



MEMORIA XUSTIFICATIVA E ECONÓMICA RELATIVA AO CONVENIO DE FINANCIAMENTO DA CONTRATACIÓN DO SERVIZO DE REDACCIÓN DO MASTER PLAN, ANEXOS E DOCUMENTOS DERIVADOS PARA O DESENVOLVEMENTO DO PROXECTO "CORUÑA MARÍTIMA" E DA ASISTENCIA TÉCNICA Á COMISIÓN CORUÑA MARÍTIMA E AO COMITÉ TÉCNICO DURANTE O DESENVOLVEMENTO DO PROCEDIMENTO DE LICITACIÓN.

I. Departamento que tramita o convenio

A Dirección Xeral de Mobilidade é o departamento da Xunta de Galicia ao cal lle corresponde as funcións de impulso, xestión e coordinación das políticas atribuídas á Consellería nos ámbitos da planificación, financiamento e ordenación do transporte e, en particular, exercer, entre outras, competencias en materia de: planificación, a coordinación e o seguimento da política xeral de transportes e a execución dos servizos e das infraestruturas de transportes na Comunidade Autónoma; ordenación do transporte terrestre, por cable e marítimo no ámbito competencial da Comunidade Autónoma; estudo, análise e implantación de plans e proxectos de fomento do transporte público e a mobilidade sostible, o control e a supervisión dos sistemas de información e xestión automatizados, a coordinación dos transportes urbanos cos interurbanos e o fomento de melloras nos elementos móbiles do transporte, de conformidade co previsto no Decreto 136/2024, do 20 de maio, polo que se establece a estrutura orgánica da Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes (DOG núm. 101, do 27 de maio).

II. Antecedentes

O 22 de maio de 2024 asinouse o *Protocolo para la reordenación de la fachada marítima de A Coruña. Proyecto "Coruña Marítima"*, entre o Concello da Coruña, a Xunta de Galicia, o Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a entidade pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), o organismo público Puertos del Estado e a Autoridad Portuaria de A Coruña, para a transformación e reordenación urbanística dunha boa parte dos espazos portuarios interiores.

Na parte expositiva do referido Protocolo as partes asinantes manifestaron a súa vontade de actuar co obxectivo común de subscribir os convenios interadministrativos da Lei 40/2015, do 1 de outubro de réxime xurídico do sector público no marco da necesaria co-gobernanza e de acordo co principio de lealdade institucional.

En virtude do previsto no referido Protocolo, o Consello de Administración da Autoridad Portuaria, en sesión extraordinaria do 18 de xuño de 2024, aprobou a creación da Comisión Coruña Marítima, que ten como funcións o asesoramento, análise e proposta ao Consello de Administración de cantas medidas considere encamiñadas ao mellor desenvolvemento do "Proxecto Coruña Marítima" Así mesmo, as normas de funcionamento da referida Comisión prevé que para o desenvolvemento das funcións que ten asignadas, esta contará cun





Comité Técnico coa misión de realizar todas as tarefas técnicas que lle asigne. Dito Comité foi designado por acordo da Comisión en sesión do 15 de xullo de 2024.

III. Obxecto

É obxecto deste convenio establecer as bases de colaboración entre a Xunta de Galicia, a través da Dirección Xeral de Mobilidade, o Concello de A Coruña, Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF), Puertos del Estado e Autoridade Portuaria de A Coruña, para establecer as condicións de financiamento da contratación do servizo de redacción do Master Plan, anexos e documentos derivados para o desenvolvemento do PROXECTO "CORUÑA MARÍTIMA" e a asistencia técnica á Comisión Coruña Marítima e ao Comité Técnico durante o procedemento de licitación.

O obxectivo principal do proxecto é a elaboración, a través dun concurso internacional de ideas, dun Máster Plan para a reordenación do espazo portuario interior da Coruña, do espazo ferroviario da Estación de Mercadorías de San Diego e as zonas lindeiras da cidade.

O procedemento de contratación desenvolverase na súa totalidade en nome e por conta da Autoridade Portuaria da Coruña. A adxudicación efectuarase mediante o procedemento restrinxido, coa selección dun máximo de 5 candidatos.

As actuacións previstas teñen por obxecto a transformación e reordenación do espazo portuario interior da cidade de A Coruña, nos novos usos portuarios e urbanos dos terreos na Fachada Marítima do Porto da Coruña, de acordo co interese público e para mellorar a calidade de vida da cidadanía dentro do marco da necesaria co-gobernanza e de acordo co principio de lealdade institucional.

Trátase de mellorar a relación da cidade co mar na fronte portuaria, resolvendo os problemas de mobilidade e de déficit de espazos e de dotacións públicas nos barrios limítrofes e da cidade en xeral, con medidas aliñadas co carácter de sostibilidade que se pretende imbuír a todo o Master Plan.

IV. Xustificación

As actuacións obxecto do convenio teñen condicionantes e obxectivos específicos en materia portuaria, ferroviaria, da cidadanía, de recuperación e preservación do patrimonio, así como en materia de mobilidade.

No que respecta á mobilidade, o proxecto contempla os seguintes condicionantes:

1.- Red viaria e aparcamento:

A estrutura viaria da cidade de A Coruña está formada por un conxunto de vías radiais, que permiten a entrada-saída da cidade con orientación norte-sur, unha rede de eixos transversais, que discorren en sentido este-oeste e, por último, vías distribuidoras que enlazan coas anteriores. Estes tres grupos de vías veríanse complementadas por vías secundarias de comunicación interna entre barrios.





Esta xerarquización vese reflectida non só pola tipoloxía de viaxes que soportan, senón tamén pola intensidade de tráfico que polas vías reflectidas discorre provocando un importante efecto barreira para os peóns entre a cidade e o porto.

O Máster Plan deberá afrontar esta problemática e resolver, entre outros temas:

- Manter o acceso viario ao porto.
- Mellorar a accesibilidade peonil ao porto e á lámina de auga, mitigando o efecto barreira do eixo Av. Exército / Linares Rivas / Cantón Pequeno / Av. Porto.
- Estudar as posibilidades de soterramento dalgúns tramos do devandito eixo.
- Estudar a posibilidade de salvar a distinto nivel o acceso ferroviario ao porto.

A oferta de aparcamento en superficie no ámbito de actuación e a súa contorna é limitada. Esta oferta concrétase, en liñas xerais como segue:

- Na contorna do eixo Linares Rivas Av. do Porto a oferta é maioritariamente de prazas de rotación.
- Nas rúas transversais na zona de Linares Rivas a oferta é, maioritariamente, de prazas residentes.
- Nas rúas transversais na zona de Primo de Rivera a oferta é, maioritariamente, de prazas de rotación.

Complementando a escasa oferta de prazas de estacionamento en viario público, existen doce estacionamentos subterráneos na contorna que suman máis de 3.500 prazas.

Debido á centralidade do ámbito respecto á cidade e á concentración de actividades en torno ao ensanche, a demanda de estacionamento na zona é alta.

O Máster Plan deberá expor un dimensionamiento equilibrado da oferta de aparcamento na zona de actuación que:

- Analice a viabilidade dun aparcamento de alta capacidade de recepción de visitantes que permita cambiar o carácter do tráfico a partir de Linares Rivas/praza de Ourense.
- Atenda razoablemente a demanda dos novos residentes, pero sen fomentar unha motorización excesiva.
- Que atenda a demanda dos novos equipamentos (demanda de rotación).
- Que evite un efecto chamada do tráfico en vehículo privado, principalmente dos novos
- traballadores.

2.- Transporte público

O transporte público interurbano da cidade da Coruña conecta esta coa súa área metropolitana a través dunha serie de liñas concesionadas pola Xunta de Galicia, a través da Dirección Xeral de Mobilidade. Entre os concesionarios atópanse Alsa Cal Pita, que conta cunha extensa rede de liñas na área máis próxima á cidade, Arriva, Monbus e UTE Hércules Norte.

Estas tres últimas contan con concesións (XG848, XG843, XG 817062 e XG871) de carácter rexional pero que, debido ao seu número de frecuencias e ao contar con paradas urbanas, teñen tamén funcionalidade metropolitana. Trátase da liña A Coruña-Ourense, que ten parada en Betanzos, as liñas a Betanzos e Carballo e a liña A Coruña-Santiago de Compostela.





O Máster Plan deberá estudar a posibilidade de creación dun intercambiador nas inmediacións do ámbito praza de Ourense-Linares Rivas. Este intercambiador deberá deseñarse mediante un novo espazo eficiente e funcional, que podería estudarse que fose soterrado.

A súa localización deberá buscar un equilibrio entre a máxima funcionalidade para os viaxeiros e evitar a entrada de autobuses interurbanos ao centro urbano.

En coordinación coa localización exposta para o intercambiador, o Máster Plan deberá incluír unha reordenación da oferta de autobús urbano.

O Máster Plan deberá estudar, ademais, a posibilidade de implantar un servizo de proximidade polo corredor da Ría do Burgo, aproveitando o traslado das instalacións de San Diego e a liberación de parte da infraestrutura ferroviaria. Así mesmo, estudará a posibilidade de implantar un tranvitrén que dea continuidade ao servizo de proximidade ao longo da fronte marítima.

Para iso, o Máster Plan incluír un estudo preliminar de demanda que analice a viabilidade destes posibles servizos de proximidade e de tranvitrén.

Por último, o Máster Plan analizará a posibilidade de incluír a reserva de carrís bus nas operacións de remodelación do viario do ámbito.

3.- Mobilidade peatonal e ciclista

Na cidade de A Coruña a mobilidade peonil xoga un papel moi importante, sendo as súas características morfolóxicas e alta densidade poboacional propicias para que esta circunstancia se produza. O peso da mobilidade a pé rolda o 50%.

Neste ámbito destaca a creación de novos espazos peonís e de apertura do porto á cidade que supuxeron unha maior afluencia peonil, especialmente na zona norte, como a nova fronte portuaria da Mariña vinculado ao soterramento do tráfico, actuación rematada no ano 2015. Un destes eixos, aínda que con lixeiras modificacións, sería o denominado no PMUS "eixo interior" pero desenvolto na actualidade no marco do plan Coruña Camiña como "Rolda Peonil".

O eixo da Avenida Linares Rivas e a avenida da Mariña constitúe un dos eixos estruturais da rede peonil. Á súa vez, este eixo supón un importante efecto barreira entre a cidade e o porto. Este eixo presenta importantes deficiencias:

- No tramo de Linares Rivas e Primo de Rivera o valo do porto supón unha limitación á sección peonil.
- No tramo desde os Cantóns ata a Avenida do Exército, a importante sección viaria (elevado número de carrís e presenza de mediana) incide de forma negativa na permeabilidade transversal.

Cabe destacar a presenza do Camiño de Santiago, na súa variante como Camiño Inglés, con orixe A Coruña, que discorre ao longo da liña portuaria cara ao sur, ata o encontro da avenida Linares Rivas coa avenida Alfonso Molina, onde deixa o ámbito portuario para discorrer cara ao interior. O Máster Plan deberá expor a máxima calidade urbana e integración posible do Camiño de Santiago ao seu paso pola área de intervención.



No que respecta á mobilidade ciclista, debe indicarse que experimentou un importante crecemento nos últimos anos. Actualmente, a cidade conta cunha rede ciclable de 55,3 km, estando previstos outros 33 km adicionais.

Esta rede de infraestruturas ciclistas vese complementada cunha rede de 372 aparca bicicletas, dispostas tanto en espazos abertos como no interior de determinados equipamentos como centros deportivos ou educativos.

De forma complementaria, o Concello da Coruña xestiona o denominado BiciCoruña, un servizo público de bicicletas que na actualidade conta con 393 bicicletas, parte delas eléctricas, e 49 estacións operativas distribuídas pola cidade.

No ámbito do Máster Plan existe un itinerario ciclista que discorre polo eixo Av. Exército/Primo de Rivera/Linares Rivas/Cantóns/A Mariña. Este itinerario, na zona de Linares Rivas/Primo de Rivera presenta varias descontinuidades.

Neste itinerario, en xeral, os carrís bici contan cun razoable grao de segregación respecto ao tráfico rodado, aínda que os carrís dispoñen de seccións estritas.

No ámbito da mobilidade peonil e ciclista, o Máster Plan deberá estudar a posibilidade de reconfigurar completamente os itinerarios peonís e ciclistas, en coordinación coa reestruturación do tráfico motorizado, mellorando as condicións actuais e asegurando a súa continuidade en toda a fronte marítima. En todo caso, deberase abordar:

- A mellora os itinerarios peonís e ciclistas nas avenidas de Linares Rivas, Primo de Rivera e Exército e en AC-10
- Mellorar a permeabilidade transversal do eixo avenida do Exército e Cantóns

Sobre a base dos condicionantes en materia de mobilidade descritos, o Máster Plan conta cos seguintes obxectivos específicos nesta materia:

- a) **Garantir a accesibilidade aos novos desenvolvementos** mediante un conxunto de infraestruturas e servizos planificados de forma integral, na que os distintos modos doten da adecuada accesibilidade aos usos resultantes da transformación, tanto aos usos portuarios que permanezan como aos novos usos residenciais, terciarios ou dotacionais.
- b) **Optimización do tráfico no eixo Mariña-Vos Castros**, considerando a distinta natureza dos tráfico que soporta este eixo e propoñendo solucións que palíen os actuais problemas de conxestión do mesmo. Neste sentido, cabería valorar a posibilidade de separar tráfico a distinto nivel (soterramento) para reducir as interaccións entre os mesmos e mellorar a fluidez do tráfico xeral na zona.
- c) **Reorganización dos accesos á zona histórica da cidade.** O Máster Plan deberá adoptar unha óptica ampla desde o punto de vista do tráfico e expor a reorganización de accesos rodados aos ámbitos do Ensanche e Pescadería, nunha solución que contemple de maneira integrada o funcionamento de:





- O eixo Mariña-Vos Castros.
- O viario estruturante do Ensanche e Pescadería.
- O viario dos novos desenvolvementos.

- d) **Potenciar a mobilidade activa e sostible ao longo da fronte marítima portuaria mediante a creación e integración de itinerarios ciclistas e peonís continuos ao longo de toda a fronte.** En liña co obxectivo xeral de mellora do espazo público, a operación debe contemplarse como unha oportunidade para mellorar a conectividade peonil de todo o ámbito, mediante o deseño de itinerarios peonís atractivos, seguros e continuos que favorezan a mobilidade peonil.
Do mesmo xeito, a operación debe contemplar a mellora e extensión do itinerario ciclista existente, mellorando as súas condicións de deseño, eliminando descontinuidades e perfeccionando a seguridade en todo o seu percorrido.
- e) **Permeabilizar as conexións peonís entre a cidade e a fronte marítima.** Un dos obxectivos xerais da actuación é converter o espazo público e a auga no núcleo atractor do proxecto. Neste sentido é indispensable achegar a fronte portuaria e a lámina de auga á cidade. Para iso é necesario garantir a permeabilidade entre a cidade e o porto, mitigando o efecto barreira que en moitos puntos supón o eixo viario Mariña-Vos Castros.
Para iso, o Master Plan deberá valorar e combinar diferentes posibilidades, desde o soterramento parcial do mencionado eixo, humanización do viario en superficie, medidas de acougado do tráfico, etc.
- f) **Mellorar a conectividade entre os medios de transporte público interurbanos e urbanos.** O Máster Plan deberá dimensionar unha infraestrutura de intercambio eficiente e atractiva para o usuario, así como expor a localización máis adecuada para o seu desenvolvemento, tendo en conta o resto de usos e actividades contempladas nel.

V. Importe e aplicación orzamentaria

O importe total das actuacións a realizar ao abeiro deste convenio ascende á cantidade de 3.315.000,00€ (sen IVE), cuxo desglose pormenorizado consta na memoria do 21/03/2025 de Autoridade Portuaria que se acompaña con este documento.

A Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes, a través da Dirección Xeral de Mobilidade, achegará a cantidade de 552.500,00€ con cargo a aplicación orzamentaria 05.08.512A.700.0 do orzamento de gastos da Dirección Xeral de Mobilidade para os exercicios 2025, 2026 e 2027 de acordo co seguinte:

Xunta de Galicia	2025	2026	2027	Total (€)
Dirección Xeral de Mobilidade	25.000,00	225.000,00	302.500,00	552.500,00



Resumo:

O desglose estimado de achegas de todas as entidades asinantes do convenio é o seguinte:

Entidades participantes	2025	2026	2027	Total (€)
Puertos del Estado	50.000,00	250.000,00	436.666,00	736.666,00
Autoridad Portuaria de A Coruña	50.000,00	250.000,00	436.668,00	736.668,00
ADIF	50.000,00	250.000,00	436.666,00	736.666,00
Xunta de Galicia	25.000,00	225.000,00	302.500,00	552.500,00
Concello de A Coruña	25.000,00	225.000,00	302.500,00	552.500,00
TOTAL				3.315.000,00

VI. Fitos e obxectivos:

Plan Estratéxico	Planificador de fondos europeos	Eixe	Actividade	Indicador	Fito 2025
Plan Estratéxico de Galicia	Non procede	E2. Galicia Verde e Sostible	PA02. Garantir unha mobilidade sustentable	Nº convenios asinados	1

VII. Territorialización do gasto

Lugar onde se desenvolverá a actuación: A Coruña

Santiago de Compostela, na data da sinatura dixital

A directora xeral de Mobilidade

Judit Fontenla Baró

