



Datos Do Expediente:

Unidade Tramitadora:		
Planeamento - MOS		
Número expediente:	Documento:	
	PLM16I01F	
2B4D006N621R4J2U0HM0		

INFORME DOS SERVIZOS TÉCNICOS MUNICIPAIS OBRAS E URBANISMO

EXPEDIENTE: **EDI/1753/2022**

ASUNTO: **PLAN DE ACCIÓN CONTRA A CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DA REDE AUTONÓMICA DE ESTRADAS DE GALICIA (GA/19/001.09.5)**

SOLICITANTE: **ALCALDÍA DO CONCELLO DE NARÓN**

O abaixo asinante, na súa calidade de técnico municipal do Concello de Narón, en relación coa solicitude do asunto e visto o oficio da Consellería de Infraestruturas e Mobilidade relativo á información pública do expediente <Zonas de servidume acústica dos grandes eixes viarios da Rede autonómica de estradas de Galicia e Plan de acción contra a contaminación acústica da Rede autonómica de estradas de Galicia> con CLAVE: GA/19/001.09.4 e GA/19/001.09.5, emite o seguinte

INFORME:

Analizado o dito Plan de acción en relación ao Concello de Narón identifícase no Anexo I Fichas zonas prioritarias de actuación, a seguinte:

- **Actuación 35**

Denominación área AC-862-1

Código UME C_GAL_15_AC-862

Carretera AC-862

Na proposta de solucións indicadas respecto ás <medidas en emisor>, refírese ás seguintes:

- redución de velocidade a 30km/h,
- tratamento de calmado de tráfico (creación de mediana/cebreado central, estreitamento de carrís, remodelación de glorietas, remodelación de aparcadoiros, vías de servizo, etc.),
- regulación semafórica.

Procede sinalar a recente aprobación do Documento final do PMUS do Concello de Narón, polo Pleno en sesión do 29.09.2022, ao que se pode acceder no seguinte enlace:

https://sedeelectronica.naron.es/siac/PUB/PEMUS_CERTIFICADO.pdf

E precisamente, no PMUS a Estrada de Castela (AC-862) se identifica cos seguintes Programas de actuación do Plan de acción (Parte 3 do PMUS) en materia de mobilidade:

- **EP_5.1 ACTUACIÓN CONECTOR VERDE INTERURBANO: ESTRADA DE CASTELA**
 - **EP_5.1.1** Tramo Ponte das Cabras - Concepción Arenal
 - **EP_5.1.2** Tramo Concepción Arenal - Souto Vizoso
 - **EP_5.1.3 ACTUACIÓN PILOTO** Tramo Souto Vizoso - glorietta rúa Garda



- BI_1 RED BICI: CONECTOR VERDE INTERURBANO (Actuación incorporada en EP_5.1)
- TP_1 TP PRIORIDAD DE PASO: CONECTOR VERDE INTERURBANO
 - TP_1.1 TP AUTOBÚS PRIORIDAD DE PASO: ESTRADA DE CASTELA
- MA_1 PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA E IV MUNICIPAL
 - MA_1.1 PLAN DE REORDENACIÓN DE ELEMENTOS URBANOS EN EL ESPACIO PÚBLICO

CONCLUSIÓN

No que respecta á Actuación 35 (Denominación área AC-862-1; Código UME C_GAL_15_AC-862; Carretera AC-862), considerando axeitada a proposta de redución da velocidade e calmado de tráfico, **considérase oportuno que se desenvolva o plan ou proxecto correspondente tendo en conta o referido Documento final do PMUS do Concello de Narón, de xeito que en lugar de plantexar a citada “creación de mediana/cebreado central” se estude a viabilidade de integrar xa un carril bici segregado e seguro na dita AC-862, como conector verde.**

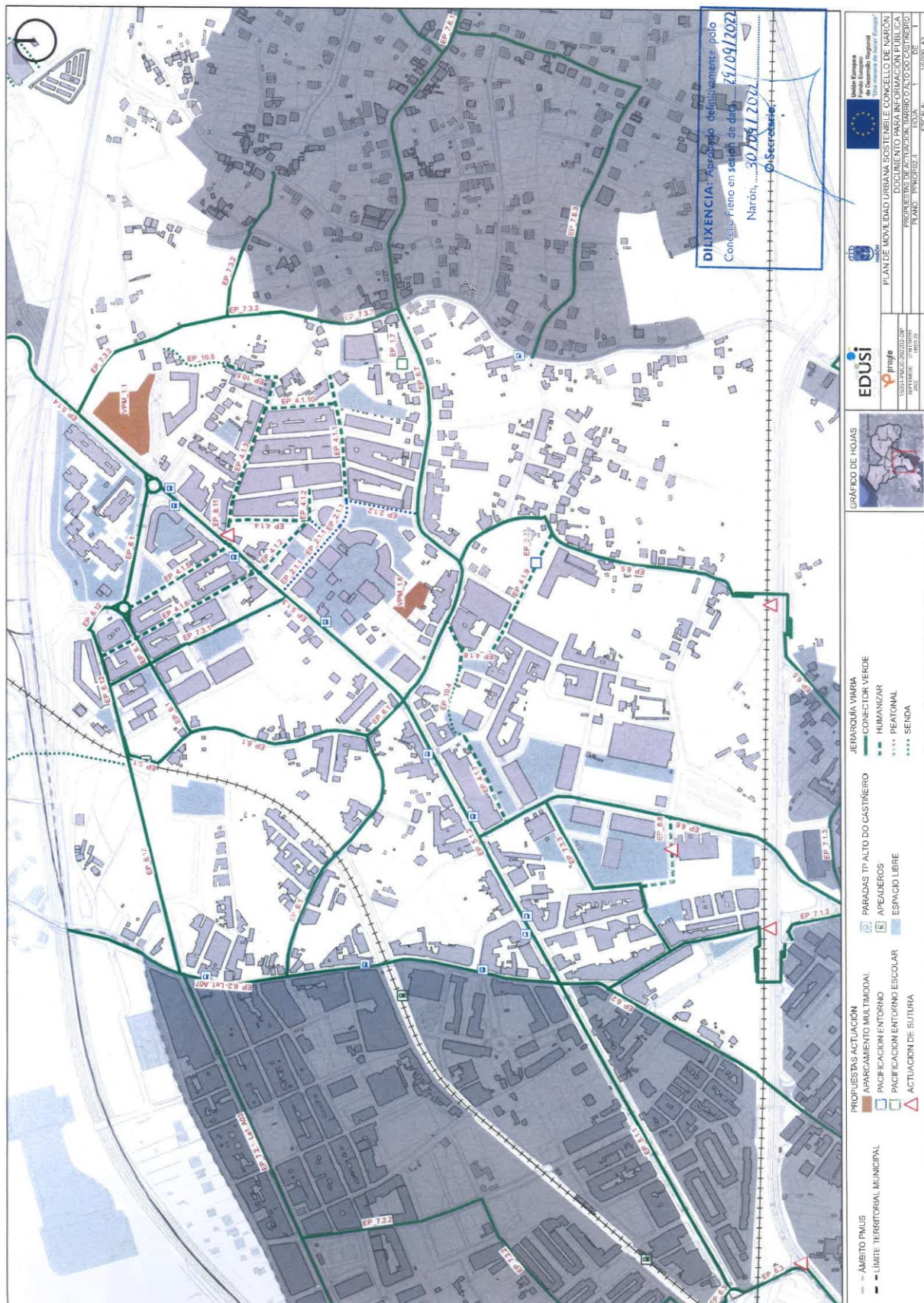
Observacións:

- Detéctase unha incoherencia entre a Clave do Plan de acción contra a contaminación acústica da Rede autonómica de estradas de Galicia (GA/19/001.09.05) e a reflectida no encabezado dos distintos documentos (GA/19/001.09.04), que segundo o anuncio correspondería ao expediente das Zonas de servidume acústica dos grandes eixos viarios da Rede autonómica de estradas de Galicia.

Este é o meu informe, que emito aos efectos oportunos.



ANEXO I – EXTRACTO PMUS Narón



EP: ESPACIO PÚBLICO

Las actuaciones a realizar para conseguir un reparto en el espacio público que respete la pirámide invertida de la movilidad deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

- sección entre fachadas de los tramos en los que intervenir, si no se pueden aplicar los criterios mínimos de acera para la accesibilidad debe pasarse a nivel único total o asimétrico
- velocidad máxima según nueva Ley de Cambio Climático y dimensionado del ancho de carril para adecuarse a las velocidades restringidas. Emplear el mínimo como criterio general
- nivel jerárquico de la vía
- usos en calzada (bus, carga/descarga, aparcamientos, contenedores, etc)
- usos en las aceras (marquesinas o paradas de bus, terrazas, puestos de comercios...)
- usos de los locales en los edificios (hostelería, comercial, parkings, etc)
- mobiliario urbano necesario para dignificar el tramo (verde, iluminación, bancos, papeleras, mupis...)
- protocolos de pacificación mediante intervención urbanística: se muestran en resumen ejecutivo, ejemplos de sección actual vs. propuesta según sección entre fachadas.

EP_5 CONECTOR VERDE INTERURBANO

- **Descripción:** Actuación en torno al **eje de estrada de Castela** que comunica linealmente todo el núcleo urbano de Narón y que además concentra a casi el 10% de la población municipal urbana. Funcionalmente servirá de primera conexión entre barrios y en puntos concretos reforzará la centralidad de algunos de ellos con respecto al conjunto municipal.

Los conectores verdes implican incrementar el arbolado urbano siguiendo su itinerario como corredores verdes que ayuden a potenciar la infraestructura verde municipal, conectando zonas verdes y arbolado ya existente y las calles de mayor transitabilidad peatonal (aceras anchas y accesibles).

EP_6 CONECTORES VERDES ENTRE BARRIOS

- **Descripción:** Calles conectoras de barrios pensadas para la relación entre ámbitos alejados. Recogen, entre otro viario, parte de la red básica supramunicipal que prioriza el vehículo rodado. Se trata de vías de media capacidad y a menudo de doble sentido -viales de la diputación o autonómicos- en muchos casos sin aceras en su sección. A menudo se corresponden con antiguos caminos que conectaban núcleos y que se convirtieron en carreteras de baja intensidad. Su uso se orienta a bicis y vehículos a motor, manteniendo el tránsito peatonal.

En función de las características de cada vial o tramo de vial y según sus circunstancias, el carril bici podrá ser segregado o de uso compartido con el tráfico rodado de vehículos a motor. Tanto este aspecto como el de la mejora de las condiciones de accesibilidad y seguridad del tránsito peatonal (modo a pie), se analizará en cada actuación concreta en el correspondiente proyecto o estudio previo de cada programa de actuación.

BI: BICICLETA

BI_1 RED BICI: CONECTOR VERDE INTERURBANO ESTRADA DE CASTELA

BI_2 RED BICI: ENTRE BARRIOS

- **Descripción:** Planificar y construir dentro de la ciudad, una red de vías ciclables a través de carriles bici segregado, vías compartidas y sendas bici que conecten el área urbana de Narón, teniendo en cuenta que las bicis y patinetes eléctricos ya son una realidad y permiten vencer las suaves pendientes existentes en Narón. Destaca el eje de la carretera de Castilla que será objeto de un proyecto que integre la bici, segregado de la calzada mediante barreras vegetales que constituya una conexión verde con Ferrol. La circulación de vehículos se prioriza, sin excluirlos, por otros viarios, dando prioridad al tráfico de buses y bicis (aparte de acceso a aparcamientos, carga y descarga y emergencias), así como el caminar por una vía de calidad para las personas.

Estas actuaciones se integran en su mayoría en las actuaciones de Espacio público de Conectores Verdes.

TP: MODO TRANSPORTE PÚBLICO

Programa de actuación clave del PMUS, al posibilitar la transferencia modal en los desplazamientos y la integración de la zona rural en las políticas de movilidad.

Con un planteamiento realista, y teniendo en cuenta la vigencia de las actuales concesiones de transporte público en autobús (hasta 2030), la posible transformación de las estaciones de FF.CC y autobuses en Ferrol, en estación intermodal; supondría una importante capacidad de mejora para el transporte metropolitano.

En el presente PMUS se plantea incidir en aquellos aspectos que dependen directamente de la acción del ayuntamiento, para potenciar el uso de los modos de movilidad colectivos.

TP_1 TP PRIORIDAD DE PASO: CONECTOR VERDE INTERURBANO

TP_1.1 TP AUTOBÚS PRIORIDAD DE PASO: ESTRADA DE CASTELA

Integrada en el programa de actuación: TP_5.1

- **Descripción:** Con la finalidad de mejorar la velocidad comercial de las líneas que operan se estudiará la posibilidad de implantar un carril bus en ambos sentidos de circulación a lo largo de esta vía, o bien, la priorización de la circulación del TP mediante el control semafórico y la disposición de apartaderos o modificación del espacio de atraque y maniobra del bus.

MA: MEDIO AMBIENTE

MA_1 PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL

MA_1.1 PLAN DE REORDENACIÓN DE ELEMENTOS URBANOS EN EL ESPACIO PÚBLICO

- **Descripción:** Desde los servicios técnicos municipales, se implementará esta medida, y se integrarán todo aquel personal municipal que con carácter transversal sea requerido para la plena implementación; pasando a considerar esta cuestión como un elemento fundamental para garantizar tanto la Accesibilidad para todas las personas como la mejora de la calidad del medio en el espacio público.