

## ANEXO 1

### FICHA RESUMEN CUADRO DE CARACTERÍSTICAS

Superficie bruta del Sector: 144.496,10 m<sup>2</sup>.

Superficie neta del Sector: 124.684,00 m<sup>2</sup>

Sistema General adscrito del Parque Río San Pedro: 19.812,10 m<sup>2</sup>

- Edificabilidad 0,50 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> x 124.684,00 m<sup>2</sup> = 62.342,00 m<sup>2</sup> construidos.

- Densidad 30 viviendas/Ha x 12,46 Ha = 374 viviendas.

- Usos:

Edificabilidad Terciaria 20%: 12.468,40 m<sup>2</sup>.

Edificabilidad Residencial Colectiva 30%: 18.702,60 m<sup>2</sup>.

Régimen Libre 13.102,60 m<sup>2</sup> edif.

Régimen Protección 5.600,00 m<sup>2</sup> edif.

Edificabilidad Residencial Unifamiliar 50%: 31.171,00 m<sup>2</sup>.

Régimen Libre 30.791,00 m<sup>2</sup> edif.

Régimen Protección 380,00 m<sup>2</sup> edif.

Aprovechamiento tipo: 0,389083 m<sup>2</sup> e.t.u.c. /m<sup>2</sup> s.

(m<sup>2</sup> construibles de uso residencial unifamiliar por m<sup>2</sup> de suelo)

Edificabilidad total de la actuación.....62.342,00 m<sup>2</sup> edif.

Aprovechamiento lucrativo en la actuación.....56.221,03 m<sup>2</sup> e.t.u.c.

## ANEXO 2

### ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD

El objetivo del estudio de evaluación de la movilidad es definir las medidas y actuaciones necesarias para asegurar que la nueva movilidad generada en el ámbito del SUD 6 siga unas pautas caracterizadas por la preponderancia de los medios de transporte más sostenibles.

El estudio de evaluación de la movilidad generada por la nueva actuación evalúa, en el ámbito de influencia del Plan Parcial, el incremento potencial de los desplazamientos provocado por la nueva planificación, y la capacidad de absorción del mismo por los servicios viarios y por los sistemas de transporte, abarcando incluso los de bajo o nulo impacto como los desplazamientos en bicicleta.

También se evalúa la viabilidad de las medidas propuestas en el propio estudio para gestionar de manera sostenible la nueva movilidad y, especialmente, las fórmulas de participación del promotor para colaborar en la solución de los problemas que esta genere.

a) Evaluación de la movilidad generada por los diferentes usos previstos en el planeamiento y los incrementos y variaciones previstas como consecuencia de las nuevas actuaciones incorporadas por el mismo.

Los usos definidos para las parcelas del ámbito del Plan Parcial son el residencial y el terciario.

El Estudio de Tráfico anexo a la memoria del presente Plan Parcial determina:

*Para la estimación del tráfico generado se adoptarán los valores recomendados en la publicación *Trip Generation Manual*, 9<sup>ta</sup> Edición, del Institute of Transportation Engineers, contrastando estos valores con valores usuales de tráfico en España en situaciones similares.*

*El tráfico generado por el Sector se estima en función del número de viviendas planificadas, así como a las superficies comerciales.*

Para las viviendas, se estiman 5 viajes al día por vivienda, repartidos en 18h, obteniendo una IMD adicional de 2.250 vehículos para las que conectarían con la AC-174 y de 40 para las viviendas que conectan con la AC-12, repartidas en un período de 18h, obteniendo una intensidad de 125 y 3 v/h respectivamente.

Para el caso de las parcelas comerciales, se estiman un ratio de 0,2 viajes/m<sup>2</sup> de acuerdo al *Trip Generation Manual*, obteniendo una IMD de 1.770 vehículos. Estos viajes se repartirán en 12h, dando una intensidad horaria de 147 v/h.

El Estudio de Tráfico, analiza las condiciones del tráfico existente, realiza una prognosis del tráfico futuro en el ámbito de actuación en un año horizonte y analiza la afección a los viales existentes en el entorno con la previsión de incremento de tráfico, concluyendo que son suficientes y el impacto es bajo.

En el interior del ámbito el tráfico rodado de vehículos se realiza por los viales principales, que conectan de norte a sur todas las parcelas y equipamientos.

b) Propuesta de la red de itinerarios principales para peatones.

La red de itinerarios peatonales propuestos en el ámbito, discurren en paralelo a la red viaria, conectando la parte norte con la sur a través de itinerario peatonal incluido en la zona verde EL-4.

c) Propuesta de red de itinerarios para bicicletas, en su caso, y determinación de las reservas para aparcamientos de bicicletas.

El vial principal V-1, articulador de las diferentes zonas de uso residencial y terciario, integra en su sección la red de carril bici con banda en doble sentido de 2,20m de ancho. La zona sur del ámbito cuenta con carril bici en la sección del vial V-5, y se prevé la conexión de ambos trazados a través de la zona verde EL-4, garantizando la vertebración de itinerarios y su conexión con el exterior del ámbito.

d) Propuesta de red básica de itinerarios principales de vehículos y determinación de las reservas para aparcamientos.

Los viales V-1, V-2, V-3, V-4 y V-5 constituyen la red básica de itinerarios principales de vehículos, con carril de circulación en ambos sentidos, conectando el vial V-1 el ámbito al norte con la Avenida Rosalía de Castro y al sur con la urbanización del Club de Tenis.

La zona sur se conecta mediante el vial V-5 a la Avenida das Mariñas.

La reserva de aparcamiento público se sitúa en colindancia con los viales V-1 y V-5, alcanzando una dotación de 316 plazas de las cuales al menos 10 plazas serán accesibles.

e) Previsión de la red de itinerarios para transporte colectivo, en su caso, y propuesta de implantación de las nuevas líneas o prolongación de las existentes. A tal efecto, se tendrá en cuenta la posibilidad de coexistencia de transporte colectivo de carácter privado, en función de las características y usos del ámbito.

La situación del ámbito en colindancia con la Avenida Rosalía de Castro, lo dota de un acceso inmediato a la red de transporte colectivo, contando con parada en la entrada a la urbanización Lamastelle, al otro lado de la rotonda proyectada al inicio del vial V-1. Al sur, cuenta con una buena comunicación a través de la Avenida das Mariñas, donde existe parada de autobús dirección A Coruña en colindancia con el frente del ámbito, y en dirección Madrid, al otro lado de la avenida, a la altura del nº 1 de la Rúa Tralaballo.

El cruce de la Avenida das Mariñas se puede realizar a través del paso inferior, situado a 250m del entronque del vial V-5 con la avenida, de tal forma que se garantiza la seguridad y no se hace necesaria la implementación de un paso elevado.

La parada de taxis más próxima se encuentra en San Pedro de Nos, en la Rúa Salvador Allende nº 1, a una distancia de 950 m del ámbito.

f) Representación de las estaciones de ferrocarril y de autobuses interurbanos existentes y de aquellas previstas, en su caso.

En relación al transporte ferroviario, la parada más próxima al ámbito es el apeadero de El Burgo, situado a una distancia de 2,6 km, con una estimación temporal de 35 minutos andando y 12 minutos en bicicleta.

La estación de autobuses interurbanos más próxima se encuentra en A Coruña a una distancia de 11,5 km.

g) Representación de las propuestas de reservas de espacio para carga y descarga de mercancías.

En el interior del ámbito se ha previsto que la carga y descarga de mercancías se realice para las parcelas de uso terciario en el interior de las mismas, al objeto de sacar

de la vía pública, en un ámbito de marcado carácter residencial, el tráfico y la actividad de carga y descarga de camiones.

h) Representación de las propuestas de reservas de espacio de aparcamientos o parada para los vehículos destinados al transporte colectivo y al taxi, en su caso.

En el plano de ordenación, se representan las reservas de espacio de aparcamientos para vehículos privados y reserva de plazas para taxi, contemplando siete plazas en el vial V-1 en colindancia con el espacio libre EL-1, al otro lado de la parcela terciaria, y cuatro plazas de taxi en el vial V-5, en colindancia con la parcela de equipamiento EQ-2.

i) Justificación del cumplimiento de las condiciones exigidas por la normativa vigente en materia de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas en el sector.

La justificación del cumplimiento de las condiciones de accesibilidad se desarrolla en los apartados 5.5 y 5.6 de la Memoria del presente Plan Parcial.

CUMPLIMIENTO DEL DECRETO 35/2000 (D.O.G. 29.02.00) EN DESARROLLO DE LA LEY 8/97 DE ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS EN LA COMUNIDAD DE GALICIA

CUMPLIMIENTO DE LA ORDEN VIV/561/2010, CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN PARA EL ACCESO Y UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS.

j) Encaje y definición de los nodos de unión con la red general del municipio (viaria, peatonal, de bicicletas y de transporte público), según corresponda.

El ámbito de actuación se interconecta con las redes generales viarias del municipio a través de la Avenida Rosalía de Castro al norte y a través de la Avenida das Mariñas al sur, cuyas características de viarios principales a nivel municipal y estatal, garantizan la plena interconexión del ámbito con el municipio.

La previsión de ejecución de carril bici a través de la Avenida Rosalía de Castro, permitirá enlazar la red interior con las redes generales para bicicletas que existen en el municipio.

k) Propuesta de financiación de los diferentes costes generados por el incremento de movilidad debido a la nueva actuación.

El incremento de movilidad debido a la nueva actuación no genera un incremento de costes para los servicios de transporte público puesto que ya cuentan con líneas de transporte capaces de absorber el incremento de viajeros resultante de la actuación.

La movilidad sostenible, como principal objetivo del presente desarrollo, se potencia con la implementación de los itinerarios de carril bici y peatonal, cuyo coste es asumido por los promotores de la actuación dentro del ámbito.

## ANEXO 3

### MEJORA DE SECCIÓN VIARIA CAMINO AS LAVANDEIRAS

El Plan Parcial contempla entre sus determinaciones, la mejora de la sección viaria del camino de As Lavandeiras (Denominado As Pedreiras erróneamente en el PGOM). Este camino une la Avenida das Mariñas (Carretera N-VI), con la Avenida Rosalía de Castro, y discurre en su primer tramo en contacto con Finca Alsina, cuyo desarrollo se formaliza mediante el Plan Parcial - SUD-21.

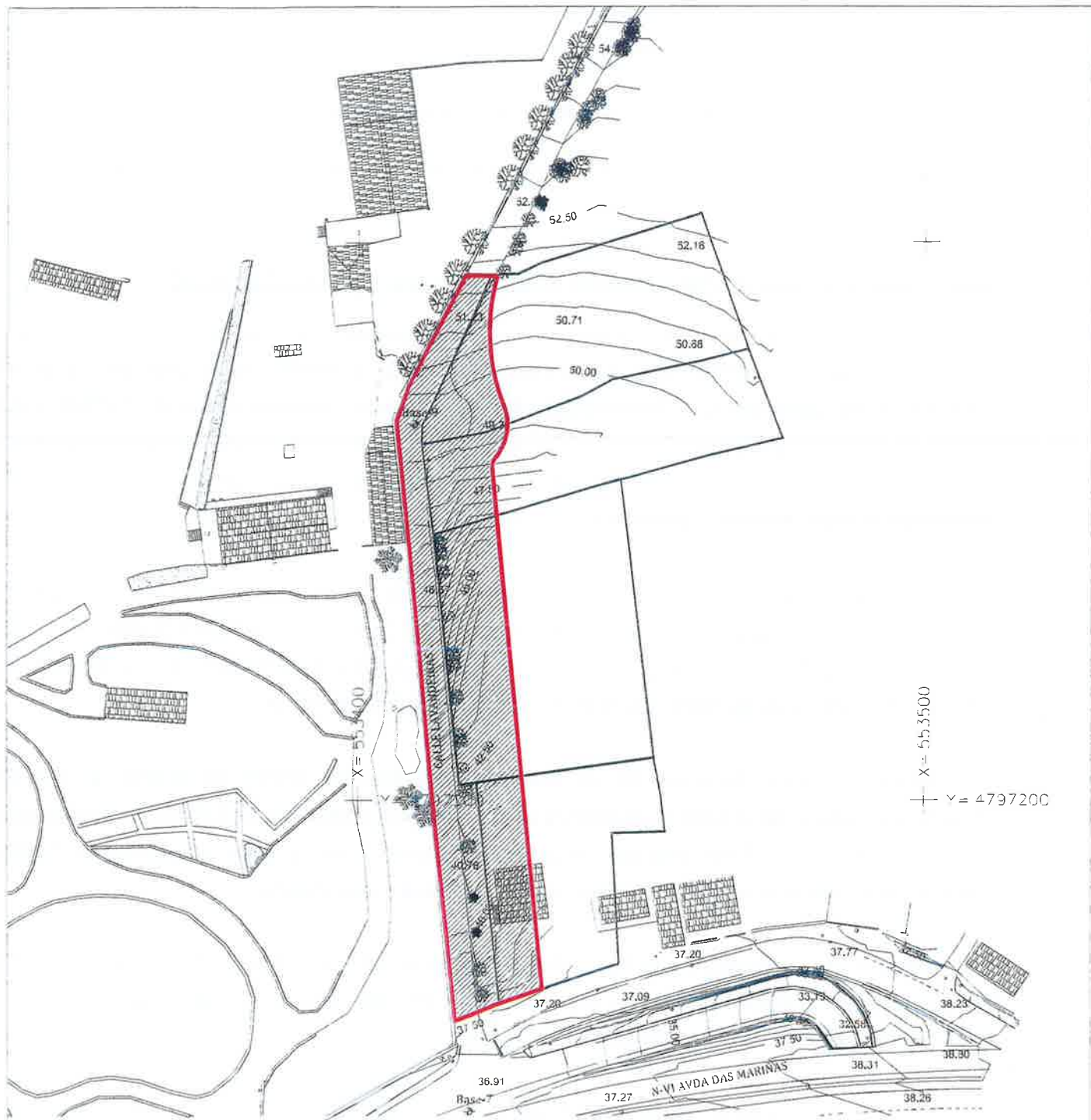
En la actualidad el camino se encuentra en condiciones no adecuadas para acoger el futuro desarrollo, haciendo necesario incrementar la sección viaria hasta la conexión con el acceso a la Finca Alsina, para dotar de senda peatonal con carril bici y ampliar la sección rodada, que se debe separar del muro de la Finca Alsina.

Con esas premisas, se pasa de un vial rodado actual de 3,50m de ancho, a uno de 7,00m con acera de 2,50m a un lado y al otro, senda peatonal de 3,80m de ancho con carril bici de 2,20m. Esta disposición permite conservar los árboles existentes al borde del camino y separar el tráfico rodado del muro de la Finca Alsina.

En contacto con el acceso a la Finca Alsina, se proyecta un sobreechanco del vial a modo de glorieta remontable, en el que realizar el cambio de sentido y enlazar la continuidad del camino hacia la Avenida Rosalía de Castro.

La intervención requiere de la expropiación de un total de 1.233,29 m<sup>2</sup> de suelo, que afectan a cuatro parcelas catastrales en las siguientes condiciones:

PARCELA CATASTRAL	TITULAR	SUPERFICIE AFECTADA
3571401NH5937S0001XY	D. EDUARDO PONTE CASTELO	311,24
15059A027001750000TM	DÑA. JOSEFA PONTE CASTELO Y OTROS	517,18
15059A027001740000TF	DÑA. FEDERICA VÁZQUEZ	196,27
15059A027001730000TT	D. FERNANDO MARCHESI QUIÑONES DE LEÓN	208,60
<b>TOTAL</b>		<b>1.233,29</b>



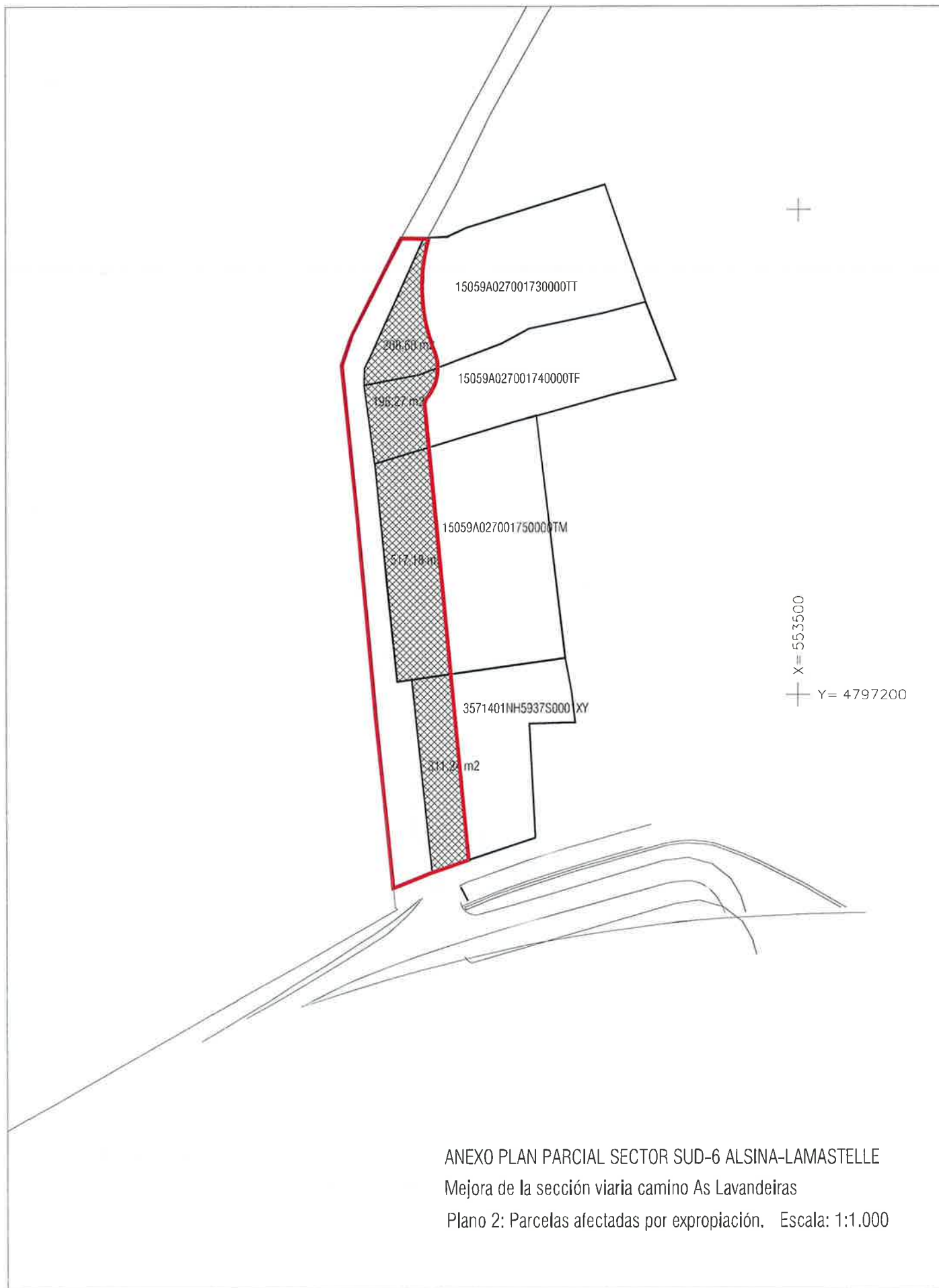
ANEXO PLAN PARCIAL SECTOR SUD-6 ALSINA-LAMASTELLE

Mejora de la sección viaria camino As Lavandeiras

Plano 1: Delimitación sobre topográfico

Escala: 1:1.000

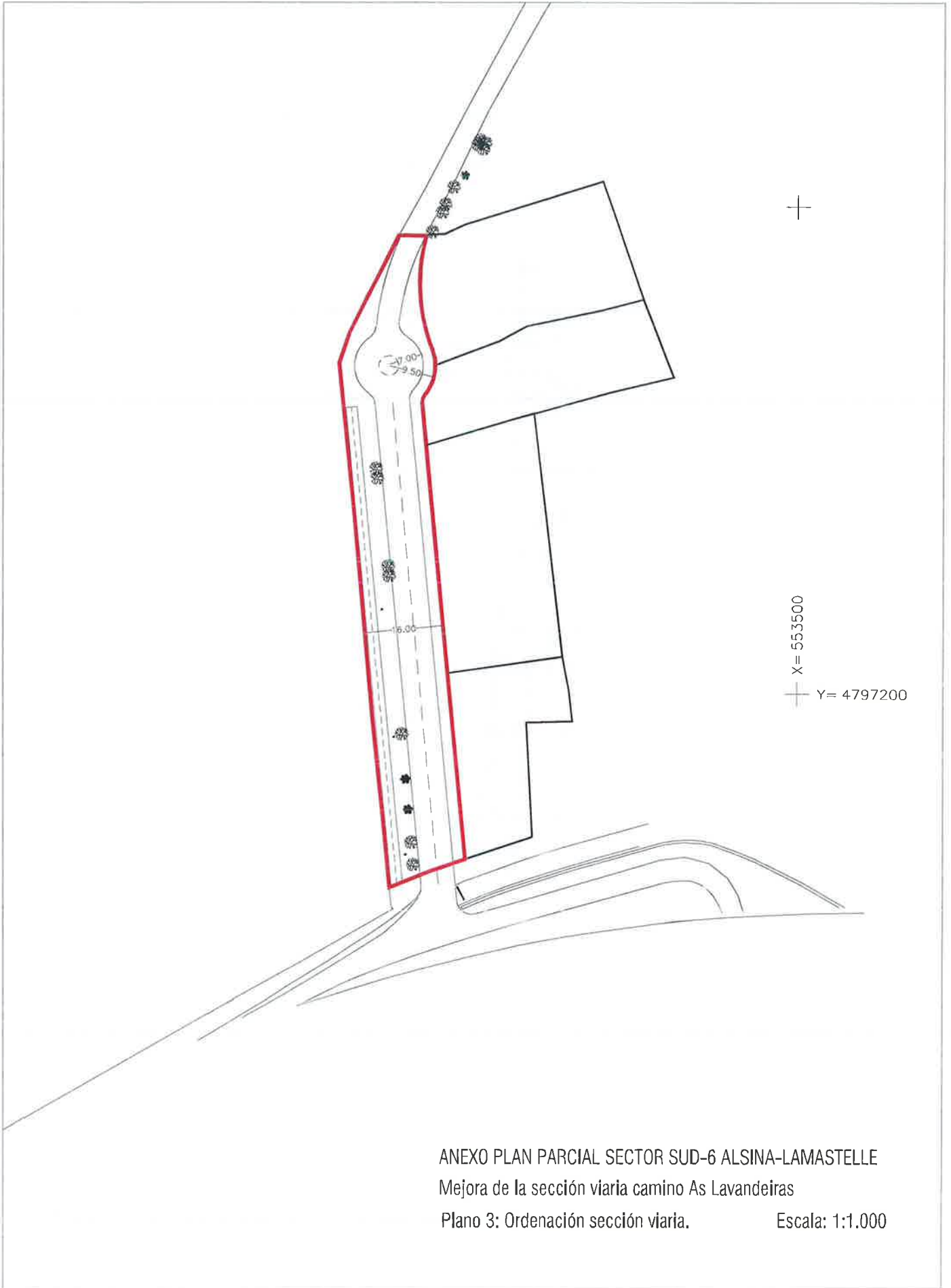




ANEXO PLAN PARCIAL SECTOR SUD-6 ALSINA-LAMASTELLE

Mejora de la sección viaria camino As Lavandeiras

Plano 2: Parcelas afectadas por expropiación. Escala: 1:1.000

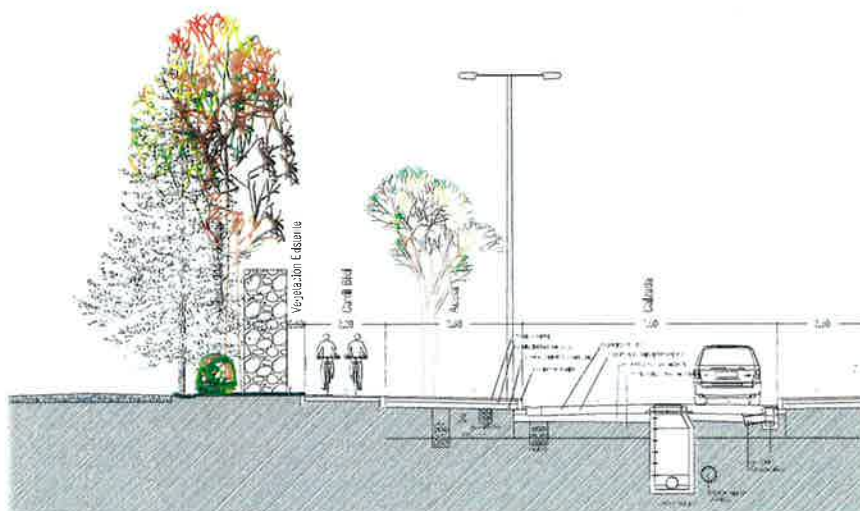


ANEXO PLAN PARCIAL SECTOR SUD-6 ALSINA-LAMASTELLE

Mejora de la sección viaria camino As Lavandeiras

Plano 3: Ordenación sección viaria.

Escala: 1:1.000



ANEXO PLAN PARCIAL SECTOR SUD-6 ALSINA-LAMASTELLE  
 Mejora de la sección viaria camino As Lavandeiras  
 Plano 4: Sección viaria. Escala: 1:200



## ANEXO 4

### SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE A CORUÑA

El ámbito del Plan Parcial Sud-6 se encuentra afectado por la Zona de Servidumbres Aeronáuticas del aeropuerto de A Coruña, tal como se indica en el plano del PGOM 6.2-7 Servidumbres Aeronáuticas. Servidumbres de Aeródromo e Instalaciones Radioeléctricas.

La afección correspondiente a la zona de intervención está determinada por unas cotas máximas de referencia sobre el nivel del mar de 130m en la parte norte del ámbito y de 120m en la sur, que no pueden sobrepasar ningún tipo de construcción ni elemento como antenas, chimeneas, pararrayos, etc. presentando la ordenación una implantación de edificación y unas características de altura con cota suficiente para no sobrepasar las limitadas por las Servidumbres Aeronáuticas.

El Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, establece la limitación de actividades en las zonas de servidumbre según:

*Artículo 10. Servidumbre de limitación a actividades.*

*1. La superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres aeronáuticas queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus propias competencias, podrán prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:*

*a) Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos del tal índole que puedan inducir turbulencias.*

- b) El uso de luces, incluidos proyectores o emisores láser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.*
  - c) Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.*
  - d) Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.*
  - e) Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.*
  - f) Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.*
  - g) El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.*
- 2. Las actividades y usos existentes y de nueva implantación podrán prohibirse o limitarse, quedando en este último caso su ejercicio condicionado al cumplimiento de las medidas de mitigación que se determinen.*

*Artículo 29. Incorporación de las servidumbres aeronáuticas a los planes directores y al planeamiento territorial o urbanístico.*

*1. La aprobación del establecimiento, modificación o confirmación de las servidumbres aeronáuticas comportará para cualesquiera planes o instrumentos de ordenación estatales, autonómicos o locales que se encuentren afectados, la incorporación de las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio. A tales efectos, será obligatoria la adaptación de los planes o instrumentos de ordenación territorial o urbanística en vigor en el plazo que determine la legislación aplicable o, en su defecto, el de seis meses, y no serán de aplicación, mientras tanto, las determinaciones del planeamiento urbanístico que no resulten acordes con las servidumbres aprobadas.*

*Las servidumbres establecidas quedarán integradas en los planes directores aeroportuarios de acuerdo a lo que disponga el correspondiente real decreto u orden ministerial por los que se aprueben las servidumbres aeronáuticas.*

*2. Los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones aeronáuticas civiles, serán informados por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. A tales efectos, previo a la aprobación inicial del instrumento de ordenación, el organismo competente del planeamiento solicitará de la Dirección General de Aviación Civil la emisión de dicho informe. Los informes relativos a las modificaciones o revisiones de planeamiento se ceñirán a los aspectos que hayan sido objeto de alteración.*

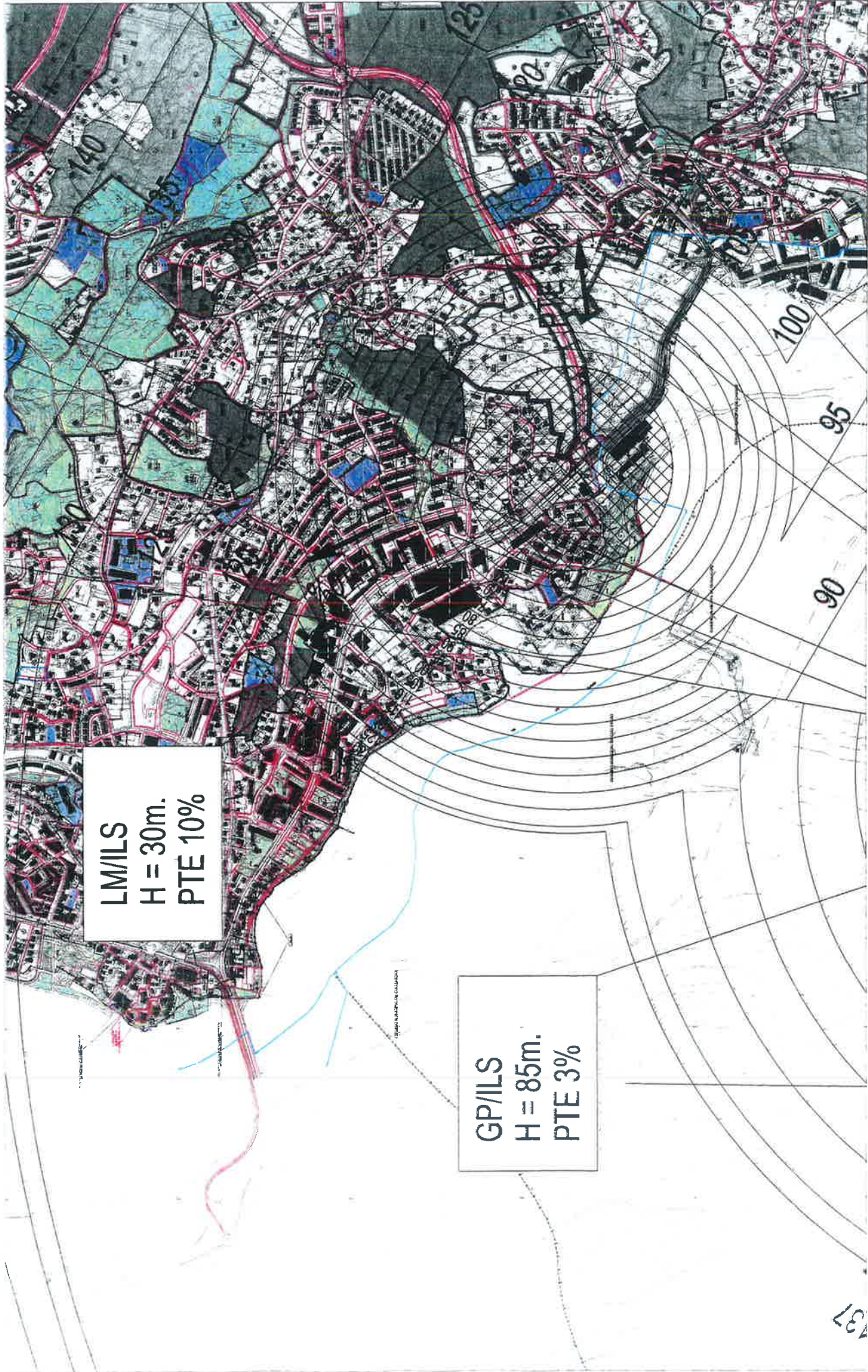
PLAN PARCIAL DEL SECTOR DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO SUD-6 ALSINA-LAMASTELLE  
AYUNTAMIENTO DE OLEIROS

*En el caso de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, se requerirá el informe previo del Ministerio de Defensa.*

*Estos informes tendrán el carácter de preceptivos y vinculantes en lo que se refiere a la compatibilidad del planeamiento con las servidumbres aeronáuticas. En ellos se identificarán los ámbitos o sectores del planeamiento urbanístico informado que podrán acogerse a lo previsto en el artículo 32, así como las condiciones particulares adicionales que resultasen necesarias para garantizar el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas a los efectos de lo previsto en los artículos 31, 32 o 33.*

*El plazo para la emisión de estos informes es de seis meses a contar desde la recepción de la documentación requerida, incluido el informe del Ministerio de Defensa, y en su caso, el de la Comunidad Autónoma. Transcurrido dicho plazo sin que se haya emitido el informe o informes preceptivos y vinculantes, se entenderán evacuados con carácter disconforme.*

*A falta de solicitud del informe preceptivo así como en el supuesto de disconformidad, no se podrá aprobar definitivamente el instrumento de planificación territorial o urbanística en lo que afecte al ejercicio de las competencias estatales.*



**LM/ILS**  
**H = 30m.**  
**PTE 10%**

**GP/ILS**  
**H = 85m.**  
**PTE 3%**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----



## ANEXO 5

### ESTUDIO ELECTROMAGNÉTICO

El PGOM de Oleiros, en su artículo 56.8, establece la necesidad de realizar un estudio de contaminación electromagnética.

El ámbito del Plan Parcial SUD-6 no se encuentra dentro de ninguna área de influencia electromagnética de consideración, al no existir líneas de alta tensión ni antenas de telefonía celular que puedan generar una radiación electromagnética.

El Plan Parcial no prevé la instalación de ninguna infraestructura que pueda producir contaminación electromagnética y cualquier instalación que se proponga en el futuro, ha de cumplir con la normativa específica de aplicación.

En consecuencia, el Plan Parcial cumple con lo establecido en el PGOM de Oleiros en relación a contaminación electromagnética.