evite el cruce con la carretera existente.
- La Asociación de vecinos “A Gracia” alega como improcedentes la ejecución del enlace del Garabal, y como innecesario la ejecución del enlace de Son de Abaixo, solicitando el cambio de ubicación del primero, y la eliminación del segundo. Dada la complejidad de la zona afectada, y para la coordinación de los mismos con el futuro desarrollo del Polígono Industrial del Tambre, se decide su eliminación del presente Documento de Aprobación, de manera que su ubicación y definición corresponderá a posteriores estudios.
- Vecinos de la parroquia de A Gracia alegan el fuerte impacto social y el aumento del tráfico que supondría la ejecución del enlace de Garabal para solicitar la anulación del mismo. Dada la complejidad de la zona afectada, y para la coordinación de los mismos con el futuro desarrollo del Polígono Industrial del Tambre, se decide su eliminación del presente Documento de Aprobación, de manera que su ubicación y definición corresponderá a posteriores estudios.
- Numerosos vecinos alegan “incorrecta interpretación por parte de esta Administración respecto de las alegaciones presentadas por el Concello de Santiago” y “un cambio de criterio injustificado y arbitrario” para solicitar la reconsideración de la modificación del

trazado, y confirmar el trazado inicialmente aprobado de este tramo del denominado Cinturón Oeste, con una propuesta de ejecución de túnel o falso túnel en aquellos tramos en los que esta solución sea necesaria.

- Vecinos de la parroquia de San Caetano solicitan “se reconsidere el nuevo trazado propuesto y se estudie la posibilidad de reestablecer la primera alternativa prevista en el proyecto con el fin de minimizar el impacto medioambiental, pudiendo establecer un falso túnel para evitar la discontinuidad del núcleo de población”.
- Vecinos de diferentes parroquias del ayuntamiento de Santiago de Compostela manifiestan su acuerdo con la modificación del trazado inicialmente propuesto en el tramo IV del Cinturón Oeste, por entender mejoras sociales, territoriales y económicas en el mismo.

#### 5.3.4. CONEXIÓN N-550 (AS GALANAS) - VARIANTE A LA C-541

- La Asociación de vecinos “Castro Lupario” alega que la ejecución del corredor con el trazado propuesto por el Avance del P.G.O.M. afectaría negativamente a la zona tanto a nivel económico, como social y humano, y que ya existe un tremendo impacto producido por la Autopista A-9, por lo que solicita la realización de un nuevo estudio de trazado al corredor alternativo a la C-541 – Conexión N-550.
- La Asociación Cultural “O Cachón” alega que la ejecución del corredor con el trazado propuesto por el P.G.O.M. de Teo afecta directa y negativamente al desarrollo urbano, económico y social del núcleo de Vilar do Calo, así como a la calidad del medio y al bienestar de sus habitantes, por lo que solicita se proponga un nuevo trazado del corredor alternativo a la C-541 (conexión N-550) que evite su paso por el núcleo de población de Vilar do Calo y que discurra alejado de las viviendas allí existentes, y que se proponga un nuevo trazado para la creación de la circunvalación a Milladoiro, que discurra alejado del núcleo de Vilar de Calo y que permita mantener la comunicación territorial entre este núcleo y el propio Milladoiro.

- La Asociación para la Defensa Ecológica de Galiza – ADEGA alega que la construcción del mencionado corredor y de la circunvalación al núcleo de Milladoiro conllevaría la existencia de un fuerte impacto ambiental y social en la zona de Vilar do Calo, y solicita la no ejecución de ambos viales.
- Numerosos vecinos alegan que la ejecución del corredor con el trazado propuesto por el P.G.O.M. de Teo afecta directa y negativamente al desarrollo urbano, económico y social del núcleo de Vilar do Calo, así como a la calidad del medio y al bienestar de sus habitantes, por lo que solicitan se proponga un nuevo trazado del corredor alternativo a la C-541 (conexión N-550) que evite su paso por el núcleo de población de Vilar do Calo y que discurra alejado de las viviendas allí existentes, y que se proponga un nuevo trazado para la creación de la circunvalación a Milladoiro, que discurra alejado del núcleo de Vilar do Calo y que permita mantener la comunicación territorial entre este núcleo y el propio Milladoiro.
- Vecinos del Concello de Teo solicitan “se deje sin efecto el Documento Complementario del Plan Sectorial da Rede Viaria de Santiago, Ames e Teo en relación con el tramo entre la N-550 (As Galanas) y la variante a la C-541, y el trazado Pardiñeiros – As Galanas” atendiendo a criterios económicos, sociales y ambientales.
- Vecinos del Lugar de Montes solicitan una modificación del trazado del corredor a su paso por la aldea de Cabovila, o bien que el paso desde el enlace con la A9 hasta superada la futura rotonda hacia Póboa se realice mediante un túnel. Será en fases posteriores, cuando los estudios pertinentes desarrollen el Presente Plan Sectorial, cuando será analizada con mayor detalle la posibilidad de variaciones puntuales en el trazado del corredor.

<p>Diligencia pola que se fai constar que o presente documento coincide co contido no expediente aprobado definitivamente polo Acordo do Consello da Xunta de Galicia do</p> <p style="text-align: center;">24 JUL. 2003</p> <p>O Funcionario: _____</p>
--

### 5.3.5. CORREDOR ALTERNATIVO A LA C-541: SANTIAGO – A ESTRADA

- Vecinos de los núcleos de Lucí, Oza, Castres, A Torre, Devesa, Penelas y Tras do Eixo, así como los afectados por el enlace de Procelas alegan afecciones al desarrollo urbano, económico y social para solicitar la modificación del trazado propuesto del corredor. El presente Plan Sectorial recoge el trazado definido en el Estudio Informativo del citado corredor, que tiene la correspondiente D.I.A., donde se valoran los impactos y se establecen las medidas correctoras a llevar a cabo, las cuales deben ser contempladas en los proyectos constructivos que los desarrollen.

## 6. PROPUESTA DE APROBACIÓN

1. La aprobación definitiva del denominado “Plan Sectorial da rede viaria de Santiago, Ames e Teo” modificado por el “Documento Complementario”, con las siguientes prescripciones fruto del proceso de información pública:
  - El diseño concreto de los enlaces propuestos se determinará en los correspondientes proyectos que desenvuelvan el presente Plan Sectorial.
  - Los tramos a ejecutar en viaductos podrán ser modificados en los estudios que con mayor detalle desenvuelvan el presente Plan Sectorial, buscando conseguir el menor impacto.
2. Cualquier actuación urbanística que afecte a los viales aprobados en el presente plan, deberá incluir entre su documentación, la correspondiente justificación de su compatibilidad con el Plan Sectorial, mediante anexo, donde no sólo se establezca la afección sobre la red propuesta en el Plan Sectorial, sino también que la capacidad de la red viaria es suficiente para absorber la planificación urbanística propuesta, debiendo de establecerse reserva de suelo para nuevos viales, si la capacidad fuera insuficiente.
3. Las determinaciones contenidas en el “Plan Sectorial da Rede Viaria de Santiago, Ames e Teo” vincularán al planeamiento urbanístico de los ayuntamientos afectados.
4. Declarar la utilidad pública de los bienes afectados por el Plan Sectorial a los efectos expropiatorios.

## 7. RED PROPUESTA Y APROBADA

### 7.1. NUEVOS VIALES

#### Cinturón Oeste.

Este vial significa una variante exterior de la N-550 y se subdivide en 4 tramos:

- Tramo I, As Galanas – Pardiñas: este tramo se incluyó en el E.I. del Corredor de Noia, tramo Santiago – Bertamiráns. Sección urbana de 4 carriles con una longitud de 3.540 m.
- Tramo II, Pardiñas – Roxos: tiene sección urbana de 4 carriles, tiene una longitud de 1.760 m. Presenta una intersección en la actual C-543 en Roxos y el correspondiente enlace con el Corredor de Noia en el origen del tramo. En cuanto al trazado, dispone de un radio mínimo en planta de 900 m y una pendiente máxima del 2,06%.
- Tramo III, Roxos – Brins: presenta una sección de carretera convencional 7-10 y carril adicional entre los P.K. 5+300 y 10+800. La longitud total del tramo es de 7.200 m y dispone de dos intersecciones importantes: una en Piñor (P.K. 9+000) y otra con la CP-0701 en Brins (P.K. 12+500). Tiene un radio mínimo en planta de 720 m y una pendiente máxima del 6%, excepcional del 7,5% en las rampas iniciales. Este tramo dispone de 3 viaductos de 80 y 200 m de longitud.
- Tramo IV, Brins – N-550 (P.I. Tambre): este tramo dispone de dos secciones diferentes, sección 7-10 entre los P.K. 12+500 y 16+170; sección de calzadas separadas con 2 carriles por sentido entre 16+170 y 18+910. Presenta una longitud total de 6.410 m y unos enlaces e intersecciones cuya ubicación y definición corresponde a posteriores estudios técnicos. Dispone de un radio mínimo en planta de 575 m con una pendiente máxima del 6%. Este tramo dispone de 4 viaductos entre 120 y 180 m de longitud.

<p>Diligencia pola que se fai constar que o presente documento coincide co contido no expediente aprobado definitivamente polo Acordo do Consello da Xunta de Galicia do</p> <p style="text-align: center;">24 JUL. 2003</p> <p>O Funcionario: </p>
--

Conexión N-550 (P.I. Tambre) – A-9 – Autovía Lavacolla.

Este vial sirve de prolongación del Cinturón Oeste hacia la Autopista A-9 y la Autovía de Lavacolla y comunica la zona industrial del Tambre con la red de alta capacidad de Santiago. Su sección es de calzadas separadas con 2 carriles por sentido y mediana central. Tiene una longitud de 2.493 m y presenta un enlace con la A-9 en el P.K. 1+520. Dada la zona que atraviesa, un estudio más detallado de este vial, al igual que del último tramo del Cinturón Oeste, puede establecer necesaria la implantación de vías de servicio laterales que permitan el desarrollo industrial de la zona por la que transcurren.

El vial finaliza en el enlace de la Autovía de Lavacolla en San Marcos. A lo largo de su recorrido presenta un radio mínimo en planta de 625 m con una pendiente máxima del 6%.

Conexión N-525 – Autovía Lavacolla.

Con una longitud de 7.369 m, el cometido fundamental de este vial es servir a descongestionar la A-9 en su tramo libre de peaje, al mismo tiempo que libera de tráfico a la AC-261 en su difícil entrada hacia el casco urbano. Por otra parte este vial pretende vertebrar una zona de la periferia de Santiago con grandes expectativas urbanísticas. Atendiendo a estas premisas se adopta una sección de carretera convencional 7-10 con dos intersecciones importantes: en el P.K. 2+760 con la AC-261 en Aríns y en P.K. 6+980 con la N-636 en San Marcos. Finalmente el vial concluye en el enlace de San Marcos de la Autovía de Lavacolla. Su trazado presenta como principales características un radio mínimo en planta de 210 m y una pendiente máxima del 6%, excepcional del 7,5%.

Variante de Aradas.

El vial propuesto comunica directamente el Polígono Industrial del Tambre con las carreteras CP-0701 (Santiago – Santa Comba) y CP-7804 (Santiago – Trazo). Sirve de comunicación con el principal acceso Oeste de la ciudad. Presenta una longitud total de 1.574 m con una sección de carretera convencional 7-10. Dispone de 3 intersecciones importantes: en P.K. 0+000 con CP-0701 y CP-7804, en P.K. 1+120 con el núcleo de Vilares y finalmente con la carretera de Sar de Abaixo y Marzo de Abaixo en el P.K. final en el Polígono del Tambre. El radio mínimo en planta es de 1.500 m y la pendiente máxima es del 5,5%, excepcional del 7%. Como obra singular merece destacar la presencia del viaducto del río Sarela con una longitud de 80 m.

Conexiones de la Ciudad de la Cultura.

Esta actuación se engloba dentro de las obras de urbanización que la Xunta de Galicia está elaborando en el Monte Gaias para la construcción de un parque temático. Los principales accesos de este complejo son: enlace directo con la Autopista A-9 (diseñado por “Fundación Cidade da Cultura de Galicia”), conexión con la AC-261 (Santiago – Rodiño) y conexión con el Polígono de Fontiñas. A pesar de figurar en el presente Plan de Infraestructuras dentro de la Alternativa 0, dado el estado actual de la actuación global y el periodo de ejecución de las obras, se recogen como actuaciones propuestas a efectos de su inclusión en el P.X.O.M.

- Conexión “Ciudad de la Cultura” con el Polígono de Fontiñas: dada la complejidad de esta conexión se planifica en dos fases. Una primera fase entre la Ciudad de la Cultura y la Glorieta de Sar, cuyo trazado se define en este estudio; y una segunda fase de conexión hasta el periférico, cuyo trazado será definido mediante Planeamiento Urbanístico o Estudio Informativo.
- Conexión “Ciudad de la Cultura” con A-9: en el momento de la redacción del presente Plan Sectorial está en fase de redacción por parte de la “Fundación Cidade da Cultura de Galicia”.
- Conexión “Ciudad de la Cultura” con la AC-261 (Santiago – O Rodiño): cuyo trazado se define en este estudio.

**7.2. ACTUACIONES EN VIALES EXISTENTES.**

A continuación se enumeran estas actuaciones:

- Tercer carril en A-9: como consecuencia del esperado aumento de tráfico en el actual tramo de circunvalación libre de peaje, se propone el aumento de un carril por sentido entre el enlace de Santiago Norte (San Lázaro, Periférico y N-636) y Santiago Sur (N-550, Milladoiro y futuro Corredor de Noia).
- Liberar de peaje dos nuevos tramos en la A-9: para completar la circunvalación por el Este

Diligencia por la que se reconoce que el presente documento coincide con el contenido no expediente aprobado definitivamente polo Acordo do Consello da Xunta de Galicia do

24 JUL. 2003

O Funcionario: \_\_\_\_\_

Plan Sectorial da rede viaria de Santiago, Ames e Teo.

aproximadamente hacia el Norte, hasta el nuevo vial propuesto de conexión N-550 (P.I. Tambre) – Autovía de Lavacolla (San Marcos); y 4 Km aproximadamente hacia el Sur, hasta el enlace con la conexión N-550 (As Galanas) – C-541 (Cacheiras).

- 4º Movimiento en el enlace de Cornes: este movimiento consiste en aprovechar el viaducto existente para realizar el paso bajo la variante N-525 a los vehículos provenientes del Castiñeiriño y en sentido Rocha. Su diseño se encuentra previsto en el P.G.O.M. y va ligado al desarrollo del Plan Parcial Pontepedriña I y Cornes.
- Variante Pontepedriña – Cornes – Romero Donallo: esta actuación se viene a sumar a la anterior y a la Variante Sar – Pontepedriña, para descongestionar la glorieta de Galuresa Sur. Su diseño queda fijado según Plan Parcial.
- Variante C-543 en Roxos: esta actuación comprende la remodelación y unión de distintas pistas que se han ido construyendo a medida que se iban ejecutando diversas actuaciones residenciales en la zona. No presenta el trazado habitual de un nuevo vial, sino que se adapta a los existentes para servir de circuito alternativo a los residentes de la zona y así, evitar la actual y saturada C-543.

## 8. VALORACIÓN

### PRESUPUESTO DE LA RED PROPUESTA EN SANTIAGO.

	Longitud	Sección tipo	Presupuesto (€)
Autopista Santiago – Dozón.	1,5	Autovía	7.884.299
Variante Sar – Pontepedriña.	0,8	Sec. Urbana	4.289.000
Enlaces "Ciudad de la Cultura".	1,8	Sec. Urbana	3.127.656
Enlace "Ciudad de la Cultura" – Autopista A9	0,5	Conexión	3.512.284
Autovía AG-56: Santiago – Bertamiráns - Brión	12,2	Autovía	68.980.743
Autovía alternativa a estrada C-541: Santiago – A Estrada.	7,7	Autovía	40.194.872
Conexión N-550 (As Galanas) – C-541.	4,2	Urb. 4 carriles	12.443.345
Conexión C-541 – Autovía alternativa a estrada C-541	1,5	Corredor	3.546.655
Cinturón Oeste, tramo I: As Galanas – Pardiñas.	3,5	Urb. 4 carriles	10.489.653
Cinturón Oeste, tramo II: Pardiñas – Roxos.	1,8	Urb. 4 carriles	4.263.600
Cinturón Oeste, tramo III: Roxos – Brins.	7,2	Ctra. Convenc	17.177.966
Cinturón Oeste, tramo IV: Brins – N-550 (P.I. Tambre).	6,4	Conv. / Autovía	28.088.848
Conexión N-550 (P.I. Tambre) – A-9 – Autovía Lavacolla.	2,5	Autovía	6.182.567
Conexión N-525 – Autovía Lavacolla.	7,4	Ctra. Convenc	9.743.349
Variante de Aradas.	1,6	Ctra. Convenc	3.114.357
Tercer carril por sentido en A-9.	8,7	Autopista	10.457.611
4º movimiento enlace de Cornes.	0,7	Ramal Enlace	315.531
Variante Pontepedriña – Cornes – Romero Donallo.	0,9	Sec. Urbana	540.911
Variante C-543 en Roxos.	3,8	Ctra. Convenc.	3.425.769
<b>TOTAL RED SANTIAGO</b>			<b>74,7</b>
			<b>237.779.016</b>

Diligencia pola que se fai constar que o presente documento coincide co contido no expediente aprobado definitivamente polo Acordo do Consello da Xunta de Galicia do

24 JUL. 2003

O Funcionario

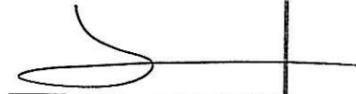
## 9. CONSIDERACIÓN FINAL

Teniendo en cuenta las modificaciones recogidas en el presente Documento de Aprobación, y estimando que el “PLAN SECTORIAL DA REDE VIARIA DE SANTIAGO, AMES E TEO” y el “DOCUMENTO COMPLEMENTARIO AL PLAN SECTORIAL DA REDE VIARIA DE SANTIAGO AMES E TEO” se han redactado con sujeción a la legislación vigente y que las actuaciones en ellos recogidas están suficientemente justificadas, se eleva a la superioridad para su Aprobación Definitiva, caso de que esta procediese.

## 10. PLANOS

A continuación se acompañan los planos de las redes propuestas en los diferentes documentos que forman parte del presente Plan Sectorial:

- 1.- Red Propuesta del Esquema General Viario del “Plan Sectorial da Rede Viaria de Santiago, Ames e Teo”
- 2.- Modificaciones Propuestas del Esquema General Viario del “Documento Complementario del Plan Sectorial da Rede Viaria de Santiago, Ames e Teo”
- 3.- Red Aprobada del Esquema General Viario del “Documento de Aprobación del Plan Sectorial da Rede Viaria de Santiago, Ames e Teo”

Dilixencia pola que se fai constar que o presente documento coincide co contido no expediente aprobado definitivamente polo Acordo do Consello da Xunta de Galicia do 24 JUL. 2003 O Funcionario: 
---





