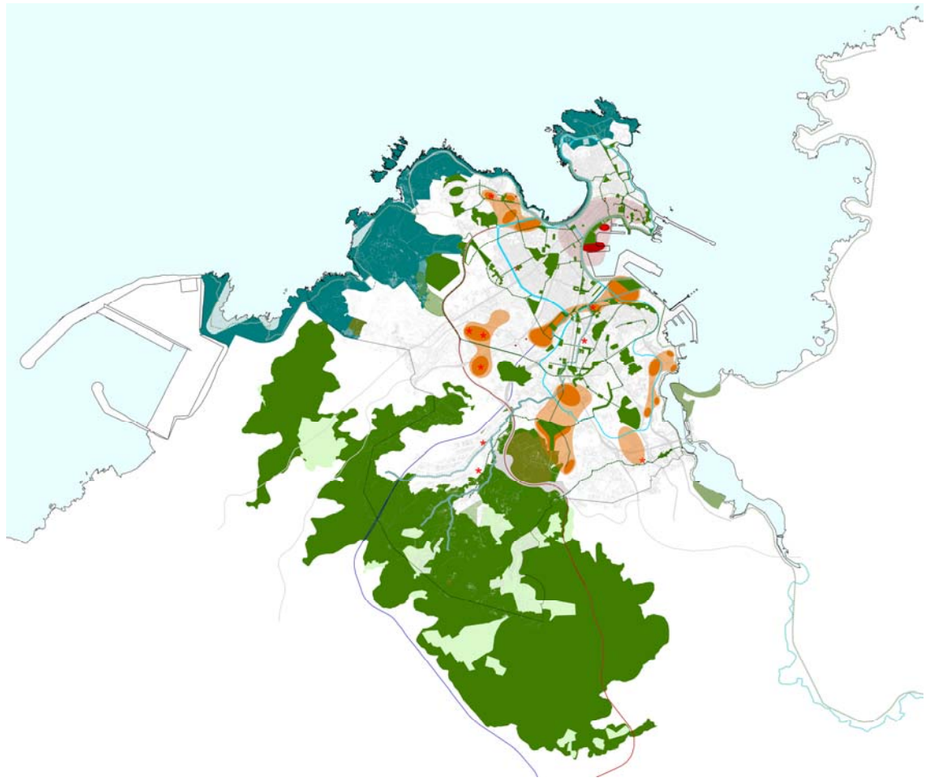
Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Acor-PGOM 091101

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

D O C U M E N T O P A R A L A A P R O B A C I Ó N I N I C I A L



REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

1- MEMORIA JUSTIFICATIVA

BAU - B.Arquitectura y Urbanismo, S.L.
Prof. Joan Busquets

Noviembre de 2009

Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

ÍNDICE DE DOCUMENTOS

1	MEMORIA JUSTIFICATIVA	(1 Volumen DIN A3)
2	INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	(1 Volumen DIN A3)
3	PLANOS	(4 Volumenes DIN A3)
4	NORMAS URBANÍSTICAS	(2 Volumenes DIN A4)
5	ESTRATEGIA DE ACTUACION Y ESTUDIO ECONÓMICO	(1 Volumen DIN A3)
6	CATÁLOGO	(2 Volumenes DIN A4)
7	ESTUDIO DEL MEDIO RURAL Y ASENTAMIENTO POBLACIONAL	(1 Volumen DIN A3)
8	PLANOS EN FORMATO DIN A1:	
	O1 ESTRUCTURA GENERAL Y ORGÁNICA	E: 1/15000
	O2 RÉGIMEN DEL SUELO	E: 1/15000
	O3 USOS GLOBALES	E: 1/15000
	04 SUELO RÚSTICO	E: 1/15000
	O5 SUELO URBANIZABLE	E: 1/15000
	O6 ZONIFICACIÓN SUELO URBANO	E: 1/15000
	O7 REDES DE SERVICIO	E: 1/15000
	O8 SERVIDUMBRES	E: 1/15000
	O9 SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS	E: 1/15000
	O10 CATÁLOGO	E: 1/15000
	G1 GESTIÓN SUELO URBANO	E: 1/15000
	G2 GESTIÓN SUELO URBANIZABLE Y RÚSTICO	E: 1/15000

ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS:

9	DOCUMENTOS ENTREGADOS EN FECHA 080411	(1 Volumen DIN A3)
	ES-1 INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES.	
	ES-2 ESPACIOS Y POLÍTICAS MEDIOAMBIENTALES. MEDIO NATURAL Y METABOLISMO.	
	ES-3 ZONAS EMPRESARIALES Y LOGÍSTICAS.	
	ES-4 EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES PÚBLICAS.	
10	DOCUMENTOS ENTREGADOS EN FECHA 080507*	(1 Volumen DIN A3)
	V- DIAGNOSIS, SÍNTESIS Y ESCENARIO GENERAL DE LA PROPUESTA	

Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

MEMÒRIA

00.	INFORMACIÓN, DIFUSIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA REDACCIÓN DEL PGOM DE A CORUÑA	2
01.	LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL	10
02.	LOS PLANES A LO LARGO DEL S. XX Y EN LA ACTUALIDAD. VOLUNTAD DE RECUPERAR LA CALIDAD URBANA	20
03.	DINÁMICAS METROPOLITANAS. POBLACIÓN Y VIVIENDA	26
04.	LA PROPUESTA PARA EL PLAN. SUS DIVERSAS ESCALAS DE ACTUACIÓN	38
05.	EL PLAN Y LAS NUEVAS FORMAS DE DESARROLLO	54
06.	EXPANSIÓN VS. RECICLAJE. LAS DIMENSIONES FÍSICAS DEL MUNICIPIO: UN PROBLEMA Y UNA OPORTUNIDAD	56
07.	CIUDAD EXISTENTE: FAVORECER LA REHABILITACIÓN RESIDENCIAL	64
08.	MORFOLOGÍAS URBANAS EN A CORUÑA: FORMAS DE ENSANCHE VS. CONJUNTOS INDEPENDIENTES	69
09.	DIVERSIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD	72
10.	VERTEBRAR UNA BUENA ESTRUCTURA DE INFRAESTRUCTURAS METROPOLITANAS	79
11.	LOS SISTEMAS DE SOPORTE URBANO. LAS REDES Y ESPACIOS TÉCNICOS PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE	91
12.	SISTEMAS URBANOS DE SOPORTE DE LA ACTIVIDAD RESIDENCIAL	102
13.	LAS FORMAS DE LOS ESPACIOS PERIURBANOS	110
14.	EL SISTEMA NATURAL EN LA CIUDAD REGIÓN	112
15.	TRANSFORMACIÓN DEL SUELO INDUSTRIAL Y DE SERVICIOS	114
16.	NUEVAS FORMAS RESIDENCIALES EN LOS PROCESOS URBANOS Y METROPOLITANOS	121
17.	UNIVERSIDAD COMO ELEMENTO DE ATRACCIÓN Y POTENCIAL DE DESARROLLO	126
18.	LOS CONJUNTOS DE EQUIPAMIENTOS: LA NUEVA CULTURA Y LA SANIDAD EN EL NUEVO ESCENARIO URBANO	129
19.	LOS VACÍOS URBANOS Y LAS ÁREAS DE OPORTUNIDAD	131
20.	DEFINICIÓN DE NUEVAS CENTRALIDADES COMO UNA ESTRUCTURA DE RELACIONES Y SISTEMAS DE COMPLEMENTARIDAD	133
21.	EL PUERTO DE A CORUÑA	134
22.	LA ESTACIÓN INTERMODAL DE SAN CRISTÓBAL Y LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES	137
23.	INCIDENCIA DE DISPOSICIONES SECTORIALES	139
24.	EL PAISAJE TERRITORIAL Y URBANO EN LA ESCALA METROPOLITANA.	145
25.	LAS PROYECCIONES DEL PLAN.	148

Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

00

00. INFORMACIÓN, DIFUSIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA REDACCIÓN DEL PGOM DE A CORUÑA

En sesión celebrada el 8 de junio de 2007 se acordó por la Junta de Gobierno Local adjudicar el contrato de Consultoria y Asistencia Técnica para la Revisión del Plan General de Ordenación Municipal de A Coruña a "BAU-B Arquitectura y Urbanisme, S.L.".

Con el objeto de recabar la mayor información posible, así como las sugerencias y propuestas de todas aquellas Administraciones y Entidades cuyas competencias y actividad tuviese relación con la planificación urbanística, con fecha 26 de junio de 2007 se inició un trámite de petición de colaboración a diversas Entidades, por las que se solicitaba remisión de información, sugerencias y propuestas que se estimasen de interés para su consideración en los trabajos de Revisión del PGOM de A Coruña.

Así, se solicitaron propuestas, aportaciones y sugerencias a los diversos **Departamentos municipales**, como son:

- el Área de **Seguridad Ciudadana;**
- el Área de **Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad:**
- el Área de **Hacienda, Planificación, Interior y Servicios Sociales**;
- el Área de **Infraestructuras**;
- el Área de **Alcaldía**;
- el Área de **Cultura y Promoción Social**; y
- el Área de **Promoción Económica y Vivienda**.

Igualmente, se solicitaron propuestas, aportaciones y sugerencias de los **Ministerios** de:

- **Medio Ambiente**, en la Dirección General de Costas, Direccion general del Agua, Dirección General para la Biodiversidad, Confederaciones Hidrográficas, Secretaria General para el Territorio y la Biodiversidad, Centro meteorológico Territorial en Galicia;
- Ministerio de **Defensa**, Dirección General de Infraestructuras;
- Ministerio de **Fomento**, Dirección General de Ferrocarriles, Dirección General de Aviación Civil, Organismo Público de Puertos del Estado, Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, Dirección General de Carreteras del Estado en Galicia, Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia;

La Memoria es una explicación resumida de los contenidos e ideas principales del PGOM y ha sido realizada por el equipo BAU S.L. con la dirección del Prof. J. Busquets y la coordinación de D. Moncusí. Se ha contado con la inestimable colaboración del equipo de Barcelona Ecología Urbana, dirigido por S. Rueda, para los temas medioambientales y del equipo del Economista J. M. Piqué para el estudio económico y financiero. Para el capítulo 03. Dinámicas metropolitanas se ha contado con la participación del Prof. T. Díaz, de la Universidad de Santiago. Hay que agradecer al equipo de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de A Coruña por su colaboración continuada a lo largo del proceso de elaboración de la revisión del PGOM.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

- Ministerio de **Educación y Ciencia**, Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico, Instituto Español de Oceanografía; y

- Ministerio de **Economía y Hacienda**, Delegado del Ministerio de Economía y Hacienda.

De la Administración Autonómica se solicitaron propuestas, aportaciones y sugerencias a través de las **Consellerías** siguientes:

- Consellería do **Medio Rural**;

- Consellería de **Política Territorial, Obras Públicas y Transportes**, Dirección Xeral de Obras Públicas, Dirección Xeral de Transportes, Dirección Xeral de Urbanismo, Portos de Galicia;

- Consellería de **Medio Ambiente e Desenvolvemento Sostible**, Dirección Xeral de Desenvolvemento Sostible, Dirección Xeral de Conservación da Natureza, Dirección Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental, Augas de Galicia, Obras e Servicios Hidráulicos;

- Consellería de **Cultura e Deporte**, Delegación Provincial de A Coruña, Dirección Xeral de Patrimonio Cultural, Comisión Territorial do Patrimonio Histórico Galego;

- Consellería de **Vivenda e Solo**;

- Consellería de **Presidencia**, Dirección Xeral de de Protección Civil.

En el nivel provincial, se remitió escrito en solicitud de colaboración de la **Diputación Provincial**, de su Servicio de Vías y Obras Provinciales y del Servicio de Asistencia Técnica a Municipios, Encuesta de Infraestructuras y Equipamientos Locales.

Por otra parte, se solicitó la colaboración, participación y propuestas de las **Entidades** siguientes:

- **Administrador de Infraestructuras Ferroviarias** (ADIF), Dirección de Patrimonio y Urbanismo;

- **FENOSA**, Unión Fenosa Distribución, S.A., y al Director General de Redes;

- **EMALCSA** y al Presidente de Emalcsa;

- **Telefónica**, Central de Riazor;

- **"R Cable y Telecomunicaciones",** y a su Director Xeral; y a

- **Comunitel.**

Con fecha 18 de septiembre de 2007, se solicita la información, sugerencias y colaboración de las **Entidades** siguientes, integradas en el **FORO DE LA EDIFICACION:**

- Presidente de la Delegación del **Colegio de Arquitectos de A Coruña**;

- Presidente de la Delegación del **Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos** de A Coruña;

- del Gerente de **APROINCO**; y

- del presidente de **APECCO.**

Con fecha 16 de julio de 2007, se solicita la participación del Presidente del grupo **Gas Natural.** Y el 18 de octubre de 2007 se solicita a "Gas Natural La Coruña, S.A.".

El 24 de octubre de 2007, se solicita la colaboración de la **Compañía Logística de Hidrocarburos**, "CLH, S.A."

El 8 de enero de 2008 se pide del **Excmo. Rector Magnífico de la Universidad de A Coruña** la aportación de propuestas para la elaboración del Trabajo de Revisión del PGOM de A Coruña.

El 4 de marzo de 2008, se pide la participación y aportación de sugerencias del:
- **Presidente de la Comisión de Infraestructuras Viarias de la Diputación Provincial** de A Coruña;
- de la **Subdirección Xeral de Conservación** de la Dirección Xeral de Obras Públicas de la Xunta de Galicia; y
- del **Director del Centro de Gestión del Tráfico del Noroeste**, de la Dirección General de Tráfico-Ministerio del Interior.

El 24 de junio de 2008, se reitera la solicitud de colaboración, para que se aporten actualizaciones o revisiones que se crean pertinentes, a las Entidades:

- "Gas Natural La Coruña, S.A.";
- "R Cable y Telecomunicaciones";
- Telefónica;
- Unión FENOSA Distribución, S.A y
- "Emalcsa".

Igualmente, en esa misma fecha, se solicita de nuevo la colaboración de la **Concejalía de Infraestructuras** para que proponga lo que estime pertinente en materia de ordenadenación detallada y definición del sistema general de infraestructuras y equipamientos.

El 27 de junio de 2008, se solicita la información necesaria, sugerencias y aportaciones de la **Gerencia del Hospital Juan Canalejo**, así como de la **Consellería de Vivenda e Solo**, con relación al Registro de Demandantes de viviendas de protección pública de la ciudad de A Coruña.

El 23 de septiembre de 2008 se pide la colaboración, en materia de trazado del AVE, de la 4ª Jefatura de Construcción del Ministerio de Fomento, **Dirección General de Ferrocarriles**.

Por otro lado, con el objeto de dar la máxima información posible y de recabar todas aquellas propuestas y sugerencias que los ciudadanos pudiesen aportar, se puso a disposición de toda la ciudadanía la novedosa posibilidad de presentar sus sugerencias y aportaciones a través del correo electrónico, habilitando a tal efecto el buzón de "**Infoplan**" en la página web del Ayuntamiento, por medio del cual se recibieron numerosas aportaciones tanto de particulares, como de Asociaciones de Vecinos.

Por otra parte, debe señalarse que dicha participación se completó con las diversas **reuniones** informativas celebradas por la Concejalía de Urbanismo con las distintas **Asociaciones de Vecinos,** mediante visitas a las sedes de las mismas y a los barrios, con participación abierta de los vecinos. En estas reuniones se informó de los cauces para la presentación de propuestas y sugerencias.

El **Foro de la Edificación** celebró reuniones en 18 de febrero de 2008 y 31 de marzo de 2008, al objeto de informarles sobre la elaboración del documento de Revisión del PGOM.

En lo que respecta al ámbito municipal, el Alcalde y la Concejala de Urbanismo, con el equipo redactor, mantuvieron reuniones con el Primer Teniente de Alcalde y el Concejal de Rehabilitación (Grupo BNG) y con el Grupo Popular, representado por el Sr. Negreira, en fecha 27 de septiembre de 2007. En estas reuniones se dio cuenta del estado de los trabajos, del enfoque de los mismos y se solicitaron aportaciones y sugerencias de los **Grupos Políticos municipales** para su consideración**.**

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

El 29 de abril de 2008, se reunió la **Comisión Extraordinaria de Urbanismo,** con el carácter de informativa, para dar cuenta del "Documento Previo, Estudios Sectoriales, Análisis y Diagnóstico para la Revisión del PGOM".

El Excmo. Sr. Alcalde se reunió, para dar cuenta, igualmente, de la situación de la elaboración de la Revisión del PGOM con los **Alcaldes de la comarca** el día 15 de octubre de 2008.

El proceso de información y recogida de informes, sugerencias y propuestas, dio lugar a diversas **aportaciones** de las Administraciones, de Areas municipales, de Asociaciones de Vecinos, de Empresas suministradoras y de particulares, las cuales fueron remitido para su estudio y consideración al Equipo redactor, pasando a detallarlas a continuación por su orden de entrada:

INFORMES, SUGERENCIAS Y PROPUESTAS RECIBIDOS

1.-En primer lugar, se reciben el 12 de julio de 2007, la aportación del **Servicio de Patrimonio Histórico de la Consellería de Cultura**, relativo a la necesidad de proteger el patrimonio arqueológico.

2.-El 23 de julio de 2007 se recibe la información de la empresa "R Cable y Telecomunicaciones".

3.-La **Consellería de Medio Ambiente y Desenvolvimiento Sostenible** hace su aportación el 26 de julio de 2007.

4.-La **Dirección Xeral de Obras Públicas** contesta el 27 de julio de 2007, remitiendo la información que estimó oportuna en materia del "Plan Sectorial da Rede Viaria."

5.-El 30 de julio de 2007 el **Instituto Nacional de Meteorología** remite su aportación a la Revisión del PGOM.

6.-El organismo **Puertos del Estado** el 10 de agosto de 2007 aporta sus sugerencias y recuerda el cumplimientro de lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

7.-La **Confederación Hidrográfica del Norte** contesta a la petición de colaboración el 17 de junio de 2007.

8.-La empresa municipal **EMALCSA** hace su primera aportación el 2 de octubre de 2007.

9.-La **Diputación Provincial de A Coruña** remite la información relativa a "Enquisa sobre Infraestructura e Equipamentos Locais" (EIEL) el 19 de octubre de 2007.

10.-El 17 de octubre de 2007, el **Ministerio de Defensa**, a través de la Subdirección General de Patrimonio, hace su aportación de información.

11.-La **Dirección Xeral de Patrimonio Cultural** remite la información solicitada el 6 de noviembre de 2007, haciendo indicaciones acerca del Catálogo.

12.-La **Confederación Hidrográfica del Norte**, el 31 de octubre de 2007, remite a la Comunidad Autónoma, como órgano competente, en relación con las competencias sobre aguas continentales.

13.-El 13 de noviembre de 2007 D. Jesús Prado García, en representación de la AA.VV. de Eirís "Uxio Carré", hace las alegaciones que estimaron oportunas sobre el S-8 Fábrica de Armas.

14.-El 14 de noviembre de 2007 la **Dirección General de Costas** presenta sus sugerencias y propuestas para la Revisión del PGOM.

15 y 16.-D José Patiño Vázquez y D. Víctor Javier Patiño Losada presentan el 20 de noviembre de 2007 sendas sugerencias con relación a su finca sita en la calle Viena nº 5 de A Zapateira.

17.-El 3 de diciembre de 2007 D. Domingo Verdini Deus, en calidad de Presidente de la AA.VV. Castrillón-Urbanización Soto "IAR", realiza diversas propuestas relacionadas con su barrio.

18.-D. Secundino Rivera Rodríguez realiza el 2 de enero de 2008 una sugerencia relativa a la necesidad de reservar suelo para hacer un pulmón verde en la zona de la estación de San Cristobal.

19.-El 11 de enero de 2008 la **Universidad de A Coruña** presenta la información relativa al Transporte y Movilidad Urbana y sobre Infraestructuras y Gestión Ambiental.

20.-D. José Luis González Freire, el 1 de febrero de 2008, solicita para su finca, sita en Feáns, la aplicación del grado 2º para poder edificar.

21.-El 1 de febrero de 2008 D. José Antonio Gundín Fandiño y otros aportan información para que se tenga en cuenta como sugerencia, solicitando una nueva clasificación y coeficiente de edificabilidad.

22.-D. José Antonio Varela Gómez y otros presentan el 4 de febrero de 2008 sugerencias relativas a la zona de "Peñarredonda".

23.-El 31 de enero de 2008 la AA.VV. "As Revoltas" presentan varias sugerencias de mejora para la Revisión del PGOM, relativas a la zona "Peñarredonda- A Zapateira".

24.-D. Antonio T. Canosa Rodríguez propone, el 1 de febrero de 2008, sugerencias con relación al polígono 3 del APR-H4.O1.

25 y 26.-El 1 de febrero de 2008 la AA.VV."Os Rexumeiros" de Elviña-Castro presentan dos escritos iguales, relativos a las sugerencias que afectan a su ámbito y que se refieren a la anulación del PERI de Elviña y Castro, entre otras.

27.-El 6 de febrero de 2008 Dª Rosa Mª Álvarez Piñeiro, en representación de Inmobiliaria "ALPI Coruña, S.L.", solicita la recalificación de los terrenos incluidos en el polígono H3-01 San Amaro.

28.-D. Francisco Miguel Sueiro Vila solicita el 6 de febrero de 2008 que se recalifiquen sus terrenos incorporados al polígono H3-01 San Amaro.

29.-El 6 de febrero de 2008 se recibe escrito del **Departamento de Gestión del Suelo**, señalando la posibilidad de modificar el sistema de gestión del ámbito del polígono G3.03 y plantearlo como licencia directa. Asimismo, remiten escrito de Dª Sofía Pena Martínez, quien solicita en su sugerencia la inclusión de todo el terreno de su copropiedad o la exclusión de todo respecto del VL-POL.G3.03.

30.-El 12 de febrero de 2008 D. David Pena Díaz, en calidad de Presidente de la AA.VV. de Atochas – Monte Alto - Torre de Hércules presentan escrito con sugerencias tanto relativas a su barrio (respeto al entorno de la Torre de Hércules, por ej.), como otras de carácter general (Plan que aproveche la potencialidad comarcal en transportes, por ej).

31.-Dª Carmen Trigo Vitureira solicita el 8 de febrero de 2008 que la finca de su propiedad en la zona de Peñarredonda no se vea afectada por un hipotético ensanchamiento de la calzada o apertura de vial en la finca no urbanizada y colindante a la suya.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

32.-El 6 de febrero de 2008, Dª Margarita Santiago Urbano, como representante de la AA. VV. "Oza-Gaiteira-Os Castros", presenta la reflexiones y criterios que deberán tenerse en cuenta en la Revisión del PGOM, tanto con carácter general (por ej, la desafectación del Puerto), como para su barrio en particular, (por ej, la creación de un bulevar desde la Avda. del Ejército hasta Primo de Rivera).

33.-El 6 de febrero de 2008, D. Gonzalo Arias Vaquero, en su condición de Director General de "Cantera de Pescas, S.L.", y D. Jesús Lamas Álvarez, en representación de la mercantil "ESNOYPRO, S.L.", proponen la firma de un convenio para el desarrollo de los terrenos de su propiedad.

34.-El 6 de febrero de 2008, D. José Manuel Bello Edreira, en calidad de Presidente de la Comunidad de Propietarios de la calle San Amaro nº 39-41, que solicita como sugerencia la exclusión de parte del inmueble de la Comunidad del ámbito del Polígono H3.01.

35.-El 11 de febrero de 2008 D. Manuel Rúiz Villarreal sugiere que los terrenos municipales del polígono de Os Rosales se destinen íntegramente al uso previsto (parque deportivo, juegos y recreo).

36.-El 13 de febrero de 2008 Dª Carmen Balboa Salgado, presidenta de la Comunidad de Propietarios de Simón Bolivar 45, presenta sugerencia referida a la empresa "Maderas Peteiro"

37.-El 14 de febrero de 2008 Dª Margarita Santiago Urbano, como representante de la AA. VV. "Oza-Gaiteira-Os Castros", presenta una ampliación a su anterior escrito de 6 de febrero de 2008.

38 y 39.-El 15 de febrero de 2008 la AA.VV. "Loureiro" de San Pedro de Visma presenta escrito solicitando la creación de un área recreativo-deportiva; así como una segunda sugerencia relativa a la incorporación de un vial en el PGOM , que comunique el barrio con la Tercera Ronda.

40.-El 18 de febrero de 2008 D. Pedro Camarero Benito y otra presentan escrito con sugerencia relativa a la calificación y clasificación de un solar de su propiedad.

41.-El 14 de febrero de 2008 **Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de A Coruña** presenta escrito con sus sugerencias para la Revisión del PGOM, comprensivas tanto del ámbito urbanístico, como del de la edificación.

42.-El 18 de febrero de 2008 D. José Antonio González Álvarez presenta su sugerencia relativa a las calles Falperra y Ronda de Nelle.

43, 44, 45 ,46 y 47.-El 19 de febrero de 2008 D.José Martínez Ferreiro, en nombre de "Telefónica de España, S.A.U.", quien solicita el cambio de uso de los diversos inmuebles de su propiedad.

48.-Dª Laura Dopico Muiño y otros el 19 de febrero de 2008 sugieren con relación al nº 21 de la calle Santa Gema, para que se modifiquen las condiciones de edificación.

49.-El 20 de febrero de 2008 la AA.VV. del Ventorrillo y de los núcleos de A Silva, Cances y Penamoa solicitan su inclusión en el nuevo Plan General.

50.-D.Antonio López Pedreira el 28 de febrero de 2008 hace su sugerencia relativa a la alineación en el segundo tramo de la Calle Marola.

51.-El 28 de febrero de 2008 D. Manuel Mato Vázquez quien solicita la exclusión de su parcela del polígono H3.01.

52.-El 4 de marzo de 2008 Dª Eva Mª Peteiro Labora, en representación de "Maderas Peteiro, S.L." solicita se introduzca una ordenanza de transformación que permita el cambio de uso, recordando un anterior Convenio de 1998, que no llegó a recogerse en el Plan General del 98.

53.-La **Dirección General de Costas**, el 6 de marzo de 2008, realiza una serie de consideraciones y recuerda la necesidad de que se remita el expediente completo para la emisión de su informe previsto en el art.117 de la Ley de Costas.

54.-El 10 de marzo de 2008 la AA.VV. de O Novo Barrio Los Rosales presentan diversas sugerencias, relativas tanto a la escasez de equipamientos, como a la mejora de la comunicación vial de dicho barrio.

55.-La **Dirección Xeral de Patrimonio Cultural** envia un listado de los bienes de interés cultural del Ayuntamiento de A Coruña el 25 de enero de 2008.

56.-El 17 de marzo de 2008 D. Francisco José Chas Montaña y otros presentan sugerencia para el cambio de clasificación y de uso de las parcelas de su propiedad en la zona de A Zapateira.

57.-El 17 de marzo de 2008 Dª Josefa Teijido Bermúdez solicita su inclusión en la consideración de la anterior sugerencia, pues sus parcelas se encuentran en la misma zona y situación.

58.-El 18 de marzo de 2008 D.Antonio Leiras Buján y otros solicitan, al amparo del art. 84 de la Louga, que se proceda a un cambio de uso de sus parcelas.

59.-D. Luis Fernández Ruenes, como Presidente de la Comunidad de Propietarios del Polígono de Pocomaco, solicita, el 26 de marzo de 2008, que se incluyan en la delimitación del polígono diversas parcelas.

60.-El 25 de marzo de 2008 D. Carlos Ferreiro Lozano, en representación de Ferreiro Rouco Herederos, solicita que se incluya una parcela en la delimitación del poligono de Pocomaco.

61.-El 25 de marzo de 2008 D.Juan Ramón Díaz García, como Director General de "La Capital, S.L.", solicita que se incluya una parcela en la delimitación del poligono de Pocomaco.

62.-El 25 de marzo de 2008 D.José Luis Modroño Márquez, como Director Gerente de "El Pincel, S.L.", solicita que se incluya una parcela en la delimitación del poligono de Pocomaco.

63.-El 25 de marzo de 2008, los vecinos de San Cristobal das Viñas afectados por la construcción del enlace de Lonzas de la AC-14, realizan diversas sugerencias para la mejora de dicha zona.

64.-El 25 de marzo de 2008 la AA.VV. de Feáns "O Freixo" aportan sugerencias a la Revisión del PGOM, tanto relativas a esa zona (un paseo fluvial) como de carácter más general (respeto al principio de equidad entre propietarios y vecinos).

65.-El 25 de marzo de 2008 Dª Luisa Candame Vázquez y Dª Belén Candame Lago solicitan la inclusión de su finca del barrio de Feáns en la Norma Zonal 6.2 Núcleos integrados.

66.-El 4 de abril de 2008 D. José Riveiro y otros solicitan que se califique el margen derecho de la carretera de A Coruña-Uxes con una norma zonal igual que la del margen izquierdo.

67.-El 10 de abril de 2008 la AA.VV. Os Rexumeiros de Elviña- Castro presentan un documento con una serie de propuestas vecinales para la mejora del urbanismo en Elviña.

68.-El 14 de abril de 2008 Dª Dorinda y Jovita López López solicitan se proceda a la revisión de la alineación del inmueble de su propiedad, sito en calle San Amaro nº1.

69.-El 14 de abril de 2008 Dª Fátima Ojea Barcón, en nombre y representación de D. Manuel Galán Cotelo, solicita que se incorpore una finca de su titularidad dentro del perímetro de suelo urbano del polígono de Pocomaco.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

70.-El 17 de abril de 2008 Unión Fenosa Distribución, S.A. presenta diversas propuestas relacionadas con su actividad,

71.-El 18 de abril de 2008 el Departamento de Gestión del Suelo comunica que existen varias edificaciones en la calle Montes fuera de línea.

72 y 73.-El 5 de mayo de 2008 Dª Oliva Fernández López presenta dos escritos con sugerencias relativas al cambio de uso de sus parcelas sitas en el Campus y Elviña.

74.-El 5 de mayo de 2008 D. Manuel Lugrís Rodríguez, como Presidente del Club del Mar de San Amaro, solicita que se tomen las decisiones oportunas para que se cumpla el Convenio firmado en 1994.

75.-El 6 de mayo de 2008 D. Eugenio Baleato Mallo y otros solicitan que se revise la clasificación de los terrenos de la urbanización de Feáns.

76.-El 12 de mayo de 2008 D. Luis Fernández Ruenes, como Presidente de la Asociación de Empresarios del Polígono de Pocomaco, realiza sugerencias relativas a la construcción de un edificio de usos múltiples y un vial de acceso..

77.-El 14 de mayo de 2008 Dª Marta Taboada Rodríguez y otra, en nombre y representación del Instituto Policlínico Santa Teresa, S.A., hacen sugerencias para el tratamiento urbanístico de su parcela.

78.-El 29 de mayo de 2008 D.Henry H.A. Guyatt y otros solicitan una nueva delimitación del polígono A.R.P. RB4.

79.-El 2 de junio de 2008 la **Universidad de A Coruña** presenta las sugerencias relativas al actual Campus Universitario y a su adaptación al "Espazo Europeo de Educación Superior".

80.-El 5 de junio de 2008 D. José Manuel Redondo Pintos, en representación de " Inmobiliaria Lagunita, S.L.", solicita una recalificación de terrenos de su propiedad.

81 y 82.-El 11 de junio de 2008 Dª Juana Magro Nicolás, en nombre y representación de "Luis Magro, S.L.", solicita la inclusión de parcelas de su propiedad en el ámbito del polígono de Pocomaco.

83.-El 8 de julio de 2008 D. Juan Fernández Nuñez y otro presentan sugerencias relativas a las instalaciones deportivas de la finca "La Castiñeira" de Feáns-Mesoiro.

84.-El 14 de julio de 2008 D. José M. García Buitrón, como Director Gerente del C.H.U. "Juan Canalejo" presenta información urbanística referente a los edificios del Complejo Hospitalario Universitario.

85.-El 17 de julio de 2008 D. Antonio Jaspe López solicita la desafectación de su parcela del Plan parcial del Campus Universitario y quedar integrado en el Plan de Conservación y Restauración del casco histórico de pueblo de San Vicente de Elviña.

86.-El 23 de julio de 2008 **Emalcsa** quien presenta algunos cambios en las sugerencias remitidas anteriormente.

87.-El 30 de julio de 2008 **"R Cable y Telecomunicaciones**" presenta la información relativa a las canalizaciones y necesidades futuras.

88.-El 1 de agosto de 2008 **Unión Fenosa Distribución, S.A**. presenta diversas propuestas a la Revisión del Pgom, como la creación de una nueva subestación eléctrica.

89.-El 13 de agosto de 2008 D. Luciano Riveiro Pallás sugiere en relación con una parcela situada en el APR-HA.01.

90.-El 14 de agosto de 2008 D. Francisco Sánchez hace una serie de sugerencias para el desarrollo de la ciudad y su calidad de vida.

91.-El 18 de agosto de 2008 la AA.VV. de Monelos presentan planos para la ubicación de su futuro local.

92.-El 18 de agosto de 2008 la AA.VV. de A Zapateira presenta una serie de recomendaciones a tener en cuenta para la zona en la revisión del PGOM.

93.-El 18 de agosto de 2008 Dª Mónica García Menéndez quien solicita que se preserve una zona situada junto a la Torre de Hércules, y se destine a la ampliación de la ciudad deportiva de A Torre.

94.-El 18 de agosto de 2008 la Junta Directiva de la AA.VV. Ventorrillo presenta sugerencia con las necesidades actuales de la zona.

95.-El 18 de agosto de 2008 D, Antonio Pombo Seoane hace una sugerencia referente a la mejora del tráfico en el cruce de la Ronda de Outeiro con Avda. de Arteixo.

96.-El 21 de agosto de 2008 Dª Sofía Pena Martínez reitera su anterior sugerencia de 6 de febrero de 2008.

97.-El 3 de septiembre de 2008 D. Manuel Iglesias Mosquera presenta propuesta para ordenar la zona del Polígono H14.03.

98.-El 5 de septiembre de 2008 D. Alvaro Varela de Ugarte presenta sugerencia referente al Plan de Sectorización de Cal de Portas.

99.-El 10 de septiembre de 2008 D.Gerardo López hace sugerencias relativas al Agra del Orzán y Ventorrillo.

100.- D. Juan José Estalote González presenta el 29 de julio de 2008 sugerencia relativa a la necesidad de dar a su finca acceso a vial o calle pública.

101.-El 17 de septiembre de 2008 Dª Delfina Bermúdez solicita que se refuerce el aparcamiento público de la zona del Agra-Ventorrillo, entre otras sugerencias.

102.-El 23 de septiembre de 2008 Dª Sandra Fariña presenta sugerencias sobre los dos Planes Especiales de Feáns pendientes de desarrollo.

103.-El 24 de septiembre de 2008 D. Fernando Carrillo López, como Presidente de la AA.VV. O Novo Barrio Los Rosales, presenta como sugerencia la alegación efectuada a la Modificación Puntual del Plan general del S-1 O Portiño.

104.-El Secretario General de CC..OO. de A Coruña efectúa sugerencias para que se consideren en la Revisión del PGOM el 17 de septiembre de 2008.

105 y 106.- "EPAAT, S.L." presenta el 17 de septiembre de 2008 sugerencias sobre el ámbito urbanístico de Feáns y el polígono E13.03 de Pocomaco,

107 y 108.-El **Área de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad** presentan, el 25 de septiembre de 2008, sugerencias referentes a los corredores verdes y reservas de espacios medioambientales.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

109.-El 30 de septiembre de 2008 **Unión Fenosa Distribución, S.A**. presenta de nuevo la solicitud de una nueva subestación eléctrica.

110.-El 6 de octubre de 2008 la **Universidad de A Coruña** presenta documentación relativa a carreteras y delimitación de suelo urbano en el ámbito del Plan Parcial del Campus Universitario.

111.-El 8 de octubre de 2008 CEPSA Estaciones de Servicio, S.A. presentan sugerencia relativa a la parcela objeto de concesión administrativa en la Avda. de Arteixo.

112.-El 9 de octubre de 2008 Dª Patricia Bermúdez Seijas sugiere la revisión del Pol-I14.04 del A.P.R. I14.04.

113.-El 13 de octubre de 2008 el Departamento de Gestión del Suelo presenta expediente de normalización del PolígonoH9.01.

114.-El 16 de octubre de 2008 el Hospital San Rafael presenta sugerencias relativas al Plan Director de Crecimiento.

115.-El 16 de octubre de 2008 D. José Mantiñán Soler presenta propuesta de segregación de un solar sito en calle Ferrol nº18.

116.-El 17 de octubre de 2008 D. Miguel López Arias, en nombre y representación de "Promociones Bermúdez y López, S.L." presenta sugerencia relativa a la no delimitación del Polígono E5-01, San Pedro de Visma III.

117.-El 21 de octubre de 2008 D. Santiago Jesús Méndez Pérez presentó sugerencia referente a un error en al calificación urbanística de un solar sito en Ronda de Outeiro nº 213.

118.-El 27 de octubre de 2008 Dª Angela Ortiz Iglesias, Directora General del Colegio Internacional de Eiris, solicita recalificación de los terrenos donde se ubica dicho centro educativo.

119.-El 30 de octubre de 2008 Dª Dorinda y Jovita López López reiteran su sugerencia para que se proceda a la revisión de la alineación del inmueble de su propiedad, sito en calle San Amaro nº 1.

120.-El 30 de octubre de 2008 CEPSA Estaciones de Servicio, S.A. reiteran su solicitud de 8 de octubre de 2008.

121.-El 31 de octubre de 2008 la **Direccion General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento** presenta la información relativa al "Eje Atlántico de Alta Velocidad".

122.-El 4 de noviembre de 2008 D. José Antonio Yañez presenta sugerencia relativa a los déficit de dotaciones de la zona de Os Mallos-Estación.

123.-El 4 de noviembre de 2008 Dª Manuela Naya Cambón presenta sugerencia sobre una parcela de su propiedad que el Plan vigente clasifica como equipamiento comercial de titularidad pública.

124.-El 13 de noviembre de 2008 **Autoridad Portuaria de A Coruña** presenta sus sugerencias y comentarios a la Revisión del PGOM.

125.-El 13 de noviembre de 2008 los representantes de las AA.VV. de Os Rosales, San Pedro de Visma, Peruleiro-Mariñeiros y Agra del Orzán presentan solicitud relativa a que se tenga en cuenta en las actuaciones urbanísticas en marcha la exigencia de reservar el 40% de viviendas a protección oficial.

126.-El 19 de noviembre de 2008 se recibe la sugerencia de "ESNOYPRO, S.L." que completa la presentada el 6 de febrero de 2008, por D. Gonzalo Arias Vaquero, en su condición de Director General de "Cantera de Pescas, S.L.", y D. Jesús Lamas Álvarez, en representación de la mercantil "ESNOYPRO, S.L.", proponiendo la firma de un convenio para el desarrollo de los terrenos de su propiedad.

127.- El 5 de diciembre de 2008 D. Mariano Sánchez-Brunete Alija presenta sugerencia en nombre de "Urbanismo del Norte, S.L.", relativa a una zona comprendida entre el Polígono de Pocomaco, la futura Tercera Ronda y la carretera de los Baños de Arteixo.

128.- La Asociación de Vecinos Monelos-Fuente de Las Pajaritas presenta el 5 de diciembre de 2008 una petición relativa a la ubicación del local de la misma, proponiendo un terreno existente en las inmediaciones de la Iglesia Santa María de Oza.

129.- El 15 de diciembre de 2008, la Universidad de A Coruña presenta sugerencia para su incorporación, en sustitución de las realizadas anteriormente.

130.- El 19 de diciembre de 2008, Dª Mónica Boedo Díaz realiza propuesta referida a la zona de A Zapateira, para su recalificación.

131.- D. Raúl Pichel Sánchez, en nombre de la empresa "Hermanos Pichel, SL", y como presidente de la Junta de Compensación del Pol. H3-01, solicita, el 12 de enero de 2009, que se modifiquen las previsiones relativas a dicho ámbito en el documento provisional de la Revisión del Plan.

132.- El 14 de enero de 2009, el **Concello de Oleiros** remite informe de su Arquitecto Municipal para su consideración en los trabajos de Revisión del Plan de A Coruña.

133.- El 20 de enero de 2009, D. Alfonso Rico Verea, en nombre y representación de de la Asociación de Empresarios de A GRELA, presenta sugerencia relativa a la urgente realización de las obras de la tercera Ronda en el tramo de Lonzas- A Zapateira.

134.- La Junta de Compensación del Polígono H-11.03 solicita, el 22 de enero de 2009, que se excluya del acuerdo de suspensión de licencias su polígono.

135.- El 23 de enero de 2009, D. Roberto Astray presenta escrito relativo al carácter privado de una plaza sita en la calle Zalaeta nº 54, que en el Plan aparece como pública.

136.- "Dricar de Inversiones, SL", el 29 de enero de 2009, presenta escrito relativo a la zona de Vidueiros- A Zapateira, para que se cumpla convenio urbanístico de 9 de julio de 2001.

137.- "Motor Rosales, SL"**,** el 29 de enero de 2009**,** solicita que la totalidad del terreno de la Avenida Gran Canaria sea calificado como suelo de infraestructuras.

138.- El 31 de enero de 2009, el promotor del Plan de Sectorización de Monte Alfeirán-Palavea solicita que el plan pueda continuar y se recoja en la Revisión en marcha.

139.- La Asociación de Vecinos O Novo Barrio de Los Rosales, en nombre y representación de los vecinos de dicha zona, presentan sugerencias el 27 de enero de 2009.

140.- La **Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento** presenta documentación relativa al Demarcación de las carreteras AC-10, AC-11 y AC-12, al objeto de que sea tenida en cuenta en la Revisión del Plan.

141.- El 3 de febrero de 2009, Dª María Pérez Patiño presenta sugerencia, en nombre de varios vecinos de A Zapateira, cuyas firmas acompaña, y que completa el 11 de marzo de 2009, referente a la reserva de suelo para la dotación sanitaria de un centro de salud en dicho ámbito.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

142.- El 4 de febrero de 2009, D. José Blanco, como gerente de "Consolidada de Promotores, SA", presenta sugerencia relativa al Polígono H11.03.

143.- La Junta de Compensación del pol. H9.06 "Antonio Rios 2" presenta, el 6 de febrero de 2009, observaciones al documento de Revisión del PGOM.

144.- Dª Sandra Fariña Nión presenta, el 9 de febrero de 2009, petición relativa al Pol. M 43, para su inclusión como suelo urbano consolidado.

145.- "Pemapro SL" presenta, el 6 de febrero de 2009, sugerencia relativa a al zona del Birloque, polígono F 11.01, para que se respete su ordenación en vigor, excluyéndose del nuevo polígono N-33.

146.- "SGL Carbón Holding, SL" solicita, el 9 de febrero de 2009, sugerencia relativa a la "parcela L" para que se mantenga la norma zonal 9, grado 2.

147.- El 9 de febrero de 2009, D. Joan Subías Pujadas, como presidente de la Junta de Compensación del Pol. H9. 06, "Antonio Rios 2", solicita su exclusión del acuerdo de suspensión de licencias, manteniendo las determinaciones del Plan actual.

148.- El 10 de febrero de 2009, D. Pablo Calderón Carrero presenta sugerencia en relación con el Pol. G3.04, para que se mantenga su actual consideración y no se incluya como suelo urbano no consolidado.

149.- Dª Laura Puga Barrau, el 10 de febrero de 2009, solicita que el terreno de su propiedad sea considerado como suelo urbano consolidado.

150.- El 11 de febrero de 2009, D. Carlos Vilares Pérez solicita, en relación con el ámbito PEPD R 33, que se mantenga el trazado del mismo y que se alce la suspensión cautelar de licencias.

151.- El 12 de febrero de 2009, Dª Ángela Sacarrera presenta sugerencia relativa a la zona de A Zapateira y señala la existencia de errores en la delimitación de polígonos.

152.- El 12 de febrero de 2009, se presenta por Dª Marta Rodríguez sugerencia referente al Polígono de San Amaro H3.01.

153.- El 13 de febrero de 2009, "Consolidada de Promotores,SL" solicita que su polígono no quede entre los que se cuerda la suspensión de licencias.

154.- D. Antonio Conde León, el 17 de febrero de 2009, solicita la inclusión de su fincas en el el núcleo rural de Mazaido-Bens.

155.- El 27 de febrero de 2009, la Asociación Administrativa de Cooperación del Sector S-1 "O Portiño" solicita se clasifique el mismo como suelo urbanizable de régimen transitorio, asumiendo las determinaciones del planeamiento de dicho sector.

156.- D. Francisco Javier Corredoira Isasi presenta, el 4 de marzo de 2009, propuesta relativa al remte de la manzana de la Ronda de Outeiro nº 213.

157.- El 6 de marzo de 2009, "EPAAT, S.L." realiza sugerencia relativa al Polígono E-13.03.

158.- D. Manuel Capelán Varela, D. Antonio Boedo Lodeiro y D. Avelino López Camba, en nombre y representación de "EPAAT, S.L." solicitan, el 6 de marzo de 2009, la reclasificación de las parcelas que citan.

159.- Dª Mª Pilar Becerra Rodríguez, como directora del Jardín de Infancia "Pibes", solicita el 11 de marzo de 2009, que se excluya su parcela de la suspensión de licencias acordadas.

160.- El 12 de marzo de 2009, D. Ramón Nogueira Vidal presenta sugerencia referida a la modificación del nuevo planeamiento del Polígono de San Amaro.

161.- El 12 de marzo de 2009, Dª Sandra Fariña Nión presenta sugerencia relativa al Polígono M- 43, que debería ser clasificado como suelo urbano consolidado.

162.- D. Manuel Montes Villaverde, en nombre y representación de "Temano, S.L.", presenta el 11 de marzo de 2009 sugerencia referida a la ordenación y delimitación de la zona de Someso.

163.- El 13 de marzo de 2009, D. Eduardo Ventura Vale, en nombre y representación de "Eduardo Ventura Vale e Hijos, S.A." presenta sugerencia referente al actual Polígono G-3.04 para que se conserve su actual clasificación.

164.- 20/03/2009. "Luís Magro, SL". Juana Magro Nicolás. Polígono de Pocomaco, que se incluyan parcelas en el pol. K39

165.- 20/03/2009. Junta de Propietarios del SUD-13. Antonio Desmonts Sierra. Sud-13, plantean condiciones de Gestión y Ejecución por el sistema de Compensación

166.- 23/03/2009. José Ramón Cernadas Prego. Núcleo de Feáns, que se reclasifique la finca de su propiedad.

167.- 23/03/2009. José Ramón Cernadas Prego. Núcleo de Feáns, que se recalifique la finca de su propiedad

168.- 24/03/2009. Asociación de Vecinos de Bens. Sector - 3 Penamoa, que se mantengan los límites actuales del Sector 3 del actual PGOM.

169.- 27/03/2009. Junta de Compensación del pol. E7.01. Cándido Sánchez Pereira. Pol. E7.01 "Ronda de Outeiro I", que se mantenga la ordenación del plan actual y se excluya de la suspensión.

170.- 27/03/2009. Construcciones Fontenla, S.A. Manuel Fontenla Ramil En el sector urbanizable en la Zapateira llamado "Fontán Secos", que se incorporen terrenos al Sector SUD13.

171.- 30/03/2009. AA. VV. San Cristóbal das Viñas. Luis San Miguel. Pol. N-32, que se acepte su propuesta sobre viaducto.

172.- 31/03/2009. Comisión Gestora del APE-E3.01. Manuel Gómez Landeira. En el APE-E3.01 Labañou, que se mantenga la aprobación del ed y normas pgom 98.

173.- 31/03/2009. Diego Pérez Bargiela. En el polígono K 39 de POCOMACO, que se incluyan las parcelas D1 y D2 en el pol. K39.

174.- 03/04/2009. Juan Cagiao Morado. Calle Panaderas y museos, que se abra una calle nueva en dicha zona.

175.- 03/04/2009. Antonio López Pedreira. Calle MAROLA 11-13, que se reclasifique.

176.- 03/04/2009. Junta de Comp. del pol. H11.03 de MonelosII. Víctor Solórzano Galego. El polígono H11.03, que se excluya de la suspensión de licencias.

177.- 06/04/2009. Asociación de Vecinos de Feáns. El núcleo de Feáns, que se reclasifique.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

178.- 06/04/2009. Colegio Internacional de Eiris. Angela Ortiz Iglesias. Que la sede del colegio se recalifique.

179.- 16/04/2009. Promociones Ruafredi. Antonio López Pedreira. C/ Marola nº 11, propuesta de alineación del pol.Q16.1 Calle Marola

180.- 17/04/2009. ELASIFONT, S.L. Luís W. Muñoz Fontenla. En O Portiño, instalación de una actividad náutico-deportiva.

181.- 18/04/2009. José Ramón Cernadas Prego. Núcleo urbano de Feáns, que se clasifiquen bien sus fincas.

182.- 24/04/2009. Luís San Miguel Marqués. En la ficha 087 del catálogo del plan nuevo, que se recalifique el espacio.

183.- 29/04/2009. "SANFREI, S.A.". Francisco Freire Otero. En San Pedro de Visma, que se reclasifique la finca de su propiedad.

184.- 04/05/2009. Jaime Martínez Molina. Zapateira- O Carón, que se clasifique como urbano consolidado.

185.- 04/05/2009. C. Gestora Sector "Monte Alfeirán-Palavea". Cristina Arocas . En el Sector Monte Alfeirán-Palavea, se mantengan los usos , intensidades y aprovechamiento ya aprobados.

186.- 05/05/2009. Victoria González y otros. En Curramontes, que se elimine el espacio libre al norte de las parcelas de los interesados.

187.- 06/05/2009. Universidade de A Coruña. Vicerrector de Infraestructuras. Catalogación de edificios de Cidade Escolar de Riazor, que se derribe un muro y se cataloguen edificios.

188.- 11/05/2009. Amador Real Abeleiras. C/Castaño de Eirís 27, que se rectifique el error de alineación y se respete el edificio existente.

189.- 13/05/2009. María Vázquez Martínez. La zona de confluencia de la 3ª ronda con la avda. de Finisterre, que se revise la calificación de las parcelas.

190.- 22/05/2009. Inmobiliaria Costa Coruña, S.L.. José F. Lorenzo Cotelo. La zona de Feáns, que se recalifique.

191.- 25/05/2009. STARCO INVEST S.A.. José Antonio Souto Meizoso. Lugar Mouras Rejas Pol D8.01, que se recalifique.

192.- 25/05/2009. INVEST COS S.A.. José Antonio Souto Meizoso. La calle Martinete, que se recalifique.

193.- 26/05/2009. Departamento de Rehabilitación. Rafael González Cebrián. Catálogo de elementos protegidos, que se incorpore al plan general.

194.- 27/05/2009. Fernando Prieto Prado. Puente Pasaje nº 3, que se recalifique.

195.- 29/05/2009. Chas Santiso SL. José Luís Ramos Chas . C/Ricardo Pérez nº11-13 y C/ Carballo nº16-18, que se admita la propuesta de planeamiento que presenta.

196.- 05/06/2009. Esther Fernández Regueira. Lugar de Feans Nº25, que se reclasifique la finca de su propiedad.

197.- 09/06/2009. Amelia Castro Varela. Curramontes nº 10, que se reclasifique la finca de su propiedad.

198.- 11/06/2009. José Carlos Calvelo Martínez. Glorieta de las Antorchas, que se cree un intercambiador de transportes.

199.- 16/06/2009. DRICAR DE INVERSIONES, SL. Juan Carlos Rodríguez Cebrián. Parque del Agra y Gregorio Hernández, que se corrija un error de calificación.

200.- 09/07/2009. Bernardino López López y otros. Peñasquedo- A Zapateira, que se califique como suelo urbanizable delimitado.

201.- 29/07/2009. Carlos Ponte Sanchez-Tembleque. Pugallos - A Zapateira, que se califique como suelo urbano.

202.- 31/07/2009. Inmobiliaria Pocomaco, S.A.. Javier Landrove Bermudez. El lugar a Grela -Bens PE M 31, que se califique como suelo urbano consolidado.

203.- 31/07/2009. Vivienda Confort Coruña, S.A.. Javier Landrove Bermudez. El Pol Q. 41 Peñarredonda, que se califique como suelo urbano consolidado.

204.- 30/07/2009. Sandra Fariña Nión. El Pol. M 43 Urbanización Obradoiro, que se incorpore a la revisión del pgom.

205.- 05/08/2009. "Hermanos de Rivera, S.A.". José Mª Rivera Trallero. El Pol. N 28 a Grela- Bens, que se califique como suelo urbano consolidado.

206.- 27/08/2009. "Begano, S.A.". Antonio Couceiro Méndez. POL. Q 38, que se modifique su delimitación en el Pgom.

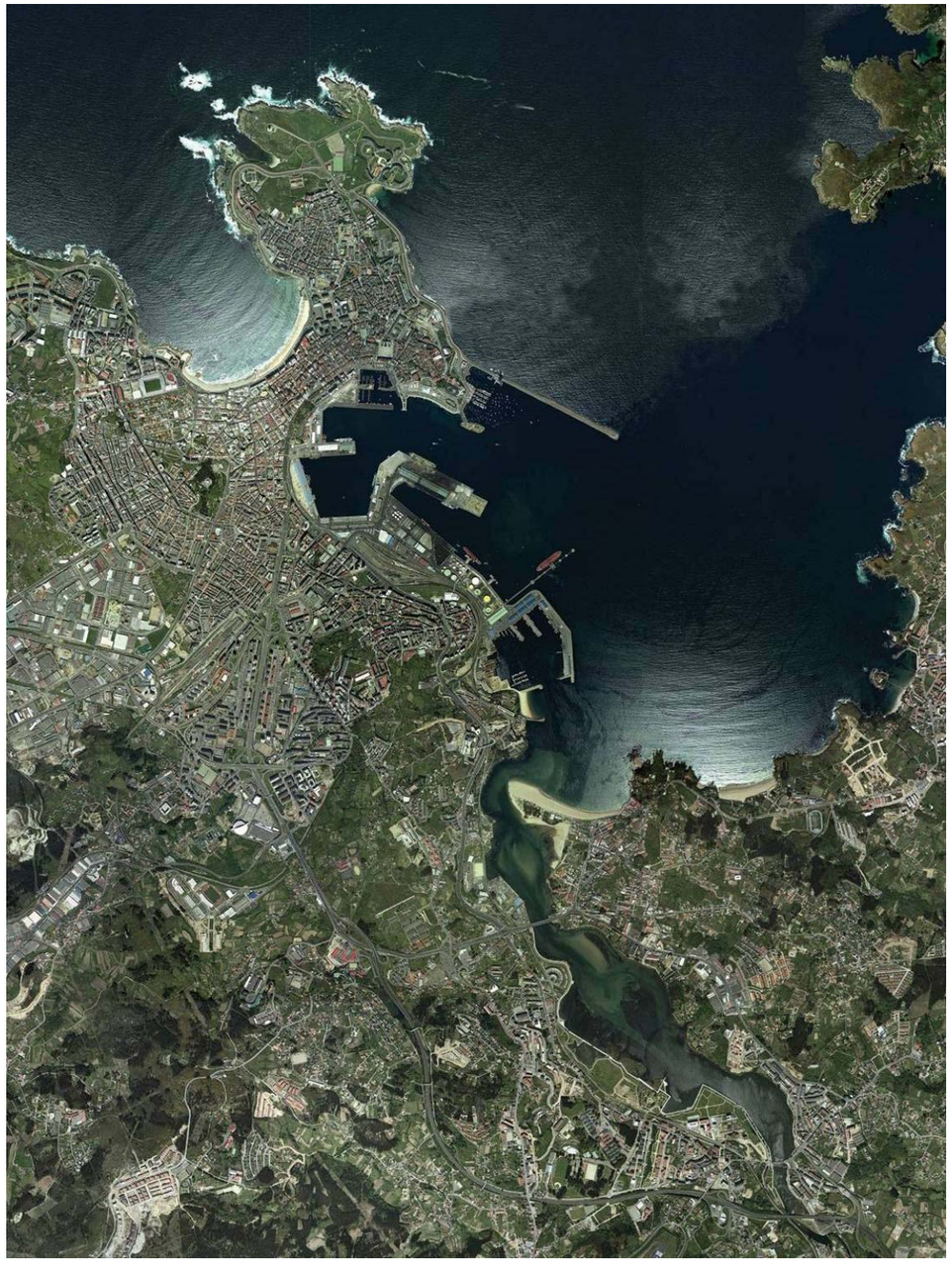
207.- 31/08/2009. Carlos Fernández Mezquita. En el Pol. S 32.1 y S 33, que se admita la propuesta de planeamiento que presenta.

208.- 17/09/2009. Conselleria Cultura e Turismo. Sección de Patrimonio Histórico. En el Sector 1 "O Portiño", Proposta de delimitación do xacemento Eirexa Vella.

El continuo proceso abierto de aportación de información, sugerencias y propuestas ha permitido al equipo redactor y a la administración municipal recabar información en aquellos casos en que fue aportada y recoger las pretensiones de instituciones y particulares interesados en el proceso de revisión, ponderando las mismas en el proceso de redacción, todo ello sin perjuicio de la fase de información pública que se abrirá una vez que el documento alcance la aprobación inicial por el Pleno del Ayuntamiento.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

01



01. LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL

La historia urbana contemporánea de nuestras ciudades nos explica el devenir de una serie de PLANES, que van actualizando y ajustando sus contenidos a las nuevas condiciones urbanísticas y al desarrollo socio-económico y ambiental. Supone una revisión de los contenidos teóricos de la disciplina del Urbanismo de acuerdo con las prácticas de diseño y gestión de las ciudades. También de la evolución de la cultura urbana que, en su componente interdisciplinar, engloba varias líneas del saber práctico y van aconsejando las discusiones y actuaciones sobre nuestras ciudades.

El PLAN es un instrumento potente para la gestión de la ciudad y la configuración de las "formas urbanas" de la misma. Sin embargo no es el único elemento que interviene, porque muchas de las acciones que transforman y forman nuestras ciudades se informan y toman fuera del Plan. En cualquier caso la coherencia entre las acciones urbanizadoras y de mejora urbana consiguen resultados más coherentes cuando se producen de una manera integrada entre ellas: ahí el Plan tiene un rol insustituible.

En efecto, la experiencia de las últimas décadas nos explica cuán importante puede ser el Plan como instrumento, que posibilita un desarrollo urbano más racional y permite potenciar las nuevas formas espaciales y de desarrollo económico. En el caso de A Coruña, el Plan puede ser un vehículo para:

a- Afrontar la nueva escala metropolitana en el que la ciudad se halla inmerso. Quiere decir que puede ser el marco para encajar adecuadamente la definición de unas infraestructuras modernas, en esta dinámica macro-municipal y constituir así el futuro de una "**ciudad abierta a su región**" en la nueva condición que se presenta para las ciudades europeas. En este sentido A Coruña debe conseguir un nuevo rol como "capital urbana" de estos nuevos espacios metropolitanos.

b- Re-cualificar la ciudad existente buscando mejorar los servicios y la calidad de sus espacios y equipamientos.

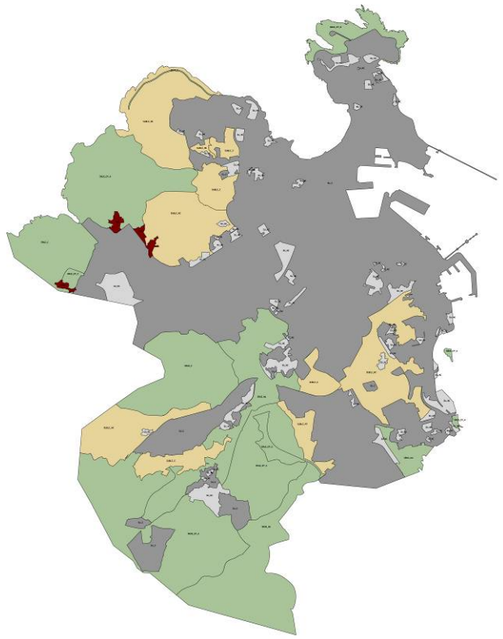
c- Apoyar la tendencia hacia una economía de servicios, complementaria a la actividad industrial que se desarrolla en ciertos sectores del ámbito municipal y metropolitano. También abriendo espacio a la actividad innovadora y a la "economía del conocimiento".

d- Estimular actuaciones prototípicas en el campo del "desarrollo durable", ya sea en la residencia o en la actividad económica.

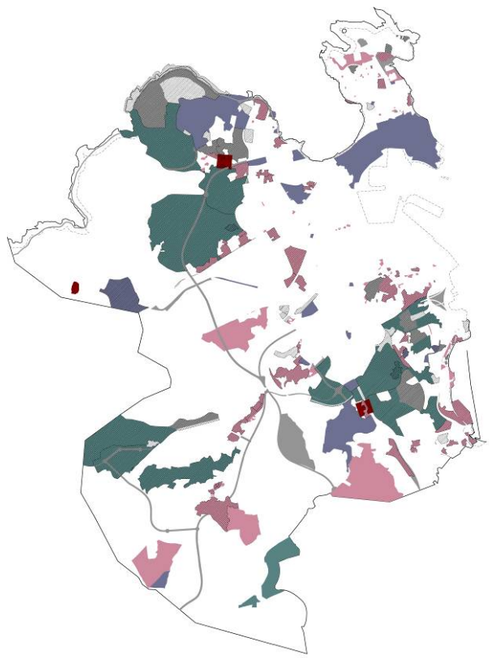
e- Restablecer una clara relación con su medio geográfico natural: la topografía y los bordes del agua.

f- Promover una propia identidad y crearse un espacio claro como ciudad capital media "atractiva y singular" en el concierto español y europeo.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



INTERPRETACIÓN DEL PGOM-98
RÉGIMEN DEL SUELO



INTERPRETACIÓN DEL PGOM-98
GESTIÓN DEL SUELO

El Plan permite racionalizar los “mecanismos” a partir de los que se puede “construir” la ciudad hoy, que sin duda son distintos de los periodos en que las ciudades se “ensanchaban” o incorporaban las infraestructuras del pasado. En la actualidad, el Plan debe combinar un buen diagnóstico de la ciudad y una correcta definición de los temas más importantes para permitir unos procesos de desarrollo y mejora que aseguren aquellos objetivos en el largo plazo. Por ello debe cubrir distintas dimensiones de propuesta:

a- Por un lado debe buscar dar una “**visión**” de la ciudad a medio plazo que no sea rígida, sino clara y capaz de adherir voluntades y por tanto conseguir espacios para su aplicación. Así esta visión sale de la ciudad existente y busca transformarla para dar mejor respuesta a las condiciones estructurales que siempre están presentes y que también evolucionan a la par.
b- También tiene una componente “**predictiva**” que permite mostrar los temas que resultarán más acuciantes.
c- Pero también una dimensión “**prescriptiva”** que asegura que ciertas dimensiones podrán ser imperativas para poder conseguir una coherencia espacial y/o temporal, tan necesaria en los desarrollos urbanos a medio plazo.
d- Sin olvidar la necesidad de establecer los “**mecanismos**” para permitir, inducir y fijar el desarrollo y/o transformación urbana, así como una mejor interacción en el espacio geográfico natural.

El plan parte de los análisis –que consideramos normalmente- de la información urbanística y que, en el presente caso, vienen organizados por “estudios sectoriales” definidos en el planteamiento previo de la Revisión del Plan, ajustados y completados según la propia dinámica del estudio. Efectivamente, en paralelo al trabajo de información sobre la ciudad han surgido algunos temas clave para entender la situación de la misma y se les ha dado prioridad, solapándolos con la fase informativa. De esta forma, la información y la “propuesta” se interrelacionan desde las fases iniciales, así como en la fase propositiva también se ha mantenido una componente informativa de enriquecimiento y verificación.

Por tanto se trata del resultado de un trabajo de reflexión con fuerte prioridad en el conocimiento urbanístico y crítico de la ciudad, para destacar algunas “certezas” sobre el proceso urbanístico que nos han permitido definir unas hipótesis conceptuales: tanto sobre el “estado urbanístico” de la ciudad, como sobre cuáles deben ser las prioridades de intervención que la Revisión del Plan debía acometer.

01.1. MÉTODO DE PLANEAMIENTO Y ESTRUCTURA DEL PLAN

La revisión del plan general es un proceso dinámico que permite conjugar las exigencias del nuevo marco legislativo con las expectativas y necesidades de un determinado momento en el crecimiento urbano, actualizando periódicamente el plan vigente para adecuarlo a las nuevas situaciones estratégicas de la ciudad, sin provocar una ruptura con el instrumento regulador anterior. En este contexto, el plan vigente de A Coruña se somete a una legislación autonómica que requiere explícitamente su actualización y a una decisión trascendental en la historia de la ciudad, como es el traslado del puerto comercial e industrial.

Por tanto, el proceso de revisión permite replantear globalmente el modelo de estructura de la ciudad a partir del reconocimiento de los valores existentes, realzando los positivos, añadiendo nuevos elementos de referencia urbana, potenciando líneas de transformación emergentes que se puedan considerar favorables y rectificando los puntos de receso que se puedan detectar.

En este proceso se actualiza la información y los estudios sectoriales, se avalúa y diagnostican conflictos proponiendo soluciones, se concreta la propuesta que es sometida a información pública, se reciben los imputs de participación social y se concreta un documento que recoge las aportaciones de las diferentes administraciones competenciales. Se trata de una síntesis del pulso actual de la ciudad desde la óptica de los diferentes actores urbanos, estableciendo el marco para la actuación más inmediata de la ciudad, pero canalizando las tendencias de transformación para un futuro a medio plazo.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

La propia ley que enmarca la regulación urbanística en el territorio de Galicia define los planes generales de ordenación municipal, como instrumentos de ordenación integral para el establecimiento del régimen jurídico correspondiente del suelo (urbano, urbanizable o no urbanizable), definiendo los elementos fundamentales de la estructura general adoptada y estableciendo las determinaciones orientadas a promover su desarrollo y ejecución.

Para ello, dichos planes han de comprender todo el territorio del municipio, adaptando su contenido a las características del mismo, a sus singularidades y complejidades y a los objetivos prefijados, con el fin de garantizar un desarrollo coordinado entre todos los elementos de sus sistemas generales. El plan ha de ser coherente en sus determinaciones, viable en su desarrollo técnico y económico y equilibrado entre las diferentes áreas de reparto, y ha garantizar el nivel de dotaciones y espacios públicos adecuados a la intensidad edificatoria y el tipo de actividades que se prevean, reservando una participación de la comunidad en las plusvalías del planeamiento.

El producto final consiste en un instrumento técnico-jurídico que coordina y regula las actuaciones públicas y privadas y el sistema de interacción entre ellas, permite el desarrollo de las iniciativas competenciales de otras administraciones canalizando inversiones necesarias para articular la capitalidad metropolitana y regula las actuaciones de los privados y entre los operadores privados. En definitiva, el plan general supone una ventana al futuro diseñado a partir del escenario establecido por las importantes transformaciones que la ciudad vivirá los próximos años.

01.1.1. El plan como instrumento de desarrollo temporal**.**

Las propuestas han de constituir, dentro de las determinaciones establecidas por el contexto legal, un referente reglamentario y normativo preciso en la concreción de los elementos que configuran el aprovechamiento del suelo, pero flexibles en la formalización de la ordenación, ofreciendo imágenes para imbricar a los agentes sociales y sugerencias para el campo de discusión y de actuación.
Porque en paralelo a los cambios urbanísticos y sociales operados en las ciudades, se constata la necesidad de una descentralización de la toma de decisión y la aparición de un partenariado publico-privado que va tomando mayor importancia. Esto entraña un sistema más complejo en la construcción de la ciudad pero que también permite un desarrollo más armónico con las demandas sociales y facilita un control más democrático del sistema.

En esta nueva complejidad el Plan busca asegurar unas “certezas” sobre el futuro (las infraestructuras, los servicios, los usos e intensidades, etc), configurando una “visión general” para la ciudad y su sistema metropolitano y permite abrir “potenciales” de desarrollo, de transformación, de recualificación…, sin renunciar no obstante, a establecer espacios de coherencia entre propuestas de diferentes administraciones, o de generar “lugares” no-previsibles, que permitan nuevas opciones, en principio no planteadas. Por tanto, el Plan puede permitir dejar abiertas algunas posibilidades y opciones que, no siendo contradictorias con la “visión global”, pueden enriquecer su contenido.

Por tanto el Plan es un instrumento general y comprensivo del territorio, pero que no es necesariamente homogéneo en la definición de “todo” el territorio, de sus partes, sino que se articula con espacios ya concretados por el desarrollo anterior del plan que ahora se revisa. El Plan, en su formulación, asegura el funcionamiento de la ciudad y, además, señala cuáles son los elementos o puntos fuertes del sistema que permiten hacer avanzar la estrategia general sobre la misma. Incorpora diversas escalas de referencia, con sectores con un grado de definición más preciso, mientras que en otros una excesiva concreción podría imposibilitar su desarrollo.

El Plan establece unos ritmos de desarrollo temporal, pero ha de permitir adaptar al contexto socioeconómico el grado de precisión en el programa o en la disponibilidad de la inversión.

La metodología para la concreción del Plan sigue unas pautas de aproximación a la situación actual de la ciudad y su avaluación, que permite la formación de un diagnóstico que conduce al propio plan. El guión básico de este proceso se caracteriza en:

1.- Análisis de la situación urbanística:
2.- Estudios sectoriales específicos:
3.- Síntesis y diagnósticos:
4.- Concreción de la propuesta de Plan:
5.- Trabajos sucesivos en el proceso posterior de tramitación:

01.1.2. Estructura del Plan.

Tanto el contenido documental como dispositivo en sus determinaciones está perfectamente estipulado por la legislación vigente. Concretamente, el Título II, Capítulo I, Sección 3ª, de la Ley 9/2002 de Ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia, art. 61, especifica la relación de documentos del plan:

a) Memoria justificativa de sus fines y objetivos, así como de sus determinaciones.
b) Estudio del medio rural y análisis del modelo de asentamiento poblacional.
c) Estudio de sostenibilidad ambiental, impacto territorial y paisajístico.
d) Planos de información.
e) Planos de ordenación urbanística del territorio.
f) Normas urbanísticas.
g) Estrategia de actuación y estudio económico.
h) Catálogo de elementos que hay que proteger o recuperar.
i) Aquellos otros que se consideren necesarios para reflejar adecuadamente sus determinaciones.

Por su parte, el contenido dispositivo se estructura en los artículos 53 a 60 de la mencionada Ley, con el siguiente esquema:

- Determinaciones de carácter general.
- Determinaciones en suelo urbano consolidado.
- Determinaciones en suelo urbano no consolidado.
- Determinaciones en suelo de núcleo rural.
- Determinaciones en suelo urbanizable delimitado.
- Determinaciones en suelo urbanizable no delimitado.
- Determinaciones en suelo rústico.
- Estrategia de actuación y estudio económico.

01.2. PRINCIPIOS PARA LA REVISIÓN DEL PGOM DE A CORUÑA

Los objetivos generales que han dirigido la Revisión del PGOM de A Coruña se estructuran en los siguientes epígrafes.

01.2.1.- Hacia una ciudad **emblemática, singular**

1.2.1.1.- Asegurando que los nuevos desarrollos son respetuosos y protegen formas paisajísticas, panorámicas especiales, edificios particulares así como ecosistemas que son bienes de la ciudad.

1.2.1.2.- Auditando las herencias culturales y naturales, para asegurar su protección, preservación y reinserción en las nuevas formas de la ciudad

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

1.2.1.3.-Incentivando nuevos proyectos públicos y privados que reflejen el carácter autóctono de A Coruña.

1.2.1.4.-Desarrollando complejos que resulten atractivos y originales, que ayuden a atraer y retener a personas altamente instruidas.

01.2.2.-Hacia una ciudad más **compacta y confortable**

1.2.2.1.- Promoviendo e incrementando la densidad e intensidad de uso en los centros urbanos, pero también a su alrededor, a través de corredores de transporte público.

1.2.2.2.- Desarrollando vecindades de uso mixto y de alta calidad que incorporen un amplio rango de usos, incluyendo comercios convenientemente localizados, espacios para trabajar, dotaciones para la comunidad – todo ello en un entorno próximo que facilite los desplazamientos no motorizados.

1.2.2.3.- Incentivando expectativas y estándares en la calidad del diseño y construcción, para asegurar que los desarrollos de alta densidad conllevan la creación de espacios de alta calidad.

1.2.2.4.- Vigilando los usos ineficientes del suelo en casos de baja densidad inapropiada en lugares estratégicos de la ciudad.

1.2.2.5.- Asegurando calles y espacios públicos de gran calidad

01.2.3.- Hacia una ciudad más **conectada**: nuevos modelos de movilidad

1.2.3.1.- Reinventando el transporte en la ciudad: la Nueva Movilidad

El objetivo es la creación en un corto periodo de tiempo de un paquete integrado de servicios de nueva movilidad que permita a la gente desplazarse de manera más eficaz, con más opciones y más económico que el viejo sistema basado en el 'sólo-coche'.

La Nueva Movilidad debe poner a disposición de la mayoría de ciudadanos alternativas de diferentes alcances, con un alto grado de confort y flexibilidad. Estas alternativas tienen que ser mejores en todos los aspectos: medioambientales, sociales, de recursos, en términos de salud y seguridad, de calidad de vida y de igualdad. Nueva Movilidad crea un 'softer style' de vida diaria, con más contacto entre personas, favoreciendo las relaciones entre la comunidad.

Para ello, la Nueva Movilidad se ha de basar en:

- la elección entre formas de transporte
- la reducción del uso de vehículos, el mejor uso de las infraestructuras, más y mejor transporte compartido, y un fácil acceso a la información sobre el Nuevo Sistema de Movilidad
- Suprimir sus puntos débiles: sus principales componentes han sido entendidos hasta el momento como alternativas secundarias, no al mismo nivel del transporte habitual
- El paso del viejo sistema a la Nueva Movilidad pasa por entender los altos costes de la Vieja Movilidad, así como los costes del aparcamiento gratuito en la ciudad…
- El liderazgo de la Nueva Movilidad corresponde a los Gobiernos Locales
- Para ello se han de tomar Medidas y Políticas asociadas que pasan por la reducción del Tráfico; la reducción de la velocidad en vías rápidas (Importante por seguridad, contaminación, calidad de vida;…); favorecer las alternativas de Movilidad (Transporte Público: Bici, Espacios Públicos que permitan caminar de una manera confortable; Transporte compartido,…); o la reducción de la Movilidad Obligada (actividades económicas por vecindades; telecom…)

1.2.3.2.- El Modelo de Nueva Movilidad en A Coruña: hipótesis de implementación

El Plan de Nueva Movilidad en A Coruña plantearía cinco prioridades (Calidad del aire y salud pública; Mejora de la movilidad para todos; Convertir la ciudad en más atractiva; Incentivar la vitalidad económica; Promover la solidaridad entre distritos)

La Implementación del modelo se plantearía en cuatro etapas (Poner al alcance de los ciudadanos la movilidad alternativa; Cortar el tráfico; Integración de los nuevos sistemas de movilidad; Periodo de consulta y comunicación)

Se proponen Cinco proyectos estratégicos para la Nueva Movilidad en A Coruña (Tarjeta Universal de Transporte; Autobús de altas prestaciones; Estrategia de Reducción del Automóvil privado; Ciudad de la Bicicleta; Uso compartido automóvil)

Como consecuencia, la transformación se beneficia de las Sinergias de los proyectos estratégicos

01.2.4.- Hacia una ciudad más sostenible

La Sostenibilidad no se basa solamente en proveer zonas verdes de calidad y edificios energéticamente eficientes, sino en el eficaz uso de estos recursos por parte de los diferentes grupos sociales, económicos y culturales. Así, debemos considerar todos los efectos de nuestros proyectos en el medio en el que actuamos: no solamente en términos de su rendimiento energético e impacto de sus materiales en el medio ambiente, sino también cómo estos proyectos afectan nuestros estilos de vida, nuestros patrones de movilidad y comportamiento de nuestras comunidades. Esto significa encontrar modelos inteligentes de crecimiento que sean capaces de reducir el impacto sobre el medio en el que actuamos mediante estrategias de optimización del uso de los recursos a nuestra disposición.

- Las formas urbanas y los patrones de uso del suelo pueden incentivar un comportamiento más sostenible que minimiza el impacto de las acciones humanas sobre el medio ambiente.
- Las propuestas de edificaciones, espacios libres e infraestructuras deben estar basadas en las últimas tecnologías sostenibles. Esta sostenibilidad debe quedar reflejada en la función, diseño, construcción, uso de los recursos y gestión a largo plazo de cada una de las propuestas urbanas.
- Promover aquellas construcciones que posean características de adaptabilidad y que por tanto puedan responder a cambios en las condiciones sociales, tecnológicas, económicas o ambientales.
- Las propiedades intrínsecas de nuestros paisajes y sistemas ecológicos deben ser respetados y subrayados, e incluso rehabilitados cuando ello sea posible.

01.2.5.- Hacia una ciudad más atractiva

Se ha de incentivar el diseño distintivo de edificios prominentes y de espacios públicos, pero asegurando también la calidad del resto de las edificaciones que componen la ciudad para que respondan apropiadamente a su contexto y contribuyan a la calidad visual de su entorno.

Como posibles medidas de mejora se plantean:

- Asegurar concursos para el diseño de los mayores proyectos para incrementar la calidad del diseño a través de la competencia.
- Incluir arte público como un componente básico de cualquier calle o espacio público. Incentivar a las entidades promotoras de desarrollos privados en la ciudad para que también promuevan sus propuestas hacia una provisión de arte público.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

- Estimular la incorporación de espacios verdes de alta calidad en las nuevas edificaciones y en sus alrededores.

01.2.6.- Hacia una ciudad más humana

Para ello, se ha de cambiar la prioridad de los espacios públicos a través de la incorporación de estrategias de diseño sensible, de manera que los espacios peatonales reciban una mayor preferencia sobre los de los vehículos privados.

Esta mejora de la calidad del diseño de los espacios públicos y de las calles ayudará a que éstos se conviertan en espacios de gran calidad social, incentivando el carácter de comunidad. Las calles no deben ser pensadas sólo como corredores de movilidad, sino como espacios tridimensionales enmarcados por edificios, árboles y otros elementos.

Asegurar que aquellas partes de los edificios que están más en contacto con las personas, sean partes tratadas muy al detalle para poder transmitir la escala humana y riqueza visual a los usuarios de estos espacios. En este contexto, se han de incorporar en el diseño elementos que favorezcan y den prioridades a los usuarios más débiles y desfavorecidos en el sistema de relaciones urbanas.

01.2.7.- Hacia una ciudad **económicamente más equilibrada**

Se deben preparar las infraestructuras necesarias para permitir la transición de un sector industrial pesado a la baja, hacia un perfil de industria más fina, o microempresa. Al mismo tiempo se debe considerar el sector de servicios claramente en aumento, así como la emergente economía del conocimiento y su imagen.

01.3. MOTIVACIÓN DE LA REVISIÓN

Los estudios del plan constatan el elevado grado de ejecución de las previsiones del planeamiento anterior vigente, tanto en el de desarrollo urbano de la ciudad como en la mayoría de los suelos urbanizables a través de los planes parciales. Por otra parte, el Convenio de 2 de febrero de 2004 para la reordenación urbanística de los terrenos del puerto de A Coruña establecía un plazo de 4 años para revisar el PGOM, de acuerdo con el nuevo Plan Director de la zona portuaria.

En cualquier caso, nos encontramos ante una modificación de parámetros urbanos suficientemente relevantes como para plantear la revisión. Ésta supone:

A.- Estudiar, detectar y orientar los temas que no están funcionando adecuadamente a nivel del Planeamiento ya sea:

- En el procedimiento. Aquellos temas o sectores de planeamiento que después diez años de vigencia del plan, aún están pendientes de desarrollo. En un momento punta en que la dinámica urbanística ha gozado de una tendencia claramente expansiva, algunas piezas no han mantenido un ritmo coherente con dicha dinámica.
- En el desarrollo o encauzamiento de algunos sectores de la ciudad, donde la estructura general prevista puede manifestar desajustes de articulación con el resto de piezas de la ciudad. Se trata de áreas urbanas que aún habiéndose desarrollado o en curso de transformación, ponen de manifiesto desajustes con el funcionamiento urbano (estructura viaria, dotaciones públicas, movilidad sostenible en atención a diferentes modos de transporte, acceso a espacios públicos...) que requieren retoques de diversa entidad para su mejora.

B.- Afrontar las nuevas demandas que la ciudad está experimentando, en su doble dimensión de referente central de una amplia corona metropolitana y como ciudad con entidad propia:

B.1 A nivel metropolitano debido, en parte, a la singular condición geográfica –orográfica y litoral- y a la escasa dimensión del término municipal. Se trata de un municipio con un término municipal reducido, de una superficie de 36,8 km2, con un territorio muy ondulado configurando una península expuesta por el norte a los rigores del mar abierto. Se ha actuado a partir de las siguientes líneas de intervención:

- Buscando la coherencia de las infraestructuras. Favorecer la diversificación de los modos de transporte, con espacios suficientes para su desarrollo, y su correcto funcionamiento en relación con los municipios próximos, con los que se produce una relación urbana natural.
- También la correcta estructuración de los diversos sistemas infraestructurales para asegurar una buena transición entre los niveles de relación territorial regional, metropolitana, urbana y local, evitando distorsiones que degradan la calidad de vida.
- El estudio cuidadoso de sectores bisagra entre los municipios colindantes y A Coruña. Desde el análisis de las iniciativas en municipios vecinos con los que A Coruña tiene contacto, se han de plantear estrategias de transformación que beneficien a los municipios implicados.
- El papel del aeropuerto y su articulación urbana como motor para la relación ínter-territorial de la ciudad y su potencial como polo de referencia metropolitana.
- Valorando el sistema de relaciones con los municipios del entorno, de manera que se puedan optimizar las dotaciones y el conjunto de relaciones entre la población y las actividades económicas, con el objetivo de contribuir al reequilibrio del territorio metropolitano. La nueva ubicación del puerto supondrá una alteración en los corredores de acceso que repercutirá en el uso actual del territorio.

B.2 A nivel urbano.

- Áreas de transformación potencial en la situación existente y que, aunque tal vez no lo eran en el momento de la formación del anterior Plan general, actualmente aportan un gran potencial de dinamización a escala de ciudad que hay que prever para una correcta articulación con las expectativas urbanas. Como ejemplo, podemos mencionar dos casos singulares: los nuevos usos en los terrenos portuarios afectaran al frente tradicional de la ciudad, en su sentido más amplio; y el reencaje de algunas infraestructuras de movilidad como sería la nueva estación ferroviaria.
- Consolidación de iniciativas anteriores del planeamiento general. El creciente sector de las universidades (Campus de Elviña) ha de actuar de motor para la implantación de nuevas actividades que requieren una buena dotación de infraestructuras de comunicación, servicios, etc. Para ello se deberá reforzar la diversidad de la accesibilidad desde diversos puntos de la ciudad y del entorno metropolitano.
- Análisis de las deficiencias dotacionales de la población consolidada para dar respuesta a nuevas necesidades o mejorar los servicios y la estructuración de los espacios libres actuales.

C.- Adecuar las disposiciones normativas del PGOM a las nuevas normas jurídicas y legislativas aprobadas con posterioridad a la vigencia del mismo, incluso de aquellas nuevas disposiciones que puedan ser aprobadas en el transcurso de los trabajos o cuyas disposiciones puedan incidir en el

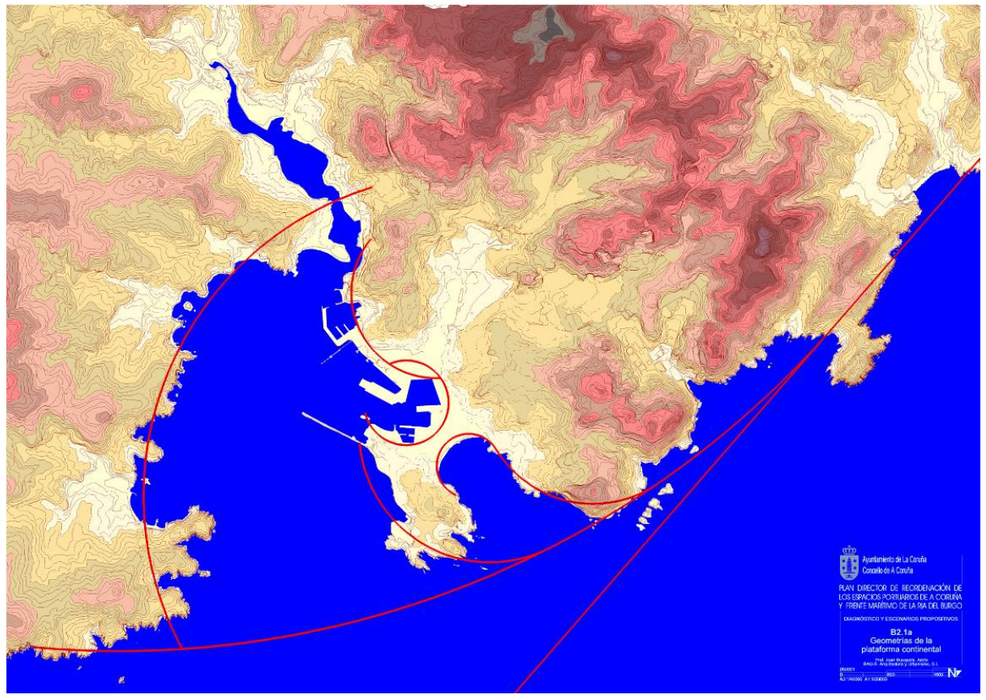
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Plan General, como pudieran ser la “Ley 6/2007, de 11 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del litoral de Galicia”, la “Ley 6/2008, de 19 de junio, de medidas urgentes en materia de vivienda y suelo, por la que se modifica la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación y protección del medio rural de Galicia”, como se puede ver recientemente aprobadas, o las disposiciones más generales disposiciones marco, como la Directrices de Ordenación del Territorio, que desarrollan la Ley 10/1995, de Ordenación del Territorio de Galicia, que con su entrada en vigor aportan nuevos criterios que inciden en el planeamiento general.

Como podemos ver, desde la vigencia del Plan General se han aprobado leyes específicas en materia urbanística, otras con disposiciones que inciden en el planeamiento desde disciplinas sectoriales y algunas otras son de carácter general, tanto a nivel autonómico (Ley de Habitat de Galicia, Ley de Paisaje) como de incidencia nacional, en este caso la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo, con disposiciones de carácter orgánico.

Por otra parte, el plan ha tenido en consideración los planes sectoriales territoriales en tramitación, como las Directrices de Ordenación del Territorio, el Plan Sectorial Gallego de Suelo Residencial y el Plan de Estradas.

En conjunto, supone ajustar los instrumentos de planeamiento, los requerimientos y reservas de sistemas asociados a las nuevas actuaciones, las previsiones de desarrollo o los mecanismos de actuación que permitan asegurar el justo reparto de beneficios y cargas del planeamiento.



01.4. DESARROLLO DEL PLANEAMIENTO VIGENTE

01.4.1.- Plan vigente

El Proyecto de Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Municipal vigente fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de A Coruña en sesión ordinaria celebrada el día 19 de Octubre de 1998(en adelante PGOM 98). El Plan General contemplaba para su desarrollo la formulación de Planes Parciales en suelo urbanizable y Planes Especiales y Estudios de Detalle en suelo urbano.

Durante la vigencia del PGOM98 se han producido las Modificaciones Puntuales de Plan General y los Desarrollos de Planeamiento que se relacionan a continuación:

A. MODIFICACIONES PUNTUALES DEL PGOM:

- MPG 1/00 Modificación Puntual PGOM. Vio Sectores Suelo Urb. S-4 y S-9 Centro Transpor.
- MPG 2/00 Modificación Puntual PGOM. Rosales Los-Cambio de uso Parcelas dotacionales.
- MPG 1/01 (IV) Modificación Puntual PGOM. Travesía de San Antonio, S.U C H2.01.
- MPG 1/01 (I) Modificación Puntual PGOM. Lugar da Silva IV, POL.-E8.04.
- MPG 1/01 (II) Modificación Puntual PGOM. Trazado paseo marítimo, Labañou Portiño y ampliación cementerio San Amaro.
- MPG 2/01. Modificación Puntual PGOM. Norma Zonal 11. Equipamientos
- MPG 4/01 Modificación Puntual PGOM. Recalificación vertedero Bens como SGEL.
- MPG 2/02 Modificación Puntual PGOM. Orillamar (centro de salud Montealto), APE.-H3.02.
- MPG 3/02 Modificacion Puntual PGOM. A Regueira-Montserrat API.-H12.01-Castaño Eiris.
- MPG 4/02 Modificación Puntual PGOM. Rda. Outeiro-Gran Canaria-Abad Conde y Labañou.
- MPG 5/02 Modificación Puntual PGOM. Calle y Trav. Joaquin Planells-Ronda Outeiro.
- MPG 10/02 Modificación Puntual PGOM. Campus Universitario.
- MPG 3/03 Modificación Puntual PGOM. Parcela rotacional Los Rosales, API.-D3.01.
- MPG 1/03 Modificación Puntual PGOM. Fabrica Tabacos Plaza Palloza POL.-H8.03.
- MPG 5/04 Modificación Puntual PGOM. POL.-H4.04 “Atocha Alta II”.
- MPG 7/04 Modificación Puntual PGOM. Mercado de Elviña. Reconstrucción.
- MPG 4/06 Modificación Puntual PGOM. Plaza de los Chopos.
- MPG 7/06 Modificación Puntual PGOM. Norma zonal 9 actividades económicas.
- VAR 140/06 Cambio de Uso parcela rotacional Cl Cadiz 5-Av Joaquin Planells 33-"La Milagrosa"
- EXC 6/05 Cambio Uso parcela equipamiento dotacional en el POL G2.01, Ronda de Monte Alto.
- EXC 2/08 Cambio Uso parcela num. 40 del proyecto de reparcelación del PP S-6 “Parque Eirís”.
- EXC 4/05 Error material PGOM. San Ignacio num 6 a 12.
- EXC 1/07 Error material PGOM. Aprovechamiento tipo ARP H14.01.

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

B. **DESARROLLO PGOM**

B.1 **PLANES PARCIALES:**

- PPA Plan Parcial S-06 Parque de Eiris.
  - MPPA 2/04 Modificación Plan Parcial S-06 Parque de Eiris.
  - MPPA 1/06 Modificación Plan Parcial S-06 Parque de Eiris, parcelas 22 a 27 y 31 y 35
- PPA 2/99 Plan Parcial S-05 Sector S.Uble Mesoiro.
  - MPP 4/04 Modificación Plan Parcial Valle de Mesoiro S.Uble S-05.
  - MPP 1/07 Modificación Plan Parcial Valle Mesoiro S.Uble S-05 para centro salud.
- PPA 1/99 Plan Parcial Zapateira-Altamira SRAU (Fadesa)
  - MPP 3/04 Modificación Plan Parcial Altamira A Zapateira SRAU
- PPA 3/99 Plan Parcial Zapateira- Altarmira (O' Caron)
- PPA 5/99 Plan Parcial S-02 San Pedro de Visma.
  - MPP 1/2004 Modificación Plan Parcial San Pedro de Visma Sector S-2
- PPA 7/99 Plan Parcial S-07 Recinto Ferial, Someso.
- MPG 1/04 Modificación Plan Parcial (MPP). Recinto Ferial, Someso, Sector S-07.
- PPA 1/00 Plan Parcial S-10, Eiris de Abajo, Parque Ofimatico.
  - MPP 5/04 Modificación Plan Parcial S-10, Eiris de Abajo, Parque Ofimático.
  - MPP 3/06 Modificación Plan Parcial S-10, Parque Ofimático.
- PPA 1/02 Plan Parcial S-04 Sector S.Uble Vio.

B.2 PLANES ESPECIALES

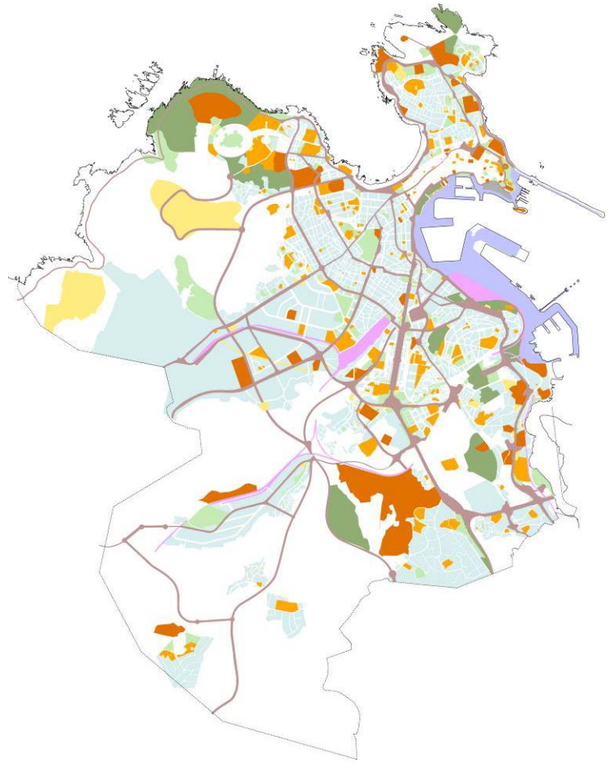
- PES 3/99 Plan Especial Monte de San Pedro (Bateria- Artilleria).
- PES 2/99 Plan Especial Bens Vertedero (y mejora rural Monte das Pallas).
- PES 4/99 Plan Especial Puerto zona de servicio.
- PES 5/99 Plan Especial ensanche viario Hogar Calvo Sotelo Prolongación Travesía.
- PES 5/00 Plan Especial Palavea.
- PES 4/00 Plan Especial Castro de Elviña.
- PES 5/01 Plan Especial Cantera de Mesejo OT 7-E7.01.
- PES 1/02 Plan Especial Avenida del Pasaje APR.-I13.02.
- PES 2/02 Plan Especial Pedralonga.
- PES 4/02 Plan Especial VG-S4.02 Vio, Sector S-4.
- PES 1/03 Plan Especial Infraestructuras Urbanizacion Breogan, APR.-C17.01.
- PES 3/03 Plan Especial Carretera los Fuertes Monte San Pedro
  - MPES 1/05 Modificación Plan Especial Carretera de los Fuertes AR.-7D4.01.
- PES 4/03 Plan Especial infraestructura-dotacional Monte San Pedro elevador y recuperación Cantera.
- PES 1/04 Plan Especial Infraestructuras conexión Cantera Mesejo - Ventorrillo OT-7E7.01.
- PES 2/04 Plan Especial Infraestructuras tranvía rodadura desde Tryp hasta monte San Pedro.
- PES 1/05 Plan Especial Plaza Porticada II, POL.-F6.03 PP Franciscanos.
- PES 2/05 Plan especial infraestructuras y dotación Parque de Oza-Castrillon: EG-H9.01.
-

B.3 PEPRI**.**

- PES 1/98 Plan Especial Ciudad Vieja-Pescadería

B.4 MODIFICACIÓN **PEPRI**

- MPES 1/01 Modificación PEPRI. Ámbito Capuchinas-Papagayo-Tabares-Panaderas 26-30
- MPES 1/03 Modificación PEPRI (art. 71). Plaza Maria Pita.
- MPES 3/03 Modificación PEPRI. Cl. Marques Pontejos esq San Nicolás Y Panaderas 12.
- MPES 2/04 Modificación PEPRI. Ámbito POL.- 4 Papagayo-Tabares.
- MPES 1/05 Modificación PEPRI. Ámbito Plaza de las Barbaras (decreto 555/71 Minº Edu-Ci).
- EXC 18/04 (MPES) Modificación puntual PEPRI.
- MPE 1/06 Modificación PEPRI Instituto Eusebio da Guarda.



INTERPRETACIÓN DEL PGOM-98
ZONIFICACIÓN

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

01.4.2.- Sectores

El PGOM 98 delimitaba 10 sectores en suelo urbanizable para ordenar la transformación de este suelo en urbano. El uso principal de estos sectores era el residencial, si bien a los sectores 4 –Vío- y 9 -Centro de Transportes- se les asignaba el uso Industrial comercial y centro de transportes respectivamente. Existe una modificación puntual de ambos sectores, ya citada anteriormente, donde se asigna el uso industrial comercial a ambos.

En el siguiente cuadro se resumen los parámetros básicos de las fichas de los sectores contenidas en el PGOM.

Resumen de datos de los sectores

Sector	S1	O Portiño	S2	San Pedro de Visma	S3	Penamoa	S4	Mod. PGOM-98(S4+S9)	S5	Valle de Mesoiro
Sup. Bruta del Sector:		622.378		493.000		1.538.248		851.716		383.188
Sup. del Sector		578.501		356.909		1.118.233		808.792		383.188
Sup. Neta del Sector		548.980		336.136		1.076.934		701.210		383.188
Intensidad del uso global medida sobre las áreas no ocupadas por sistemas generales		0,61		1,50		0,83		0,78		0,90
Aprovechamiento lucrativo máximo		334.878		504.204		893.855		546.902		344.869
Uso global		Residencial		Residencial		Residencial		Industrial Comercial		Residencial

Sector	S6	Parque de Eiris	S7	Recinto Ferial	S8	Monte Mero	S10	Parque Ofimático
Sup. Bruta del Sector:		315.199		237.178		524.266		390.815
Sup. del Sector		287.948		226.097		514.155		353.908
Sup. Neta del Sector		195.657		191.123		355.066		353.908
Intensidad del uso global medida sobre las áreas no ocupadas por sistemas generales		0,66		1,33		1,00		1,10
Aprovechamiento lucrativo máximo		129.293		254.194		355.066		389.299
Uso global		Residencial		*Residencial		Residencial		Residencial

Total suelo neto Residencial	**3.205.658**
Total suelo neto Industrial Comercial	**546.902**

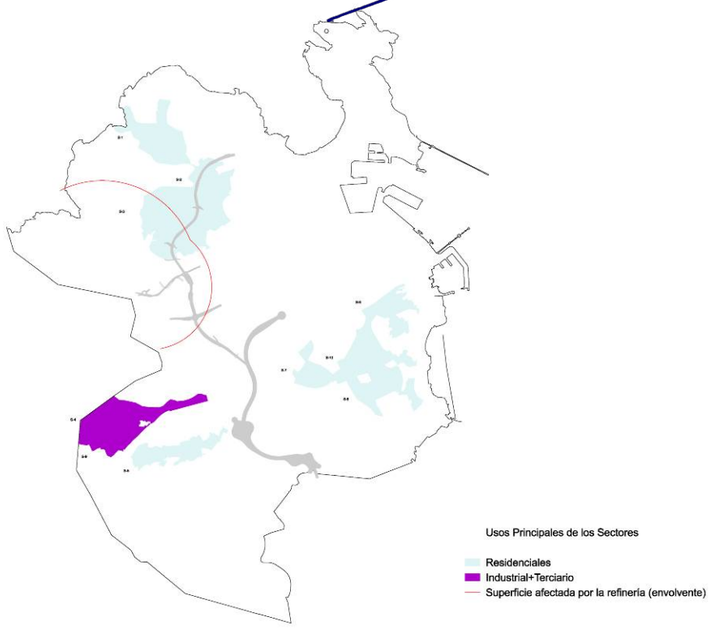
En la actualidad están ejecutados los sectores 5 – valle de Mesoiro- y 6 – parque de Eiris-; se encuentran en ejecución el 7-Recinto Ferial y el 4-9 –Vio-; los sectores 2 –San Pedro de Visma- y 10 – Parque Ofimático- tienen el planeamiento aprobado; mientras que los sectores 1- O Portiño-, 3 – Penamoa- y 8 – Monte Mero- están por desarrollar.

En el caso del sector 3 dos factores han condicionado completamente el desarrollo residencial previsto:

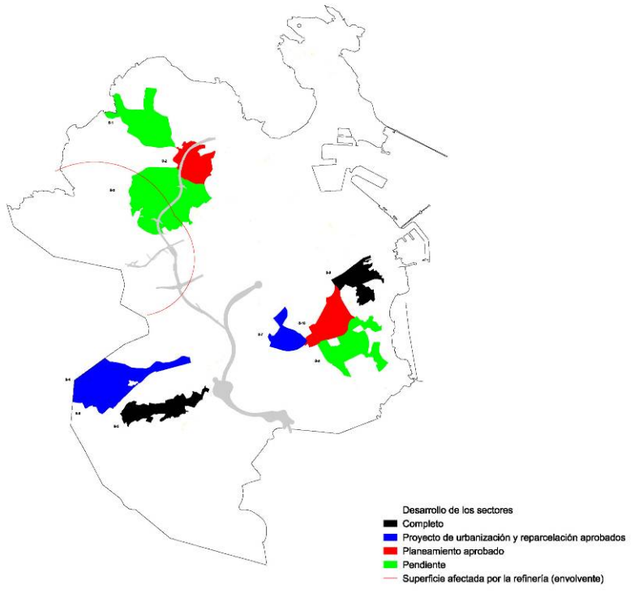
- por un lado, la proximidad a la Refinería de Petróleo, pues una gran superficie del ámbito está incluida dentro de la envolvente del área de riesgo y de toxicidad de la refinería.
- por el otro, la incertidumbre sobre el trazado de la 3ª ronda, que ha variado sustancialmente respecto de la contemplada por el Plan.

Globalmente puede decirse que el grado de desarrollo alcanzado en los sectores es elevado.

Sectores de desarrollo. Usos



Sectores de desarrollo. Desarrollo



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

01.4.3.- Áreas de planeamiento

El PGOM 98 recoge los planeamientos aprobados definitivamente o en tramitación avanzada del plan anterior vigente y los incorpora mediante la designación de Áreas de Planeamiento Incorporado. Actualmente casi todas estas áreas están ejecutadas, excepto la de la universidad que se ha desarrollado parcialmente.

Para el resto de las áreas, tanto las Áreas de Planeamiento Remitido (APR) como las Áreas de Planeamiento Específico (APE), el grado de desarrollo ha sido variable, alcanzando alrededor de un 10% y de un 55% respectivamente, que conjuntamente representan un 36% de las mismas.

Si exceptuamos el área de urbanización Breogán de 25,9 Ha de superficie, la mayoría de las áreas desarrolladas son de superficie pequeña o muy pequeña lo que pone de manifiesto, la dificultad para desarrollar áreas grandes con multiplicidad de propiedades.

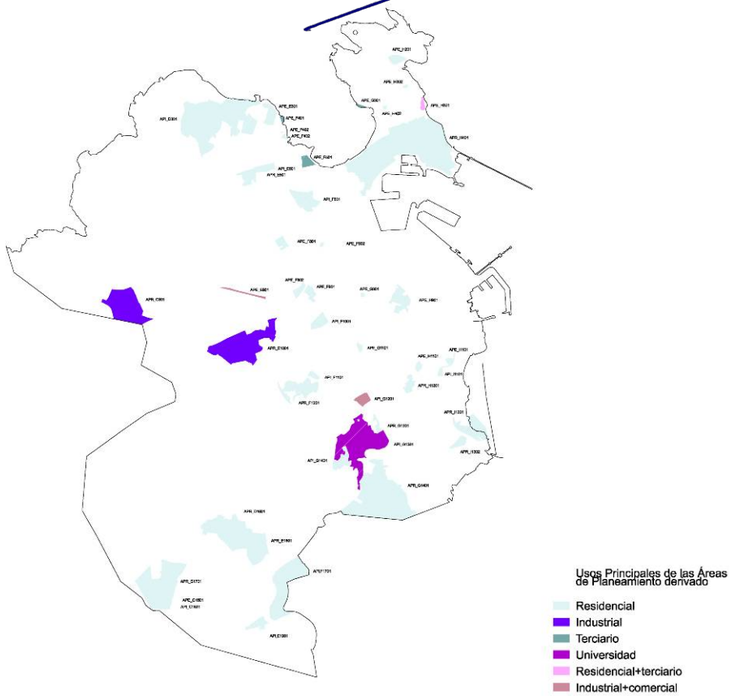
01.4.4.- Áreas de transformación

Corresponde a las áreas de suelo urbano no consolidado, que se sitúan en entornos de mantenimiento de la edificación residencial consolidada. Para adecuar el uso actual a los usos existentes en su entorno, el Plan vigente preveía la transformación de dicho uso a residencial en vivienda colectiva.

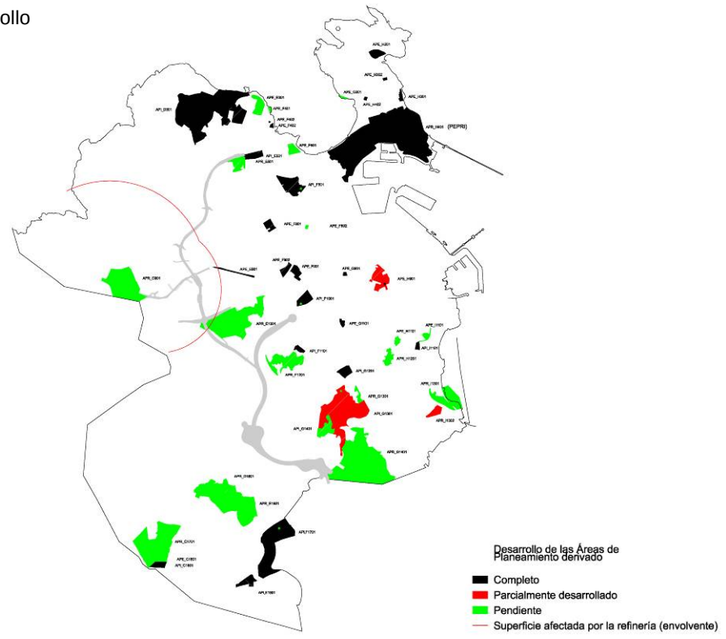
Esta transformación debía formularse mediante la redacción de Planes de Reforma Interior o Estudios de Detalle de acuerdo con los parámetros básicos recogidos en las fichas correspondientes a cada área.

En la actualidad se han transformado alrededor del 30% de las áreas delimitadas y permanecen pendientes de transformación algunas industrias, el astillero de As Jubias – incluido en una modificación puntual de plan general-, un barrio de casas de propiedad municipal y el núcleo residencial de Vío, cuya previsión es la transformación a zona industrial que complete el polígono de POCOMACO.

Áreas de Planeamiento. Usos



Áreas de Planeamiento. Desarrollo



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

01.4.5.- **Viario e infraestructuras**

Los objetivos principales del Plan general vigente en relación con las infraestructuras de transporte y comunicaciones, de acuerdo con la memoria de dicho plan, son:

a) Establecer las necesarias conexiones entre la red viaria interior y el sistema metropolitano e interurbano exterior.

b) Crear una vía de ronda que descongestione el tráfico del centro urbano, conectando las áreas perimetrales del municipio.

Respecto al primer punto, el desarrollo alcanzado es variable. Por un lado se ha completado la 2ª Ronda hasta su conexión con la avenida del Pasaje; se ha mejorado la continuidad de la avenida de Fisterre a su paso por el polígono de la Grela; se ha producido la conexión de la avenida de Arteixo con la autovía de Carballo y se están ejecutando los viales correspondientes al polígono de Vío (VG-S9.01 y VG-S9.02). Por otro lado continúan pendientes de ejecutar el viario general de conexión con la vía AC-503 (VG-02), las vías de la Zapateira (VG-06 y VG-07) de enlace, a través del término municipal de Arteixo con la autopista A-6, así como el viario de conexión entre éstas y el polígono de Vío.

En cuanto al punto b), la vía de ronda (3ª ronda) se puede considerar desarrollada, ya que se ha iniciado la ejecución de los primeros tramos y el resto están en fase de expropiación.

Además de este viario citado están también pendientes de ejecución el viario general (VG-S1.02) incluido en el sector 1 –O Portiño-, que actualmente se encuentra en tramitación avanzada, algunos enlaces entre vías y algunas vías de carácter local.

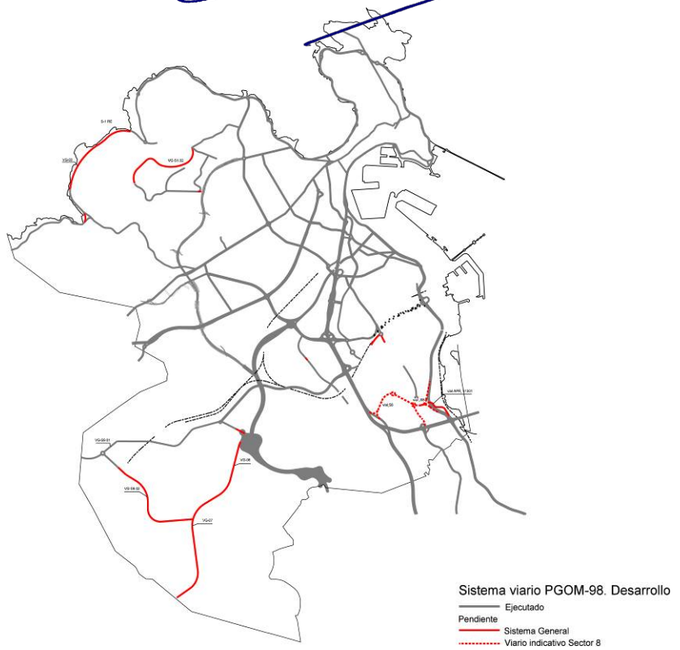
Todos los viarios locales no desarrollados están incluidos en polígonos, áreas de planeamiento o sectores, mientras que parte de los viarios generales pendientes no pertenecen a ningún sector.

En cuanto a las Infraestructuras contempladas en el PGOM, corresponden a instalaciones ya existentes – planta de residuos, oleoducto,…- o a reservas de espacios para pequeñas infraestructuras (tales como centros de transformación…) por lo que el grado de desarrollo de las mismas es elevado.

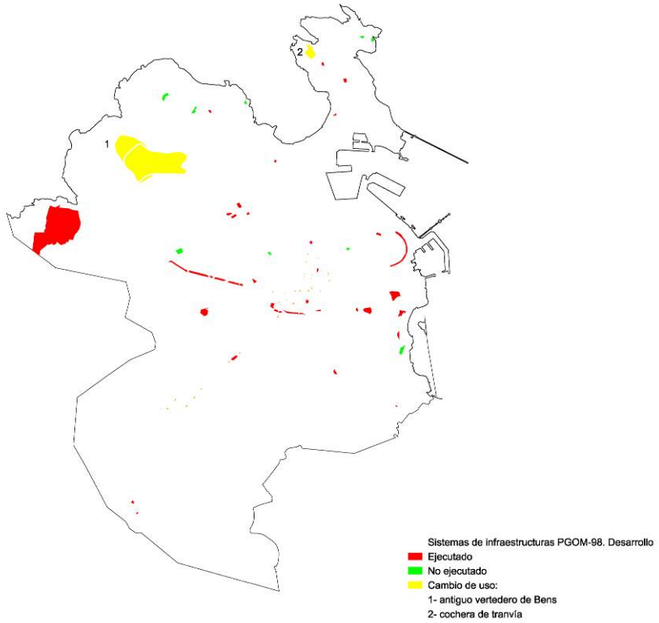
Únicamente cabe mencionar:

- La transformación del antiguo vertedero de Bens en el actual Parque de Bens.
- La planta de tratamiento de residuos urbanos y el vertedero de Nostián, que ocupan menos del 50% de la superficie reservada para infraestructuras (37 Ha total).
- Que se han desarrollado prácticamente todas las reservas de suelo para aparcamientos y gasolineras.

Sistema Viario del PGOM

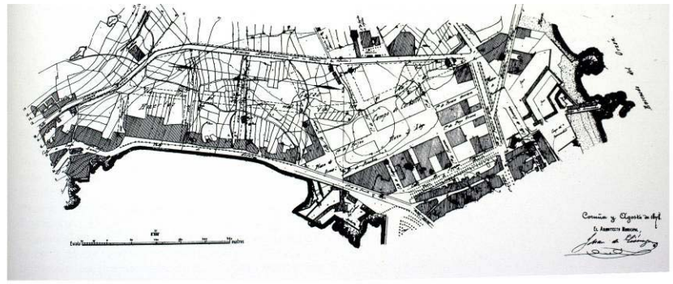


Infraestructuras de servicios



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

02



Fuente: *La Ciudad a Través de su Plano. La Coruña*. José González-Cebrián Tello. Excmo. Ayuntamiento de La Coruña. 1984

Superior: Anteproyecto de Ensanche de Juan Ciorraga
Centro: Segundo Ensanche, de Mariño y Soraluce
Inferior: Plan de alineaciones de 1948

02. LOS PLANES A LO LARGO DEL S. XX Y EN LA ACTUALIDAD. VOLUNTAD DE RECUPERAR LA CALIDAD URBANA

A Coruña ha tenido una serie de Planes Generales a lo largo de todo el siglo XX, si bien su gran transformación urbanística se experimenta en la posguerra. La ciudad había tenido sus fases de desarrollo y se había desplazado del casco medieval –o Ciudad Alta- a la Pescadería, creando sus sistemas de protección y modificando su posición siguiendo el ritmo y la importancia del Puerto.

Las fases de su construcción histórica, bien estudiada en varias referencias aportadas en la bibliografía, nos muestran episodios brillantes de proyectos de arquitectura o Proyectos Urbanos, que han marcado la "forma general" de la ciudad y son un legado de gran importancia. El tradicional centro histórico los agrega y debe ser una preocupación mantener su identidad y facilitar su lectura y percepción. Hemos de entender que los distintos episodios de la historia urbana de la ciudad, cobran distinto valor a lo largo de las décadas y distintas generaciones aprecian de manera diversa los mismos espacios: Tal es el caso de la aproximación de la ciudad al Puerto o al mar, los espacios más monumentales o más domésticos; ésta es la potencia de la riqueza espacial del Casco y las propuestas de tratamiento deben tenerlo en cuenta.

Pero la ciudad tuvo también sus planes de Ensanche, relativamente modestos en escala y tamaño y enmarcados dentro del espacio natural de la ciudad bien definida por el sistema de colinas o los altos de San Pedro, Santa Margarita y Castrillón. Las propuestas de Juan Ciorraga en 1885 y de Mariño Soraluce en 1903 formalizan las primeras expansiones fuera de las murallas. Después la Ciudad Jardín y Riazor van completando la zona más suave de la topografía hacia el interior.

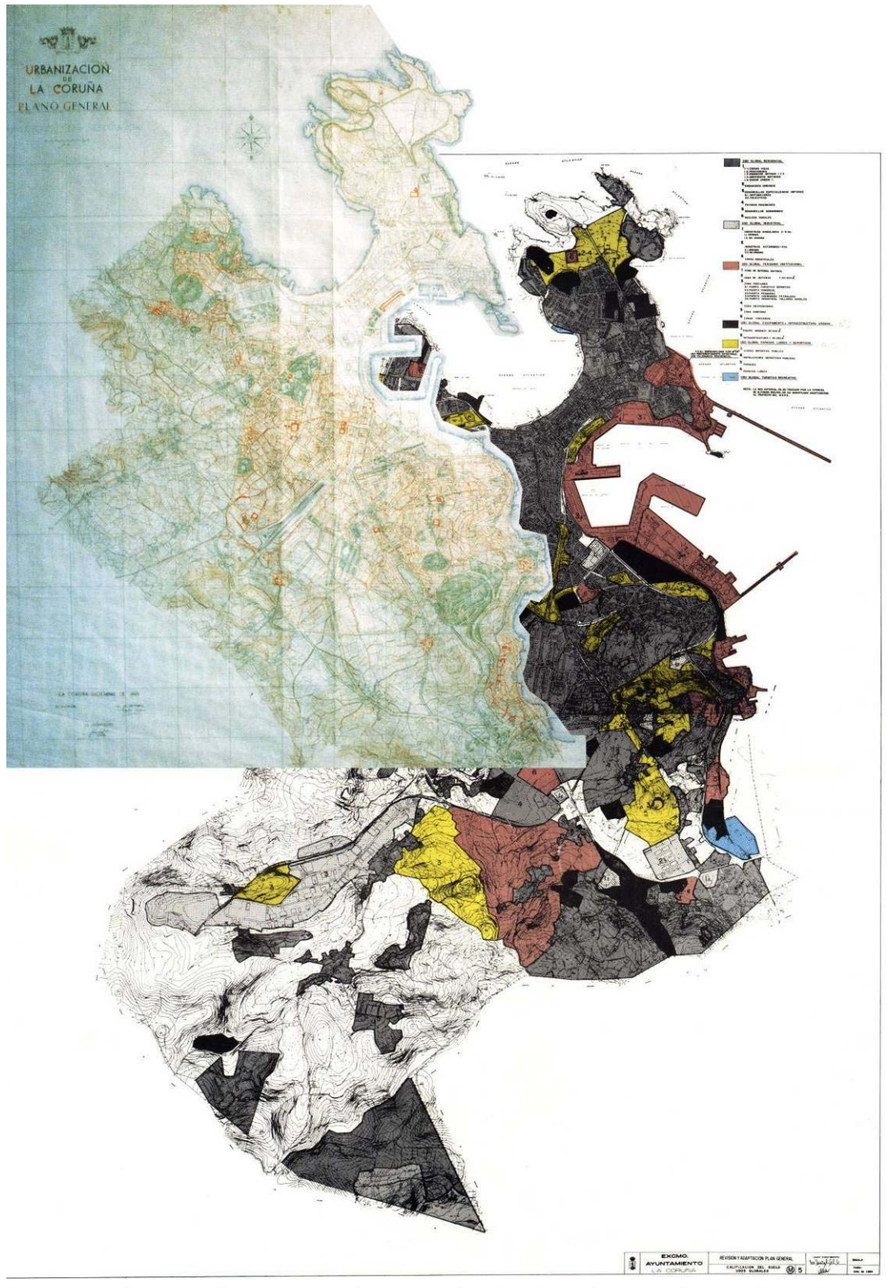
El ferrocarril se instala en el límite del Ensanche buscando tanto el servicio al Puerto como marcando luego una posición baricéntrica hacia el interior. Los trazados del ferrocarril han delimitado los espacios de expansión y parece que toca ahora potenciar su uso en la nueva condición metropolitana y las nuevas expectativas creadas en el Puerto.

No será hasta bien avanzado el XX que serán acometidas algunas acciones fuertes de "ensanche y/o extensión". Ahí cabe destacar el Plan de César Cort de 1945, que plantea opciones claras de apertura y modernización de la ciudad. El contraste de sus propuestas con las formas del Urbanismo que se desarrollaba en aquel momento, condena aquel Plan al fracaso, pero algunas de sus ideas de trazado serán retomadas, aunque de manera adulterada, por el Plan de alineaciones de 1948 y, más adelante, convertidas en proyectos de ejecución con la actuación directa del Ministerio, para afrontar las infraestructuras de nueva vialidad con la red arterial, la definición de grandes zonas industriales y la ampliación del puerto.

De esta forma se consolidan las nuevas formas de acceso a partir de la Avenida Lavedra, los polígonos Elviña, las Rondas, Plaza del Espino, los polígonos industriales de Bens y la implantación de la Refinería y la Planta de Aluminio.

Diríamos que los Planes han ido dando formas urbanas distintas de acuerdo con las "necesidades" de la ciudad y sus operadores, pero también según la evolución de las ideas o formas de hacer ciudad. Tocará trasponer la situación a la actualidad.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



Fuente: *La Ciudad a Través de su Plano. La Coruña*. José González-Cebrián Tello. Excmo. Ayuntamiento de La Coruña. 1984 (izda.); Plan General de 1985 (drcha.)

02.1. LAS HUELLAS DE LOS PLANES EN LA CIUDAD ACTUAL

En el presente apartado se pretende hacer un repaso sintético a la evolución de los planes de la ciudad a lo largo del siglo XX, pero huyendo del recorrido historicista o del contraste analítico, aspectos por otro lado suficientemente estudiados y para los que el marco de la revisión del plan general no parecen muy adecuados. La opción que se ha tomado ha sido intentar reconocer, a grandes rasgos, qué es lo que ha quedado en la actualidad de cada plan, que ocupación o que trazas significativas han perdurado, lo que nos llevará a comprender el peso real de cada documento o el momento en que algunos de los piezas significativas de la ciudad (barrios, vías, trazas…) fueron formulados. Veremos como en algún caso, incluso, alguna propuesta materializada muy posteriormente ya había sido formulada en algún plan pretérito.

El punto de partida es la ciudad de finales del XIX, con las murallas ya derribadas y algunos proyectos urbanos de sutura en la ciudad antigua prácticamente ejecutados. Es un momento en que se comienzan a proyectar posibles expansiones de la ciudad de manera premeditada, más allá de las fórmulas de ir rellenando los espacios suburbanos aprovechando la estructura de caminos preexistentes.

Las primeras actuaciones de ensanche en la ciudad, trabajan con criterios de urbanizar nuevo suelo perfectamente delimitado. No existe una voluntad de ordenar integralmente el territorio, sino que se opta por preparar el suelo necesario para la expansión más inmediata. De hecho, no existía un referente legislativo que indujera a una planificación integral.

Por tanto, aún se seguían las pautas que habían llevado a ocupar el ámbito de Pescadería como extensión de la Ciudad Antigua, estructurándose a partir de los caminos existentes, proyectos de alineaciones y siempre de una manera muy compacta. Paralelamente, la ciudad también ensayó dos procesos de ordenación de “sutura urbana”, uno en la Plaza de María Pita y el segundo con la creación del entorno de la calle de Juana de Vega, en los espacios ocupados por murallas anteriores y suelos de defensa, entre la Ciudad Antigua y Pescadería y entre este sector y el primer ensanche, respectivamente.

En el proyecto de Ensanche, la nueva ciudad se proyecta estrictamente en su trazado, a partir de una delimitación inequívoca favorecida por los caminos de acceso a la ciudad. A diferencia de lo que sucede hoy, el eje principal de acceso a la ciudad era la calle de San Andrés, hacia cuya puerta se derivaban todos los caminos. No queremos decir con ello que no hubiera una puerta litoral al lado del puerto -que debía soportar el tráfico de mercancías-, pues la cartografía histórica así permite verificarlo, pero la fuerza de dicha calle, la confluencia de caminos, la localización de edificios públicos y la propia lógica urbana así lo avalan.

En el proceso de crecimiento de la ciudad podemos observar como la referencia del puerto es permanente, siguiendo la expansión el arco alrededor del mismo. La ciudad no comenzaría a consolidarse hacia la bahía de Orzán de una manera clara hasta los años cincuenta (la ciudad jardín fue una excepción en este sentido) y aún hoy el frente exterior continúa completándose en la zona de Los Rosales. Esta misma tendencia la muestra la implantación de las infraestructuras, justificada ésta por la mayor tensión en el sistema de relaciones que ejercen las poblaciones situadas al sur y a levante de A Coruña.

02.2 EL CRECIMIENTO EN UN SIGLO

02.2.1. Los primeros ensanches.-

La ordenación del **Primer Ensanche, de 1890**, parte de una estructura periférica de ejes generales a partir de las vías de acceso a la ciudad, disponiéndose siguiendo el arco meridional del puerto. Introduce, no obstante, una doble malla para resolver el conflicto que le crean la directriz norte sur de la ciudad consolidada con la del nuevo frente litoral, casi de 45º. El punto de bisagra aparece en la calle del Notariado Montan, donde se articulan las dos trazas y esta calle comienza a marcar una tendencia en la ciudad que se mantenido hasta el último planeamiento general, que es llevar las vías del interior hacia el frente portuario, opción favorecida por la amplia disponibilidad de suelos. El proyecto de ensanche se desarrolla completamente.

En esta época, la cartografía ya recoge un elemento infraestructural que ha tenido un peso notable en la morfología urbana de la ciudad, el ferrocarril. Dadas las exigencias de trazado rígido, en planta y en perfil, como la necesidad de ocupar terrenos de manera específica, la existencia del ferrocarril siempre se configura como una pieza clave en la forma urbana, en muchos casos creando fracturas importantes.

En su primer emplazamiento, en la localización actual de la estación de autobuses, la posición inicial en la base de la ladera de los Castros no suponía un perjuicio excesivamente problemático, aunque la consolidación de la estación de mercancías de San Diego acabaría condicionando el puerto comercial. La situación de la estación de pasajeros hacia levante supone una tensión añadida para la expansión de la ciudad, por otra parte en una posición más protegida de las inclemencias del tiempo en la bahía de Orzán, orientada a mar abierto.

El **Segundo Ensanche, de 1910**, sigue una línea análoga en lo que se refiere a su concepción como espacio claramente delimitado para su ordenación. No plantea opciones externas que permitan crear nuevas infraestructuras, sino que incorpora las existentes.

En su alcance territorial supone la consolidación de los dos frentes litorales del puerto y de la bahía de Orzán, aunque sería la primera opción la que posteriormente se confirmará como la principal tendencia de crecimiento de la ciudad. De hecho, como ejecución del plan, la entrada de levante se consolida en los años siguientes mientras que la de poniente seria incorporada por sucesivas propuestas de planeamiento

Si bien el plan de 1910 es más generoso en su alcance territorial que el anterior plan de ensanche, nuevamente se limita a opciones basadas en el continuo urbano delimitado o proyectado, aunque se inicia alguno de los ejes principales radiales de la ciudad actual.

En esta fase es importante observar el peso de la posición de la estación del ferrocarril, que es abrazada por la nueva propuesta de extensión hacia levante.

02.2.2. La formación de la estructura viaria como soporte.-

Así llegamos al que podríamos entender como primer plan con criterios de estructura general, el **Plan de Alineaciones de 1948**. Decimos que se podría entender, porque no sería justo obviar el peso e influencia que tuvo en este plan aprobado la propuesta del Plan Cort de 1945. En éste encontramos las principales aportaciones del plan del 48, tanto en la ambición de concebir de manera integral las diferentes escalas de proyectación sobre el territorio, como en el planteamiento de una estructura viaria integral, estructurada en diferentes niveles funcionales. Alguna de las grandes propuestas estructurales del Plan Cort –viarias y de espacios públicos- se han mantenido, con mayor o peor fortuna.

En cualquier caso, el plan de 1948 formula una estructura general que se puede reconocer claramente en la ciudad consolidada de manera más compacta. Podríamos hablar de tres líneas básicas: la creación de la ronda septentrional, cerrando la ciudad antigua con una via por el borde litoral; la estructuración radial del arco meridional a partir de los ejes tradicionales de acceso a la ciudad, como si de los cinco dedos de una mano abierta se tratara; y la configuración de un sistema de rondas concéntricas de distribución.

En este plan también se formula la ocupación del entorno de La Torre, en la parte septentrional de la ciudad, creándose un barrio nuevo que completaría las tramas incipientes que se formaban sobre estructuras suburbanas de anteriores caminos. Una decisión estructural relevante en esta zona es la apertura de la calle Curros Enríquez.

En esta época aún coexistían las dos estaciones de pasajeros (la de San Cristóbal y la de Ferrocarriles del Norte) y el plan Cort planteaba la desaparición de la de San Diego (no así la de mercancías del puerto). Esta opción también fue recogida por el plan del 48.

Los años siguientes están marcados por dos referencias a nivel nacional. Por un lado, en 1956 se promulga la Ley del Suelo, que elevaba el planeamiento a elemento fundamental del sistema de desarrollo urbano, pero que otorgaba a la Administración un elevado margen de discrecionalidad en sus decisiones. Por otro, en los años sesenta se plantean proyectos de redes arteriales para muchas ciudades españolas, cambiando radicalmente la forma de estructurarse la red viaria sobre el territorio.

En A Coruña, ambas circunstancias se manifiestan claramente. Por un lado, se inicia un período en el que las propuestas de **Planes Parciales de los años 60** se superponen a las determinaciones del planeamiento general. De esta manera, el Instituto Nacional de la Vivienda actúa directamente sobre el eje de la Av. del Alcalde Alfonso Molina y los terrenos de su entorno (Elviña) , o la expansión en el polígono de Bens. En este punto, cuando en **1969** se formula el nuevo **Plan General**, se limita poco más que a recoger las propuestas que ya habían sido aprobadas y recomponer la estructura general a partir de las propuestas de red arterial que se habían ido formulando.

Estamos en la época de los grandes polígonos, que no necesariamente mantienen una continuidad compacta con el casco urbano consolidado, y de la creación de autovías urbanas que acceden al mismo Casco histórico, en el caso de A Coruña ya decididamente por la entrada de la Marina del Puerto, así como oberturas puntuales a través del casco consolidado. La estaciones ferroviarias ya se han especializado en pasajeros en San Cristóbal y mercancías en San Diego, mediante la creación de los correspondientes triángulos ferroviarios de Casablanca y Martinete existentes actualmente.

02.2.3. La gran expansión territorial.-

En el último tercio de siglo, la ciudad conoce una gran expansión territorial, basada en la disponibilidad de vías de comunicación cada día mejores y en medios de locomoción privados que garantizan una mayor autonomía de la movilidad. Ello ha comportado la colonización de suelos impensable en los albores del siglo, cuando las opciones se planteaban con soluciones compactas.

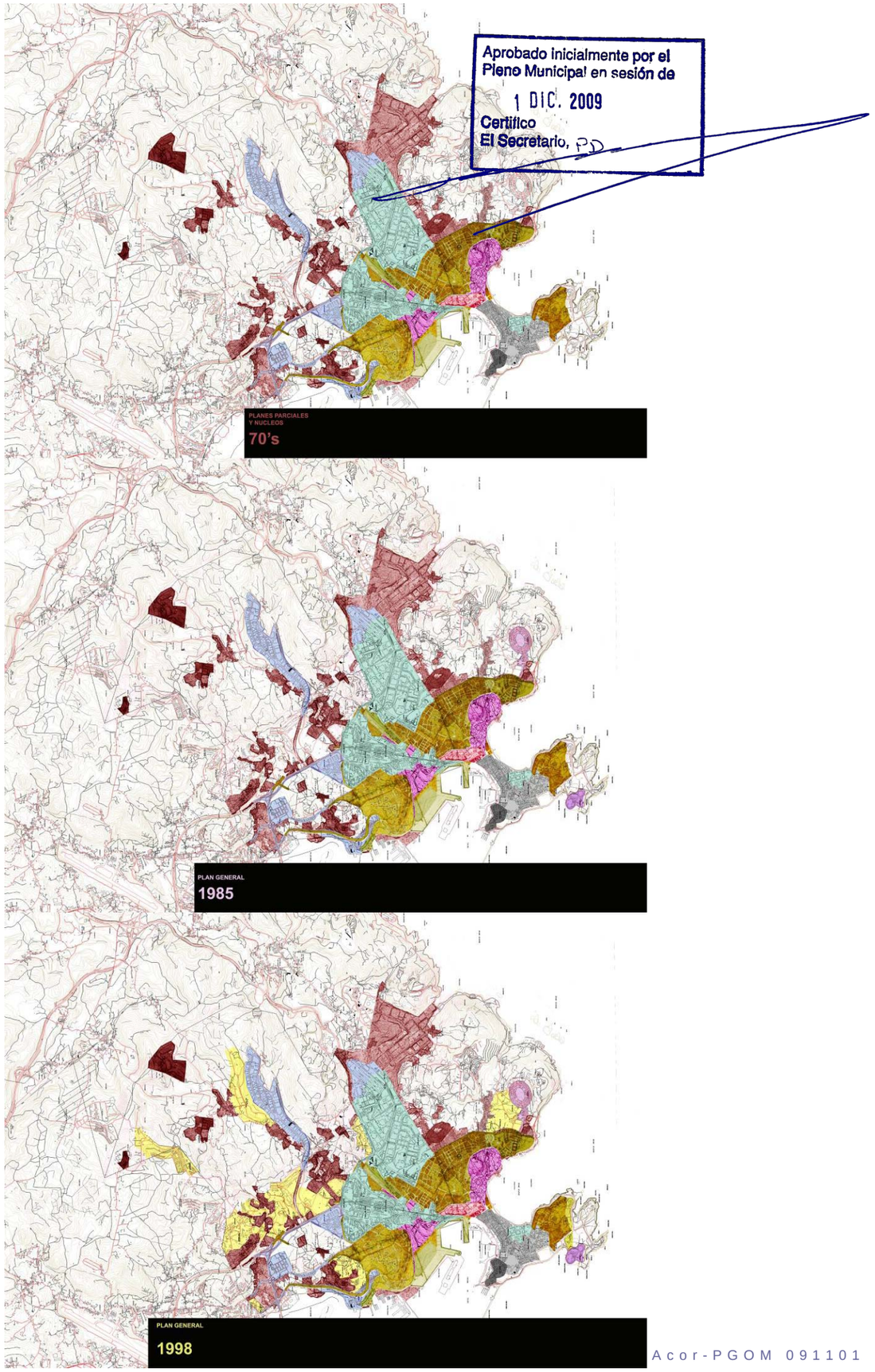
En los años setenta se sigue desarrollando el mismo tipo de actuaciones que en la década anterior, con la consolidación de las grandes infraestructuras viarias y la implantación especial del polígono de la refinería. La nueva ley de 1976 establecería un nuevo marco jurídico que limitaría las posibilidades de expansión al margen del planeamiento general. En este contexto se aprueba el **Plan de 1985**, que ya de manera integral sobre todo el territorio municipal, recogía las propuestas de los desarrollos anteriores aprobados y en proceso de ejecución, integrando las posibilidades de expansión puntual de los núcleos rurales antiguos del municipio. Se trata de un plan poco expansivo en su ejecución, aunque con algunas piezas singulares en la morfología urbana, como Los Rosales.

Diferente es el caso del **plan de 1998**. La aprobación en el mismo año de la Ley de Régimen del Suelo y Valoraciones permitía e inducía al planeamiento a prever el desarrollo de gran cantidad de suelo para su desarrollo, el cual se halla en un proceso avanzado de ejecución en muchos casos, como se analiza en el capítulo correspondiente, con excepción de algunas piezas, entre las que destaca el polígono de Eirís por su falta de concreción a pesar de haberse incluidos en propuestas sucesivas.

En definitiva, la historia de los planes en A Coruña de los últimos cien años se resume en un continuo consumo de nuevo suelo expectante, con actuaciones de recuperación poco significativas (la transformación de la antigua Estación del Norte sería una). Los procesos compactos iniciales han dado paso a modelos diversos, algunos de ellos muy expansivos, dispersos y de gran impacto sobre el territorio. Se trata de modelos en muchos casos poco sostenibles en la medida que no permiten implantar sistemas de transporte público operativo y necesitan de disponer de una alta motorización particular que acaba colapsando las zonas más centrales de actividad.

La **ciudad actual** se muestra con un contorno desdibujado, que va siguiendo en algunos casos los valles, pero siempre la existencia de carreteras que han garantizado casi exclusivamente la movilidad hasta áreas ciertamente alejadas de los centros de producción, negocios o comercios más centrales. La relación entre estos “dedos” que se abren por el territorio no siempre está garantizada transversalmente, reforzándose de esta manera un efecto radial que ejerce una gran presión urbana sobre su vértice. Estos dedos se han ido especializando en algunos casos con funciones claramente asociadas: la residencia, la industria o los equipamientos sanitarios han ido tomando como ejes de localización algunas vías principales.

El peso de estas grandes vías de comunicación no ha hecho sino incrementar este efecto dispersivo por la potencial buena accesibilidad que garantizan, pero la polaridad radial que se ha configurado tiende a colapsar la débil estructura de la ciudad antigua. Los sistemas de relación transversal, la diversificación funcional o la mezcla de actividades han de permitir reconducir la tendencia actual.



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Los modelos de crecimiento en base a la creación de grandes infraestructuras o nuevas zonas de urbanización, en una orografía de grandes pendientes, suponen la intensa transformación del territorio y las débiles estructuras urbanas tradicionales. PAISAJES ESPAÑOLES, S.A.

02.3 BASES PARA LA RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA

La ciudad de A Coruña muestra un alto grado de colmatación, principalmente en las zonas más accesibles y de fácil urbanización, habiendo comenzado procesos de implantación en terrenos que requieren importantes intervenciones con notables alteraciones del medio natural. Por otra parte, los procesos que hemos analizado hasta ahora buscan solucionar las necesidades de crecimiento de la ciudad dentro de su propio término municipal, aunque sin incidir necesariamente en la recuperación las partes consolidadas, sino al contrario, para promover grandes infraestructuras de movilidad. Algunas iniciativas de reforma interior supusieron normalmente eliminar el tejido urbano anterior y su substitución por soluciones singulares poco articuladas con su entorno.

En el siglo XXI, parece que los Planes han de satisfacer otras demandas estructurales, ya que en la actualidad se mueven con nuevos sistemas de articulación:

a) En A Coruña la idea de “ciudad región” resume su condición metropolitana actual y demandaría a la ciudad aceptar un nuevo rol de su espacio municipal como una forma de nueva “capital de la urbanidad” de este sistema metropolitano y abierto.

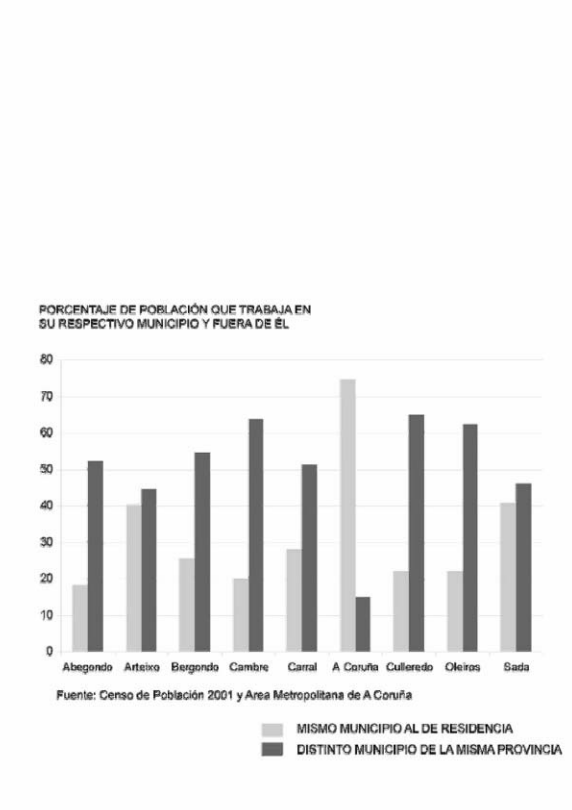
b) La actividad económica –hoy en día- está muy diversificada, es mixta y cambiante: la ciudad va a coexistir un periodo todavía con industrias pesadas y una economía que mira hacia formas de empresa más pequeñas y especializadas mientras que el sector servicios va en aumento, para convertirse seguramente en el gran sector económico del futuro: para ello tiene sentido que los espacios o sectores con más capacidad de albergar esta nueva economía, puedan encontrar espacio de expansión o nuevos suelos en la línea del reciclaje de espacios vacíos existentes.

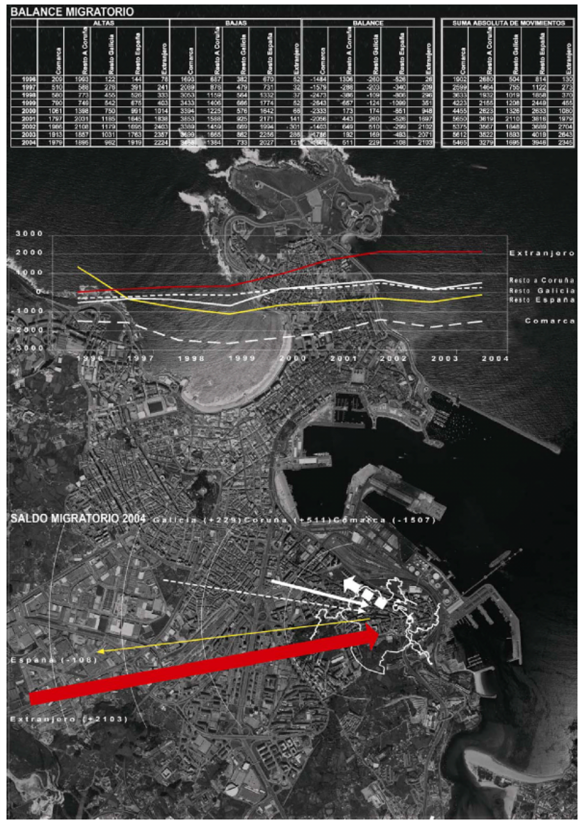
c) También la mayor integración en el sistema natural ha de ser un objetivo prioritario: es el paisaje el que debe dominar donde todavía es posible, pero también permitir que el “metabolismo” de la actividad en la ciudad se produzca dentro de las condiciones que la sostenibilidad urbana hoy nos compromete.

d) Además, la ciudad existente debe conseguir cuotas de “confort urbano” mayores para que pueda seguir siendo un lugar apetecible para los ciudadanos que ya están residiendo en estos espacios: Por tanto, estas actuaciones sobre la ciudad existente permiten plantear la opción de que “salir fuera” de la ciudad a buscar nueva casa o apartamento no sea un aliciente, si no que el confort y la calidad están y se encuentran ya en la ciudad.

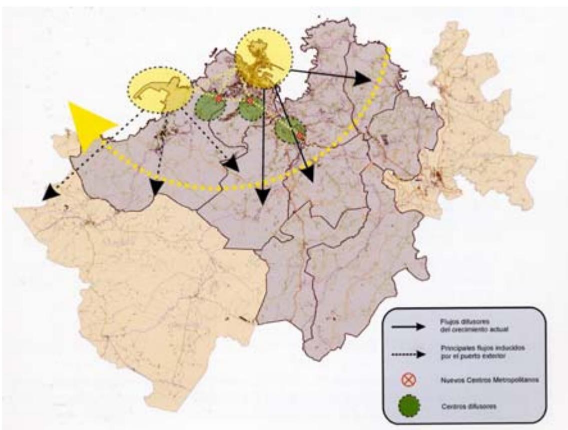
Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

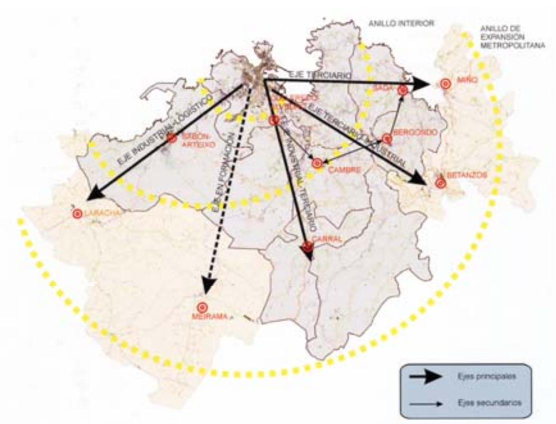
03




BALANCE MIGRATORIO

	ALTAS					BAJAS					BALANCE					SUMA ABSOLUTA DE MOVIMIENTOS				
	Comarca	Resto A Coruña	Resto Galicia	Resto España	Extranjero	Comarca	Resto A Coruña	Resto Galicia	Resto España	Extranjero	Comarca	Resto A Coruña	Resto Galicia	Resto España	Extranjero	Comarca	Resto A Coruña	Resto Galicia	Resto España	Extranjero
1996	209	1093	122	144	78	1693	687	382	670	52	-1484	1306	-260	-526	26	1902	2680	504	814	130
1997	510	588	276	391	241	2089	876	479	731	32	-1579	-288	-203	-340	209	2599	1464	755	1122	273
1998	580	773	455	526	333	3053	1159	564	1332	37	-2473	-386	-109	-806	296	3633	1932	1019	1858	370
1999	790	749	542	675	403	3433	1406	666	1774	52	-2643	-657	-124	-1099	351	4223	2155	1208	2449	455
2000	1061	1398	750	991	1014	3394	1225	576	1642	66	-2333	173	174	-651	948	4455	2623	1326	2633	1080
2001	1797	2031	1185	1645	1838	3853	1588	925	2171	141	-2056	443	260	-526	1697	5650	3619	2110	3816	1979
2002	1986	2108	1179	1695	2403	3389	1459	669	1994	301	-1403	649	510	-299	2102	5375	3567	1848	3689	2704
2003	1913	1857	1031	1763	2357	3699	1665	862	2256	286	-1786	192	169	-493	2071	5612	3522	1893	4019	2643
2004	1979	1895	962	1919	2224	3458	1384	733	2027	121	[illegible]	511	229	-108	2103	5465	3279	1695	3946	2345





Fuente: BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, SL (arriba); El área metropolitana de A Coruña: una Metrópoli Euroatlántica. Estudio de posicionamiento, constitución y marketing. A. Precedo. Diputación Provincial de A Coruña.2007 (abajo)

03. DINÁMICAS METROPOLITANAS. POBLACIÓN Y VIVIENDA

Recientes estudios demográficos y económicos demuestran sin ninguna duda la fuerza de la nueva situación metropolitana: los procesos económicos, la dinámica de población, los movimientos de trabajo y de servicios han tomado otro ámbito espacial.
Esta situación se expresa fundamentalmente en:

a) los flujos en la localización de la residencia: Se detecta la salida de un 1% de la población que busca residencia fuera del municipio central, ya sea por el coste y/o por el tipo de oferta residencial –muchas veces en busca de mayor privacidad- que parece no encontrar en A Coruña.

b) también en los movimientos “obligados” de trabajo de diverso tipo: Un 58% de las personas que usan cotidianamente la ciudad tiene la residencia fuera del municipio.

c) la demanda de servicios ya sea personales, de formación o de esparcimiento, que en gran parte sigue concentrada en el municipio central: Universidad, Hospitales, los equipamientos culturales, deportivos, etc.

d) como consecuencia de estos nuevos fenómenos, la movilidad entre municipios conurbados o metropolitanos aumenta sin cesar, como se comentará más adelante.

Este escenario es muy propio de las ciudades europeas cuyo tamaño se corresponde con A Coruña y presenta una dinámica relativamente estable. No se aprecian por el momento pérdidas sustanciales de población, como ocurre en otras situaciones que el Observatorio Urbano puede manifestar. Por otro lado, la distribución de la población por distritos varía bastante en función del periodo de construcción de sus edificaciones y de la misma manera sus pirámides de edades indican tendencias diversas. En cuanto al nivel de formación de la población, nos muestra que el municipio central dispone de unas características buenas para seguir afrontando un desarrollo y actualización de su economía urbana.

Esta nueva condición metropolitana obligará a buscar estrategias de respuesta ya sea nivel de la movilidad, como del tipo de residencia, que permitan ajustar la ciudad y hacerla atractiva y compatible en este sistema de ciudad región abierta.

No se trata tanto de imaginar que el municipio central pueda acoger “todas las funciones” y todas las demandas, cuanto que la ciudad central debe ofrecer nuevos contenidos y nuevas calidades que en los periodos de desarrollo no fueron posibles. Nos referimos a reforzar ciertos servicios, infraestructuras, calidades en los espacios públicos, que aseguren un sistema “confortable” y competitivo en la situación metropolitana actual.

03.1. LA POBLACIÓN EN EL ÁREA METROPOLITANA

03.1.1. Saldos migratorios de la población

En los últimos años se puede observar que los saldos migratorios (Inmigración-Emigración) en Galicia, a pesar de alguna fluctuación al alza y a la baja en el pasado, se encuentran en un claro aumento. Estos saldos migratorios, ya en la escala metropolitana de A Coruña, son en todos los casos positivos. Además, dichos saldos migratorios se encuentran en una tendencia de crecimiento positivo desde el año 2000.

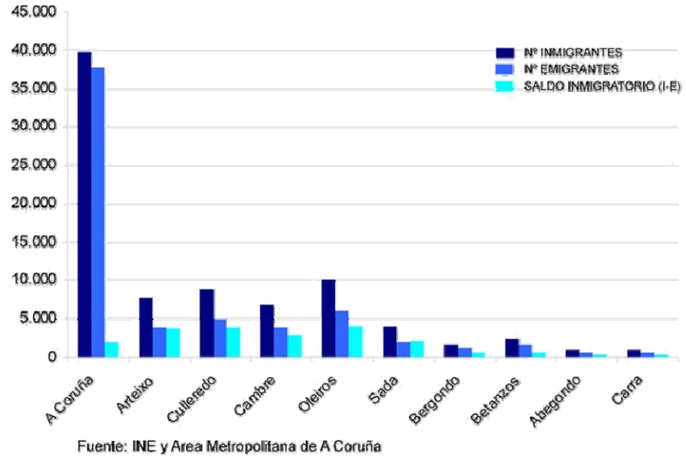
Se ha de precisar que estos saldos migratorios son de tipo exógeno. La causa del crecimiento del Área Metropolitana se produce por la inmigración, y no el crecimiento vegetativo, que es negativo

03.1.2. Las relaciones centro periferia de la población flotante en el área metropolitana de A Coruña

El peso de la ciudad central como foco de atracción de visitantes diarios en el contexto del área metropolitana es muy significativo, ya que del total de población flotante del área metropolitana, el 80,5% del total se dirige hacia la ciudad central, que debe hacer un elevado esfuerzo para acoger esa elevada población (142.452 personas). Por tanto, la ciudad central tiene que atender a una población flotante que representa el 58,6% de su población residente.

El tipo de desplazamientos más importantes son por razones laborales y por estudios. Un hecho que aporta un factor considerable de congestión para los accesos de la ciudad en las horas punta, y que está muy relacionado con la saturación existente.

Como síntesis previa, se ha de considerar que los municipios de A Coruña, Betanzos y Oleiros son los que han de hacer frente a una mayor presión de “conmuters”, por lo cual son los que necesitan realizar una mayor inversión para la provisión de servicios públicos necesarios, especialmente importante en el caso de la ciudad central, según el patrón de todas las áreas metropolitanas.



Fuente: INE y Area Metropolitana de A Coruña

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

03.2. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD POR MOTIVOS RESIDENCIALES EN EL ÁREA METROPOLITANA DE A CORUÑA.

El estudio de la movilidad diaria en el Área Metropolitana de A Coruña exige el seguimiento detenido de un macro conjunto de magnitudes. Así, entre las más determinantes para proceder al análisis de la demanda regular de movilidad en el territorio podemos enumerar a las siguientes:

a) El nivel de renta familiar disponible distribuido territorialmente por municipios en el A.M. de A Coruña.

b) La población activa distribuida por segmentos de edad y sexo.

c) La población ocupada constituida por segmentos de edad y sexo.

d) El nivel de instrucción académica por sexos.

e) El nivel de cualificación profesional de la población metropolitana por sectores de ocupación.

f) El índice de motorización familiar en propiedad de cada municipio metropolitano.

g) El comportamiento del índice de motorización por sexos, edad, estado civil de la población metropolitana.

h) La disponibilidad de vivienda en propiedad por parte de la demanda potencial de desplazamiento.

i) La matriz O-D existente entre los puntos de residencia de cada municipio y las áreas de localización de las bolsas de empleo.

j) El grado de dotación de infraestructuras del transporte y sus estándares de calidad mensurados en términos de tiempo de viaje, nivel de accesibilidad, etc.

k) El nivel de oferta de servicio de transporte público colectivo de viajeros en el A.M. y su eficacia en la adaptación al perfil de la demanda potencial de desplazamiento, etc.

Así pues, son numerosos los indicadores que participan en la componente de la demanda regular de movilidad. En las páginas siguientes trataremos de acotar el comportamiento de los flujos regulares residencia-trabajo que se producen en el territorio metropolitano de A Coruña. Para ello, se propone un análisis detenido de las variables siguientes:

1) Distribución territorial por municipios de la longitud en km. de la malla viaria según la titularidad jurídica de la misma.

2) Distribución territorial por municipios del parque de viviendas residenciales según su clasificación funcional (vivienda principal, vivienda secundaria, y vivienda desocupada). El parque residencial también se puede estudiar según el resultado del total de viviendas en los núcleos urbanos y las viviendas en diseminado. Estos indicadores nos aportarán información también sobre la composición del parque de viviendas según su clasificación funcional.

3) Distribución territorial de la demanda de desplazamiento regular registrado en la malla viaria de cada uno de los municipios metropolitanos según la clasificación jurídica de la red expresado en términos de Intensidades Medias Diarias (IMD).

4) Distribución territorial por municipios del parque de vehículos según la composición del parque: ligeros y pesados.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

03.2.1. La composición territorial de la malla viaria en los municipios del A.M. de A Coruña según la longitud de la malla y la titularidad jurídica.

En el interior de la tabla nº 1 y del gráfico nº 1 se puede examinar con detenimiento cuál es la composición de la longitud de la malla viaria según la clasificación jurídica de la red. Los valores nos muestran como los municipios de la segunda periferia metropolitana al ser territorios de tránsito ostentan unos registros importantes en su cómputo total. En este sentido, al examinar la clasificación de la malla según su titularidad jurídica observamos como la malla estructurante (titularidad RIGE) y la autonómica de alta capacidad alcanza unos valores importantes en determinados municipios de la periferia: Abegondo, Carral, Betanzos, Sada. Estos valores nos indican el fuerte incremento de la densidad de la malla viaria en el A.M. de A Coruña.

Tabla nº 1: Distribución territorial de la malla viaria en los municipios del Área Metropolitana de A Coruña según la longitud de la red, su titularidad jurídica. 2007.

Municipio.	Longitud viaria total (km)	RIGE	Autonómica.	Provincial	Municipal.
Abegondo.	274.9	19,8	22,8	25,0	207,3
Arteixo.	291,7	5,9	49,5	56,1	180,3
Bergondo.	169,6	19,8	17,5	28,0	104,3
Betanzos.	139,1	32,8	9,7	14,4	82,1
Cambre.	181,1	21,7	16,7	20,7	122,5
Carral	163,0	13,2	5.3	31,4	113,1
A Coruña.	123,4	19,5	9,2	17,6	77,2
Culleredo.	197,0	17,8	16,8	28,3	134,1
Oleiros.	186,9	9,3	34,0	24,3	122,4
Sada.	119,4	1,7	15,7	29,3	72,7

Fuente: INE. IGE. Ministerio de Fomento. Elaboración Propia.

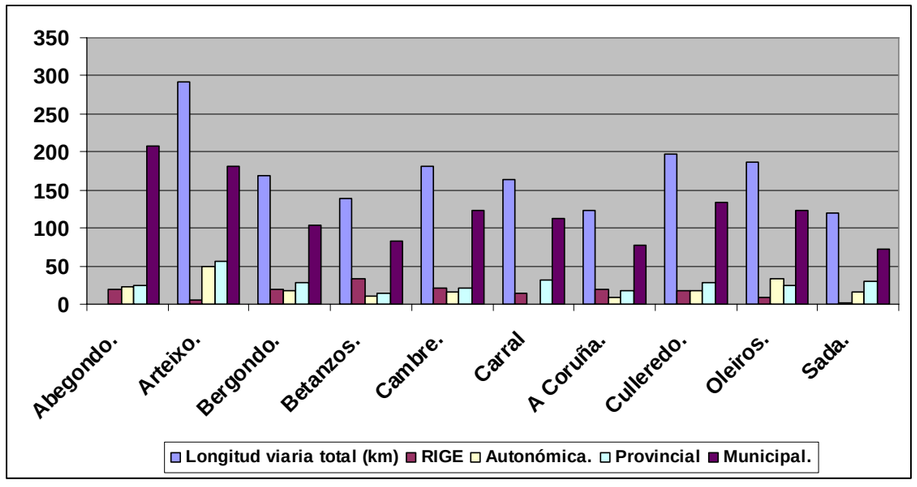


Ilustración 1: Distribución territorial de la longitud de la malla viaria (km) según la titularidad jurídica de la red en los municipios del A.M. de A Coruña.

03.2.2. La composición territorial del parque residencial en los municipios del A.M. de A Coruña según la clasificación funcional del parque de viviendas y la localización territorial.

Los registros contenidos en la tabla nº 2 y en el gráfico nº 2 nos reflejan cuál es el estado de la cuestión en la cual se encuentra el parque de viviendas del A.M. de A Coruña. Los valores nos aclaran como el peso específico de la ciudad central es hegemónico en este apartado. En esta línea, la participación del crecimiento residencial en los municipios de la primera corona metropolitana es muy considerable. Entre los mismos destaca la participación de Arteixo, Culleredo, Cambre y Oleiros. Si examinamos el papel de la vivienda secundaria apreciamos como los municipios con un elevado valor paisajístico ostentan los mayores registros: Oleiros, Sada y Bergondo.

Tabla nº 2: Distribución territorial del parque residencial en los municipios del A.M. de A Coruña según la clasificación funcional del parque de viviendas. 2007.

Municipio.	Viviendas totales.	Viviendas principales.	Viviendas secundarias	Viviendas desocupadas.	Viviendas en los núcleos (total).	Viviendas en diseminado (total).
Abegondo.	2.824,0	1.885,0	498,0	261,0	1.372,0	493,0
Arteixo.	12.089,0	7.834,0	1.160,0	3.095,0	11.713,0	376.,0
Bergondo.	3.858,0	2.178,0	1.437,0	243,0	3.192,0	666,0
Betanzos.	6.560,0	4.432,0	615,0	1.513,0	6.519,0	41,0
Cambre.	9.378,0	6.731,0	1.465,0	1.182,0	8.867,0	511,0
Carral	1.983,0	1.405,0	207,0	371,0	1.983,0	41,0
A Coruña.	112.898,0	86.117,0	9.550	17.322,0	112..345,0	553,0
Culleredo.	11.023,0	7.781,0	926,0	2.316,0	10.982,0	41,0
Oleiros.	9.378,0	6.731,0	1.465,0	1.182,0	8.867,0	511,0
Sada.	7.702,0	4.051,0	1.637,0	2.014,0	6.525,0	1.177,0

Fuente: INE. IGE. Elaboración Propia.

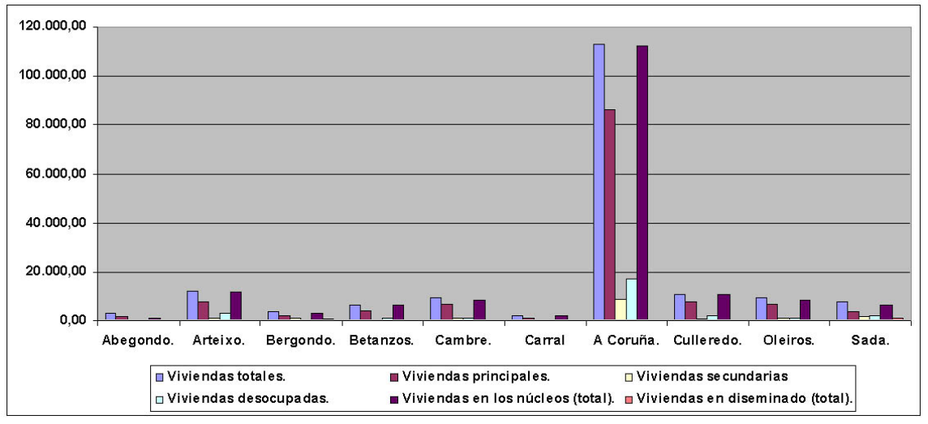


Ilustración 2: Distribución territorial del parque de viviendas según su composición funcional distribuida por municipios. Valores con inclusión del municipio de A Coruña.

Por último, se ha reflejado el parque residencial en los núcleos y en diseminado. Estos valores únicamente corresponden a los totales de cada municipio para estos dos conceptos. Por una parte, la participación de A Coruña es nuevamente hegemónica para el apartado de vivienda en los núcleos. En

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

una línea de importancia relativa le suceden los territorios municipales de la primera periferia metropolitana: Arteixo, Culleredo, Cambre y Oleiros. Si nos atenemos a los valores correspondientes a las viviendas en diseminado cabe destacar la participación de los municipios de la segunda periferia. En este sentido, los niveles más elevados se suelen localizar en áreas de alto valor ecológico que se suele elegir para el disfrute del tiempo de ocio. Este apartado está muy vinculado con el nivel de crecimiento de la segunda vivienda.

03.2.3. La composición del parque de viviendas según la clasificación funcional de viviendas en los núcleos.

Los registros de la tabla nº 3 nos muestran cuál es la distribución territorial de las viviendas en los núcleos urbanos del A.M. para cada uno de los municipios. En el gráfico anterior habíamos reflejado los valores del parque total. En esta ocasión se puede estudiar el parque clasificado según el total de viviendas principales, secundarias y desocupadas.

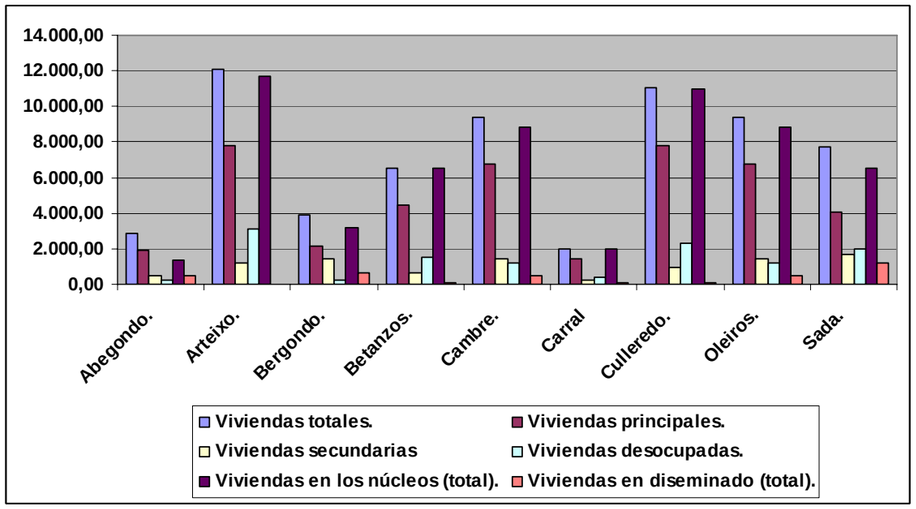


Ilustración 3: Distribución del parque de viviendas según su composición funcional distribuida por municipios. Valores sin incluir el municipio de A Coruña.

Tabla nº 3: Distribución del parque de viviendas. Clasificación de viviendas en los núcleos. 2007.

Municipio.	Viviendas en los núcleos			
	Totales.	Principales	Secundarias.	Desocupadas
Abegondo.	2.011,0	1.372,0	421,0	218,0
Arteixo.	11.713,0	7.714,0	944,0	3.055,0
Bergondo.	3.192,0	1.908,0	1.113,0	171,0
Betanzos.	6.519,0	4.403,0	612,0	1.504,0
Cambre.	8.867,0	6.393,0	1.312,0	1.162,0
Carral	1.942,0	1.376,0	204,0	371,0
A Coruña.	112.345,0	85.778,0	9.344,0	17.223,0
Culleredo.	10.982,0	7.752,0	923,0	2.307,0
Oleiros.	8.867,0	6.393,0	1.312,0	1.162,0
Sada.	1.177,0	657,0	443,0	77,0

Fuente: INE. IGE. Elaboración Propia.

En los gráficos nº 3 y 4 podemos ver la composición del parque residencial de viviendas en los núcleos contando con la ciudad central y sin contar con la misma. La tabla nº 3 nos indica la importancia de la ciudad central en los registros. Cabe destacar el importante valor de las viviendas desocupadas que totaliza A Coruña. En esta línea, los territorios municipales de la primera periferia ostentan unos valores que se encuentran en unos valores porcentuales semejantes. Este importante crecimiento de las viviendas desocupadas es consecuencia del fuerte crecimiento económico que ha conocido el sector de la construcción en las etapas de bonanza económica.

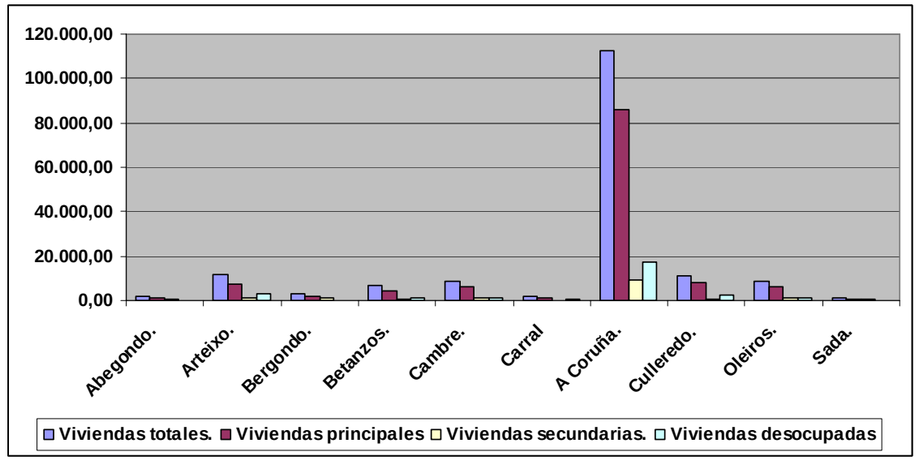


Ilustración 4: Composición territorial por municipios del A.M. del parque de viviendas en los núcleos según la clasificación de las viviendas. Valores incluido el municipio de A Coruña.

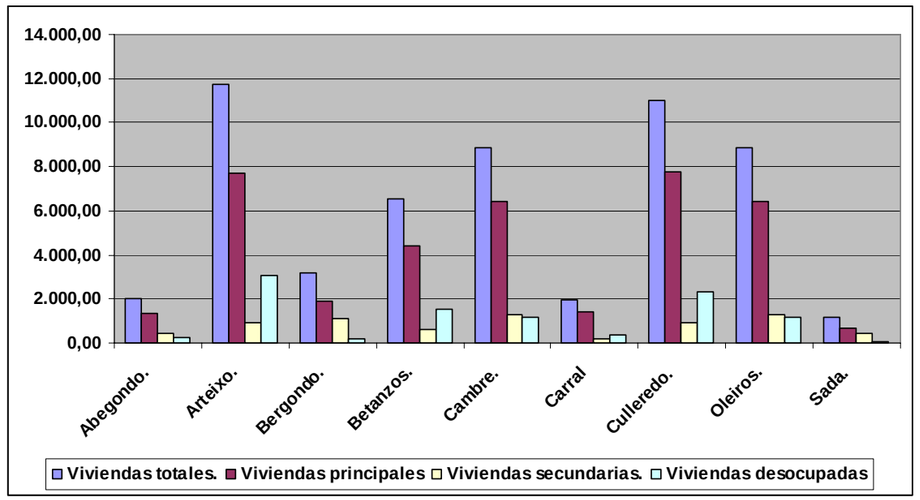


Ilustración 5: Distribución territorial por municipios del A.M. del parque de viviendas en los núcleos según la clasificación de las viviendas. Valores sin incluir el municipio de A Coruña.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

03.2.4. Composición del parque de viviendas distribuida territorialmente por municipios en el A.M. de A Coruña según la clasificación funcional.

Los registros de la tabla nº 4 nos muestran detalladamente cuál es la distribución territorial de parque de viviendas metropolitano según la clasificación funcional del parque pero ahora según el apartado de las viviendas en diseminado. Este parque de viviendas es el que demanda unos elevados niveles de desplazamiento motorizado por motivos de trabajo, compras, estudios, etc. Por tal causa, este parque está muy condicionado a la oferta de infraestructuras del transporte y a la oferta de servicio público de transporte colectivo de viajeros.

Tabla nº 4: Distribución del parque de viviendas según su clasificación de viviendas en diseminado.

Municipio.	Viviendas en diseminado			
	Viviendas totales.	Viviendas principales	Viviendas secundarias.	Viviendas desocupadas
Abegondo.	613,0	493,0	77,0	43,0
Arteixo.	376	120,0	216,0	40,0
Bergondo.	666,0	270,0	324,0	72,0
Betanzos.	41,0	29,0	3,0	9,0
Cambre.	511,0	338,0	153,0	20,0
Carral	41,0	29,0	3,0	9,0
A Coruña.	553,0	389,0	65,0	99,0
Culleredo.	41,0	29,0	3,0	9,0
Oleiros.	511,0	338,0	153,0	20,0
Sada.	1.177,0	657,0	443,0	77,0

Fuente: INE. IGE. Elaboración Propia.

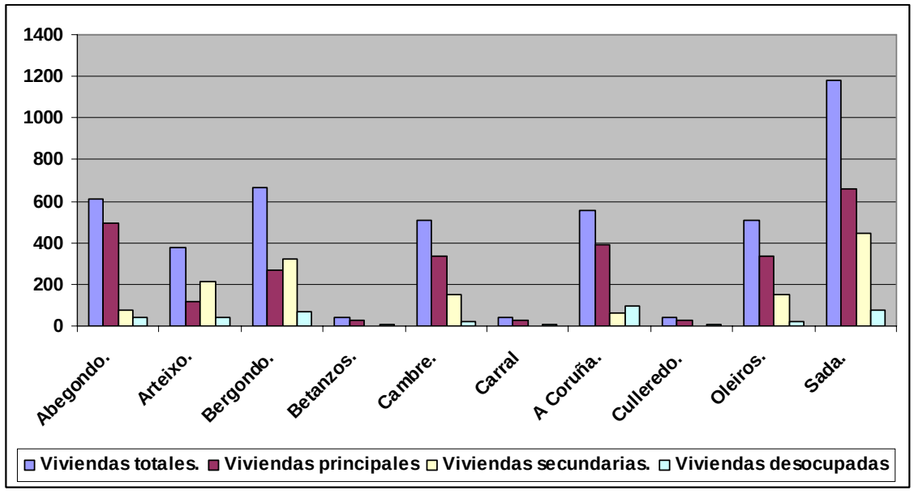


Ilustración 6: Distribución territorial por municipios en el A.M. de A Coruña del parque de viviendas en diseminado según su clasificación funcional. Valores incluyendo A Coruña.

Las cifras nos señalan como los municipios de la periferia totalizan unos registros muy considerables. Así, en aquellos territorios municipales donde el valor paisajístico, ecológico y medio ambiental es importante es donde se ha constatado un importante crecimiento del parque residencial en diseminado. Entre los municipios que totalizan los valores más elevados podemos citar a Sada, Bergondo, Abengondo y Oleiros.

Este parque de viviendas, según los niveles de viviendas principales, nos muestra como un parque de viviendas que habiendo sido segunda vivienda pasó a constituirse en primera vivienda en virtud a las mejoras en las comunicaciones y los transportes metropolitanos y también en la oferta de transporte público. El nivel de crecimiento aún puede ser mayor si el A.M. de A Coruña experimenta un notable ganancia en fluidez de los tráficos motorizados privados y de transporte público. Por otra parte, si se logra la construcción de una red de cercanías de RENFE y la puesta en funcionamiento de un metro ligero estos registros se incrementarán exponencialmente.

Al examinar los registros del gráfico nº 6 apreciamos como ahora el papel de la participación de A Coruña no resulta hegemónico en este tipo de parque residencial.

03.2.5. Distribución territorial de la demanda de movilidad municipal en IMD registrada en la malla viaria metropolitana distribuida territorialmente por municipios.

El estudio de los flujos diarios de transporte motorizado que está registrando la malla viaria del A.M. de A Coruña constituye un indicador de primer nivel para poder evaluar el grado de integración que existe entre los territorios municipales de la periferia de A Coruña y la propia ciudad central. Estos valores encuentran unos indicadores complementarios en la elaboración de encuestas domiciliarias y de pantalla destinadas a valorar el nivel de la demanda de movilidad regular sobre el A.M.

En la tabla nº 5 podemos analizar los registros de los niveles regulares de desplazamiento motorizado que totaliza la malla viaria de cada uno de los municipios metropolitanos. Nótese que los registros de la malla provincial y municipal no están computados, toda vez que no existe un Plan de Aforos para este tipo de malla. Los valores que existen son muy escasos y en el mejor de los casos únicamente están referidos a unas pocas carreteras. Por tal causa, se ha optado por no reflejarlos al público efecto de evitar sesgos que puedan poner en cuestionamiento el estudio de esta magnitud.

Los registros de las IMD confirman claramente cuál es la malla viaria estructurante para el A.M. y para cada uno de los municipios que la constituyen. Como muestran las cifras la red RIGE es la que totaliza los valores más destacados para cada municipio. Esta malla describe los itinerarios estructurantes para la oferta de conectividad municipal y metropolitana. Los niveles de desplazamiento que se alcanzan en la malla viaria de A Coruña confirman abiertamente como la ciudad central se erige en el principal extremo de viaje para el montante de la demanda regular de desplazamiento del territorio metropolitano acotado.

Si se colige la relación de la longitud de la malla según la titularidad jurídica y la demanda regular de viaje se observan situaciones aún de mayor importancia. En efecto, la longitud total de la malla viaria de A Coruña no era la que ostentaba el mayor nivel de longitud en kilómetros. Ahora bien, al examinar la relación IMD/longitud de la malla los valores alcanzados son los más importantes de toda la conurbación

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

metropolitana herculina. Los valores computados en la tabla nº 6 nos permiten evaluar las ratio IMD/Longitud de la malla viaria municipal del A.M. de A Coruña.

Tabla nº 5: Distribución territorial de las IMD en la red viaria de los municipios del A.M. de A Coruña según la clasificación jurídica de la malla. 2007.

Municipio.	IMD Total.	RIGE	Autonómica.	Provincial*	Municipal.*
Abegondo.	16.517	18.529	6.246	0	0
Arteixo.	31.361	36.054	10.988	0	0
Bergondo.	20.918	21.471	9.906	0	0
Betanzos.	13.470	13.967	6.238	0	0
Cambre.	23.837	26.512	9.243	0	0
Carral	8.677	12.718	297	0	0
A Coruña.	81.117	90.533	31.143	0	0
Culleredo.	26.351	28.565	10.962	0	0
Oleiros.	23.837	26.512	9.243	0	0
Sada.	23.900	32.044	3.806	0	0

Fuente: INE. IGE. Elaboración Propia.
(*) No existen registros de IMD regulares en la malla provincial y en la malla municipal.

Tabla nº 6: Ratio IMD/Longitud de red viaria del A.M. de A Coruña según la titularidad jurídica por municipios. 2007.

Municipio.	IMD Total/Longitud viaria total	IMD RIGE/Long.RIGE	IMD Autonómica/ong.Autonómica/
Abegondo.	60,08	935,80	273,94
Arteixo.	107,51	6.110,84	221,97
Bergondo.	123,33	1.084,39	566,05
Betanzos.	96,83	425,82	643,09
Cambre.	131,62	1.221,75	553,47
Carral	53,23	963,48	56,03
A Coruña.	657,3	4.642,71	3.385,10
Culleredo.	133,76	1.604,77	652,5
Oleiros.	127,53	2.850,75	271,85
Sada.	200,16	18.849,41	242.42

Fuente: Elaboración Propia.

Al estudiar la ratio IMD/Longitud de la malla viaria (gráfico nº 8) se observan tres tipos de comportamientos singulares.

a) La elevada densidad del tráfico que se alcanza en la malla viaria de A Coruña, toda vez que se erige en el punto de origen o de destino del tráfico motorizado preferencial del A.M. de A Coruña.

b) El destacado protagonismo que ostenta las ratio de la movilidad en la malla viaria de municipios como Sada (segunda periferia) para la malla RIGE y autonómica.

c) Los valores de la primera corona metropolitana son muy importantes en la ratio IMD/longitud de malla viaria autonómica. No obstante, no se encuentra en niveles próximos a los totalizados por la ciudad central que resulta plenamente hegemónica enguanto a ratio de movilidad sobre este tipo de vías.

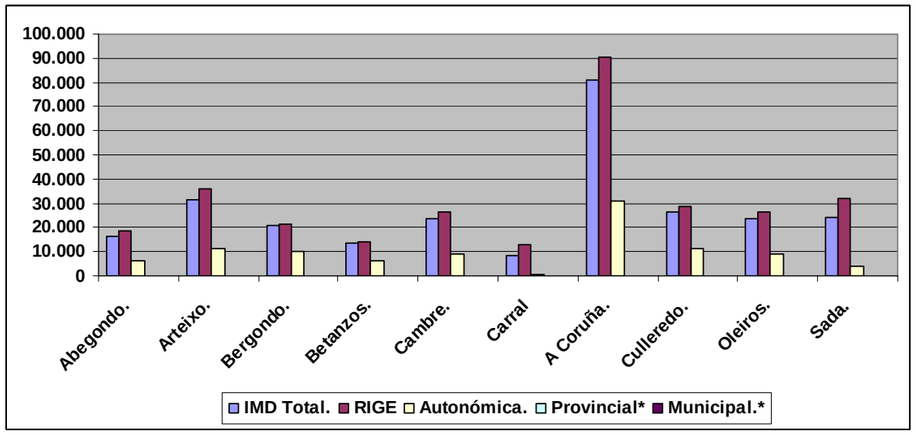


Ilustración 7: Distribución Territorial de la demanda de movilidad en IMD registrada en la malla viaria de los municipios del A.M. según la titularidad jurídica de la red.

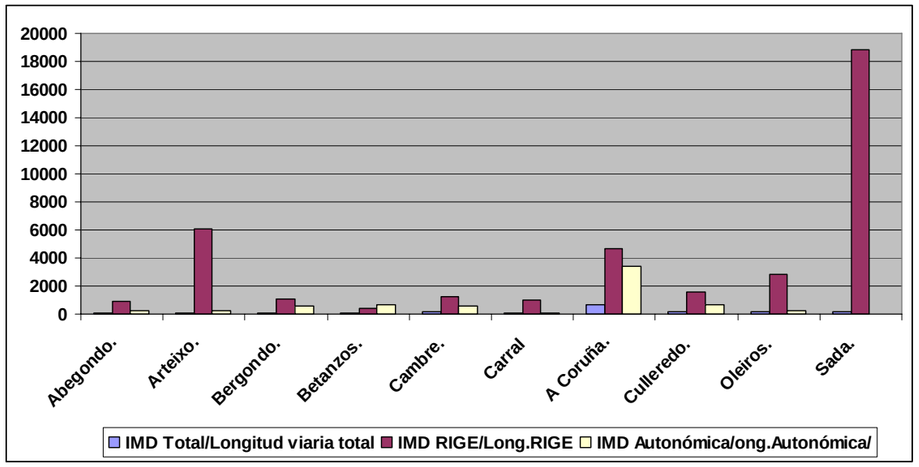


Ilustración 8: Distribución territorial de la ratio IMD/Longitud de la malla viaria para cada municipio del A.M. de A Coruña.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

03.2.6. El parque de vehículos del Área de A Coruña Metropolitana distribuido por municipios según la clasificación del parque motorizado.

La cuarta de las variables que es menester analizar al efecto de conocer la demanda potencial de desplazamiento es el parque de vehículos del A.M. de A Coruña. Este indicador es el que nos determina cuál es el índice de motorización del A.M. de Coruña. En el seno de la tabla nº 8 hemos cuantificado las siguientes magnitudes:

a) La población municipal de los municipios metropolitanos de A Coruña correspondiente a 2007.

b) La extensión territorial de los municipios metropolitanos de A Coruña.

c) El parque total de vehículos a motor de cada unos de los municipios metropolitanos.

d) La composición cualitativa del parque móvil del A.M. de A Coruña según la naturaleza de la clasificación del parque: vehículos ligeros, camiones, furgonetas, autobuses, etc.

Si nos centramos ahora en el análisis del índice de motorización del A.M. de A Coruña observamos como la conurbación metropolitana está alcanzando cotas muy elevadas (tabla nº 7). En especial, merece que se subrayen los registros de los territorios municipales de la periferia metropolitana. En términos relativos los valores de la periferia metropolitana llegan incluso a superar en mucho a los valores totalizados por la ciudad central. Este indicador nos muestra la acentuada dependencia que la periferia tiene del parque motor para lograr satisfacer sus necesidades básicas de desplazamiento.

Los valores consignados en la tabla nº 8 nos delatan con nitidez dos hechos de singular relieve. En primer lugar, los valores más importantes del parque de vehículos se encuentran radicados en los municipios que totalizan los más elevados niveles de población. En este sentido, es el municipio de A Coruña el que registra los mayores niveles. En una línea de importancia relativa se encuentran los municipios de Oleiros, Arteixo, Culleredo y Cambre (primera periferia). Los registros de los municipios de la segunda periferia no son tan importantes. Entre los mismos cabe indicar los valores de Betanzos.

Tabla nº 8: Distribución territorial del índice de motorización total de los municipios metropolitanos de A Coruña. 2007.

Municipio del A.M. de A Coruña.	Población 2007	Extensión Territorial (Km2)	Vehículos de motor 2007	Índice de motorización municipal.
Abegondo	5.808	84	3.900	671,48
Arteixo	27.713	94	17.483	630,85
Bergondo	6.540	33	5.178	791,54
Betanzos	13.328	24	7.827	587,25
Cambre	22.513	41	13.810	613,42
Carral	5.647	48	3.928	695,59
Coruña (A)	244.388	38	138.856	568,17
Culleredo	26.707	62	15.080	564,64
Oleiros	31.694	44	20.022	631,72
Sada	13.606	27	8.595	631,70

Fuente: INE. IGE. Elaboración Propia.

Tabla nº 8: Distribución territorial del parque de vehículos en el Área Metropolitana de A Coruña según la clasificación del parque móvil en virtud de su naturaleza. 2007.

Municipio.	Autos 2007	Camiones y furgonetas 2007	Otros vehículos de motor 2007	Motocicletas	Autobuses	Tractores	Resto vehículos de motor	Variación total vehículos de motor 02-07 (%)
Abegondo	2.973	482	445	146	0	22	277	29,8
Arteixo	12.550	2.701	2.232	750	197	95	1.190	35,9
Bergondo	3.470	1.009	699	230	3	80	386	29,4
Betanzos	6.032	920	875	343	36	113	383	20,9
Cambre	10.435	1.830	1.545	689	1	51	804	40,6
Carral	2.823	646	459	155	2	24	278	28,3
Coruña (A)	112.086	13.820	12.950	6.808	305	810	5.027	10,3
Culleredo	11.698	1.752	1.630	757	94	49	730	41,4
Oleiros	15.983	1.901	2.138	1.147	0	106	885	31,2
Sada	6.411	1.065	1.119	472	27	76	544	38,4

Fuente: INE. IGE. DGT. Elaboración Propia.

03.2.7. Composición del Planeamiento urbanístico en los municipios del A.M. de A Coruña según los usos del suelo.

En las tablas siguientes se ha tratado de mostrar cuáles son los usos del suelo según su funcionalidad en cada uno de los municipios metropolitanos de A Coruña. Este indicador nos proporciona dos variables de interés:

a) Los usos del suelo según su funcionalidad: residencial, industrial, especial protección, etc.

b) La extensión territorial de cada municipio según la clasificación de suelo urbano, suelo urbanizable y suelo no urbano.

Los valores de las tablas que se reflejan nos proporcionan dos informaciones paralelas a las anteriores. En primer lugar, se puede conocer la capacidad residencial de los municipios. Este indicador nos aclara cuál es la magnitud potencial de las áreas generadoras de desplazamientos por residencia en cada territorio municipal. En segundo lugar, se puede cuantificar la potencialidad de atracción de desplazamientos por flujos económicos del sector industrial y terciario de cada uno de los municipios metropolitanos de A Coruña. Estas bolsas de suelo son las que concentran el mayor nivel del empleo industrial y terciario del A.M. de A Coruña. Por tal causa, se pueden efectuar estimaciones reales de atracción municipal (desplazamientos por medios de tracción mecánica) por motivos económicos: movimiento de mercancías, acceso al empleo industrial y terciario, etc.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Tabla nº 9: Planeamiento urbanístico en Abegondo.

Abegondo	Residencial	Núcleo rural.	Industrial o Terciario	Especial protección.	Red Natura	Hábitats	Total
Urbano.	867,95	0,0	0,0	--	--	--	867,95
Urbanizable.	8,82	0,0	0,0	--	--	--	8,82
No urbanizable	--	--	--	4.548,28	347,0	539,0	5.434,28

Fuente: Xunta de Galicia. CPTOPT.

Tabla nº 10: Planeamiento urbanístico en A Coruña.

A Coruña	Residencial	Núcleo rural.	Industrial o Terciario	Especial protección.	Red Natura	Hábitats	Total
Urbano.	1467,95	0,0	472,38	--	--	--	1.940,13
Urbanizable.	424,39	0,0	79,39	--	--	--	503,78
No urbanizable	--	--	--	673,96	0,0	338,0	1.011,96

Fuente: Xunta de Galicia. CPTOPT.

Tabla nº 11: Planeamiento urbanístico en Arteixo.

Arteixo	Residencial	Núcleo rural.	Industrial o Terciario	Especial protección.	Red Natura	Habitats	Total
Urbano.	718,63	0,0	336,74	--	--	-	1.055,7
Urbanizable.	77,61	0,0	54,31	--	--	--	131,92
No urbanizable	--	--	--	5.393,13	234,0	1.622,0	7.249,13

Fuente: Xunta de Galicia. CPTOPT.

Tabla nº 12: Planeamiento urbanístico en Bergondo.

Bergondo	Residencial	Núcleo rural.	Industrial o Terciario	Especial protección.	Red Natura	Habitats	Total
Urbano.	588,8	0,0	126,04	--		--	714,83
Urbanizable.	63,89	0,0	83,17	--		--	147,06
No urbanizable	--	--	--	427,25	245,0	102,0	774,25

Fuente: Xunta de Galicia. CPTOPT.

Tabla nº 13: Planeamiento urbanístico en Betanzos

Betanzos	Residencial	Núcleo rural.	Industrial o Terciario	Especial protección.	Red Natura	Habitats	Total
Urbano.	319,34	0,0	15,58	--	--	--	334,91
Urbanizable.	11,25	0,0	87,7	--	--	--	98,95
No urbanizable	--	--	--	318,7	240,0	123,0	681,7

Fuente: Xunta de Galicia. CPTOPT.

Tabla nº 14: Planeamiento urbanístico en Cambre.

Cambre	Residencial	Núcleo rural.	Industrial o Terciario	Especial protección.	Red Natura	Habitats	Total
Urbano.	489,7	0,0	28,29	--	--	--	517,99
Urbanizable.	267,46	0,0	84,76	--	--	--	352,21
No urbanizable	--	--	--	1.118,55	44,0	136,0	1.298,55

Fuente: Xunta de Galicia. CPTOPT.

Tabla nº 15: Planeamiento urbanístico en Carral.

Carral	Residencial	Núcleo rural.	Industrial o Terciario	Especial protección.	Red Natura	Habitats	Total
Urbano.	479,5	0,0	0,0	--	--	--	479,5
Urbanizable.	0,0	0,0	88,11	--	--	--	88,11
No urbanizable	--	--	--	1.078,05	18,0	316,0	1.412,5

Fuente: Xunta de Galicia. CPTOPT.

Tabla nº 16: Planeamiento urbanístico en Culleredo.

Culleredo	Residencial	Núcleo rural.	Industrial o Terciario	Especial protección.	Red Natura	Habitats	Total
Urbano.	937,87	0,0	63,73	--	--	--	1.001,6
Urbanizable.	345,04	0,0	0,0	--	--	--	345,04
No urbanizable	--	--		3.641,46	0,0	1.583,6	5.204,46

Fuente: Xunta de Galicia. CPTOPT.

Tabla nº 17: Planeamiento urbanístico en Oleiros.

Oleiros	Residencial	Núcleo rural.	Industrial o Terciario	Especial protección.	Red Natura	Habitats	Total
Urbano.	1.210,75	0,0	0,0	--	--	--	1.210,75
Urbanizable.	473,08	0,0	0,0	--	--	--	473,08
No urbanizable	--	--	--	1.957,21	342,0	99,0	2.398,1

Fuente: Xunta de Galicia. CPTOPT.

Tabla nº 18: Planeamiento urbanístico en Sada.

Sada	Residencial	Núcleo rural.	Industrial o Terciario	Especial protección.	Red Natura	Habitats	Total
Urbano.	819,5	0,0	0,0	--	--	--	819,5
Urbanizable.	126,3	0,0	0,0	--	--	--	126,63
No urbanizable	--	--	--	427,43	--	--	--

Fuente: Xunta de Galicia. CPTOPT.

03.2.8. Los flujos regulares residencia-trabajo de los municipios del A.M. de A Coruña.

En la tabla nº 19 se ha cuantificado los valores de los desplazamientos regulares de la población ocupada del A.M. de A Coruña según la localización territorial del empleo. Así, se puede apreciar como existen municipios que presentan un perfil de empleo alóctono más elevado que el empleo autóctono. Esto es, se trata de analizar el valor de los trabajadores que tienen que salir de un municipio en el cual residen por causa de acceso al puesto de trabajo. Así, se aprecia como los valores más elevados de empleo en los municipios en los cuales reside la población son la ciudad central. Al examinar las magnitudes de la población metropolitana que trabaja en un municipio diferente al de su propia residencia observamos como los niveles de aloctonía más elevados se alcanzan en Oleiros, Culleredo, Cambre. En una línea de importancia contigua se encuentran aquellos otros de la segunda periferia que presentan una marcada vocación residencial y no tanto laboral: Bergondo, Abegondo, Carral.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Tabla nº 19: Valor porcentual de la población metropolitana que trabaja en su propio municipio y en otro distinto. Valores en % para 2001.

Municipio de trabajo	Trabajo en el mismo municipio de residencia.	Trabajo en un municipio distinto al de residencia. (*)
Abegondo.	18,12	52,09
Arteixo.	40,24	44,36
Bergondo.	25,45	54,34
Cambre.	20,08	63,56
Carral.	28,08	51,11
A Coruña.	74,30	14,78
Culleredo.	21,78	64,66
Oleiros.	21,88	62,09
Sada.	40,38	45,92

Fuente: INE. Elaboración Propia.
(*) Población que trabaja en un municipio diferente al de residencia pero localizado dentro de la provincia de A Coruña.

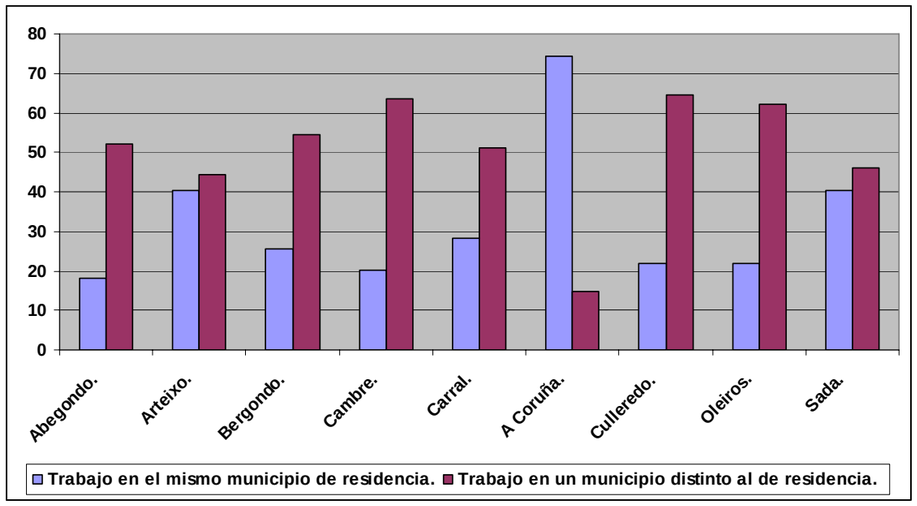


Ilustración 9: Población del Área Metropolitana de A Coruña que se desplaza con regularidad al trabajo a un municipio diferente al de residencia o dentro del de residencia. Valores en %. 2001.

Los registros de la tabla nº 20 nos muestran detalladamente cuál es la distribución territorial por municipios del A.M. de las tasas de actividad, ocupación y desempleo. Nótese que estos registros son claves para valorar cuál es el patrón regular de movilidad por acceso al mercado de trabajo diariamente. Las cifras más importantes en cuanto a tasas de actividad se encuentran radicadas en los municipios de la primera periferia metropolitana.

Si nos centramos en los registros correspondientes a las tasas de ocupación observamos como las cotas más elevadas se siguen alcanzando en los territorios municipales de la primera periferia. Los municipios de la segunda periferia más moderados aunque la influencia de la dinámica económica de A Coruña les posibilita ostentar valores superiores siempre al 42% de tasa de ocupación. Los valores más negativos son las tasas de desempleo territorializadas por municipios. La tasa media del A.M. se encuentra sobre el 12%. Este indicador es un síntoma inequívoco de que esta área ha generado importantes cambios residenciales de la población de Galicia que ha fijado su residencia en los municipios del A.M. a tenor de su nivel de crecimiento poblacional en los últimos Censos. Por otra parte, la aparición de una coyuntura económica regresiva ha dado lugar a la aparición de desempleo. Esta población no totaliza unos niveles de desplazamiento motorizado tan elevado como la población ocupada.

Tabla nº 20: Distribución territorial por municipios en el Área Metropolitana de A Coruña de las tasas de paro, ocupación y actividad. Valores referidos a 2007.

Municipio.	Tasa de actividad total.	Tasa de Ocupación.	Tasa de Paro.
Abegondo	48,8	42,7	12,5
Arteixo	60,9	53,1	12,8
Bergondo	49,5	43,8	11,4
Cambre	61,0	54,2	11,1
Carral	49,1	44,7	8,9
A Coruña	53,4	46,0	13,9
Culleredo	60,7	53,7	11,5
Oleiros	59,6	49,7	12,2
Sada	50,4	44,0	12,8
A.M. A Coruña.	54,6	47,4	13,2

Fuente: INE. IGE. Elaboración Propia.

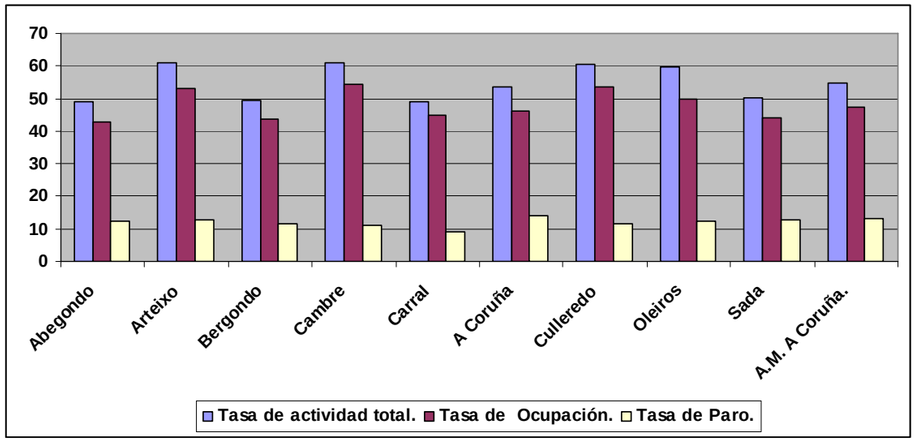


Ilustración 10: Distribución territorial por municipios en el Área Metropolitana de A Coruña de las tasas de actividad, ocupación y paro. Valores referidos a 2007.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

03.3. LA DEMANDA DE VIVIENDA PROTEGIDA EN EL MARCO DE LA SITUACIÓN DE LA VIVIENDA EN A CORUÑA.

Las grandes cifras promoción de viviendas en A Coruña están recogidas en el marco de los estudios del Plan Sectorial Gallego del Suelo Residencial, de 2008. A efectos de la "evaluación" del territorio, el Plan Sectorial lo divide en áreas funcionales. La delimitación de las áreas responde a dos criterios principales:

- Articulación interna del espacio y como se distribuye la población y su actividad económica.
- La clara identificación del objetivo perseguido. La política de vivienda y en particular de vivienda protegida.

Las áreas funcionales tratan de garantizar el equilibrio territorial en la distribución de los recursos y en índices de desarrollos futuros. Para ello se analizan las dinámicas sociogeográficas y económicas los flujos de movilidad de residencia-trabajo intermunicipales pudiendo llegar así a una aproximación de espacios susceptibles de convertirse en mercados de viviendas. Como objetivo, dichas áreas funcionales tratan de definir espacios de referencia a modo de mercados de vivienda en el campo fundamentalmente de la vivienda protegida. Deben responder en primer lugar a satisfacer la demanda existente, pero también, y no menos importante, representan un elemento para impulsar el proceso de reequilibrio territorial.

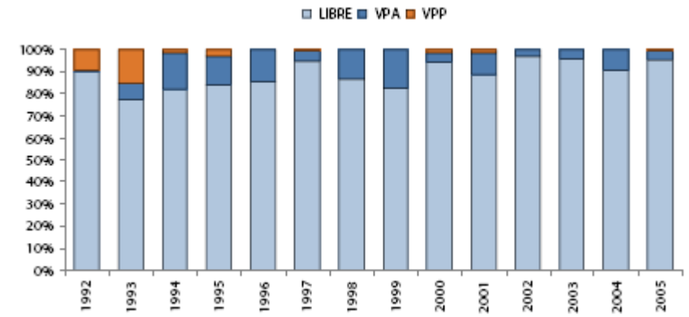
El área funcional de A Coruña, focalizada en el municipio de A Coruña, comprende además los municipios de Abegondo, Arteixo, Cambre, Carballo, Culleredo, Oleiros y Sada. En el anexo III.1.2. Área Funcional de A Coruña, se ofrecen **datos generales** del conjunto de estas poblaciones en relación con la vivienda, en coherencia con el cual extraemos los siguientes datos y conclusiones:

- En la última década, en el AF de ACoruña se observa un incremento constante de viviesdas que pasan de 206.000 a 252.000, con un incremento neto de 46.718 viviendas, el mayor de todas las áreas funcionales de Galicia.
- Mientras que en A Coruña el incremento es de un 20% aproximadamente, en las poblaciones de su corona doblas e incluso triplican dicho porcentaje.
- El incremento medio en el AF del 22% no se corresponde con el 3% de incremento de la población. Si este valor se corrige con la reducción del número de personas medio por vivienda, que pasó en el mismo período de 3,45 a 2,97, el incremento real de ocupación cubierta ha sido del 16%.
- En cualquier caso, de los resultados anteriores resulta un balance descompensado que pone de manifiesto que una parte considerable de las nuevas viviendas no se destina a uso principal, sino residencia secundaria o incluso vacías adquiridas con objeto de inversión. En los años 2004, 2005 y 2006 el desfase es significativo, quedándose la vivienda principal en apenas el 30% de la construida.
- Se observa de manera generalizada que la vivienda secundaria se ha incrementado de manera especial en Culleredo, Cambre, Arteixo, Betanzos y Ordes, y corresponde principalmente con edificaciones de antigüedad media, entre 1950 y 1990. Esto pone de manifiesto que en la mayoría de estos municipios y A Coruña, se ha producido un acusado trasvase poblacional hacia la oferta de vivienda nueva en los municipios de la corona.
- La tipología de vivienda dominante en los últimos cinco años se corresponde con la colectiva, aunque con un importante incremento de la vivienda unifamiliar. La tipología de vivienda colectiva abierta mantiene una importante presencia.

- Si bien no se ha experimentado una alteración significativa de la estructura de la propiedad, se observa in incremento notable de las hipotecas y otros modos de tenencia. La vivienda en alquiler ha sufrido un retroceso.
- En los últimos siete años se ha superado claramente la producción de vivienda de toda la década anterior, pasando 42.707 (1991-2001)a 50.176 (2001-2007), mientras que los hogares pasaron de 25.344 a 23.202 en los mismos períodos. Se ha detener en cuenta que el incremento de población ha sido mantenido substancialmente por el saldo migratorio favorable, muy significativo desde el año 2000, lo cual ha incentivado la demanda primera de nueva vivienda.

En el mismo estudio del Plan Sectorial Gallego del Suelo Residencial, se ofrecen datos específicos sobre la evolución y situación actual de la producción de **viviendas de protección** en relación al conjunto total:

- La recesión de principios de los 90 induce la creación de vivienda de protección como refugio del sector inmobiliario, con una punta en el años 1993, que en conjunto llega al 22,65% del total de las viviendas.

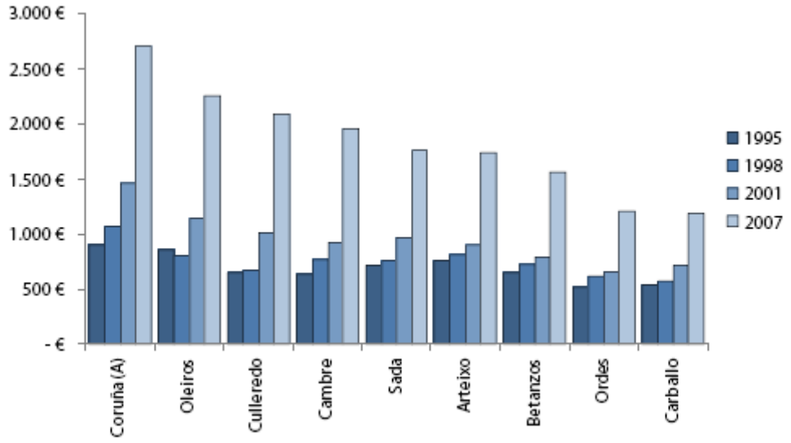


Proporción de construcción de viviendas por tipo de protección entre 1992 y 2005 (VPA: Vivienda de Protección Autonómiica, VPP: Vivienda de Promoción Pública). Fuennte: INE / COAG / IGVS.
Fuente: Plan Sectorial Gallego del Suelo Residencial. 2008

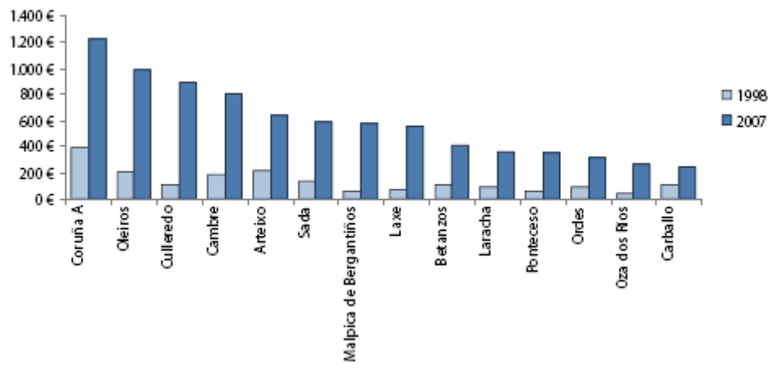
- En los años más recientes el valor ha sido de escasa entidad. Desde el año 2001 la vivienda sujeta a protección tiene un peso medio anual del 6,35%.
- En el período 1992-2005, sólo 7.065 viviendas de las 71.054 totales producidas lo fueron en régimen de protección. Ello supone que alrededor del 82% de los hogares nuevos debieron de satisfacer sus necesidades de vivienda en un mercado libre marcadamente inflacionista.
- Se mantiene un marcado carácter de centralidad en la evolución de los precios en A Coruña y el resto de los municipios de su área funcional. No obstante, además de la proximidad a la capital también participan la franja costera o el grado de accesibilidad, como elementos determinantes en el comportamiento de la evolución de los precios.
- Dado que el diferencial de costes de construcción entre municipios es muy reducido, la diferencia absoluta del valor de venta se traslada como componente importante a la repercusión del precio del suelo. En el Área Funcional de A Coruña destacan los municipios de A Coruña, Oleiros, Culleredo y Cambre, como los únicos en que el valor de repercusión del suelo supera el 40% do valor de venta da vivienda.
- En los municipios alejados de los focos de centralidad, el precio de venta de la vivienda libre tiende a igualarse o incluso disminuir respecto los varemos señalados para la de protección.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

- El esfuerzo de los hogares en materia de vivienda en el AF de A Coruña estaba en 2007 en el 35%, unos dos puntos porcentuales por encima de la media de Galicia. Este valor, en el caso de A Coruña es del orden del 42%.



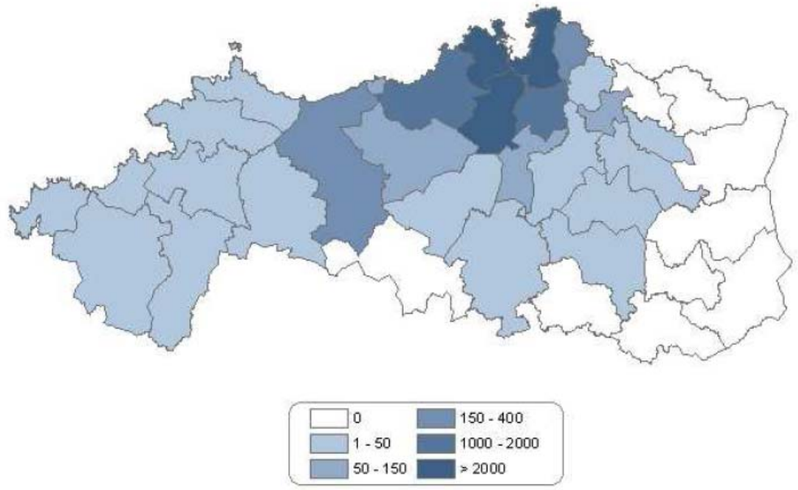
Evolución de precios de vivienda nueva en 1995, 1998, 2001 e 2007 (municipios con datos homogéneos). Fuente: TINSA.
Fuente: Plan Sectorial Gallego del Suelo Residencial. 2008



Valor de repercusión del suelo. Año 2007. Fuente: TINSA.
Fuente: Plan Sectorial Gallego del Suelo Residencial. 2008

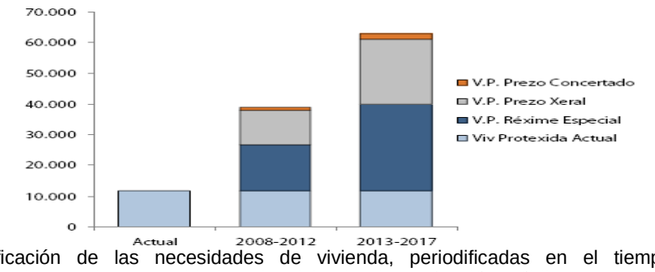
Como último apartado del estudio correspondiente al Área Funcional de A Coruña, en el Plan Sectorial Gallego del Suelo Residencial, se presenta una **Proyección y estimación de las necesidades de vivienda** en dicha área. Es importante resaltar la importancia de estos datos en la medida que como plan sectorial coordina las estrategias generales en materia de vivienda en el ámbito de relaciones metropolitanas de A Coruña, con las que el Plan General ha de ser coherente.

- Uno de los indicadores de las necesidades de vivienda de protección pública proviene de la información que proporciona el registro único de solicitantes de vivienda de protección pública del IGVS. En este registro se ha de inscribir todo solicitante de esta modalidad de vivienda, si bien se trata de un indicador con una fiabilidad relativa, dado que se ha implantado recientemente y no lo conoce una parte significativa de la población y además está centralizado en las grandes ciudades, lo que supone una desincentivación para las poblaciones alejadas. La solicitud múltiple (hasta cuatro) también puede distorsionar los datos en municipios próximos a los más poblados.



Número de solicitudes de viviendas por municipio. Año 2008. Fuente: IGVS
Fuente: Plan Sectorial Gallego del Suelo Residencial. 2008

- Los **demandantes inscritos** en el Registro de demandantes de vivienda protegida para el municipio de **A Coruña**, en julio de 2008, era de **4.342**.
- El tamaño medio de los hogares sigue un proceso de reducción que en el AF de A Coruña, va del 2,7 en 2007 a una proyección estimada de 2,48 en 2017.
- Las necesidades de vivienda protegida en un futuro inmediato incluyen tanto las propias del desarrollo futuro como los desajustes estructurales actuales.



Cuantificación de las necesidades de vivienda, periodificadas en el tiempo y relacionado con las necesidades de vivienda de protección pública en cuanto a segmentación por nivel de ingreso.
Fuente: Plan Sectorial Gallego del Suelo Residencial. 2008

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

- Las necesidades de vivienda de protección para el período 2008-2017 en el conjunto del AF de A Coruña, se estiman por el Plan Sectorial Gallego del Suelo Residencial en la siguiente tabla resumen:

NECESIDADES ENDÓXENAS	
DESEQUILIBRIO INICIAL	INFRAVIVENDA
2007	2007
11.230	128

REPOSICIÓN DE VIVENDAS		
2007	2008-2012	2013-2017
270	1.458	1.656

NECESIDADES EXÓXENAS		
SALDO DE FOGARES		
2008-2012	2013-2017	2008-2017
33.270	28.671	61.941

RELACIÓN ENTRE O RANGO IPREM E O NIVEL DE PROTECCIÓN AO QUE SE PODE ACCEDER	
Rango IPREM	Nivel de Protección ao que Accede
≥ 6,5 IPREM	Acceden Vivenda Libre
≥ 5,5 IPREM y < 6,5 IPREM	Protección Autonómica Prezo Concertado
≥ 2,5 IPREM y < 5,5 IPREM	Protección Autonómica Prezo Xeral
≥ 0,7 IPREM y < 2,5 IPREM	Protección Autonómica Réxime Especial
< 0,7 IPREM	VPP-Aluguer

SEGMENTACION DAS NECESIDADES PROXECTADAS POR INTERVALO DE NIVEL DE INGRESO			
Intervalo IPREM	2008-2012	2013-2017	2008-2017
≥ 6,5 IPREM	3.685	3.218	6.903
≥ 5,5 IPREM y < 6,5 IPREM	934	816	1.750
≥ 4,5 IPREM y < 5,5 IPREM	2.021	1.765	3.786
≥ 3,5 IPREM y < 4,5 IPREM	3.932	3.434	7.366
≥ 2,5 IPREM y < 3,5 IPREM	5.257	4.591	9.848
≥ 1,5 IPREM y < 2,5 IPREM	6.783	5.924	12.707
≥ 0,7 IPREM y < 1,5 IPREM	8.403	7.338	15.741
< 0,7 IPREM	3.712	3.241	6.953

SEGMENTACION DAS NECESIDADES PROXECTADAS POR NIVEL DE PROTECCIÓN QUE ACCEDEN			
Intervalo	2008-2012	2013-2017	2008-2017
Acceden V.L.	3.685	3.218	6.903
P.A. Prezo Concertado	934	816	1.750
P.A. Prezo Xeral	11.210	9.790	21.000
P.A. Réxime Especial	15.186	13.262	28.448
VPP-Aluguer	3.712	3.241	6.953

NECESIDADES TOTAIS DE VIVENDA DE PROTECCIÓN PÚBLICA POR PERÍODO				
	2007	2008-2012	2013-2017	2007-2017
Vivenda de protección pública	11.628	31.042	27.109	69.779

Fuente: Plan Sectorial Gallego del Suelo Residencial. 2008

03.4. HORIZONTE PARA EL DESARROLLO DE LAS VIVIENDAS.

Las grandes cifras del plan general para el municipio de A Coruña en materia de vivienda:

- Viviendas totales 112.898 viviendas
- Viviendas principales 86.117 viviendas
- Población en 2007 247.000 habitantes

- Evolución de construcción de viviendas y superficie construida 1999-2007:

	nº viviendas	m2 totales	m2 residencia	m2 otros	nº viv/año	m2 res/año
1999-2007	21.800	3.781.784	3.534.374	247.383	2.422	392.708
PGOM 2009		5.673.329	4.453.965	1.412.806		

Fuente: Ayuntamiento de A Coruña

PLAN GENERAL 2009

- Ratio de habitantes por vivienda: 2,6 (media ponderada para 10 años)
- Estimación de superficie residencial 4.453.964,96 m2
- Superficie neta (sin planta baja: aprox 80%) 3.563.171,97m2
- Superficie residencial principal (76%) 2.708.010,70 m2
- Número de viviendas principales (100 m2/viv) 27.080,11 viv
- Incremento de población (2,6 hab/viv) 70.400 hab
- Horizonte de población estimado 317.791 (habitantes en 2008+incremento)

Para el cálculo de horizonte temporal de producción de viviendas, se ha partido del ratio de los últimos 9 años, reducido en una media al 70% atendiendo al efecto de retracción actual en el mercado inmobiliario, y teniendo en cuenta que la producción de viviendas en los últimos 9 años ha supuesto unas cotas significativamente altas:

- según número de viviendas (1.695 viv/año) 20 años
- según superficie edificada (275.000 m2/año) 12 años

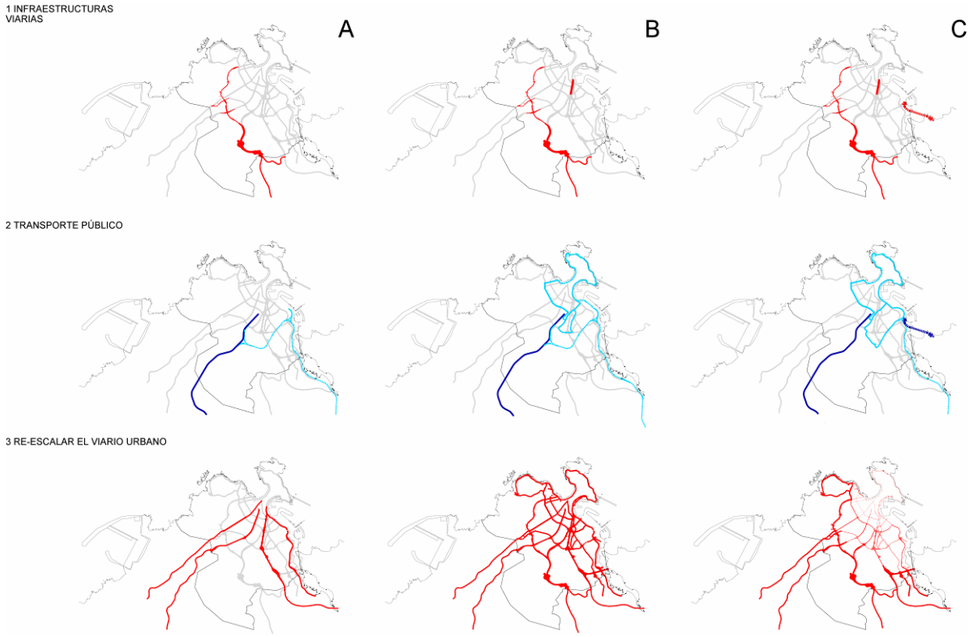
Esta estimación parece razonable, si tenemos en cuenta los plazos de transformación del puerto y la complejidad que se ha manifestado para la transformación en alguna de las piezas de suelo urbanizable, incorporadas a partir del plan de 1998, que habían quedado pendientes de desarrollo. La capacidad de este potencial edificable es de 70.400 habitantes de incremento total.

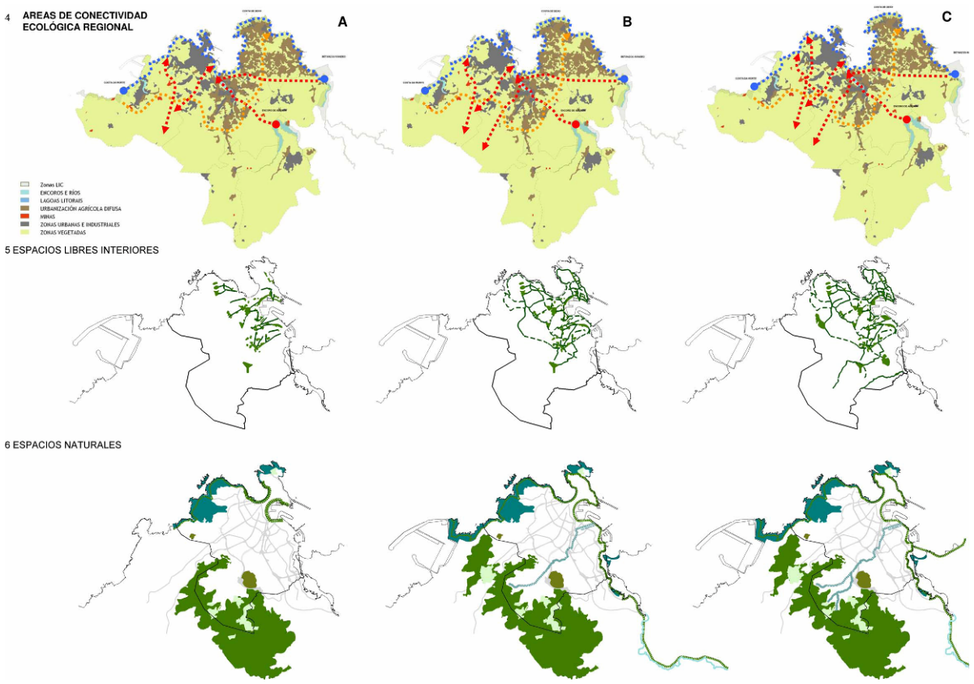
Por otra parte, se ha de considerar que la incorporación de reservas para vivienda de protección en el planeamiento general es una determinación legislativa posterior al plan de 1998, incrementada notablemente por la ley en 2008.

De acuerdo con el apartado 11 del artículo 47 de la *Ley 6/2008, de 19 de junio, de medidas urgentes en materia de vivienda y suelo, por la que se modifica la Ley 9/2002*, se establece que "*en los municipios que en el momento de la aprobación inicial de su plan general contasen como mínimo con 20.000 habitantes inscritos en el padrón municipal, estas reservas* (para construcción de viviendas en régimen de protección) *no podrán ser inferiores al 40% de la edificabilidad residencial contemplada por el plan general para el conjunto del suelo urbano no consolidado y urbanizable delimitado….*"

Además, la disposición Transitoria Segunda de la *misma ley,* establece directamente para el suelo urbanizable delimitado *"una reserva de terrenos para viviendas sujetas a algún régimen de protección pública de forma que en todos los sectores de suelo urbanizable con previsión de usos residenciales, aun cuando éstos no fueran los predominantes, se localice el 40% de la edificabilidad residencial del sector en aquellos municipios que en el momento de entrada en vigor de la presente ley contasen al menos con 20.000 habitantes inscritos en el padrón municipal*".

Esta disposición se hace extensiva también al suelo urbanizable no delimitado.





Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

04

04. LA PROPUESTA PARA EL PLAN. SUS DIVERSAS ESCALAS DE ACTUACIÓN

Los estudios previos del Plan llevaron en la fase de información a la definición de diagnósticos que han permitido su desarrollo más preciso facilitando luego su implementación.

El Plan se configura como un documento comprensible pero supeditado a los requerimientos legales que a veces obligan a una terminología y unas técnicas un tanto complejas. Pero sus objetivos y mediaciones han de ser lo más accesibles posibles para facilitar su interpretación.

El plan debe ser un instrumento de desarrollo de coherencias en la ciudad y en sus diferentes áreas de actuación. Se apuesta por un desarrollo del Plan que permita “planificar construyendo” algunos argumentos centrales, para que su puesta en práctica sea más fácil y su realización por fases sea entendida como un proceso de la propia ciudad. Desde la elaboración del Plan se sugieren estas formas de actuación:

1.- Conviene preparar un sistema de información para que el Plan y sus recomendaciones sean accesibles de manera general. Los sistemas de base en el GIS han de permitir que sean también fácilmente compartidas por otras áreas municipales y/o regionales. Parte de la información, que no afecte a la privacidad, puede ser accesible de forma abierta por los ciudadanos y organizaciones interesadas.

2- Se han definido una serie de “operaciones clave” que se han ido planteando en paralelo a la formalización del plan. Hay algunas cuestiones urgentes como la Estación, transformación puntual del puerto o elementos viarios principales, por ejemplo, que han tenido que ser afrontadas cuanto antes, para buscar una coherencia entre las infraestructuras en curso de proyecto y el desarrollo urbano.

3- Desde los planteamientos del plan se pueden promover algunas “operaciones piloto” de mejora y rehabilitación de las tramas existentes, que puedan iniciar un cambio en el “confort” urbano de los espacios públicos.

4- También parece recomendable ensayar la concreción de algunas operaciones de desarrollo económico y urbano que a mayor escala pueda afrontar las cuestiones de sostenibilidad planteadas en el documento.

En el presente capítulo se formulan los planteamientos básicos del plan, tanto en lo que se refiere al cumplimiento de los requisitos legislativos como en la presentación de los objetivos y los argumentos estructurantes de la propuesta. La explicación de las propuestas adoptadas permite justificar las determinaciones del plan de manera general, las cuales complementan a las que se ofrecen de manera más específica al señalar los objetivos fundamentales de cada operación concreta.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

04.1. ENCAJE DEL PLAN EN EL MARCO DE LA LEGISLACIÓN EN MATERIA URBANÍSTICA

04.1.1. Referencias legislativas

El presente plan se ha redactado de acuerdo con el marco jurídico vigente en materia de regulación urbanística. Para la estructura documental y el contenido urbanístico se ha seguido específicamente lo que dispone la Ley 9/2002, con las modificaciones de la Ley 15/2004 y la Ley 6/2008. Más concretamente, el cuerpo legislativo de referencia principal lo componen:

- Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia, con las modificaciones de la Ley 15/2004 (DO. Galicia 31/12/2004). (LOUGA)
- Ley 6/2008, de 19 de junio, de medidas urgentes en materia de vivienda y suelo, por la que se modifica la LEY 9/2002, de 30 de diciembre. (LMUVS)
- Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de suelo, de ámbito estatal. (LS)
- Ley 10/1995 de Ordenación del Territorio de Galicia. (LOTG)
- Ley 6/2007, de 11 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación del Territorio y del litoral de Galicia. LMU
- Decreto 262/2007, de 20 de diciembre, por el que se aprueban las normas del hábitat gallego. (NHG)

No obstante, y aunque resulte obvio, las remisiones a disposiciones legislativas por estas normas lo son a las leyes vigentes actualmente, entendiéndose automáticamente sustituidas en su momento en los términos que las contradigan las nuevas disposiciones que las actualicen o las deroguen.

04.1.2. Cumplimiento de los contenidos urbanísticos

El Plan General cumple con los **límites de sostenibilidad** determinados por el artículo 46 de la Ley de ordenación urbanística:

- Favorece la conservación y recuperación y pone en valor el patrimonio construido, de los espacios urbanos relevantes, de los elementos y tipos arquitectónicos singulares, de las formas tradicionales de ocupación del suelo y de los rasgos diferenciales o distintivos que conforman la identidad local. Para ello identifica y trata específicamente las tramas urbanas existentes y las piezas tradicionales y establece los mecanismos para que las construcciones de nueva planta, y la reforma, rehabilitación o ampliación de las existentes, sean coherentes con la tipología arquitectónica característica del entorno, en particular en cuanto a la altura, el volumen y el fondo edificables.
- En suelo urbano no consolidado de uso residencial, hotelero o terciario, el plan no contiene determinaciones de las que resulte una superficie edificable total superior al coeficiente de 1,50 metros cuadrados edificables por cada metro cuadrado de suelo.
- En suelo urbanizable delimitado de uso residencial, hotelero o terciario contiguo al suelo urbano (en el caso de A Coruña siempre es contiguo), la superficie edificable total de cada sector no supera la intensidad de 1 metro cuadrado edificable por cada metro cuadrado de suelo.
- Para la determinación de la superficie edificable total se han incorporado en las normas las reglas de cómputo de superficie edificable fijadas en el punto 6 de dicho artículo 46.
- El índice de edificabilidad se aplica sobre la superficie total del ámbito, computando los terrenos destinados a nuevos sistemas generales incluidos en el mismo, y con exclusión de los terrenos reservados para dotaciones públicas existentes que el plan mantiene, y de los destinados a sistemas generales adscritos a efectos de gestión que se ubiquen fuera del ámbito.

Respecto a las consideraciones del artículo 47 en materia de **calidad de vida y cohesión social**:

- El plan general contempla las reservas de suelo necesarias para la implantación de los sistemas generales y dotaciones urbanísticas al servicio predominante del conjunto de la población, de su asentamiento, movilidad y empleo, en proporción adecuada a las necesidades de la población, y teniendo en cuenta la capacidad máxima residencial derivada del plan. Como mínimo, los siguientes:
  a) Sistema general de espacios libres y zonas verdes de dominio y uso públicos, en proporción mínima de 15 metros cuadrados por cada 100 metros cuadrados edificables de uso residencial.
  b) Sistema general de equipamiento comunitario de titularidad pública, en proporción no inferior a 5 metros cuadrados por cada 100 metros cuadrados edificables de uso residencial.
- Además, para el planeamiento de desarrollo o en las piezas con ordenación detallada fijada, se establece en el suelo urbano no consolidado y en el suelo urbanizable las reservas mínimas de suelo para las siguientes dotaciones urbanísticas:
  a) Sistema de espacios libres públicos destinados a parques, jardines, áreas de ocio, expansión y recreo de la población, 18 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados edificables y como mínimo el 10% de la superficie total del ámbito, para uso residencial u hotelero; y en ámbitos de usos terciario o industrial: el 10% de la superficie total del ámbito.
  b) Sistema de equipamientos públicos destinados a la prestación de servicios sanitarios, asistenciales, educativos, culturales, deportivos y otros que sean necesarios, 10 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados edificables, en ámbitos de uso residencial u hotelero; y en ámbitos de uso terciario o industrial el 2% de la superficie del ámbito.
  c) Las plazas de aparcamiento de vehículos se fijan por remisión al punto 2.c del artículo 47 en cada ficha, así como en la remisión genérica en la regulación del suelo urbanizable de las normas al artículo 64 de la LOUGA, el cual remite a u vez en el punto c al artículo 47 de la Ley.
- Las reservas de suelo para dotaciones urbanísticas se fijan en lugares adecuados para satisfacer las necesidades de la población, asegurando su accesibilidad, funcionalidad e integración en la estructura urbanística, evitando zonas marginales o residuales.
- El plan califica como suelo dotacional los terrenos destinados efectivamente a usos docentes o sanitarios públicos, elementos funcionales de las infraestructuras de transportes e instalaciones adscritas a la defensa nacional.
- Se establece el trazado y las características de las redes básicas de distribución de energía eléctrica, abastecimiento de agua, evacuación y saneamiento de aguas residuales, telefonía y otras redes, galerías o canalizaciones de servicios necesarios.
- Se determina en las fichas correspondientes al desarrollo del suelo urbanizable para los que se contemplan usos residenciales, una reserva de suelo con el carácter de dotación autonómica para construcción de viviendas de promoción y titularidad pública en cuantía de 2,5 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados edificables de uso residencial, que deberá ser concretada espacialmente por el plan de desarrollo.
- La edificabilidad asignada a estos terrenos no sobrepasa el 2,5% de la establecida para el uso residencial en la totalidad del sector, teniéndose en cuenta para el cálculo de las demás dotaciones, equipamientos y espacios libres locales.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

- Con independencia de lo especificado en el apartado anterior, el plan contempla también las reservas de suelo para vivienda sujeta a algún régimen de protección pública, que son del 40% de la edificabilidad residencial contemplada por el plan general para el conjunto del suelo urbano no consolidado y urbanizable delimitado.
- El plan fija dicho porcentaje para la construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública, en el suelo urbano no consolidado y el urbanizable delimitado, en cada uno de los ámbitos de desarrollo. Esta distribución evita la concentración excesiva de viviendas de dicho tipo, para favorecer la cohesión social y evitar la segregación territorial de los ciudadanos en razón a su nivel de renta.
- Las reservas establecidas para vivienda en régimen de protección, en base a los datos disponibles que se recogen en la presente memoria, se consideran adecuadas a la demanda potencial de este tipo.

Las **normas de calidad urbana** se garantizan tanto por la aplicación obligatoria de las disposiciones del artículo 48 como por las estipuladas por las Normas de Hábitat de Galicia.

El plan divide el **suelo urbano en dos distritos** y el **suelo urbanizable en sectores**, a los efectos de su ordenación detallada y de aplicación de estándares.

04.1.3. Cumplimiento de las determinaciones para el planeamiento general

- El plan abarca la totalidad del término municipal de A Coruña, clasifica el suelo determinando su régimen jurídico, define los elementos fundamentales de la estructura general adoptada y establece las determinaciones para promover su desarrollo y ejecución.
- Su contenido es congruente con los fines determinados por el propio plan y se adapta a las características y complejidad urbanística del territorio, garantizando la coordinación de los elementos fundamentales de los sistemas generales.
- El plan garantiza la coherencia interna de las determinaciones urbanísticas, la viabilidad técnica y económica de la ordenación propuesta, el equilibrio de los beneficios y cargas derivados del plan, la proporcionalidad entre el volumen edificable y los espacios libres públicos de cada ámbito y la participación de la comunidad en las plusvalías generadas en cada área de reparto.
- **De manera general**, contiene las siguientes determinaciones:
  a) Se señalan los Objetivos generales y criterios de la ordenación teniendo en cuenta con la normativa sectorial y ambiental, los instrumentos de ordenación del territorio y el planeamiento de los municipios limítrofes.
  b) Todo el suelo del término municipal se clasifica en todos o alguno de los distintos tipos y categorías establecidos en la LOUGA.
  c) Se divide el suelo urbano en distritos.
  d) Se delimitan los sectores para el desarrollo del suelo urbanizable delimitado.
  e) Se fija la estructura general y orgánica del territorio de acuerdo con las estipulaciones legislativas.
  f) Se actualiza el Catálogo vigente.
  g) La delimitación de los suelos rústicos de especial protección ha tenido en cuenta, para supuesta en valor y protección, las cuencas de interés paisajístico, y los suelos libres del litoral marítimo y la Ría del Burgo.
  h) Se han delimitado áreas de reparto en suelo urbano no consolidado y en suelo urbanizable delimitado, con fijación del aprovechamiento tipo, en su caso.
  i) Se determina el carácter público o privado de las dotaciones.
  j) Se fijan, en su caso, los plazos para la aprobación del planeamiento de desarrollo y para el cumplimiento de los deberes urbanísticos.
  k) Las normas incluyen disposiciones para el cumplimiento de las condiciones de adaptación al ambiente establecidas por el artículo 104 de la LOUGA, mediante la asignación de la clasificación y las calificaciones correspondientes y las normas con las que se corresponden.

- En **suelo urbano consolidado**, el plan fija:
  a) La delimitación de su perímetro.
  b) La calificación de los terrenos, que identifica la asignación detallada de usos pormenorizados, tipologías edificatorias y condiciones de edificación correspondientes a cada zona.
  c) La delimitación de los espacios libres y zonas verdes destinados a parques y jardines públicos, de carácter público o privado.
  d) Los emplazamientos para dotaciones, equipamientos y demás servicios de interés social, de carácter público o privado, y las condiciones de edificación garantizando la integración en su entorno.
  e) La regulación detallada de los usos, volumen y condiciones higiénico-sanitarias de los terrenos y construcciones, así como las características estéticas de la edificación y de su entorno.
  f) El trazado y características de la red viaria pública, con señalamiento de alineaciones y rasantes.
  g) Se prevén las condiciones para el establecimiento de aparcamientos de titularidad pública, de manera general para permitir los emplazamientos en las localizaciones en que el déficit existente así lo requiera, y que de acuerdo con la LOUGA, podrán ubicarse incluso en el subsuelo de los sistemas viarios y de espacios libres sin interferir el uso normal de estos sistemas ni supongan la eliminación o traslado de elementos físicos o vegetales de interés.
  h) Recoge las características y trazado de las redes de abastecimiento de agua, alcantarillado, energía eléctrica y aquellos otros servicios que, en su caso sean necesarias como complemento de las ya existentes.

- En **suelo urbano no consolidado**, el plan fija:
  a) La delimitación de los polígonos necesarios para la ejecución del plan y la determinación del sistema de actuación de cada uno, en las piezas con la ordenación detallada.
  b) Para los planes especiales de reforma interior, se determina la delimitación del ámbito, los usos globales, tipologías edificatorias, altura máxima y superficie total edificable, las dotaciones urbanísticas y en su caso los sistemas generales
  c) Las reservas mínimas de suelo necesarias para atender las demandas de vivienda sujeta a algún régimen de protección pública que se fijan, con carácter general, en el 40% para cada pieza, excepto en los ámbitos correspondientes a los Planes especiales de mejora y desarrollo y en algunos ámbitos de baja densidad.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

- Respecto al **suelo de núcleo rural**, el plan ha estudiado los últimos asentamientos que por sus características podían tener dicha consideración, pero diversas circunstancias impiden que se pueda hablar en estos términos sobre dichas piezas de A Coruña. Todos ellos están en la zona de influencia del área de seguridad de la refinería, lo que ha contribuido a su aislamiento urbano, aunque difícilmente se pueden identificar con núcleos rurales según la definición de la ley, pues su economía ya no se basa en los usos tradicionales y tan sólo queda un cierto valor tipológico. La huerta de estos núcleos está ocupada hoy día por la propia refinería y la implantación de la Grela, áreas territoriales que por su topografía aconsejaron a su transformación industrial.

  El plan ha optado en el caso de estas piezas existentes por considerarlas dentro de los suelos rústicos protegidos debido a que por su afección de proximidad a la refinería no aconseja que se puedan incrementar territorialmente, aunque una posible transformación futura de las instalaciones de la refinería podría permitir su recuperación y consolidación.

- En **suelo urbanizable**, el plan fija:

  a) Se delimitan sectores para su desarrollo por planes parciales.

  b) Se precisan suficientemente los sistemas de la estructura general de la ordenación urbanística del territorio para permitir la redacción de planes parciales o especiales, determinando los sistemas generales incluidos o adscritos a la gestión de cada sector.

  c) Se recogen los trazados de las redes fundamentales de abastecimiento de agua, alcantarillado, energía eléctrica y demás servicios.

  d) Se determinan las conexiones con los sistemas generales existentes y exteriores al sector y, en su caso, la adecuación de las existentes a sus nuevos requerimientos.

  e) Se asignan los usos globales de cada sector, y se concreta la edificabilidad y las tipologías edificatorias.

- En **suelo rústico**, el plan determina:

  a) Las distintas categorías de suelo rústico.

  b) Las condiciones estéticas y características de diseño de las construcciones.

  c) Normas y medidas de protección del suelo rústico para asegurar el mantenimiento de la naturaleza rústica de los terrenos y la conservación, protección y recuperación de los valores y potencialidades propios del medio rural.

- El plan incluye un capítulo en el que se recoge la **estrategia de actuación** y otro con el **estudio económico** del plan, determinando la ejecución de los sistemas generales que hayan de crearse necesariamente para el desarrollo de las áreas de suelo urbano no consolidado y de los sectores de suelo urbanizable delimitado. También se determinan los ámbitos de actuación preferente en suelo urbano no consolidado y en suelo urbanizable delimitado, con los plazos y condiciones en que tengan que ser ejecutadas las actuaciones públicas programadas o privadas concertadas con los particulares, y las determinaciones de la ordenación detallada sin necesidad de remisión al planeamiento de desarrollo.

  El plan general de ordenación municipal incluye una evaluación del coste de ejecución de los sistemas generales y de las actuaciones previstas, con indicación del carácter público o privado de la iniciativa de financiación, justificándose las previsiones que hayan de realizarse con recursos propios del ayuntamiento.

  Para la financiación atribuida a otras administraciones o entidades públicas distintas del municipio, se acreditará la conformidad de las mismas.

04.1.4. Cumplimiento de los requerimientos documentales

El contenido del plan lo componen los siguientes documentos:

a) La Memoria justificativa de sus fines y objetivos, así como de sus determinaciones.

b) Estudio de sostenibilidad ambiental, impacto territorial y paisajístico.

d) Planos de información.

e) Planos de ordenación urbanística del territorio.

f) Normas urbanísticas, actualizando y adecuando el cuerpo regulador a partir de las anteriores normas vigentes y su estructura.

g) Estrategia de actuación y estudio económico.

h) Catálogo de elementos protegidos, actualizando el actual vigente.

i) Estudios sectoriales y propuestas puntuales para la resolución de áreas estratégicas para el desarrollo equilibrado y funcional de la ciudad, de acuerdo con las nuevas oportunidades de transformación.

El estudio de sostenibilidad ambiental, impacto territorial y paisajístico analiza y pondera los efectos de la ejecución y desarrollo de las determinaciones del plan sobre los recursos naturales y el medio físico, la adopción de las medidas correctoras necesarias para minimizar sus impactos y la valoración de la adecuación de las infraestructuras y servicios necesarios para garantizar los nuevos desarrollos en condiciones de calidad y sostenibilidad ambiental, así como su coherencia con los objetivos de protección del dominio público natural.

La documentación de carácter informativo del plan, tanto gráfica como escrita, que ha sido presentada en fases anteriores a la concreción de la propuesta, también forma parte del presente plan.

04.2. OBJETIVOS DEL PLAN

En eL primer capítulo de esta Memoria ya se señalaban las grandes líneas de actuación del presente plan, que de hecho articular los objetivos para su formulación. Estos objetivos se concretan en este apartado con una vocación de síntesis, dado que temáticamente se van desarrollando a lo largo de los capítulos que se divide el presente documento.

Las grandes trazas de estructuración de las propuestas por el plan han de seguir las siguientes **LÍNEAS ESTRATÉGICAS**:

A. Encajar el medio metropolitano que se ha configurado en el entorno de la ciudad, como marco en el que encajar adecuadamente la definición de las diferentes propuestas sectoriales de alcance macro-municipal, tanto para el planteamiento de unas infraestructuras modernas, como para constituir el futuro de una “ciudad abierta a su región” como “capital urbana” de estos nuevos espacios metropolitanos.

B. Re-cualificar la ciudad actual buscando mejorar los servicios y la calidad de sus espacios y equipamientos y promover el modelo de la ciudad futura compleja, equilibrada y sostenible.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

C. Reforzar la tendencia hacia una economía de servicios, complementaria a la actividad industrial que se desarrolla en ciertos sectores del ámbito municipal y metropolitano. Para ello se deben poner las bases para abrir para prever la actividad innovadora y la "economía del conocimiento".

D. Estimular actuaciones prototípicas en el campo del "desarrollo durable", ya sea en la residencia o en la actividad económica, planteando actuaciones que puedan generar valor añadido en el tiempo.

E. Recuperar la relación con su medio geográfico natural: la topografía y los bordes del agua, a la vez que se ponderan los valores medioambientales en el medio urbano como de relación con el entorno no urbano.

F. Promover una propia identidad y crearse un espacio claro como ciudad capital media "atractiva y singular" en el concierto español y europeo, que actúe como multiplicador de los rasgos identitarios existentes.

Con estas finalidades, el plan formula los siguientes **OBJETIVOS GENERALES** para su concreción:

1. A Coruña ha de ser una **ciudad emblemática** singular asegurando los bienes de la ciudad con nuevos desarrollos respetuosos que protejan los elementos paisajísticos, medioambientales y edificios particulares de interés; reconociendo, protegiendo y poniendo las bases para la recuperación de las herencias culturales y naturales; planteando nuevos proyectos públicos y privados que reflejen el carácter autóctono de la ciudad; y desarrollando nuevos proyectos atractivos y originales, que ayuden a atraer y retener a personas de alta formación.

2. Se ha de buscar el mayor índice de sostenibilidad basado en la ciudad **compacta y confortable** promoviendo e incrementando la densidad e intensidad de usos en el casco urbano; planteando medidas de mejora del transporte público; desarrollando la ciudad compleja de usos mixtos, con comercios convenientemente localizados, espacios para trabajar y dotaciones para la comunidad; incentivando la calidad del diseño y construcción, para asegurar que los desarrollos de alta densidad conllevan la creación de espacios de alta calidad y vigilando los usos ineficientes del suelo de baja densidad inapropiada en lugares estratégicos de la ciudad; y asegurando calles y espacios públicos de gran calidad, con especial atención a la mejora de la ciudad consolidada.

3. El fomento del **reciclaje urbano** y la **rehabilitación residencial** suponen ejes que buscan el crecimiento desde dentro, optimizando los espacios de oportunidad, promoviendo el reciclaje del suelo urbano ocupado por actividades obsoletas. Ello no será posible sin considerar la realidad urbana que ofrecen sus diversas tramas y sus características morfológicas. También la recuperación de los núcleos tradicionales como elementos que estructuran la identidad de los diversos barrios.

4. Una ciudad más conectada con nuevos modelos de **nueva movilidad** a partir de la creación de un paquete integrado de servicios de nueva movilidad que permita a la población desplazarse de manera más eficaz, con más opciones y más económico que el viejo sistema basado en el 'sólo-coche'. Las alternativas tienen que ser mejores en todos los aspectos: medioambientales, sociales, de recursos, en términos de salud y seguridad, de calidad de vida y de igualdad. En parte los objetivos se han de basar en finalizar la trama viaria estructurante que permita remodelar vías existentes para modos funcionales compartidos.

Para ello, complementariamente se han de tomar Medidas y Políticas asociadas que pasan por la reducción del tráfico y la velocidad en vías rápidas, favorecer las alternativas de Movilidad o plantear medidas para favorecer la reducción de la Movilidad Obligada.

5. Plantear una **ciudad más sostenible** basada no solamente en proveer zonas verdes de calidad y edificios energéticamente eficientes, sino en el eficaz uso de estos recursos por parte de los diferentes grupos sociales, económicos y culturales. Se han de considerar todos los efectos de los nuevos proyectos tanto en términos de su rendimiento energético e impacto en el medio ambiente, como en la afectación del estilo de vida, patrones de movilidad y comportamiento de la comunidad, reduciendo el impacto sobre el medio mediante estrategias de optimización del uso de los recursos a nuestra disposición.

6. Se ha de **incentivar el diseño** distintivo de edificios relevantes y de espacios públicos, pero asegurando también la calidad del resto de las edificaciones que componen la ciudad para que respondan apropiadamente a su contexto y contribuyan a la calidad ambiental de su entorno.

7. La transformación hacia una **ciudad más humana** a partir de la prioridad de los espacios peatonales sobre los de los vehículos privados. Las calles no deben ser pensadas sólo como corredores de movilidad, sino como espacios tridimensionales enmarcados por edificios, árboles y otros elementos. En este contexto, se han de incorporar en el diseño elementos que favorezcan y den prioridades a los usuarios más débiles y desfavorecidos en el sistema de relaciones urbanas.

8. El progreso para una **ciudad económicamente más equilibrada** pasa por preparar las infraestructuras necesarias para permitir la transición de un sector industrial pesado en decadencia hacia un perfil de actividades productivas más integradas en la realidad urbana, así como el sector de servicios y la emergente economía del conocimiento y su imagen.

9. Valoración del patrimonio natural creando espacios de protección a partir de elementos de referencia para la ciudad: protección de la franja litoral y la Ría del Burgo, recuperación cuando sea posible y valoración de las cuencas de interés paisajístico, y propuesta de creación de un parque de interés y alcance territorial supramunicipal..

10. Promover la mejora de los sistemas de soporte urbano, como las redes y espacios técnicos, y generalizar el acceso de toda la población a los servicios. Para ello se ha de perseguir el consumo adecuado y responsable, implementando formas de energía alternativa en los sectores de nuevo desarrollo, favorecer el reciclaje y la gestión de los residuos, reducir emisiones de los focos contaminantes industriales y del tráfico, reducir el nivel de ruido y aprovechar los modelos de ciudad compacta para optimizar todos estos servicios.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

04.3. PROPUESTAS PARA DIFERENTES CLASES DE SUELO

Delimitación del término municipal

El límite interior del término municipal, límite de tierra, corresponde con el aprobado en el PGOM 98, que a su vez coincide con el grafiado en el PGOM 85. Por otra parte se señala que éste coincide básicamente con la marcación realizada por los militares en el año 1924. En este sentido, conviene señalar que la revisión del planeamiento se realiza sobre el ámbito ordenado por el plan que se revisa, pues el planeamiento no es instrumento hábil para fijar deslindes entre municipios.

Por otro lado, la delimitación de costas del PGOM 2009 incorpora la línea límite interior de la ribera del mar, la línea de deslinde del dominio público marítimo- terrestre y la línea de servidumbre de protección marítimo terrestre.

Dichas líneas se han transcrito sobre la cartografía de referencia del Ayuntamiento de A Coruña a partir de la información digital facilitada por la Dirección General de Costas. Demarcación de Galicia, en relación a los siguientes deslindes:

- C-20/13-D “Límite Ayto. de Cullleredo al Puerto de la Coruña”
  (aprobado por Orden Ministerial el 30/10/2006)
- C-20/15-D “Terrenos de la Solana, Hotel Finisterre, La Marina y Oza”
  (aprobado por Orden Ministerial el 31/10/2006)
- C-20/11-D “Dique de Abrigo a PTA. Herminia”
  (aprobado por Orden Ministerial el 11/03/2004)
- C-20/14-D “Punta Herminia a Punta Mexillosa”
  (aprobado por Orden Ministerial el 28/01/2004)
- C-20/12-D “Punta Mexillosa al límite T.M. de Arteixo”
  (aprobado por Orden Ministerial el 15/03/2004)

Régimen del suelo

El plan, de acuerdo con la legislación aplicable, establece el régimen del suelo de acuerdo con la clasificación urbanística y la regulación que se determina para cada tipo de suelo mediante las normas y los planos de propuesta.

Este régimen de suelo puede suponer que los edificios existentes erigidos con anterioridad a la Aprobación Definitiva del planeamiento urbanístico que resultaren disconformes con el mismo, que no caben dentro de los supuestos que fija la regulación en todas sus determinaciones, queden en una situación de fuera de ordenación, de acuerdo con el artículo 103 de la LOUGA. No obstante se ha de dejar bien claro que se distingue entre las edificaciones en situación de “fuera de ordenación absoluta” y “fuera de ordenación parcial”.

Fuera de ordenación absoluta se da en aquellos edificios a) que ocupen suelo afectado por dotaciones públicas (espacios libres, equipamientos, viales o para usos públicos determinados por el plan), o b) se encuentren ubicados en ámbitos de suelo urbano no consolidado o suelo urbanizable para los que el PGOM no fije ordenación detallada. En este segundo caso el planeamiento de desarrollo que establezca la ordenación detallada determinará, definitivamente, si el edificio se encuentra en situación de fuera de ordenación y en que grado.

Fuera de ordenación parcial corresponde a aquellos edificios en los que la disconformidad se produce por causas distintas de las señaladas en el apartado precedente y, especialmente, aquellos cuya disconformidad sea debida exclusivamente al número de plantas o a la altura total del edificio y/o al exceso sobre el fondo edificable en terrenos que el planeamiento prevea como de titularidad privada o a los usos. En estos casos de fuera de ordenación parcial la aplicación de la normativa supone que no se puede ampliar ni vaciar interiormente la totalidad de la edificación, pero no crea ninguna restricción sobre la edificación consolidada en tanto se conserve, se restaure, se rehabilite o se consolide, e incluso se reestructure en un máximo del 50% de la superficie edificada. Sólo en caso de substitución de la edificación, a iniciativa de la propiedad y por cualquier motivo, la nueva construcción deberá adecuarse a la regulación urbanística que sea vigente.

Áreas de reparto

Incluyen todas las figuras que requieren de gestión posterior para su desarrollo, independientemente del tipo de suelo y con excepción de la UR, de acuerdo con la ley.

Se delimitan con el objetivo de garantizar la equidistribución de beneficios y cargas del planeamiento. Por tanto, se señalan en SUNC y SUD.

Relacionan distintos ámbitos de gestión de manera que determinado su aprovechamiento tipo, las diferentes piezas no difieran en un 15%.

En SUD se han delimitado 7 áreas de reparto, mientras que en SUNC se han delimitado 21. Como criterios utilizados, se ha buscado agruparlas por figuras de planeamiento posición urbana (contiguo o periférico), intensidad edificable o uso. Las operaciones singulares (puerto, estación…) por su propia especificidad, estando condicionadas por los convenios suscritos para su transformación, se constituyen en áreas de reparto independientes. Así mismo, los sectores, planes y polígonos provininentes del plan anterior, que tenían iniciada la tramitación o la gestión, se han incluido en áreas de reparto independientes. Los sectores periféricos de baja densidad, con edificaciones surgidas al margen del planeamiento, configuran también áreas diferenciadas. Los ámbitos residenciales de baja densidad que en el PGOM 98 estaban incluidos en planes de infraestructuras, otro diferente, con el objetivo de dotar de servicios a estas áreas Finalmente, constituyen áreas de reparto independientes, las correspondientes a nuevos ámbitos que han suscrito convenios urbanísticos.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

04.3.1. El suelo rústico (SRUS)

Se han clasificado dos tipos de suelos rústicos: suelos rústicos especialmente protegidos y suelos rústicos de protección ordinaria.

- Suelos Rústicos Especialmente Protegidos (**SREP**): incluye los suelos rústicos especialmente protegidos por el PGOM 1998, la mayoría de los que en dicho se clasificaban como suelos rústicos comunes (SRUS) y una superficie significativa de los suelos rústicos aptos para urbanizar (SRAU), ambos según la terminología anterior.
  Además de éstos, se han clasificado también como SREP una pequeña superficie de suelos urbanos no consolidados del PGOM98, que corresponden en general con suelos libres de edificación, necesarios para asegurar la continuidad de los suelos protegidos.
  Finalmente, se han incluido, por su especial valor natural, las islas de San Pedro situadas frente al monte del mismo nombre. Estos suelos, que no estaban contemplados en el PGOM 1998, están incluidos en un Plan de Protección Natural de su superficie.

- Suelo Rústico de Protección Ordinaria (**SRPO**) art.32.1. Incluye los suelos clasificados como núcleo rural por el PGOM 1998 y además una zona de suelo residencial, también adyacente a la Refinería, que se han clasificado como SRPO debido al riesgo tecnológico, todo y su existencia, para evitar una mayor consolidación en esta zona.
  Por el contrario, otros suelos actuales de uso residencial del entorno de la refinería, y en coherencia con el punto anterior, se han incluido dentro de ámbitos de desarrollo para permitir su transformación a usos compatibles con dicha servidumbre, como son espacios libres o usos terciarios.

- Dentro de los SREP se han incluido:
  - Parque Alto, cota +125
  - Valle del río Monelos
  - Protección de Costas
  - Arqueología
  - Recuperación de suelos degradados
  - Infraestructuras

- Estrategia fundamental para todos los suelos clasificados como rústicos:
  - Continuidad de los espacios naturales (las urbanizaciones existentes y sus ampliaciones deben limitarse para permitir la continuidad entre los espacios; las urbanizaciones son “bolsas” aisladas dentro del suelo protegido y no deben conectar entre ellas.
  - Conexión con los espacios libres urbanos
  - Sistematización de los espacios naturales en relación a sus valores singulares – sistema interior (Parque Alto), sistema costero, valle cultivado del río Monelos.
  - Recuperación de los suelos degradados “entre” suelos protegidos

- Para la **clasificación de los SREP** de acuerdo con las categorías previstas en el artículo 32 de la LOUGA se ha tenido en consideración:
  - Protección agropecuaria.**-** No se ha considerado ningún suelo con esta categoría, dado el valor escaso de las explotaciones del municipio, desde el punto de vista productivo. De hecho, cuando hace 35 años los suelos cultivados aún eran considerables, el Ministerio de agricultura clasificaba los suelos rurales de A Coruña en las categorías IV (laboreo ocasional), V, VI y VII (no laborables) y VIII (improductivos), lo cual da una idea de la poca consideración que tienen a estos efectos agrícolas, explotaciones destinadas en muchos casos al consumo propio. Ello no es razón para que no puedan considerarse en otras categorías más adecuadas a su conservación por su valor paisajístico o medioambiental, al situarse en el entorno del cauce del Monelos.
  - **Forestal**.- En estos suelos se conservan masas arbóreas significativas que configuran un espacio continuo, con vocación de extenderse a municipios vecinos. Se plantea la creación de un parque en las zonas altas por encima de la cota 125, en los Montes de Acobada y los Altos Penasquedo. Se trata de suelos que pueden mantener actividades actuales de acuerdo con la LOUGA y potenciar otras al aire libre, en la medida que no atenten contra los espacios protegidos.
  - **Infraestructuras.**- Incluye los suelos destinados al emplazamiento de infraestructuras y sus zonas de servidumbres, de acuerdo con la regulación sectorial, como las comunicaciones y telecomunicaciones, las instalaciones para el abastecimiento, saneamiento y depuración del agua, las de gestión de residuos sólidos y otras análogas destinadas al servicio de la población en su conjunto.
  - **Aguas.**- En el caso de A Coruña, se trata esencialmente del sistema hídrico del rio Monelos, aunque también se incluye algún cauce menor que desemboca directamente a la costa atlántica. Incorpora el propio cauce y su zona de protección según la legislación sectorial.
  - **Costas**.- Fuera d los suelos urbanos, se ha delimitado una franja de suelos que se encuentran a una distancia de 200 metros o más del límite interior de la ribera del mar, atendiendo a la configuración orográfica de la propia costa.
  - Espacios naturales.- Si bien algunos espacios no urbanizables pueden tener puntualmente un interés por su valor natural, en la medida que acogen especies de flora y fauna en áreas alejadas de la presión urbana, se ha considerado que la no inclusión en reservas específicas actualmente aconsejaba valorar otros aspectos que ofrecían argumentos de protección más consistentes, decantando en este sentido la interacción que en muchos casos se puede dar entre diferentes categorías de protección.
  - **Paisaje.-** De acuerdo con la LOUGA, se han incluido espacios naturales o con explotaciones agrícolas que constituyen valores de vistas panorámicas del territorio, del mar y los valles. Concretamente se han señalado dos sistemas principales, uno en la costa atlántica constituido por las diversas lomas que culminan en la Torre de Hércules, y el otro en el interior, que configura la cuenca visual de A Coruña, incluyendo los suelos cultivados del valle del Monelos.
  - **Zonas con interés patrimonial, artístico o histórico**.- Los suelos incorporados con esta categoría se corresponden en todos los casos con áreas de protección arqueológica: el Castro de Elviña, el Castro de Nostián y la Mámoa de Monte Cambás.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

04.3.2. El suelo urbano (SU)

El plan delimita como suelo urbano fundamentalmente el ya señalado por el plan anterior más algunas piezas desarrolladas suficientemente como para estar dentro de los criterios señalados por la LOUGA para tener la consideración de suelo urbano.

Se distingue entre suelo urbano consolidado (SUC) y no consolidado (SUNC). La división del suelo urbano en consolidado y no consolidado se realiza atendiendo al grado de urbanización efectiva y a la existencia de redes de servicio, fundamentalmente a la red de saneamiento, abastecimiento de agua y electricidad, pues la mayor parte de los suelos urbanos se encuentran completamente urbanizados o precisan de obras de escasa entidad para adquirir la condición de consolidado. En la serie de planos O7- "Servicios técnicos" a escala 1/5000 se representan dichas redes.

En el primero, el plan se puede desarrollar directamente por las normas a partir de la regulación zonal, aunque se delimitan ámbitos para desarrollar determinadas operaciones urbanísticas de reordenación. En el SUNC todos los suelos están incorporados en ámbitos en los que se fija la ordenación detallada o se remite su concreción al planeamiento de desarrollo.

Tanto para unos como para otros, cuando se trata de figuras de planeamiento derivado, el plan confecciona una ficha con su ámbito, objetivos, dotaciones mínimas establecidas por la ley, superficie edificable~~,~~, los elementos infraestructurales, los usos, la vivienda protegida si es el caso, y la iniciativa y sistema de gestión, con excepción de las unidades reparcelables en SUC, donde la iniciativa siempre es privada y no se determina el aprovechamiento tipo porque, de acuerdo con la ley, al estar en suelo urbano, se garantiza el equilibrio de beneficios y cargas.

De acuerdo con la LOUGA, en Suelo Urbano se delimitan Distritos Urbanísticos con lo siguientes criterios:

Distritos urbanísticos

La ciudad de A Coruña presenta una alta colmatación en las áreas más centrales, en las que el plan recoge piezas con planeamiento de desarrollo vigente y en proceso avanzado de gestión, i en casos de ejecución, que consolida situaciones heredadas para las que no resulta viable la obtención de sistemas dentro de delimitaciones reducidas. Por ello, para hacer viable el cumplimiento de las determinaciones del artículo 49.1 de la LOUGA, en relación con la propuesta de ordenación de los sistemas dotacionales y de espacios libres del plan, se ha ampliado la delimitación a dos piezas claramente diferenciadas en la configuración de la ciudad: un polígono que engloba la Ciudad Vieja y los Ensanches, y el otro con el resto del suelo urbano consolidado.

Para la división del suelo urbano en distritos se han tenido en cuenta las divisiones administrativas del territorio, esto es la división parroquial y la división censal.

La división parroquial es la más antigua para la organización de los asentamientos de población: A Coruña, Santa María de Oza, San Pedro de Visma, SanCristóbal das Viñas y San Vicente de Elviña. Aunque se ha mantenido esta división tradicional para el seguimiento de las series de datos demográficos, la delimitación parroquial no se corresponde bien con el suelo urbano actual. La mayor parte pertenece a una sola parroquia, A Coruña, aunque algunas implantaciones urbanas relativamente recientes, como la del polígono industrial de la Grela Bens situado entre dos parroquias, han desvirtuado sensiblemente la división original.

Por su parte, la división administrativa actual del territorio en distritos censales coincide mejor con los barrios de la ciudad. Existen 10 distritos censales que se concentran preferentemente en la ciudad histórica y en los ensanches. Los dos sistemas coexisten y se superponen aunque no exista una buena correspondencia entre ellos.

Por ello, la delimitación de los distritos urbanísticos del PGOM 2009, se ha basado fundamentalmente, en las divisiones censales y en los distintos modelos de crecimiento de la ciudad. La que podríamos denominar la ciudad más tradicional, la ciudad anterior a 1950, está constituida por tramas de calles y piezas urbanas relativamente pequeñas, bien relacionadas entre sí. Por contra, la ciudad construida durante la segunda mitad del siglo XX se basa principalmente en el desarrollo de grandes piezas industriales y de actividad y otras residenciales y en nuevas urbanizaciones de casas unifamiliares, autónomas entre ellas así como en relación a la ciudad preexistente –Puerto de A Coruña, La Grela-Bens, Elviña, Pocomaco, Los Rosales, Peñaredonda…-

También se ha considerado de manera decisiva el grado de consolidación de la ciudad tradicional y el desarrollo del planeamiento del PGOM 98. En efecto, el planeamiento actual preveía un gran número de ámbitos de desarrollo en suelo urbano, caracterizados en general, por índices de edificabilidad muy superiores a 1,5 aunque con reservas para dotaciones de espacios libres y equipamientos locales, así como vivienda protegida, muy inferiores a las determinadas por la legislación vigente. Se da la circunstancia de que muchos de estos ámbitos tienen iniciados procesos de gestión que no permiten su reformulación, mientras que su localización en la ciudad más colmatada no permite delimitar nuevos ámbitos capaces de equilibrarlos, ya sea por su pequeña superficie o por el escaso número de ellos.

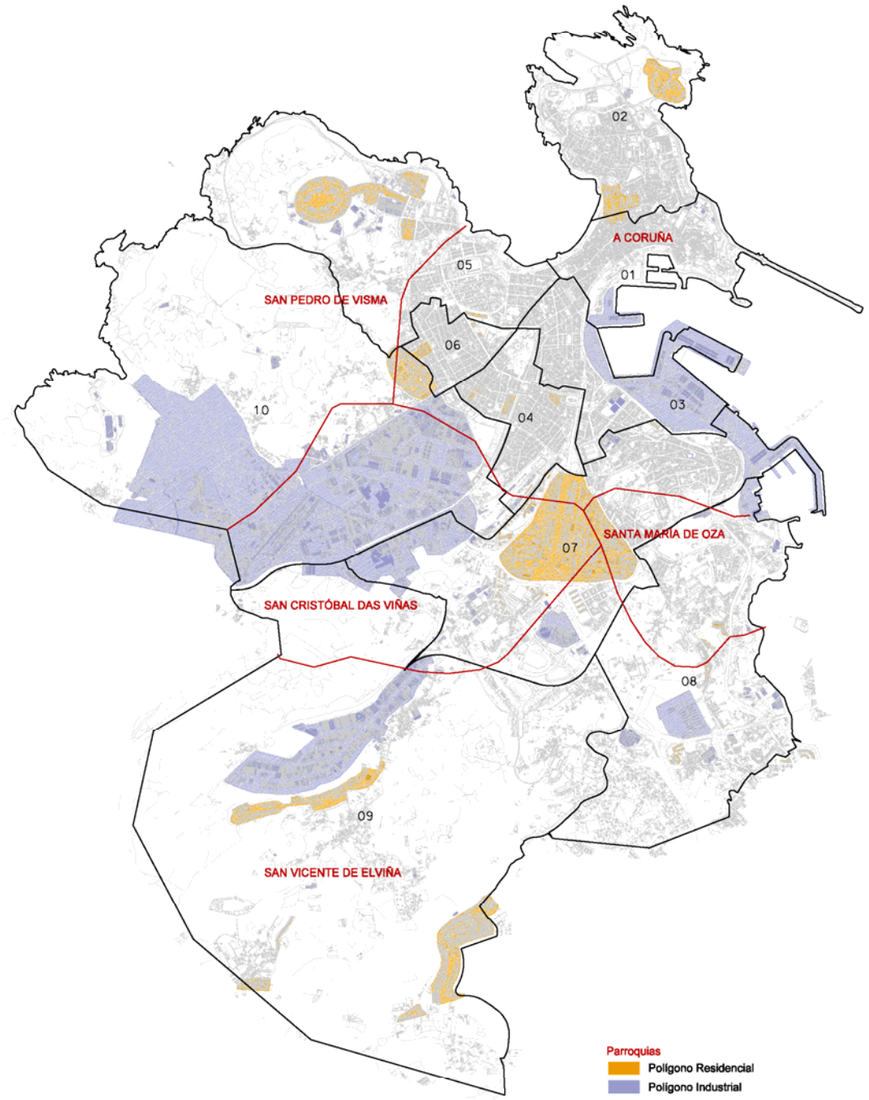
Esta herencia del planeamiento que ahora es objeto de revisión comporta en gran medida que el tamaño de los distritos no pueda ser pequeño. La división del suelo en dos distritos urbanísticos permite mantener, con los mínimos ajustes, los distritos censales actuales, y se correlaciona bien con los dos modelos básicos citados de formación de la ciudad, al tiempo que garantiza el equilibrio prescrito por la LOUGA.

En el equilibrio de los distritos, y por tanto en su delimitación, no se ha considerado la transformación de las grandes piezas interiores de la ciudad – Puerto Zona 1 y 2, estación de San Cristóbal y estación de autobuses- ya que seguirán un proceso de desarrollo independiente muy condicionado por factores en parte ajenos a la iniciativa de la ciudad. Por tanto, la delimitación de los distritos permite cumplir por ellos mismos con los mínimos exigidos legislativamente y no necesitan de otros ámbitos para su ajuste.

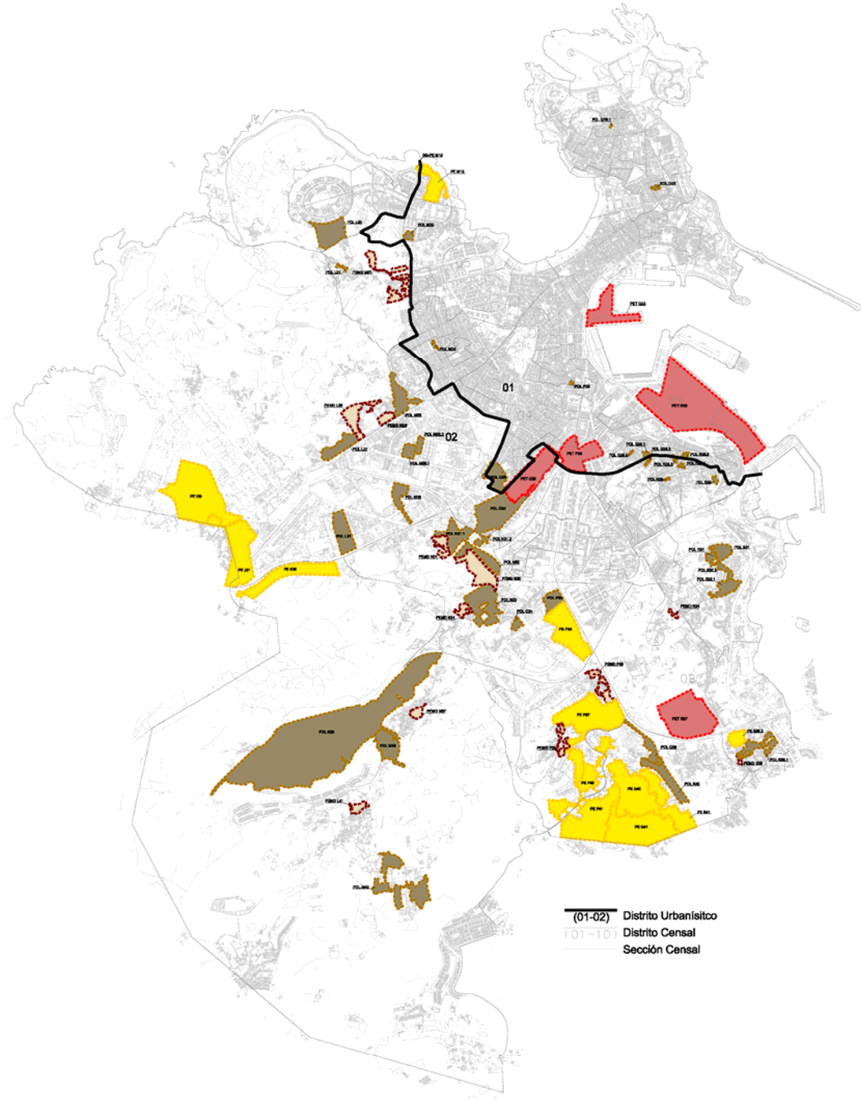
Y no obstante, el desarrollo previsto en el PGOM 2009 para esas grandes piezas, contribuirá a acercar las dotaciones de espacios libres y equipamientos locales a amplios sectores de la ciudad más densa, cubriendo algunos de los déficits estructurales de equipamientos y espacios libres, y facilitando el acceso de la población a los mismos, en el sentido previsto por la LOUGA.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

SUPERPOSICIÓN DE LAS DIVISIONES ADMINISTRATIVAS. PARROQUIAS Y DISTRITOS CENSALES

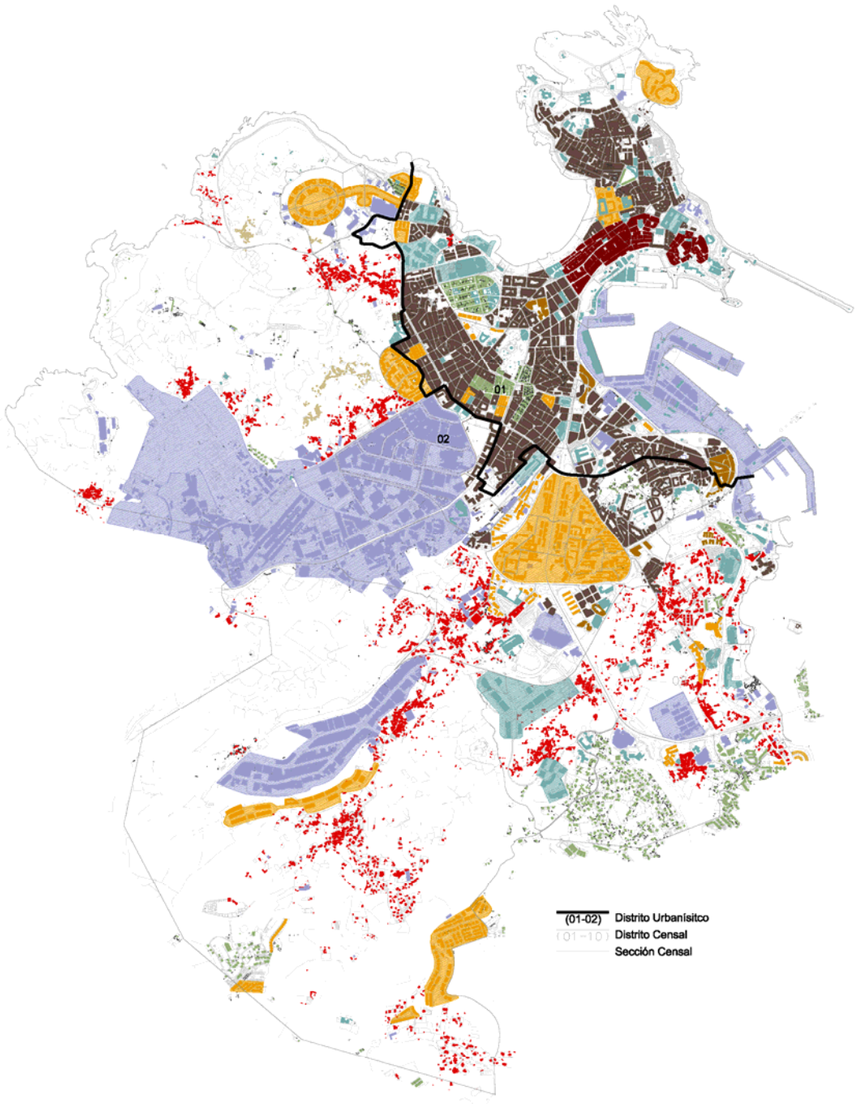


DISTRITOS URBANÍSTICOS. RELACIÓN CON LOS DISTRITOS CENSALES Y LOS ÁMBITOS DE DESARROLLO.

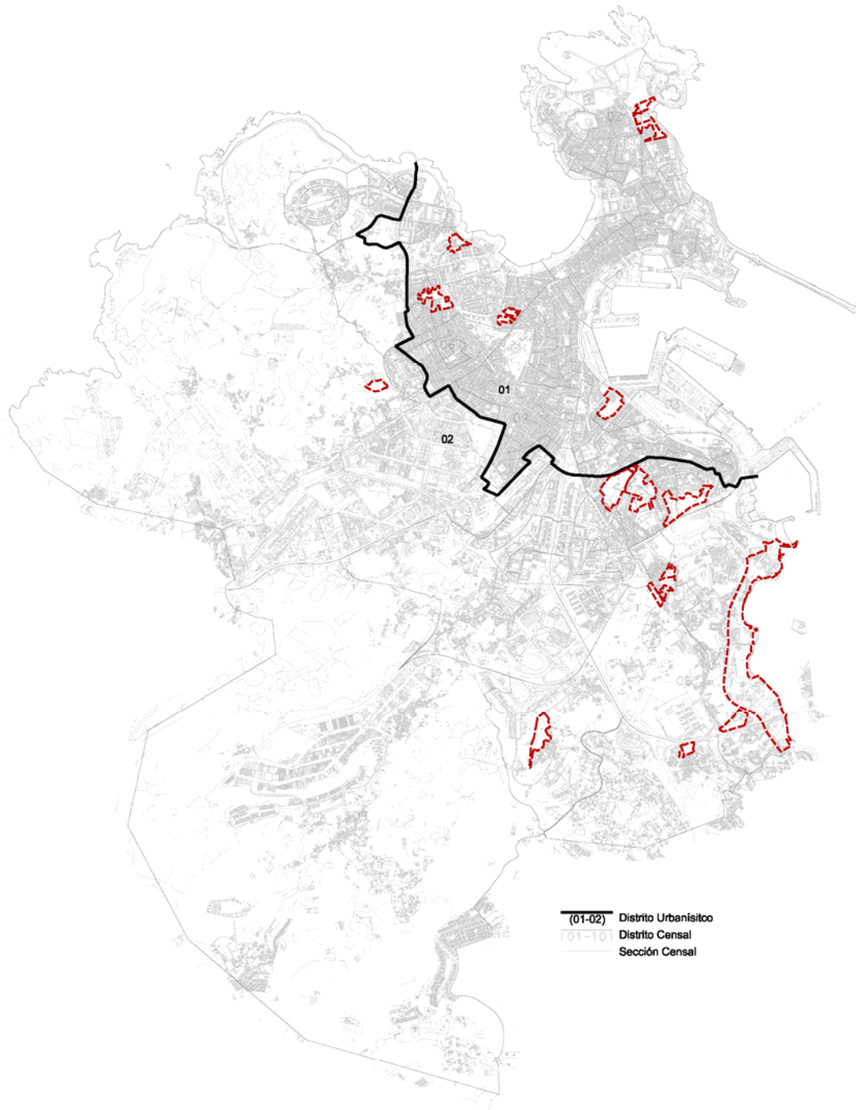


Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

DISTRITOS URBANÍSTICOS. RELACIÓN CON LAS TRAMAS URBANAS.



RELACIÓN CON LOS DISTRITOS CENSALES Y LOS API NO CONSOLIDADDOS.



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Propuestas de modificación de Disposiciones Normativas

El plan ha modificado algunos de los criterios que hasta ahora regulaban de manera directa la aplicación de las normas zonales, en la medida que se han mostrado como normas ambiguas o excesivas para garantizar una correcta calidad medioambiental en la ciudad consolidada. Principalmente afectan a la sobre densificación que se manifiesta por las alturas excesivas de la edificación o la alta ocupación y consolidación de los patios de manzana.

En consecuencia, se han ajustado las siguientes disposiciones, como cambios más trascendentes:

- **Alturas:**

El plan parte de unas alturas de base preestablecidas en los siguientes ábacos, pero fija gráficamente unos valores inequívocos por frente de calles o por manzanas, ponderadamente haciendo participar criterios que tienen en cuenta valores de frontalidad a ejes principales, de direccionalidad de calles o mallas o de la existencia de edificios protegidos con valor patrimonial y alturas características dominantes. Los valores de base distinguen entre una configuración semiintensiva o la intensiva.

Configuración semiintensiva. Las siguientes alturas se corresponden bien con los ensanches más antiguos de la ciudad, en concreto con los de Monte Alto y los primeros ensanches en torno de las plazas de Lugo, Galicia, Vigo, Recife y Maestro Mateo, y con las calles de Santa Lucía y Castiñeiras.

El cálculo corresponde aproximadamente a número de plantas = ancho de calle/3, resultando una caja transversal de calle (ancho-alto) de proporción casi cuadrada.

Ancho de calle	Alturas
<10 m	3
10<12 m	4
12<15 m	5
15<20 m	6
20<25 m	7
>25 m	8

Configuración intensiva. Estas alturas se adecuan con los ensanches compactos de Los Castros, Montiño, Santa María de Oza, Cuatro Caminos, Los Mallos, Gaiteira, Sagrada Familia y Agra de Orzán.

El cálculo corresponde aproximadamente a número de plantas = ancho de calle/3 + 1 planta, resultando una caja transversal de calle de proporción ligeramente rectangular vertical.

Ancho de calle	Alturas
<10 m	4
10<12 m	5
12<15 m	6
15<20 m	7
>20 m	8

Criterios de medición del ancho de calle:

- para la medición se tomarán las alineaciones previstas en el planeamiento, independientemente que estén o no consolidadas en todo su frente.
- se toma la media de las alineaciones de todos los tramos que conforman la calle.
- los retranqueos de frentes de alineaciones para configurar plazas, cruces o ensanchamientos no se consideran a efectos de determinar la anchura de la calle.
- en el caso de cruces de calles de diferente anchura que se intersecan con ángulo distinto del de 90º, generando espacios de configuración “triangular”, se toma la mayor de las anchuras que confluyen.

- **Patios**

Se han estudiado las manzanas existentes, con el objetivo de encontrar pautas para incrementar el número de las que se pueden acomodar a ordenación con patio de manzana. En el planeamiento vigente se distribuyen aproximadamente al 50% entre las de patio y sin patio.

El plan propone un incremento superior al 20% de las manzanas que dispondrán de patio conjunto. Para ello, se ha procedido a la regularización de los patios interiores de manzana siempre que ha sido posible, reconociendo las profundidades más habituales en cada frente de cada una de ellas.

Núcleos tradicionales

El plan anterior vigente (PGOM de 1998) ya dejó de considerar núcleos rurales el resto de piezas poblacionales dispersas originales, dada su desvinculación efectiva de su naturaleza socioeconómica que los identificaba como tales. No obstante, para evitar la pérdida de su fisonomía como agregado poblacional, el plan propone tratarlos con criterios de conservación de las piezas aún existentes dentro del continuo urbano, con el objetivo de conservar la estructura edificatoria y urbana anterior, con pequeñas piezas de expansión a partir del núcleo original.

04.3.2.1. El suelo urbano consolidado (SUC)

El plan, en suelo urbano consolidado, zonifica para la aplicación directa de las normas y señala Unidades de Reparcelación y Planes Especiales.

UR (Unidades Reparcelables): **antiguos polígonos de uso residencial del PGOM 1998**, en general de pequeño tamaño y régimen del suelo según la legislación anterior como **suelo urbano consolidado**, con cesiones de vial pequeñas y/o obras de urbanización de escasa entidad, necesarias para adquirir la condición de solar. Las unidades señaladas cumplen las determinaciones del art. 19 a) y b) aplicables al suelo urbano consolidado, en relación a la cesión gratuita de terrenos destinados a viales fuera de las alineaciones establecidas en el planeamiento o la regularización de fincas para adaptar su configuración a las exigencias del planeamiento cuando fuera preciso por ser su superficie inferior a la parcela mínima o su forma inadecuada para la edificación.

- PE (Planes Especiales). Plan especial de la Universidad.
  Se delimita un ámbito en suelo urbano consolidado para regular la ampliación de los edificios existentes y completar el campus universitario de Elvira y de Zapateira.

04.3.2.2. El suelo urbano no consolidado (SUNC)

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

El plan, en suelo urbano no consolidado, delimita polígonos, planes especiales, planes especiales de mejora y desarrollo y planes especiales de transformación**:**

- **POL** (Polígonos): antiguos polígonos o áreas de planeamiento que provienen en parte del plan anterior, aunque también se delimitan nuevos, en general de uso residencial.
  La ley establece para su desarrollo la obligación de cesión de aprovechamiento y se aplican los estándares de espacios libres, equipamientos, aparcamiento, reserva de viviendas de protección pública y la limitación de la intensidad máxima a 1,5 m2/m2.
  En algunos polígonos, que provienen en general del PGOM 1998, con intensidades de edificación elevadas y con ámbitos reducidos e insertados en manzanas consolidadas, resulta difícil o incluso inapropiado cumplir la limitación de intensidad edificatoria o las reservas mínimas de dotaciones en cada uno por la distorsión que crearían en su emplazamiento, por lo que el cumplimiento de dichos estándares se ha garantizado en el distrito.
  Se incluyen también los polígonos terciarios de la Grela, a reordenar, en los que se mantiene el aprovechamiento. En este caso el aprovechamiento correspondiente al polígono es del 100%. Para los otros polígonos de la Grela que provienen de la transformación de sistemas generales se aplica la cesión del 10% de aprovechamiento determinada por la ley.

- PE (Planes Especiales): antiguos polígonos o áreas de planeamiento, provinientes del plan anterior, algunos con procesos de gestión iniciados, de uso residencial; ámbitos que en el PGOM 98 estaban incluidos dentro de planes especiales de infraestructuras, ámbitos a reordenar completamente, especialmente los situados en el entorno de La Grela, así como ámbitos residenciales situados dentro de la zona de afección de la refinería, que se preve transformar a usos terciarios o industriales.

- **PET** (Planes Especiales de Transformación). Constituyen las grandes piezas de oportunidad de la ciudad. Son Planes Especiales que regulan la transformación de grandes ámbitos de uso portuario, industrial o de comunicaciones. La mayor parte de ellas provienen de la transformación de sistemas generales existentes – sistema general portuario, viario o ferroviario- y se sitúan **en zonas de nueva centralidad** que aconsejan “orientar” su posible transformación:

  - Puerto: se divide en varias zonas, en relación con la posibilidad de disponer de estos suelos para su transformación una vez finalicen las concesiones actuales.
  - Estación Intermodal y Estación de Autobuses
  - Fábrica de Armas

  En tanto que áreas “centrales” se ha buscado promover, en general aunque con excepción de la fábrica de armas, la mezcla de usos para favorecer la complejidad. Esta mezcla de usos se refleja en el coeficiente de edificabilidad, donde la intensidad de edificación total se divide entre usos terciarios y usos residenciales, de manera diferente para cada una.
  Se prevé la cesión de aprovechamiento y se aplican estándares de espacios libres, equipamientos, aparcamiento, reserva de viviendas de protección pública y limitación de la intensidad máxima a 1,5.
  Los que provienen de la transformación de sistemas generales no se han utilizado para compensar dotaciones “extras” o vivienda de protección que permitan el equilibrio de los distritos. De manera general, se cumple en cada uno la totalidad de las dotaciones generales y locales, para no disminuir el “standard” de la ciudad. Sin embargo, en aquellos casos en que por razones de los convenios suscritos entre las partes – puerto zona 1, puerto zona 2 y San Cristóbal- o por la conservación de edificios de valor existentes las reservas son superiores a las previstas por la ley, éstas si se utilizan para el equilibrio de los distritos.

- Planes Especiales de Mejora y Desarrollo (**PEMD**);

Se delimitan pequeños ámbitos de desarrollo de planeamiento entorno de los antiguos núcleos rurales o con núcleos más recientes., con objeto de mejorar los accesos o las infraestructuras de servicio, precisar las alineaciones o concretar la ordenación detallada de zonas afectadas por viario general.
La mayoría de ellos Incorporan la ordenación detallada del ámbito, sin embargo, remiten la concreción final de la misma a un plan especial posterior.
No se aplican reservas de vivienda protegida. Corresponden en general, con núcleos de casas tradicionales situadas en suelo urbano

04.3.3. El suelo urbanizable delimitado

04.3.3.1. El tratamiento por el Plan General del suelo urbanizable

El desarrollo del plan de 1998 ha incrementado el suelo urbanizado en 167 Has en 10 años, de las 463 Has inicialmente previstas como suelo urbanizable con uso dominante residencial (la mitad aproximada de todo el suelo urbanizable del plan). El techo residencial en el mismo período se ha incrementado en 3,5M m2 para dicho uso, mientras que la población se ha mantenido en torno a los 245.000 habitantes iniciales. Ello ha supuesto una reducción significativa en la densidad de las zonas residenciales, lo cual supone una mejora cualitativa positiva, aunque tiene como contrapartida que el objetivo de crecimiento no se ha cumplido.

El plan de 1998 preveía incrementar el suelo urbano (1.966 Has) con 951 Has de suelo urbanizable, un 48% de expansión urbanizada. En la propuesta de plan actual, el suelo urbanizable delimitado (430 Has) supone un crecimiento máximo del 20% sobre el suelo urbano, mientras que el resto del crecimiento se confía al suelo urbano no consolidado, en piezas de transformación urbana. El suelo urbanizable con uso residencial dominante supone 304 Has, con una edificabilidad global de 1,5M m2 de techo, que ha de permitir la construcción total de unas 19.000 viviendas nuevas, descontados los porcentajes de techo destinados a otros usos.

Ello supone una población potencial aproximada de unas 45.000 personas (contando un 80% de viviendas ocupadas) lo que supone una densidad de 96 hab/Ha de media para todo el suelo urbanizable. Este mismo valor para el conjunto del suelo urbano (el consolidado residencial y industrial y el pendiente de transformación ya desarrollado) será de 125 hab/Ha. Como referente, el suelo urbano consolidado actual, con sus 1.685 Has y 247.000 habitantes, supone una densidad de 146 hab/Ha. La mejora tan significativa se debe a la importante aportación de espacios libres que suponen los suelos urbanos no consolidados.

Por tanto, los valores previstos para el suelo urbanizable arrojan unos resultados aceptables, más si tenemos en cuenta que buena parte de los suelos urbanizables propuestos se corresponden con piezas que provienen del plan anterior (suelos urbanizables o rústicos aptos para urbanizar, con proceso de transformación iniciado), que en muchos casos ya habían comenzado su gestión, en estado más o menos avanzado. En estos casos, se ha mantenido la edificabilidad y esencialmente la delimitación original, con ajustes que en el mayor de los casos corresponden a la exclusión de la franja de 200 metros de protección de costas.

04.3.3.2. La concreción del suelo urbanizable delimitado

El plan lo concreta en una ficha específica por su ámbito, objetivos, las reservas de espacios libres y equipamientos, la superficie edificable, los elementos infraestructurales, los usos, la vivienda protegida, la iniciativa pública o privada, el sistema de gestión y el área de reparto en la que se incluyen.

- Se clasifican como Suelo Urbanizables Delimitado:

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

- Los sectores que provienen del PGOM 1998 que no se han desarrollado:
  - S1 Portiño (SUD1)
  - S3 Penamoa (SUD2)
  - S8 Monte Mero (SUD4)

- 2 ámbitos que en el PGOM 1998 correspondían a Suelos Rústicos Aptos para Urbanizar que habían planteado diversas iniciativas de Sectorización:
  - Zapateira (SUD7)
  - Monte Alfeirán (éste está aprobado inicialmente) (SUD6)

- 1 ámbito que en el PGOM 1998 correspondía a Suelos Rústicos Aptos para Urbanizar, situado al Este de la 3ª Ronda, con objeto de completar la ciudad hasta la misma:
  - Martinete (SUD3)

- 1 ámbito que en el PGOM 1998 correspondía a suelo rústico común, situado en torno de la 3ª Ronda. Con objeto de recuperar ambientalmente el espacio del entorno de la cantera de As Rañas, actualmente en explotación, se ha propuesto la urbanización del interior de la misma:
  - Cantera As Rañas (SUD5)

- Para su desarrollo han de cumplir: Cesión de aprovechamiento y se aplican estándares de espacios libres, equipamientos, aparcamiento, reserva de viviendas de protección pública y limitación de la intensidad máxima a 1,0 m2/m2.

  - 2 ámbitos que en el PGOM 1998 eran suelo rústico apto urbanizable, con edificaciones existentes:
    - As Rañas (SUD8)
    - Zapateira 2 (SUD9)

- A los dos sectores anteriores delimitados de acuerdo con la Disposición Transitoria Decimotercera (SUD8, As Rañas, y SUD9, Zapateira 2), se les otorga una edificabilidad máxima de 0,2. Tienen una superficie edificada superior a 2/3 de los suelos privatizables, por lo que les corresponde un aprovechamiento del 100%. La finalidad de sendas delimitaciones es mejorar su accesibilidad y dotarlas de las infraestructuras necesarias.

- En ninguno de ambos casos se ha previsto la reserva para dotaciones públicas o espacios libres generales dada su pequeña dimensión en un entorno dotado generosamente de dotaciones y espacios libres existentes o potenciales. Por razones análogas, no tiene sentido en esta ordenación tipológica con tan baja densidad (coeficiente del 0,2 ya mencionado) plantear reservas de vivienda de protección. La superficie de reserva prevista de 2,5 m2 por 100 m2 edificables residenciales supone poco más de 400 m2 en la mayor de ellas, aunque dicha superficie podría destinarse a usos dotacionales si así se estima más conveniente. No obstante, en el caso del SUD 8 y del SUD 9 se prevén como mínimo reservas para espacios libres y equipamientos locales determinadas por la ley.

- Estrategia fundamental:

  - Permitir el desarrollo de los suelos planeados en el plan actual
  - Completar la ciudad hasta la 3ª Ronda
  - Obtener algunos parques urbanos de cierta entidad que complementen los actuales y se constituyan en elementos de referencia de los barrios entorno a ellos y de la ciudad en general. Estos parques se sitúan en promontorios –la mayoría- o en el entorno de lechos de rieras, una y que está canalizada.
  - Obtener algunos viarios básicos para el modelo de malla viaria propuesta.
  - Recuperar algunos suelos degradados.
  - Limitar el consumo de suelo para nuevas extensiones.
  - Aumentar la oferta de vivienda de protección.
  - Garantizar la continuidad de los espacios naturales.
  - Permitir una cierta extensión de uso terciario, complementaria de los usos residenciales y de las actividades existentes en La Grela.

- Los SUD propuestos por el PGOM 2009 los podemos agrupar en dos categorías:
  - Suelos contiguos a suelo urbano y/o próximos a la 3º Ronda, con intensidades de edificación máximas de 1m2s/1m2se
  - Suelos periféricos, rodeados en general de suelos rústicos especialmente protegidos, próximos a los bordes del término municipal, con intensidades de edificación de 0,2 y 0,4 m2s/m2se

- Todos los sectores propuestos, con uso residencial, excepto los que provienen de la delimitación de sectores con edificaciones surgidas al margen del planeamiento, tienen algún sistema general de espacios libres adscrito, a partir de los cuales se configuran la mayor parte de los nuevos grandes parques urbanos.

SUD 1. O Portiño

Situado en la zona de O Portiño, entre Los Rosales y el nuevo sector de Penamoa.

El objeto es completar la ciudad por el oeste, obteniendo los correspondientes espacios libres que permitan la conexión entre los parques de San Pedro y el de Bens, dando continuidad al sistema de espacios libres costeros, y los espacios libres adyacentes a los núcleos de san Pedro de Visma y Loureiro.

Se encuentra parcialmente incluido en la zona de influencia de 500 m de costas. En la parte del sector comprendida dentro de esta zona se han situado la mayor los espacios libres del ámbito.

SUD 2. Penamoa

Situado en la zona de Penamoa, adyacente a la Avenida de Fisterre.

Se busca completar la ciudad por el Oeste, definiendo la nueva fachada urbana hacia la Tercera Ronda; configurar un parque urbano situado entorno a la cota 125 en el límite con los suelos rústicos especialmente protegidos y adyacentes al Parque de Bens; obtener el sistema general de espacios libres adscrito, situado en el Monte de San Pedro; ordenar los usos residenciales en la zona próxima al Ventorrillo y a la extensión prevista en San Pedro de Visma; y situar usos terciarios en los suelos próximos a la Refinería, evitando los usos residenciales, incompatibles con la misma.

El sistema general de espacios libres adscrito al sector se encuentra parcialmente incluido en la zona de influencia de 500 m de costas. El suelo edificable del sector está totalmente fuera de la zona de influencia anterior.

SUD 3. Martinete

Situado en el entorno del núcleo urbano de Martinete, entre el polígono industrial de POCOMACO, Someso y el Campus Universitario de Elviña-Zapateira.

El objetivo es completar la ciudad hasta la Tercera Ronda con usos residenciales; obtener el sistema general de espacios libres adscrito; permitir configurar un parque urbano entorno a la riera que posibilite la integración de los núcleos urbanos existentes junto a esta; y obtener los suelos necesarios para los nuevos viarios entre sectores.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

SUD 4. Monte Mero

Situado en Monte Mero, entre la avenida Alcalde Alfonso Molina, el Parque Ofimático, la Fábrica de Armas y las calles Santa Teresa de Jornet y Lázaro Cárdenas.

El objetivo es completar la ciudad por el Sureste, formalizando la nueva fachada urbana sobre la avenida del Alcalde Alfonso Molina; obtener el sistema general de espacios libres adscrito situado en el futuro parque de San Cristóbal; y obtener los suelos necesarios para configurar el parque de Monte Mero. En la ordenación se considerarán las trazas de la fábrica de armas adyacente.

Se encuentra parcialmente incluido en la zona de influencia de 500 m de costas. En la parte del sector comprendida dentro de esta zona la edificabilidad del ámbito no podrá ser superior a la edificabilidad media de los sectores de suelo urbanizable delimitado .

SUD 5. Cantera As Rañas

Situado en la cantera de As Rañas y su entorno, entre los polígonos industriales de POCOMACO y la Grela-Bens, la tercera ronda y el límite del municipio.

Actuación de notable singularidad que merece un cierto detenimiento en su motivación. En esta cantera se prevé la construcción de un importante Campus Tecnológico y Ambiental que permita sustituir una actividad primaria de extracción, que ha dejado una notable huella en el territorio, y que por sus necesidades funcionales comienza a suponer un problema de integración en el sistema metropolitano de A Coruña: a la imagen poco atractiva de una montaña que va siendo progresivamente lacerada se suma el tráfico pesado que genera y la emisión de polvo a lo largo del recorrido y en la propia cantera.

Tiene sentido abordar su trasformación. Existen referentes que han rellenado paulatinamente el vacío para restituir el paisaje original, pero también alternativas que han combinado paisaje con el desarrollo de actividades. En el presente caso, la fractura interior creada por la explotación sugiere un aprovechamiento “matricial”, evitando la externalización de la urbanización.

El desarrollo de las nuevas infraestructuras en su entorno (autovía al aeropuerto, tercera ronda y eje de enlace con el puerto nuevo) en relación con un correcto tratamiento en la restauración del paisaje, permiten ponderar el emplazamiento por su potencialidad para la implantación de un centro de actividad económica de interés metropolitano.

Con este objetivo principal, teniendo en cuenta su posición en continuidad con el suelo urbano, se deberán incorporar para su desarrollo las siguientes condiciones:

- Organización de la ordenación en “campus” dentro del paisaje
- Continuidad ambiental y funcional del Parque Alto, entre ambos lados de la cantera
- Remodelar los accesos que eviten funcionamientos congestivos, incorporando la previsión de medios de transporte sostenibles, como la conexión con el transporte público y la red de carriles bici
- Prever el desarrollo por fases con identidad propia y la integración de las edificaciones de manera armónica con el paisaje
- Configurar el sector como referente piloto de un desarrollo medioambientalmente sostenible.

SUD 6. Monte Alfeirán

Situado entre la autopista AP-9, la ctra A Coruña-Santiago y la Av. Alcalde Alfonso Molina.

Permitirá rematar la ciudad por el suroeste y ordenar el tejido residencial del núcleo urbano tradicional de Palavea, eliminando las medianeras existentes. Mejorar la accesibilidad viaria al ámbito e integrar la red viaria con el municipio colindante de Culleredo. Asegurar que las nuevas edificaciones no invaden la zona de vulneración de las servidumbres aeronáuticas.

El ámbito se encuentra completamente rodeado por suelos urbanos, tanto en el término municipal de A Coruña como en el vecino de Culleredo, sin solución de continuidad con otros suelos libres o protegidos. La clasificación como suelo urbanizable se estima necesaria para el crecimiento controlado y concentrado del suelo urbano.

La naturaleza del desarrollo debe enfatizar su presencia en el parque alto metropolitano de la cota 125.

El vértice del sector se encuentra incluido en la zona de influencia de 500 m de costas.

SUD 7. Zapateira

Situado en La Zapateira, lindando con el término municipal de Culleredo.

Permitirá completar el tejido residencial de la urbanización; obtener los espacios libres lineales que garanticen la continuidad de los espacios libres y una correcta implantación en el terreno; obtener los equipamientos que complementen los usos del parque; y mejorar la accesibilidad viaria al ámbito y las conexiones. La naturaleza del desarrollo debe enfatizar su presencia en el Parque Alto metropolitano de la cota 125. Se encuentra totalmente incluido dentro de la zona de afección de servidumbres aeronáuticas.

SUD 8. As Rañas

Situado en As Rañas, entre la Tercera Ronda y el nuevo parque de San Cristóbal.

Su objeto es ordenar el ámbito y obtener el suelo necesario para configurar los espacios libres en torno de las infraestructuras viarias. Permitirá resolver el problema de la legalización de las edificaciones ya consolidadas.

SUD 9. Zapateira 2.

Situado en la Zapateira, adyacente al sector 7 Zapateira. Próximo al término municipal de Culledero.

Se busca ordenar el ámbito residencial existente y mejorar la accesibilidad del sector. Permitirá resolver el problema de la legalización de las edificaciones ya consolidadas. Se encuentra totalmente incluido dentro de la zona de afección de servidumbres aeronáuticas.

04.3.4. El suelo urbanizable de régimen transitorio

Se corresponden con los sectores 2 (San Pedro de Visma), 4 (Vio) y 10 (Parque Ofimático), los cuales están aprobados definitivamente, y han iniciado las obras de urbanización, aunque no las han concluido. Esta condición es indispensable para su consideración como suelo urbano, de acuerdo con la LOUGA.

04.4. CUMPLIMIENTO DE LAS REGULACIONES SECTORIALES EN MATERIA DE VIVIENDA Y DE ACCESIBILIDAD

Aunque la escala de las decisiones en materia de proyecto excede la escala de trabajo de un plan general, las condiciones que éste disponga para su desarrollo permitirán que de hecho se puedan cumplir. Son muy diversas las disposiciones legislativas y reglamentarias que inciden en la formación de las decisiones urbanísticas, pero algunas de ellas exigen explícitamente la justificación de su cumplimiento. En el presente apartado se argumenta el respeto a las determinaciones del *Decreto 262/2007, de 20 de diciembre, por el que se aprueban las normas del hábitat gallego,* en lo que se refiere

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

a la regulación de las condiciones de edificación, y la *Ley 8/1997, de 20 de agosto, de Accesibilidad y Supresión de Barreras arquitectónicas en la Comunidad Autónoma de Galicia*, y *Decreto 35/2000, de 28 de enero, del Reglamento de Desarrollo y Ejecución de la Ley,* respecto a las consideraciones sobre las condiciones de accesibilidad general de las implantaciones.

04.4.1. La ley del Hábitat de Galicia

El plan general remite al *Decreto 262/2007* de manera reiterada para todas aquellas dispociones que son competencia del mencionado decreto. Se ha tenido en consideración la diferenciación que hace entre los Ámbitos de planeamiento sin ordenación detallada y los Ámbitos de planeamiento con ordenación detallada vigente, en la medida que entre los primeros se ha de desarrollar la ordenación mientras en los segundos la ordenación de referencia urbana ya esta determinada. Incluso, en los casos en que se proponen ordenaciones puntuales en suelo urbano, que permiten completar determinadas piezas ya prefiguradas, se han tratado con los criterios de las ordenaciones vigentes, para evitar incorporar parámetros que las desvirtúen. Por lo demás, el plan incorpora propuestas que permitan mejorar las condiciones de calidad del espacio público, como la recuperación de itinerarios dominantes para peatones, así como las de las edificaciones de la ciudad consolidada, donde se propone una reducción de las alturas edificables, que contribuya a una mejor del asoleo interior respecto a las disposiciones anteriormente vigentes.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

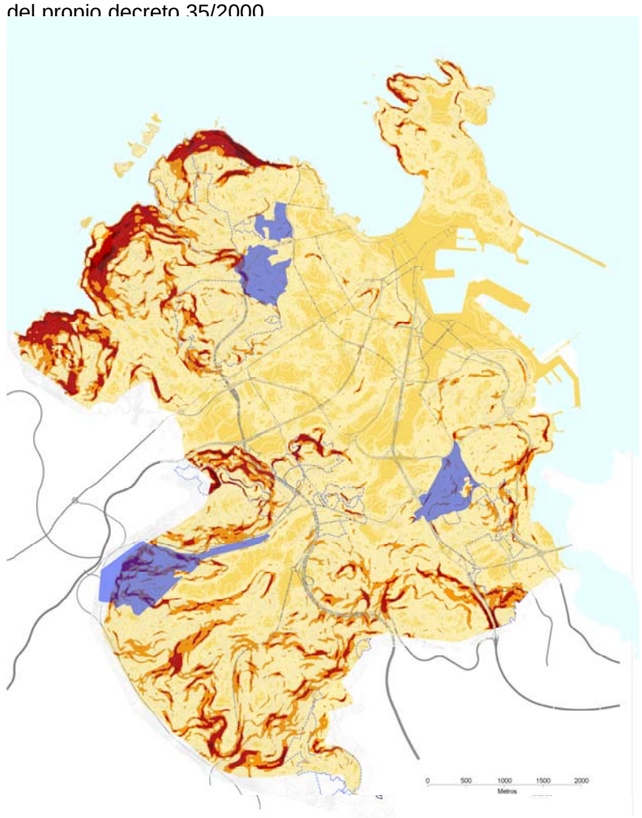
04.4.2. La legislación en materia de accesibilidad

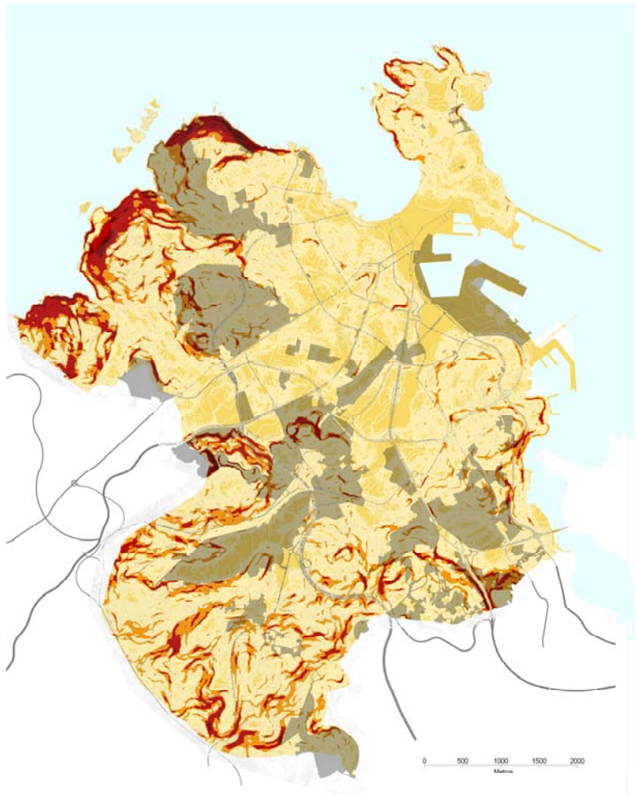
La *Ley 8/1997, de Accesibilidad y Supresión de Barreras arquitectónicas en la Comunidad Autónoma de Galicia*, y *Decreto 35/2000, del Reglamento de Desarrollo y Ejecución de la Ley* son las referencias legislativas de Galicia más específicas para la concepción de los espacios urbanos y edificados desde el punto de vista de la accesibilidad. La escala de trabajo del plan general no puede llegar a el grado de detalle que regulan en los diversos temas estas disposiciones, pero no por ello deja de remitir a las mismas cuando así se ha considerado necesario, sin olvidar que resultan de obligado cumplimiento por su propio rango legislativo para el desarrollo del planeamiento y los proyectos de edificación y urbanización.

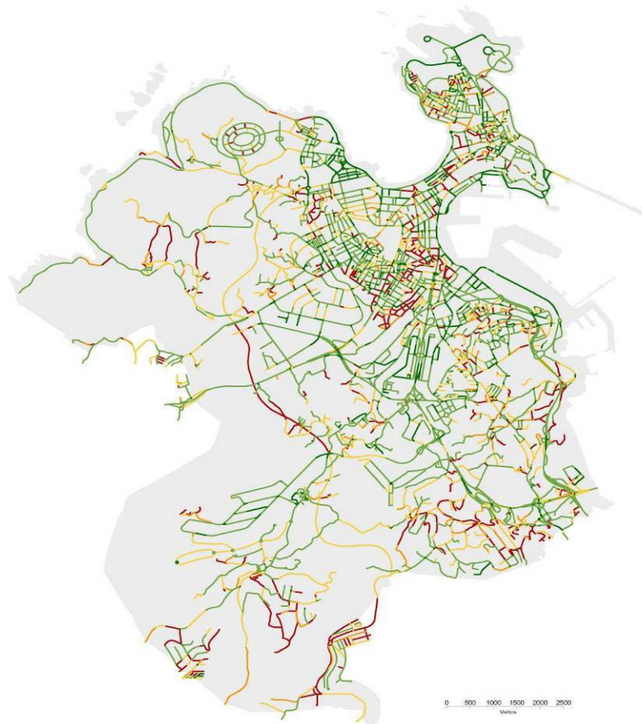
Sin embargo, es responsabilidad del plan poner las condiciones de actuación más adecuadas para hacer posible por el planeamiento de desarrollo el cumplimiento de dichas disposiciones. En suelo urbano, el territorio está fijado en muchas ocasiones por decisiones anteriores que han sido consolidadas por la edificación, aunque no por ello se ha renunciado a mejorar las condiciones cuando ha sido posible. Pero es en los nuevos desarrollos y en las áreas de transformación donde el plan ha seguido unos criterios que permitan crear itinerarios adaptados o, en su defecto, itineraios practicables, según las definiciones del propio decreto 35/2000.

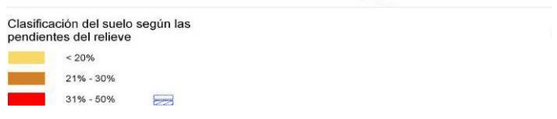
Para ello, se ha seguido como criterio que la pendiente dominante de los terrenos incorporados no excediera del 20% (color amarillo ocre) de manera que los desarrollos urbanos se puedan adaptar si haber de proceder a actuaciones en et territorio de gran impacto. Hay que diferenciar, no obstante, entre los desarrollos de suelo urbanizable en régimen transitorio, que ya se encuentran en avanzado estado de ejecución (plano de la izquierda) de los de nueva implantación (clinometría de la derecha). En éstos segundos, las pendientes superiores que ocasionalmente se puedan incorporar (cantera, vaguadas, bordes más abruptos…) corresponden a espacios que el plan protege y los incorpora a efectos de su obtención como espacios públicos que han de ser debidamente tratados para su transformación y uso accesible, pero verificando que las implantaciones urbanas se podrán ejecutar con seguridad en su implantación, para su adaptación accesible.

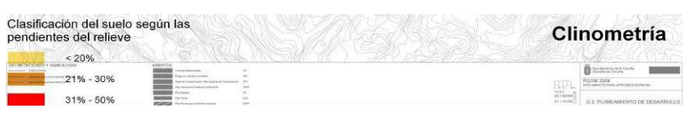
Esta comprobación se ha realizado mediante el prediseño de verificación de las trazas viarias más comprometidas por su territorio de localización abrupto, siguiendo criterios de pendiente máxima del 8% para los itinerarios principales.

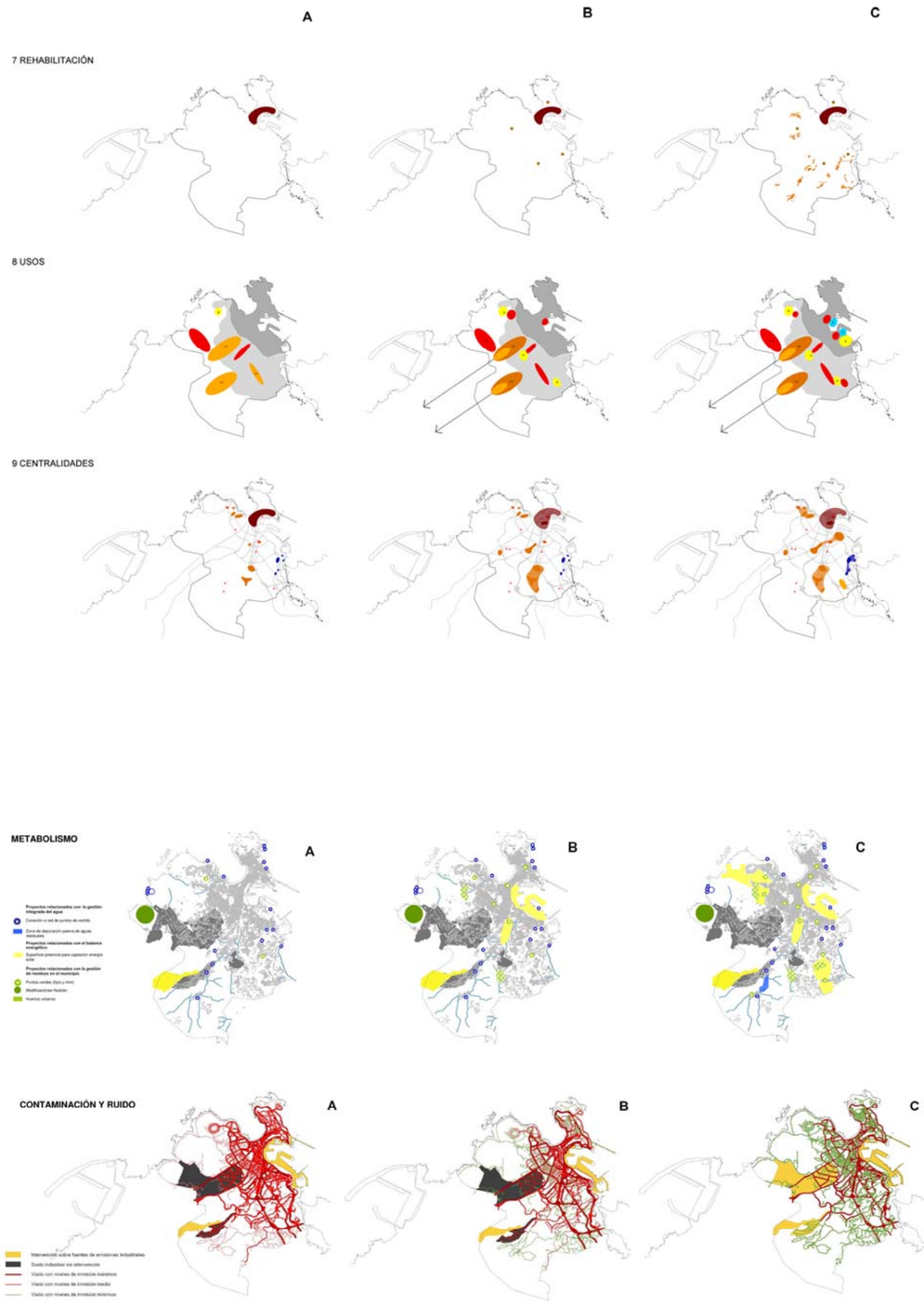












Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

05

05. EL PLAN Y LAS NUEVAS FORMAS DE DESARROLLO

El Plan de Urbanismo hoy ha de asumir la complejidad del organismo urbano que la planificación de corte moderna, de matriz racionalista, había simplificado y que en su aplicación práctica –a veces descuidada- había llevado a la banalización. Se explica quizás así la separación entre "proyecto y ciudad" que ha llevado a la disociación entre infraestructura y ciudad, y al mal entendimiento entre arquitectura y contexto, que están resultando graves en la producción de "hecho urbano" actual.

Conviene pues redimensionar el papel del Plan urbanístico para que recobre una nueva y más amplia credibilidad. Hay que hacer una diferenciación entre:

A- Aspectos metodológicos y/o disciplinares, como:

A-1. Se ha acometido el trabajo a **varias escalas**. Significa que el Plan, además de su concreción a escala general, también incorpora algunos elementos de su realización, ya sea porque están en avanzado estado de gestación o porque son estratégicamente urgentes.

A-2. Se han introducido nuevas formas de definición del **proyecto urbano**, es decir aquel que permite trabajar al nivel del fragmento urbano y el desarrollo de varios operadores, de orden diferente.

A-3. Las intervenciones se plantean desde la **valoración del paisaje**. De esta forma se puede superar la ruptura ambientalista en el que la "cultura del desarrollismo" estaba inmersa.

B- Algunos aspectos de encaje supramunicipal y operativos como:

B-1. El encaje metropolitano de sus opciones estructurantes. Reservas de espacios generales.
B-2. La dinámica operacional y la flexibilidad del Plan.

C- Cuestiones de desarrollo:

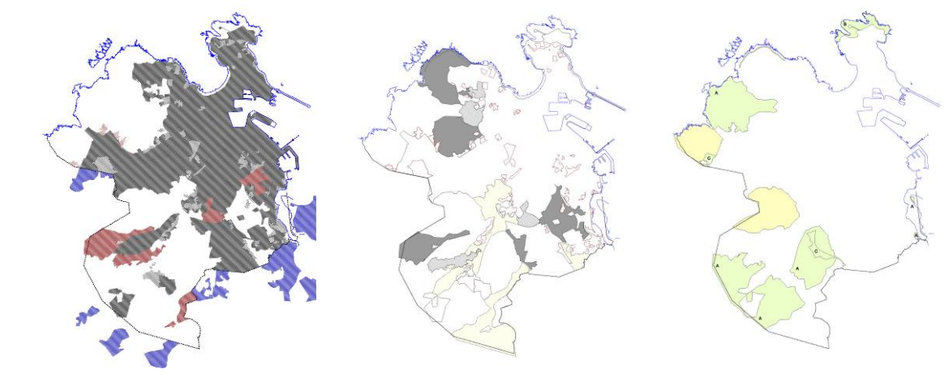
C-1- Definición de las "formas de hacer" y de actuar. Planteo de ejecuciones piloto.
C-2. Buscar la implicación de los agentes para el desarrollo de las acciones del Plan. Habrá que contar con los tres tipos de agentes: público, privado, mixto o corporativo. Y entre ellos existen dimensiones de actuación muy diferentes.

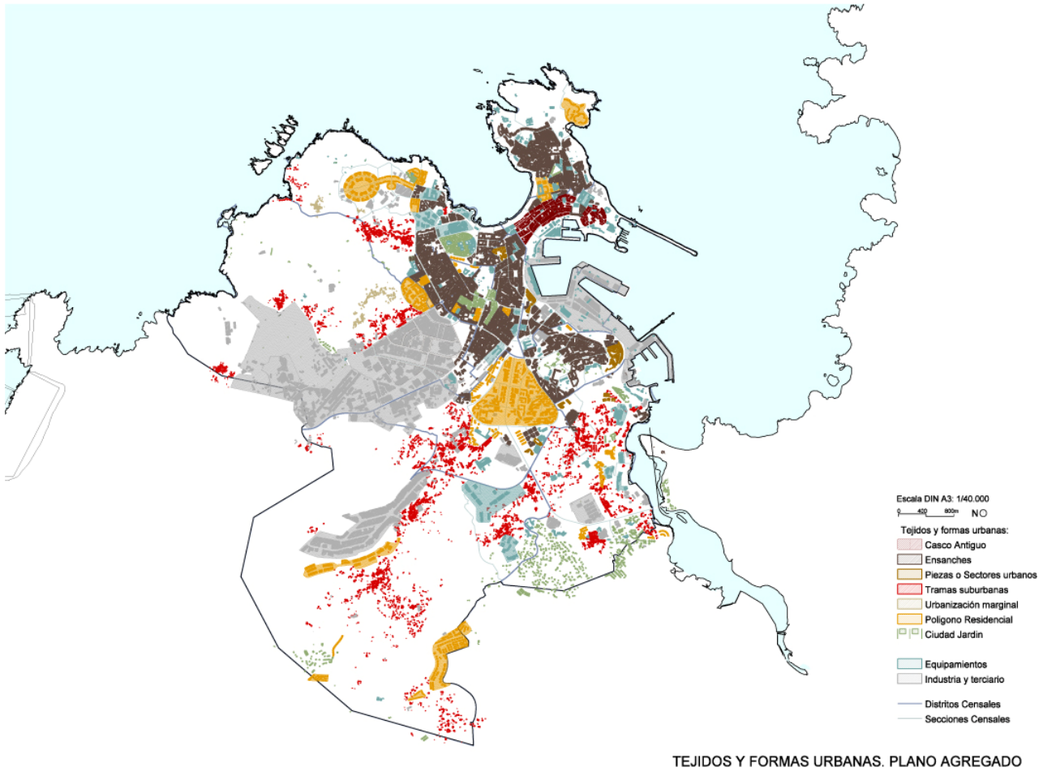
Las opciones piloto antes comentadas pueden tener un valor de pedagogía estimulante para poder cambiar los ritmos y las prácticas habituales. El Plan no puede resolver todos los problemas, pero puede ayudar a hacer más fáciles y coherentes los elementos del Plan y las que se producen fuera de su marco administrativo concreto. Ahí es donde radica la capacidad de racionalización que durante décadas la sociedad le ha venido confiando al Planeamiento y a sus administradores.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

06





TEJIDOS Y FORMAS URBANAS. PLANO AGREGADO

06. EXPANSIÓN VS. RECICLAJE. LAS DIMENSIONES FÍSICAS DEL MUNICIPIO: UN PROBLEMA Y UNA OPORTUNIDAD

La condición metropolitana del entorno de A Coruña se está produciendo en un sistema municipal donde el municipio central es relativamente limitado.

Como hemos visto, la ciudad tiene una dimensión pequeña -36,8 km2- a pesar de la agregación que se produjo, al incorporar el antiguo municipio de Santa María de Oza con sus cuatro parroquias, en 1912. Si bien el crecimiento ha superado el límite municipal, en la situación actual no parecen pensables otras anexiones, sino más bien hay que contar con sistemas de coordinación y/o consocio inter-municipal para poder resolver las cuestiones más necesarias: sobre el transporte, el medio ambiente, los grandes sistemas dotacionales, el metabolismo metropolitano…Una estructura metropolitana formal es siempre deseable, pero quizás es más fácil conseguirla después de ensayar las actuaciones consorciadas entre los municipios colindantes.

Por otro lado hay que resaltar la singularidad espacial y geográfica del término municipal, al final de una península natural que multiplica el perímetro de la fachada litoral a pesar de su pequeña superficie y le confiere una gran singularidad paisajística.

Las ciudades españolas han experimentado en las últimas décadas fuertes procesos de crecimiento hacia fuera, en extensión, a la vez que sus dinámicas adquirían una nueva dimensión metropolitana. A Coruña no es una excepción. Se ha llegado a una situación en que casi la mitad del suelo municipal es urbano y gran parte de su crecimiento industrial se orienta hacia otros municipios. Hace falta pues entender la situación y actuar en consecuencia:

Convendrá hacer un buen uso del término municipal en una estructura urbana que crece en un sistema metropolitano abierto. La ciudad hoy es urbana en la mitad de su suelo, la topografía define muy claramente los espacios ocupables y los que deben mantener una condición “natural” en una situación urbana muy densa y compacta.

Hay sin embargo una gran cantidad de suelo interior que puede reciclarse para la actividad urbana: servicios, residencia, economía, espacios verdes urbanos, dotaciones. Promover este re-uso o reciclaje de suelos y espacios internos de la ciudad, es uno de los objetivos del Plan.

Para sintetizar la situación, y de acuerdo con los criterios de la legislación vigente, el Plan ha considerado tres grandes áreas, en un cierto paralelismo a los regímenes de suelo:

I) Ciudad configurada (la consolidada según la legislación urbanística)

II) Ciudad a transformar (los suelos de desarrollo, nuevos o de usos obsoletos)

III) Ciudad a “no transformar” (a mantener como espacio natural o rústico).

En el presente capítulo aproximamos las estrategias generales de la ciudad a transformar.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

06.1. ACTUACIONES EN LA CIUDAD CONFIGURADA

La herencia de la ciudad consolidada admite operaciones de mejora e intervenciones puntuales que permitan optimizar la estructura de espacios públicos, viales o equipamientos. Se trata de actuaciones de bisturí que esencialmente tenderán a reordenaciones de pequeño alcance, en tejidos densamente configurados. En este territorio, la rehabilitación será una de las intervenciones más usuales, para garantizar la optimización del patrimonio edificado.

Se ha de recordar que en suelos altamente consolidados, las transformaciones intensas pueden implicar complicadas operaciones de remodelación y desplazamiento de infraestructuras, aunque por el contrario al beneficio de la centralidad y la posición urbana, se le suman otras mejoras en la actualización de servicios y conservación de la superficie construida.

06.2. REUSO Y RECALIFICACIÓN DE LA CIUDAD Y DEL TERRITORIO

Durante los últimos años, la ciudad se ha expandido considerablemente, ocupando la mayoría de los suelos que quedaban libres y los que eran más aptos, topográficamente, para ser edificados. Muchas de las actividades que originalmente se situaban en posiciones periféricas han quedado englobadas dentro de la mancha residencial. Algunas de éstas han quedado obsoletas, no resultan viables económicamente, tienen muy limitadas sus posibilidades de ampliación o deben adaptarse a los nuevos requerimientos funcionales o técnicos.

En este contexto de superficie del término municipal reducida, mancha edificada extensa y fricción entre usos residenciales y no residenciales - frente a la necesidad de crecimiento - es donde adquieren relevancia las estrategias que la revisión del planeamiento puede desplegar para minimizar el consumo de nuevo suelo y preservar, en la medida de lo posible, el escaso suelo libre.

Las estrategias de “reciclaje” que la revisión plantea atienden a 3 aspectos diferentes:

- por un lado se plantea la recuperación de suelos urbanos para usos distintos de los actuales, incorporando tanto grandes piezas de transformación como pequeñas actuaciones poligonales que permitan intervenciones puntuales.
- por otro se plantea la posibilidad de aumentar la intensidad de algunos usos, en suelos con usos monotemáticos o de baja densidad.
- finalmente se incide en el papel que la rehabilitación debe jugar en la recalificación y actualización de los tejidos y las edificaciones.

Estos temas son tratados monográficamente en sendos capítulos. En el presente tan sólo nos limitamos a presentarlos como partícipes de una de las estrategias principales del plan. En conjunto éstas permiten “disponer” de suelo sin “detener” el crecimiento – ya sea por reutilización del mismo, ya mediante densificación o bien a partir de la rehabilitación y actualización- y evitan, en parte, consumir nuevas superficies de suelo para nuevas extensiones. Se avanza así en una utilización más racional del suelo y de los recursos del territorio, bienes preciados y escasos, al tiempo que se ponen en valor la ciudad y los tejidos existentes.

06.3. LA INCORPORACIÓN DE NUEVOS SUELOS AL DESARROLLO URBANO

La estrategia anterior se complementa con la propuesta de desarrollo de nuevos suelos no urbanos actualmente, mediante su adscripción al suelo urbanizable. Respecto al planeamiento vigente hasta ahora suponen mantener esencialmente los sectores de suelo urbanizable delimitado del plan anterior, a los cuales se suma también como urbanizable delimitado la Zapateira, que anteriormente figuraba como urbanizable no delimitado.

Por lo que se refiere a nuevos sectores de suelo urbanizable, tan sólo se suman dos de nueva creación por el presente plan, en un caso para obtener los suelos de una importante encrucijada viaria y en el otro, de reducidas dimensiones, para asegurar la regeneración de la cantera que hemos denominado de As Rañas, como ya se describe en su capítulo específicamente.

Como sistemas generales adscritos a los sectores urbanizables se suman de una doble naturaleza dotacional: parques que se han de sumar a la estructura urbana y suelos dotacionales destinados a la ampliación de hospitales actuales en funcionamiento.

06.4. LA PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ARTÍSTICO. ELCAMINO INGLÉS

06.4.1. Protección

La LOUGA, en su artículo 53, establece como determinaciones de carácter general para los Planes de Ordenación Municipal, que deben contener el “Catálogo de los elementos que por sus valores naturales o culturales, o por su relación con el dominio público, hayan de ser conservados o recuperados, con las medidas de protección que procedan”.

Más específicamente, el artículo 75 define los catálogos como “instrumentos complementarios de los planes cuyo objeto es identificar las construcciones, recintos, jardines, monumentos, inmuebles u otros elementos que, por sus singulares características o valores culturales, históricos, artísticos, arquitectónicos o paisajísticos, se estime conveniente conservar, mejorar o recuperar.”

CRITERIOS DE INCORPORACIÓN DE ELEMENTOS AL CATÁLOGO

A) Elementos con valor patrimonial.-

Se ha partido del catálogo histórico artístico vigente, que contiene los elementos identitarios de dicho patrimonio. Además, se ha complementado la catalogación individual de elementos con la preservación de las características de determinados tejidos urbanos tradicionales, a los que se identifica con una calificación urbanística que obliga a mantener determinados parámetros, como altura edificada, composición, parcelación, sin que se trate propiamente de catalogación.

Tres son las componentes en las que se estructura el tratamiento del plan respecto a los elementos con valores susceptibles de ser preservados:

a) Actualización del catálogo vigente, corrigiendo algunos errores y proponiéndose algunos nuevos elementos. También se ha unificado el nivel de protección ambiental, incorporando todas las piezas al grado de protección superior.

b) Se ha introducido el criterio de dar coherencia al catálogo con la normativa que regula la ciudad compacta, buscando complementar los criterios de protección individuales en armonía con los que rigen la conservación de piezas de ciudad con características que merecen ser preservadas por su interés tradicional e histórico.

c) La actualización del PEPRI, como figura urbanística que contiene una mayor densidad de elementos protegidos y que engloba territorialmente las piezas de ciudad históricamente más relevantes, se ha complementado con la inclusión de nuevos elementos exteriores al ámbito del mismo

La relación de los elementos que configuran el catálogo obedece a los siguientes grandes grupos: en razón a la revisión del catálogo anterior, y por determinación de orden superior, como sería la disposición

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

legislativa sobre la protección del Camino de Santiago y la declaración como patrimonio de la humanidad de la Torre de Hércules.

En función de la revisión se incorporan:

- Cañones del parque de San Pedro. Forman parte de la antigua instalación militar de defensa costera del período de entreguerras. Situados en lo alto del Monte de San Pedro, gozan de magníficas vistas sobre el litoral. La rehabilitación de las instalaciones como museo en uso, requiere de una importante mejora adicional para su correcto funcionamiento, con cierta ocupación de nuevos suelos, que deberá permitir la realización de las obras necesarias aún estando situados en suelos clasificados como no urbanizables.
- Dentro del ámbito del PEPRI. Se ha procedido a realizar algunos ajustes en la catalogación de algunos elementos ya recogidos, como la declaración de BIC para el Castillo de San Antón (antes protección integral).
- Fuera del ámbito del PEPRI. Se han incorporado numerosos elementos en diferentes zonas de ciudad, con niveles de protección ambiental o estructural en los casos superiores. También se ha producido alguna modificación en el grado de catalogación, en la mayor parte para pasar de nivel ambiental a estructural.

  Dado el número considerable de las nuevas incorporaciones, nos remitimos a las fichas para el detalle de sus características. Su localización:

  Ciudad Jardín. Se incorporan varias casas modernistas, con frente a la avenida de La Habana, y otras en el interior del conjunto. Todas ellas, con nivel de protección estructural.

  Riazor. Se incluye el Campus Universitario, el Frontón de Riazor y la Torre de Maratón, todas ellas con nivel de protección estructural.

  Área de Plaza de Lugo, Vigo y Maestro Mateo, con extensión por Fernández Latorre. Con elementos ya catalogados anteriormente, la propuesta incluye numerosos nuevos elementos que tienden a completar manzanas, en su mayor parte con protecciones ambientales.

  Área de Santa Lucía y San Pablo. En una zona donde no existía ningún elemento protegido, se proponen numerosas piezas con valor ambiental.

  Los Mallos. Con valor de protección ambiental, se incorporan elementos en un sector donde no había ninguno protegido.

  Entrono de Cuatro Caminos. En un sector donde ya existían dos manzanas con parcelas catalogadas se añaden nuevas piezas del entorno, con valor de protección ambiental y puntualmente alguna pieza como estructural.

  Castros. A partir de dos piezas anteriores con protección estructural, se suman nuevos elementos con valor de protección ambiental.

Atendiendo a determinaciones de orden superior, que otorgan determinada de protección, se incluyen:

- El Camino inglés, como ruta histórica que, de acuerdo con la ley 3/1996, de 10 de mayo, de protección de los Caminos de Santiago de Galicia, el plan incluye a los efectos determinados en la misma. La superposición de cartografía actual sobre planos históricos de notable precisión ha permitido reconocer en calles actuales el antiguo Camino inglés, aunque en algunos casos se ha debido asimilar a calles de trazados próximos, cuando la alteración de las tramas antiguas ha hecho desaparecer las trazas originales. Ello es debido a la superposición de grandes infraestructuras que en poco o en nada respetaron dicho trazado.

  La realidad actual de este trazado presenta diversos tramos, en lo que respecta a su capacidad de conservación o recuperación. Hay que tener en cuenta que en el caso del casco urbano, la alta densificación y transformación del siglo pasado ha generado una situación consolidada que difícilmente puede ser modificada.

- La Torre de Hércules, que si bien ya estaba catalogada como elemento individualmente, su declaración como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO ha comportado la delimitación de dos entornos de protección a su alrededor. Concretamente se refiere a un ámbito menor, el Límite del Bien, que incorpora en la parte continental el conjunto de suelos libres de la península de la Torre de Hércules, en un arco entre la Punta de Orzán y la Playa de Adormideras; y un ámbito superior, la Zona de Amortiguamiento, que supone un radio muy superior i incluye los suelos hasta el continuo urbano, entre la propia Punta de Orzán y la Playa de San Amaro.
- Bienes de Interés Cultural (BIC). Se han incorporado todos los BIC's vigentes, que se suman a los delimitados dentro del ámbito del PEPRI.
- Bienes de Interés Cultural genéricos. Se incluyen los BIC genéricos (hórreos, lavaderos, cruceros, fuentes) en una ficha única del catálogo, en la que figura su localización diferenciada por elementos.

B) Elementos con valor arqueológico.-

Se han catalogado los yacimientos situados fuera del ámbito del PEPRI. Se ha mantenido la protección de los Castros de Elviña y de Nostián, en los que se ha delimitado tanto el área del yacimiento como su correspondiente protección de 200 metros.

En una ficha independiente se han incorporado el resto de localizaciones, que no han sido excavadas, pero de las que se tiene conocimiento de su existencia y emplazamiento. Alrededor del mismo, y dado que no se dispone de otra información más precisa al no haberse excavado aún, se ha señalado un ámbito de protección de 200 metros. Cabe recordar, no obstante, la protección legislativa inherente al bien que gozan todos los elementos de valor arqueológico patrimonial, aunque aún no hayan sido catalogados por su desconocimiento.

C) Desprotección de elementos.-

En este contexto de justificación de los criterios que han instruido la configuración del catálogo, conviene reseñar las razones que han aconsejado la no incorporación de algunos elementos que estaban protegidos por el Plan Especial del Puerto, en el Muelle de Batería. Concretamente nos referimos a los edificios de Aduanas y Comandancia de la Marina y de la mayor parte de las verjas y puertas de cierre del espacio portuario.

También se ha tenido en cuenta la modificación del contexto en que se encontraban hasta ahora, que supone la progresiva transformación del puerto para conseguir que la ciudad acceda al frente litoral. Como elementos individuales y en su conjunto se ha considerado:

- Los elementos no constituyen un conjunto en sí mismo, por estar formado por edificios de estilos diferentes entre sí.
- Individualmente, los edificios tampoco tienen un interés remarcable. Algunos de ellos han sufrido transformaciones significativas en su vida útil, las cuáles han alterado profundamente la construcción original.
- Desde un punto de vista urbanístico, la obstrucción de visuales hacia el agua, o desde ésta hacia la ciudad, además de su integración poco adecuada con el entorno inmediato.

REGULACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO EN LAS NORMAS DEL PLAN

El Plan concreta en el Título IV. "Condiciones de protección del patrimonio histórico, natural y del medio-ambiente" las determinaciones para asegurar la protección patrimonio, entendiendo ésta como un concepto dinámico que admite la actualización de los elementos protegidos, pero estableciendo las condiciones para asegurar la preservación y puesta en valor del elemento objeto de protección, y especialmente los valores que han inducido a su catalogación.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Esta regulación se estructura en tres capítulos en los que se definen la protección del patrimonio histórico y del arqueológico, las condiciones especiales del régimen de obras y la protección de parques y jardines de interés.

La protección se estructura en cuatro niveles en función de los valores a proteger, lo cuales coinciden con la clasificación del anterior plan de 1998, con excepción del nivel de protección IVb, que ha sido suprimido ya que dada su permisividad no suponía la conservación de los elementos protegidos. Los niveles de protección IV.a y IV.b han sido asimilado en el plan actual al nivel IV, de protección ambiental.

Nivel I.- Protección monumental
Nivel II.- Protección integral
Nivel III.- Protección estructural
Nivel IV.- Protección ambiental

En lo que respecta a las disposiciones reguladoras, el plan ha incorporado rectificaciones y ajustes de las normas del plan de 1998 en todos aquellos aspectos que durante los 10 años de vigencia se habían mostrado como inoperantes o incluso contraproducentes para el objetivo de protección perseguido.

06.4.2. El Camino Inglés

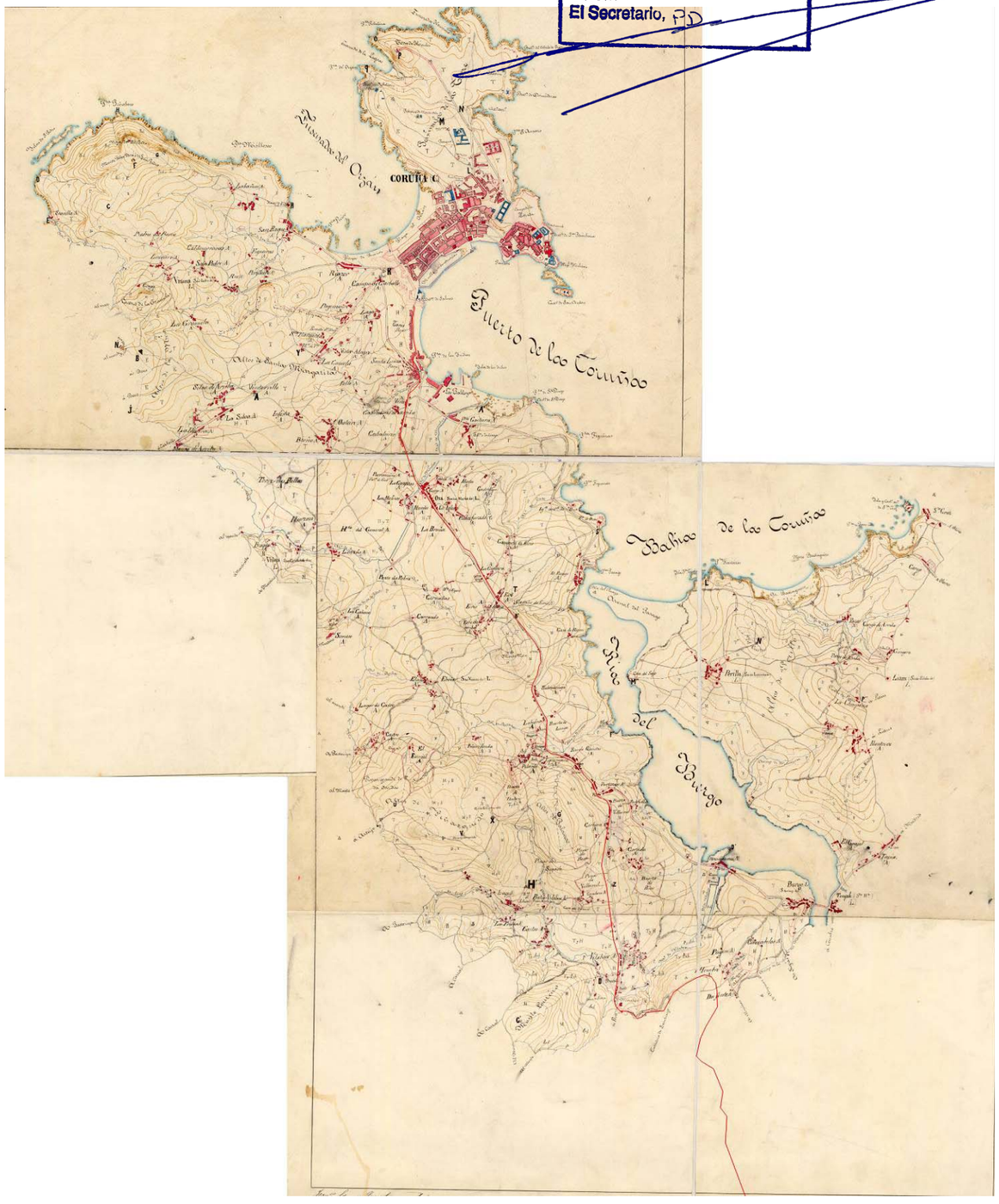
En el contexto de la protección y recuperación del Patrimonio, debemos incluir el Camino inglés como ruta histórica que, de acuerdo con la ley 3/1996, de 10 de mayo, de protección de los Caminos de Santiago de Galicia, el plan incluye a los efectos determinados en la misma.

La superposición de cartografía actual sobre planos históricos de notable precisión ha permitido reconocer en calles actuales el antiguo Camino inglés, aunque en algunos casos se ha debido asimilar a calles de trazados próximos, cuando la alteración de las tramas antiguas ha hecho desaparecer las trazas originales. Ello es debido a la superposición de grandes infraestructuras que en poco o en nada respetaron dicho trazado.

En el plano adjunto figura la trascripción del Camino sobre el Plano Histórico del Ministerio del Ejército, de 1872-1884. El trazado se ha realizado a partir de la cartografía actual, lo que explica los pequeños desplazamientos puntuales, que en nada desvirtúan el ajuste del esquema.

La realidad actual de este trazado presenta diversos tramos, en lo que respecta a su capacidad de conservación o recuperación. Hay que tener en cuenta que en el caso del casco urbano, la alta densificación y transformación del siglo pasado ha generado una situación consolidada que difícilmente puede ser modificada.

La traza, que en casi todo su recorrido pasa por suelo urbano, coincide en líneas generales con la Avenida de Monelos, eje principal de acceso a la ciudad el cual, aún contando con vías alternativas importantes a nivel estructural (Alfonso Molina y Pasaje), continúa representando una calle troncal para el tránsito interior de los diversos barrios que se han desarrollado en torno a núcleos poblacionales tradicionales.



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

En la parte más interior, desde el puerto en la ciudad antigua hasta la boca del nuevo túnel del puerto, el Camino (la Av. Monelos) pasa por sectores muy compactos de ciudad, con frentes muy consolidados y sobre el cual se ha articulado el crecimiento de piezas edificadas que no permiten ninguna vía alternativa. La coincidencia puntual con grandes infraestructuras ya consolidadas o las limitaciones del espacio viario entre alineaciones existentes, obligan a plantear actuaciones de mejora y reurbanizacón, que permitan preservar un espacio libre mínimo continuo de tres metros de ancho para caminantes.

A partir de este punto ha sido posible contar con una vía paralela alternativa para desviar el tráfico de paso hasta el cruce con la Av. del Alcalde Alfonso Molina. En el tramo más próximo a ésta, el camino se puede derivar a través del nuevo parque previsto en la zona de la fábrica de armas. El tramo más exterior hasta el límite del término municipal requerirá un proyecto de urbanización que disponga el paso de la pista de manera adecuada en el espacio viario disponible.

De manera global, el plan ha optado por señalar un corredor verde, según la definición que se presenta en el capítulo 11 de esta Memoria. De esta manera, se plantea una estrategia de recuperación del Camino desde un proyecto unitario para todo su trazado a través del municipio. El plan no prevé nuevos desarrollos en casco urbano dentro de las franjas de protección a cada lado, con excepción del mencionado para la Fábrica de Armas, donde se hace coincidir una reserva de espacios libres con el posible paso de la traza, el entorno de la estación de autobuses, donde la transformación ha sido tan acusada que impide el reconocimiento físico del Camino, aunque algunas piezas en transformación se deberán someter a las disposiciones de la ley 3/1996.

Respecto a los suelos urbanizables, tan sólo un sector, heredado del planeamiento anterior, estaría afectado parcialmente por dicha franja, por lo que serían de aplicación las condiciones de protección de la ley 3/1996, la cual se deberá tener en cuenta en el desarrollo del sector.

En muchos tramos el entorno ha sido muy modificado y la traza se reconoce más por su asimilación cartográfica que por las preexistencias y donde las hay, suponen una “caja” edificada que delimita perfectamente el paso del Camino, por lo que la aplicación efectiva de bandas de protección resulta imposible en la práctica más allá de cada frente.

06.5. NÚCLEOS RURALES – NÚCLEOS TRADICIONALES

06.5.1. Los núcleos tradicionales como testimonio de los antiguos núcleos rurales

La definición de núcleos rurales en la LOUGA, en el art.13.1, determina que “Constituyen el suelo de núcleo rural los terrenos que sirven de soporte a un asentamiento de población singularizado en función de sus características morfológicas, tipología tradicional de las edificaciones, vinculación con la explotación racional de los recursos naturales o de circunstancias de otra índole que manifiesten la imbricación racional del núcleo con el medio físico donde se sitúa y que figuren diferenciados administrativamente en los censos y padrones oficiales, así como las áreas de expansión o crecimiento de estos asentamientos.

Estas características o la “imbricación racional con el medio físico donde se sitúa”, quedan condicionadas por el régimen de suelo que establece la LOUGA para los núcleos rurales. Resulta difícil de identificar en los núcleos poblacionales tradicionales de A Coruña una relación entre asentamientos poblacionales y unos vínculos de sostenibilidad económica entre las actividades de la población residente y unos suelos de naturaleza rural que garanticen mantener unas actividades propiamente rurales. El artículo 24 de la LOUGA establece que “los terrenos que los planes generales incluyan en las áreas delimitadas como núcleos rurales de población serán destinados a los usos relacionados con las actividades propias del medio rural y con las necesidades de la población residente en dichos núcleos”.

En el conjunto del municipio no se pueden distinguir piezas que puedan mantener los criterios de la LOUGA para ser considerados núcleos rurales. Tan sólo los cuatro núcleos que el Plan General de 1998 consideraba como rurales -Bens, Mazaido y Comeanda, al norte de la refinería y Nostián al sur de la misma- podrían merecer dicha consideración, pero su preservación se debe esencialmente a su proximidad a la refinería y el hecho de estar englobados en su área de protección. Se trata de núcleos en regresión poblacional o estancados, para los que no pueden preverse áreas de crecimiento al estar dentro de la zona de seguridad de la instalación industrial, que es la que de hecho ha mantenido un entorno no urbanizado alrededor de los núcleos.

El término municipal de A Coruña está dividido en cuatro parroquias rurales: San Vicente de Elviña, Santa María de Oza, San Cristóbal das Viñas y San Pedro de Visma. En la actualidad corresponden aproximadamente a los actuales distritos censales 8, 9 y 10 que rodean la ciudad y proceden del Municipio de Oza, incorporado a la capital en 1912.

Este concepto de núcleo rural como agrupación de un número de casas representativo, vinculadas a las actividades del sector primario, supone una dependencia próxima al territorio próximo al que el núcleo da uso. Estas actividades se realizaban en la propia casa o en los terrenos próximos a la misma, siendo a veces necesarias otras construcciones en relación con las actividades agrícolas. El conjunto de casa, familia, parcela constituía una pequeña unidad productiva, en el cual la casa mantenía una estrecha relación con el territorio en el que se implanta.

Paulatinamente este territorio y los núcleos se han ido incorporando al sistema urbano, abandonando la productividad y se han convertido en “zonas urbanas tradicionales” de valor especial por el carácter de su edificación y de sus espacios intersticiales. La debilidad de los núcleos, en un entorno urbano cada vez más compacto, se debe en parte a que en el espacio periférico de la ciudad se sitúan muchas actividades transitorias y/o expulsadas de la ciudad compacta, porque no encuentran su emplazamiento en ella.

La desvinculación progresiva de los núcleos rurales antiguos del medio territorial en que se emplazan ya se manifestaba en el Estudio de los Núcleos Rurales del PGOM de 1998. En la Memoria del Plan figura:

> *“En 1991, último dato disponible, trabajan en el sector primario el 3,5% de la población ocupada de A Coruña, y de ellos casi dos tercios lo hacen en la pesca y el resto en el campo. De las 1.124 personas que trabajan en la agricultura hay que suponer que un cierto número tiene la explotación en municipios próximos y el resto en la corona de parroquias que rodean al casco urbano. Se trata de una actividad marginal en la que trabajan pocas personas, y aún menos como dedicación exclusiva. Otra cosa son los numerosos huertos familiares, con frecuencia distracción y complemento de la cesta de la compra de viejos y jubilados.*
> *La trasformación que han experimentado los núcleos rurales -los creados antes de 1950- ha sido tan fuerte, por la proximidad a la ciudad y a las zonas industriales y terciarias que han surgido en el término, que queda muy poco de su antigua dedicación agraria y de su fisonomía rural, por la frecuente aparición de la edificación en altura y el cambio de uso (naves y talleres industriales y de almacenaje, grandes equipamientos hospitalarios y educativos). En cuanto a los núcleos surgidos con posterioridad a esa fecha tienen más un carácter suburbano y de arrabal de una gran ciudad.*
> *Por tanto, en el caso de A Coruña, la actividad no es un criterio que se pueda utilizar para diferenciar un núcleo rural de uno urbano.”*

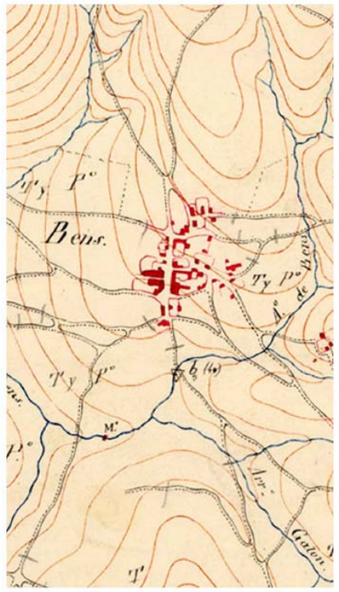
Esta tendencia de abandono del carácter rural de los núcleos tradicionales se ha ido acentuando en la siguiente década hasta nuestros días, como pone de manifiesto el hecho en todo el área funcional de A Coruña, según datos del Plan sectorial de Solo Residencial, el sector primario supone tan sólo el 5% laboral.

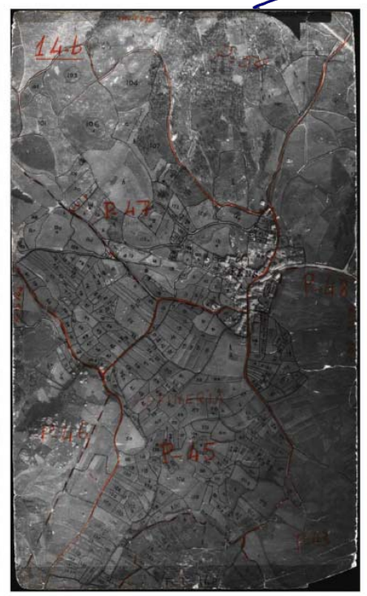
En el caso del municipio de A Coruña, no resulta sorprende este abandono progresivo de las labores agrícolas si tenemos en cuenta otros factores subyacentes en el territorio, sobre los que la presión urbana no ha hecho más que acelerar un proceso que estaba latente dada la baja productividad de los suelos. Si observamos los planos de la página siguiente, Mapa de clases agrológicas y Mapa de cultivos y aprovechamientos, del Ministerio de Agricultura, 1974, hace 35 años la mayoría de los suelos ya eran considerados mayoritariamente como “no laborables e improductivos”, y tan sólo unas pequeñas piezas merecían la consideración de “laboreo ocasional”.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE DERECHO POR PARROQUIAS Y NÚCLEOS DE POBLACIÓN

NÚCLEOS DE POBLACIÓN	Año 1950	Año 1991	Año 1996	Año 2008
000000 CORUÑA (A)	**133844**	**246953**	**243785**	**245164**
000100 CORUÑA (A)				222769
010000 ELVIÑA (SAN VICENTE DE)	**3547**	**4341**	**4604**	**10933**
010100 CASTRO DE ELVIÑA	488	362	325	340
010200 SAN VICENTE DE ELVIÑA	556	349	335	267
010300 FEANS	438	514	619	971
010400 FONTAIÑA	20	64	67	68
010500 MESOIRO	513	401	407	3760
010600 PALAVEA	494	1253	1202	1493
010700 PASAJE A EL BURGO	290	286	40	142
010800 PEDRALONGA	371	190	213	502
010900 PEDRO FERNANDEZ	-	57	33	147
011000 PEÑARREDONDA	43	96	143	170
011200 RIO DE QUINTAS	268	463	507	520
011300 SANTA GEMA	-	91	374	639
011400 VIO	66	18	26	19
011500 ZAPATEIRA	-	197	313	1895
020000 OZA (SANTA MARIA DE)	**723**	**3967**	**4544**	**5488**
020200 CASABLANCA	-	141	133	35
020300 CASANOVA DE EIRIS	-	2487	2226	1703
020400 CASTAÑO DE EIRIS				14
020500 CERNADAS (LAS)	64	72	44	14
020700 CURRAMONTES	-	141	279	404
020800 EIRIS DE ABAJO	366	342	311	192
020900 EIRIS DE ARRIBA	222	248	424	513
021300 MADOSA (LA)	-	110	91	60
021400 MONSERRAT	71	98	126	1435
021500 MONTE MERO				69
021700 JUBIAS (LAS)	-	328	910	1049
040000 VIÑAS (SAN CRISTOBAL DAS)	**1180**	**1818**	**2000**	**3266**
040200 BIRLOQUE (EL)				237
040300 CABANA (LA)	201	163	282	821
040400 CANCES	163	144	124	115
040600 FONTENOVA				15
040800 MARTINETE	338	717	874	948
040900 MOURA (LA)	178	51	57	39
041200 SAN CRISTOBAL DAS VIÑAS		163	158	133
041300 SAN JOSE	142	85	35	17
041600 SOMESO	158	191	169	134
041800 GRELA (LA)				598
041900 SILVA (LA)		304	301	209
050000 VISMA (SAN PEDRO DE)	**876**	**1799**	**2241**	**2708**
050100 BENS	451	201	202	155
050400 COMEANDA	104	49	62	91
050900 GRAMELA				13
051200 MAZAIDO	60	70	76	88
051300 NOSTIAN	261	83	99	76
051600 PENA MOA		401	414	466
051700 PORTIÑO (EL)		239	296	366
052000 ROSALES (LOS)				
052100 SAN PEDRO DE VISMA		756	1092	1453





Plano histórico del ministerio del ejercito de 1872-1884 — Fotoplano 1954 — Fotoplano 2006

Núcleo rural de Bens

Plano histórico del ministerio del ejercito 1872-1884 — Fotoplano 1954 — Fotoplano 2006

San Vicente de Elviña

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

La absorción de los núcleos poblacionales por el continuo urbano es un hecho en la mayoría de casos, en algún otro la transformación de las actividades primarias por desplazamiento de la población o simplemente abandono de dichas actividades.

En los gráficos de la página anterior podemos ver dos procesos característicos en sendos núcleos a punto de ser absorbidos por el tejido urbano. En el primero, correspondiente al anterior núcleo rural de Bens, la delimitación estricta de la refinería ha impedido su absorción por otras actividades, pero su área de seguridad ha bloqueado su crecimiento y su absorción por la ciudad, aunque está imposibilitado para crecer dada la vecindad de actividades peligrosas. En el caso de San Vicente de Elviña son las grandes infraestructuras y el crecimiento urbano los hitos que están a punto de absorber la estructura del núcleo tradicional. En ambos casos, la vecindad del suelo rural es un hecho físico que poco tiene que ver con la economía o vida rural o urbana de sus habitantes.

Esta valoración supone la desaparición del hecho rural en el municipio, al contrario. El plan elimina la clasificación de suelos rurales urbanizables, con lo que se dobla la superficie de suelos cultivados que conservan la clasificación de no urbanizables protegidos, como pone de manifiesto el Informe de Sostenibilidad Ambiental del plan. De hecho, el factor de calidad medioambiental es una componente favorecida por los suelos que mantienen su condición rural. Pero difícilmente pueden soportar una estructura autónoma de tipo rural, dado su rendimiento productivo, para los núcleos de carácter más tradicional y que aún pueden mantener una relación más intima con dicho rústico. En este sentido, el estudio de sostenibilidad ambiental mencionado señala que la significación de la producción agrícola potencial puede expresarse en la cantidad de personas que podrían abastecerse con la producción de los suelos agrícolas protegidos, a cuyos efectos se requieren dos ratios principales: potencial energético de los suelos y demanda energética per cápita. Este número de personas para los suelos cultivados protegidos sería tan sólo de 865 personas/año.

06.5.2. Tratamiento por el plan de los núcleos tradicionales

El plan propone una regulación específica para los núcleos tradicionales, reconociendo sus singularidades de la misma manera que también es sensible a otras piezas urbanas que han requerido un tratamiento diferencial por sus características. El hecho de que no se encuadren como núcleos rurales, al haber perdido las condiciones objetivas establecidas para dicha consideración –como así lo han reconocido además sucesivos planes generales anteriores-, no implica que deban desaparecer en una regulación isótropa para toda la ciudad. La regulación de planes anteriores ha provocado notables alteraciones en las tramas y edificaciones originales, y sin embargo no ha podido resolver los conflictos que supone una ordenación generalista en estructuras de configuración suburbana.

Por ese motivo, el plan busca una regulación acorde con dichos núcleos tradicionales, ya que trabaja con conjuntos edificados y de espacios públicos que en origen se correspondían con el objeto de la LOUGA en su regulación de los Núcleos Rurales, lo cual es una medida de coherencia con las preexistencias exigible –y a la vez exigida por la propia Ley- en las actuaciones urbanísticas. En la *Exposición de motivos* de la Ley se explicita en este sentido que "*deberán concentrarse los usos económicos y residenciales, en la medida de lo posible, allí donde tradicionalmente se han venido produciendo, es decir, en los núcleos de población existentes y bajo los parámetros edificatorios que mantengan, sin perjuicio de las nuevas tecnologías, nuestra entidad histórica*".

Por lo demás, el plan incorpora un Estudio del Medio Rural y análisis del modelo de asentamiento, de acuerdo con las disposiciones de la LOUGA, en el cual se establece la identidad de los núcleos poblacionales con origen rural, pero que en su situación actual, no pueden tener la consideración de Núcleo Rural, en los términos que establece la propia Ley para su reconocimiento, después de muchos años de transformación urbanística por sucesivos planes generales de su entorno y economía rural.

En estos estudios sectoriales se pone de manifiesto que el término municipal de A Coruña es relativamente reducido, aproximadamente 38 km2, de los cuales cerca del 60% están ocupados por suelo urbano o suelo urbanizable con gestión finalizada. En este contexto de superficie municipal reducida, dada la gran extensión del suelo urbano y su alta densidad de población, A Coruña se revela como el municipio más urbano de Galicia. El 90% de esa población se concentra en el núcleo capital del municipio, mientras que las otras entidades de población son muy secundarias, tanto en número de habitantes como de entidades, en comparación con otras ciudades.

La población de las entidades secundarias, se distribuye según el "Nomenclátor. Relación de Unidades Poblacionales" realizado por el Instituto Nacional de Estadística (INE) para el municipio de A Coruña en relación al año 2008, en 47 entidades y núcleos de población, de los cuales 39 de ellos están singularizados por un topónimo. La mayor parte se encuentran completamente rodeados de suelo urbano o suelo urbanizable de régimen transitorio, al que le falta únicamente completar las obras de urbanización para convertirse en urbano, y sometidos a una gran presión urbana.

La relación de estos núcleos con los suelos próximos no encaja con el modelo contemplado por la LOUGA para los núcleos rurales, un núcleo no muy denso rodeado por un ámbito de menor densidad, ya sea el área de expansión del núcleo –de densidad mitad que el área consolidada– o el suelo rústico de especial protección, pero en ningún caso de una muy superior densidad. Parece pues que el modelo de núcleo rural "aislado" no se corresponde en absoluto con los núcleos existentes en A Coruña: La mayor parte de ellos se sitúan, como ya hemos señalado, en contextos netamente urbanos, rodeados a distancias inferiores a 200m de suelos urbanos con edificaciones de hasta 8 plantas de altura. No es posible garantizar ese espacio "propio", poco denso y rural dentro de lo urbano.

Además, la tipología de agrupación de casas característica de los núcleos del municipio es la adosada, frente a modelos propugnados como más característicos por la LOUGA para los núcleos rurales, basados en sistemas de edificaciones aisladas. Cuando en A Coruña surgen estos modelos en torno a núcleos tradicionales, se trata de edificaciones recientes y constituyen un cambio tipológico característico de las nuevas extensiones. El tamaño de las parcelas edificadas con casas adosadas oscila entre 100 y 200 m2, aunque existen muchas de superficie inferior a 100 m2 y sólo se acerca a 300 m2 para las parcelas edificadas con las casas aisladas mencionadas. En general, tanto el modelo de agrupación –hileras de casas adosadas- como la superficie de la parcela –inferior o muy inferior a 300m2- manifiestan más un carácter suburbano que rural.

Para la regulación de los núcleos tradicionales se ha establecido por el plan unas subzonas específicas que reconocen las topologías tradicionales en vivienda aislada o pareada (subzona 4.4), con una altura máxima de pb+1pl, y las correspondientes adosadas (subzona 4.5), tipología más compacta que la anterior y que admite tanto viviendas unifamiliares como agrupaciones plurifamiliares. Las normas también incorporan condiciones para el tratamiento de los espacios libres de edificación en las parcelas.

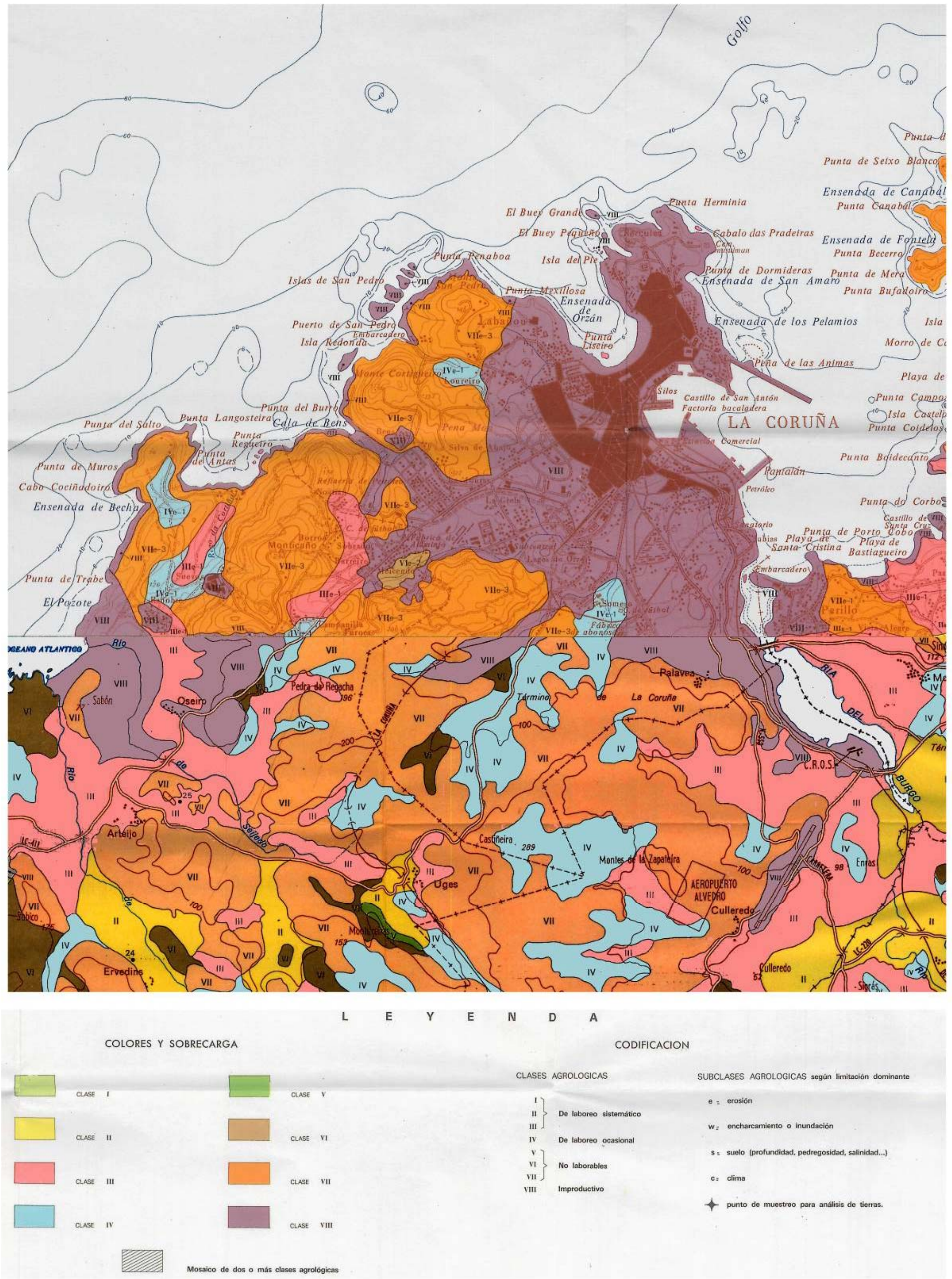
Por lo demás, muchos núcleos están profundamente transformados por la construcción en años recientes de bloques de pisos plurifamiliares de 3 o más plantas de altura, como resultado de la aplicación de la norma zonal 6.2 del PGOM 98. Estas piezas se identifican con un grado específico en la norma zonal 1 de edificación singular, como subzona de ordenación en contexto de nucleo tradicional. Es el caso de Castro de Elviña, Mesoiro, Palavea, Pedralonga-Montserrat, Peñaredonda-Fontaiña, las Jubias de Arriba, El Birloque la Cabana, Martinete, San Cristóbal y San Pedro de Visma-Loureiro. Por otro lado, tal y como consta en las series de población del INE, citadas anteriormente, y en la descripción de los núcleos contenidas en la memoria del PGOM 98, una parte significativa de los núcleos tiene una formación posterior a 1950 o constituyen urbanizaciones recientes no tradicionales.

Como desarrollo en los núcleos se plantean Planes Especiales de mejora y desarrollo (PEMD), que pueden ser de tres tipos: 1) operaciones puntuales para urbanizar y dotar de infraestructuras a partes del núcleo, aunque con carácter general ya están urbanizados y tienen todas las infraestructuras; 2) para precisar alineaciones en aquellos que estaban afectados por realineaciones de viario general en el núcleo existente, determinadas por el PGOM 98-, y 3) ámbitos de expropiación pendientes de la concreción del proyecto de ejecución (como la conexión autovía aeropuerto con Salgado Torres).

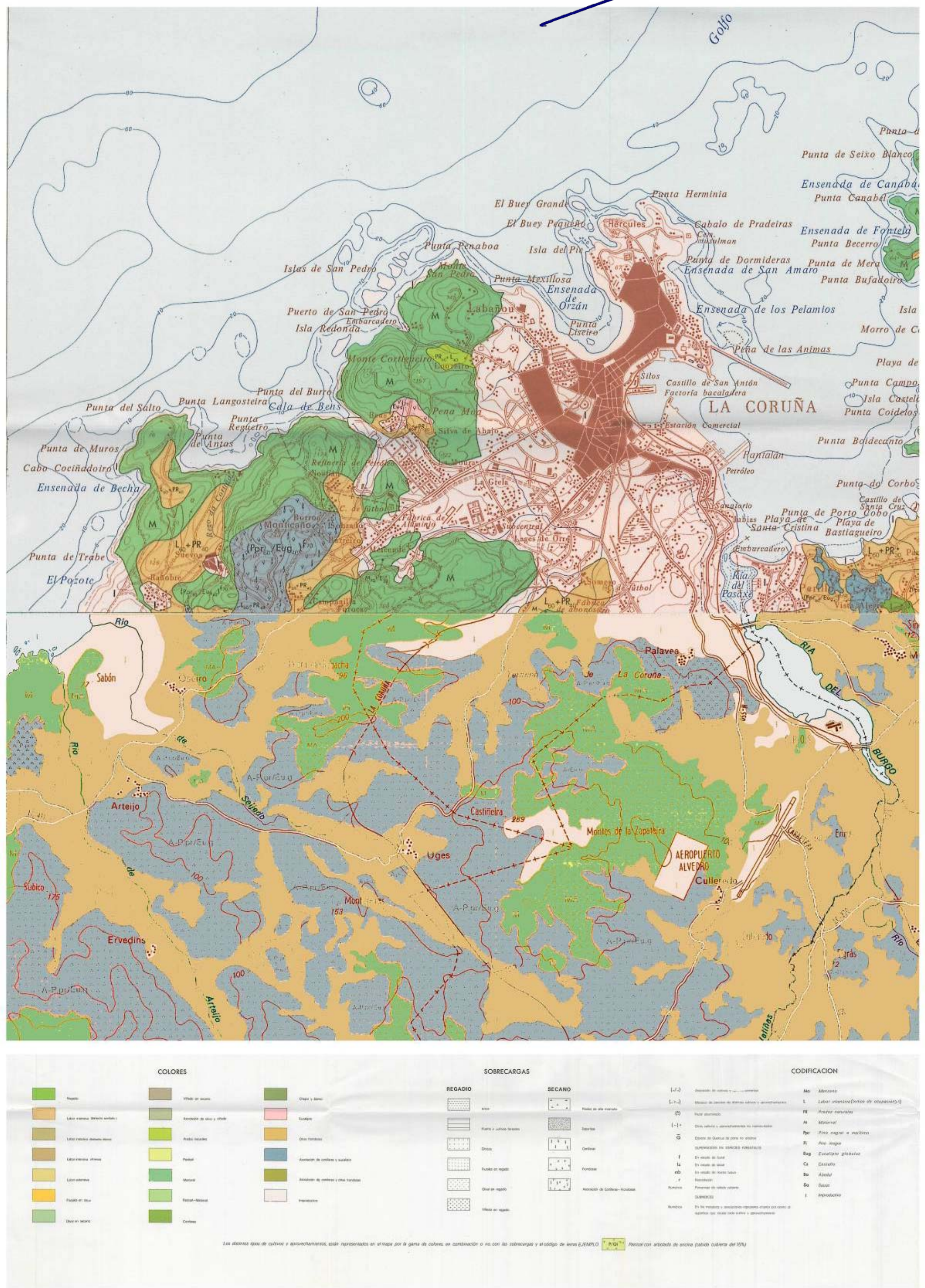
Finalmente, algunos de los núcleos – Pasaje del Burgo y Pedro Fernández-, han concluido la tramitación de sendas modificaciones de plan general en suelo urbano recientemente, por lo que deben ser considerados urbanos, mientras que otros debido a su posición próximos a la refinería de petróleo, conviene limitar su expansión residencial y considerarlos suelo rústico de protección ordinaria por riesgo tecnológico - Nostián, Bens, Mazaido, Comeanda, San José, y la Moura-.

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

MAPA DE CLASES AGRILOGICAS (1974)

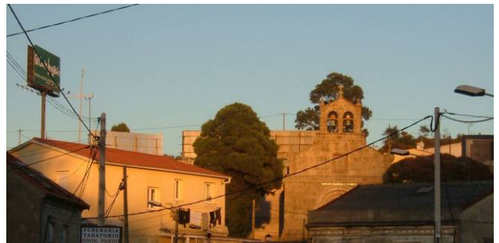


MAPA DE CULTIVOS Y APROVECHAMIENTOS (1974)



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

07



Fuente: *A praza de María Pita. A Coruña* (1859-1959). Xosé Lois Martínez Suárez. Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia. 1993; BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, SL; Universidade de A Coruña; Paisajes Españoles; Ortofoto 2006. (arriba-abajo e izada-drcha).

07. CIUDAD EXISTENTE: FAVORECER LA REHABILITACIÓN RESIDENCIAL

La ciudad existente es en su conjunto el valor patrimonial y la síntesis de los procesos constructivos de un largo periodo para el cual se han de promover iniciativas para su rehabilitación y mejora. En ella cabe considerar al menos tres sectores bien diferenciados:

A.- La **ciudad histórica**. Se trata del conjunto más compacto de bienes –sean edificios y/o espacios públicos- que constituyen el patrimonio histórico fundacional de la ciudad.

a) Corresponden a un sistema de **"permanencias"** antiguas que han ido evolucionando y transformándose a lo largo del tiempo. Sin embargo todavía hoy tienen el valor de ser referentes "episodios" de la ciudad del pasado. En algunos casos la unidad de composición del sector urbano lo ha hecho más fuerte a la transformación individual, como en el caso de la Plaza de María Pita- y sus modificaciones se manifiestan en la forma como se usan estos bienes patrimoniales. El Plan Especial PEPRI agrupa estos sectores y en él se ha confiado para el tratamiento más pormenorizado de los ajustes y modificaciones. Sin duda es muy importante tratar de integrar en las actuaciones de rehabilitación conjuntos de edificios, para aumentar su coherencia espacial e incorporar el espacio público como un elemento fundamental de las "permanencias".

b) Se plantea **ampliar el concepto** de ciudad histórica o del pasado, con algunos elementos de la historia del territorio municipal que, aún siendo "externos" a la ciudad, se han ido incorporando en el sistema urbano: Tal sería el caso del Castro de Elviña o de los antiguos núcleos rurales que hoy se han convertido en "zonas urbanas o núcleos tradicionales" de valor especial por el carácter de su edificación, de su estructura y de sus espacios intersticiales.

c) También a medio plazo esta reflexión podrá permitir valorar la posibilidad de añadir algunas realizaciones o **episodios modernos,** siempre que se las pueda encajar en su contexto espacial más inmediato, una tendencia que se sugiere para incorporarla en su estructura conceptual.

De esta forma, el territorio de la ciudad se convertiría en un palimpsesto explicando los valores de las diversas épocas de su construcción.

B.- La **ciudad configurada o consolidada**, es decir aquella parte de la ciudad existente compuesta por tejidos de calles, plazas y algunos edificios especiales -normalmente de equipamientos- que forman parte integral de la misma.

El estudio y puesta en valor de estos "tejidos urbanos" residenciales ha sido una apuesta importante del Plan para proponer la recualificación de espacios urbanos y la estrategia de continuidad entre ellos que se verá más adelante.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Fuente: Paisajes Españoles

C- La **ciudad "a transformar"**. Correspondería a los sectores que necesitan un fuerte cambio de su estructura funcional o del sistema edificado.

Se plantean dos tipos principales:

a) **Transformación manteniendo** la formalización de la estructura en general. Tal puede ser el caso de amplios sectores de la Grela, en los que la sustitución y actualización del sistema industrial se puede realizar dentro de la lógica de las manzanas ya implantadas, tratando de recualificar los espacios públicos para adecuarlos a los nuevo usos más urbanos.

b) Áreas a **transformar a gran escala**, lo cual puede implicar la reconstitución de gran parte del sistema de los espacios públicos. Tal sería el caso del Puerto y/o de la Estación, por ejemplo.

Serán sectores que, por el tamaño de las piezas a transformar pueden establecer procesos de inducción muy fuerte, así como de recualificación de las áreas colindantes.

07.1. LAS EDIFICACIONES DE LA CIUDAD

Para la elaboración del plan se han realizado estudios de vivienda y edificación, a partir básicamente de información obtenida directamente vía Internet, del Instituto Nacional de Estadística, en relación con las viviendas y los edificios. Se trata de datos de origen censal, que se actualizan cada 10 años, por lo que la información más reciente corresponde a 2001. Aunque no están actualizados, han permitido conocer las tendencias generales. A continuación presentamos los datos más relevantes en la ciudad de A Coruña.

07.1.1 Edificación

Los edificios de la ciudad son bastante altos, con un 38,2% de 6 o más plantas, siendo el 7,05% los que superan las 10 o más plantas (incluidos en el total las viviendas unifamiliares y las naves industriales). Ello obliga a que un 77,79 viva en viviendas situadas en la planta 6 o superior.

El parque de viviendas no es excesivamente antiguo, con casi 3/4 partes edificados en los últimos 50 años. La punta de máxima construcción se alcanzó en la década de los 60, de la que actualmente se conserva un 23,15% edificios existentes. Si tenemos en cuenta que la población residente en edificios de ese período es del 28,78%, nos apunta a una época de densificación (por mayor altura o por menor superficie de vivienda).

De hecho, el 91,16% de la población se concentra en edificios de los últimos 50 años, lo cual denota que los edificios más antiguos podían ser más grandes, pero también que se encuentran muy deshabitados o con población anciana que vive sola. El 8,85% de la población vive en el 26,3% de las viviendas, las más antiguas (anteriores a 1950). Este dato contrasta con el del resto de la provincia, donde el 21% de la población vive en edificios del mismo período.

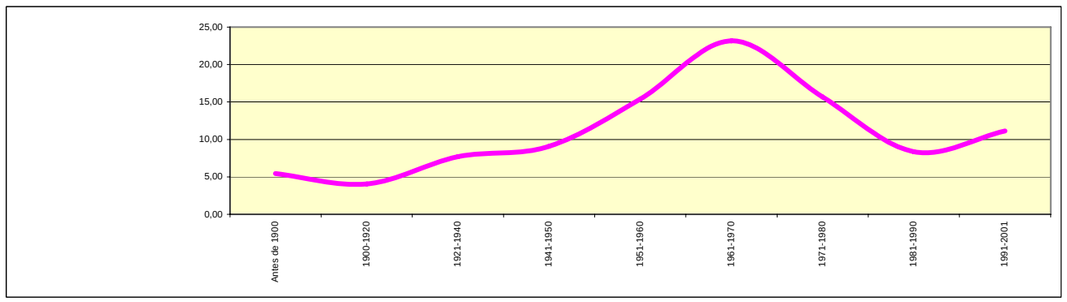
La tipología de los edificios corresponde en un 91% a viviendas (23,54 unifamiliares, 21,7 plurifamiliar, 45,7 viviendas y algunos locales). El 7,15% son edificios de locales (comerciales, oficinas). En el resto las viviendas existentes tienen un peso poco significativo. Las viviendas principales suponen un 75% y un 15% están vacías.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

La tenencia de la vivienda corresponde al modelo español de altos índices de propiedad (74%) frente a una baja cantidad de alquiler (20,7%), aunque la capital dobla al resto de la provincia. No obstante, ello demuestra una necesidad de oferta de vivienda de alquiler que se deberá contemplar.

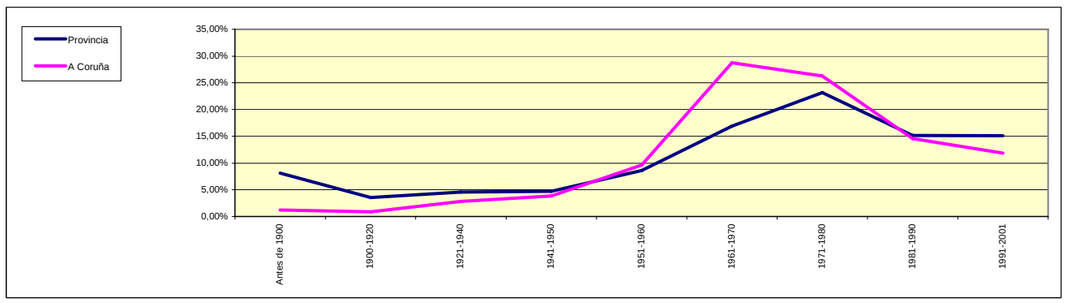
Edificios destinados principalmente a viviendas según año de construcción del edificio (agregado)

	TOTAL	Antes de 1900	1900-1920	1921-1940	1941-1950	1951-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1990	1991-2001
Coruña	14647	797	597	1128	1330	2253	3391	2293	1226	1632
%		5,44	4,08	7,70	9,08	15,38	23,15	15,66	8,37	11,14



Población en edificios destinados principalmente a viviendas según año de construcción del edificio.

	TOTAL	Antes de 1900	1900-1920	1921-1940	1941-1950	1951-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1990	1991-2001	Total Personas
PROVINCIA	100,00%	8,12%	3,56%	4,61%	4,74%	8,60%	16,92%	23,17%	15,16%	15,12%	1091565
Coruña	100,00%	1,25%	0,92%	2,86%	3,82%	9,66%	28,78%	26,28%	14,57%	11,87%	234624



Fuente: Instituto Nacional de Estadística

07.1.2 La construcción reciente en la ciudad

La evolución reciente de las actuaciones en materia de vivienda es un buen indicador de la dinámica económica de la ciudad. Se ha de tener en cuenta que nos encontramos en una década caracterizada por un crecimiento de la población prácticamente nulo, por lo que las variaciones de vivienda son muy significativas, más si tenemos en consideración que no disponemos de datos estadísticos actualizados desde 2001.

A partir de los datos obtenidos de las licencias municipales, se han podido extraer algunas conclusiones que permiten analizar líneas de actuación posteriores. En primer lugar hay que tener en cuenta que los datos se refieren a licencias y por tanto, no están necesariamente ejecutadas en su totalidad, principalmente las de obra nueva. Aún así, el parque de viviendas que se acabe ejecutando según estas licencias en años próximos supondrá, a fecha de hoy, un incremento de cerca de un 19% para la misma población de 1999.

Obra nueva

	nº viviendas	m2 totales	m2 residenciales	tamaño medio viviendas	m2 otros
1999	2754	470240	448979	163	21261
2000	3103	650667	532425	172	118242
2001	1098	234324	162420	148	71904
2002	3319	595035	593431	179	1604
2003	1772	268387	264497	149	3870
2004	1110	184802	170924	154	13878
2005	3339	549183	544163	163	5020
2006	2434	424069	412465	169	11604
2007	2871	405077	405070	141	0
TOTAL	21800	3781784	3534374	162	247383

Rehabilitacion

	nº viviendas	m2 totales	m2 residenciales	tamaño medio actuación	m2 otros
1999					
2000	53	7064	6428	121	636
2001	69	5353	5353	78	0
2002	86	7888	7888	92	0
2003	11	1531	1531	139	0
2004	0	436	168		268
2005	47	5682	5682	121	0
2006	0	0	0		0
2007	0	0	0		0
TOTAL	266	27954	27050	102	904

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

En cuanto a la producción de viviendas, no resulta evidente ninguna tendencia acusada entre años que no sea el alto nivel de ejecución. El número de viviendas medio superior a 2400 y la superficie media anual cercana a los 400.000 m2 de techo es considerable.

Otra constatación es la baja incidencia de la rehabilitación. Para el periodo comprendido entre los años 2000 y 2005, el número total de viviendas rehabilitadas asciende a 266 y se concedió licencia para rehabilitar 27.954 m2 de los cuales 27.050 eran para uso residencial y 904 se destinaron a otros usos. Los valores promedio de este periodo representan que se han rehabilitado aproximadamente 30 viviendas por año y 3.000 m2.

De la comparación de los datos anteriores únicamente es posible concluir el escaso peso que tiene todavía hoy la rehabilitación, que representa tan solo un 1% del total, tanto en número de viviendas como en metros cuadrados. Este porcentaje debe ser tomado con cautela, ya que arroja un valor inusualmente bajo, que no parece corresponderse con la realidad. La percepción que se tiene, en cualquier paseo por la ciudad, es que hay muchas más viviendas y edificios rehabilitados de los que parece indicar el resultado anterior.

La rehabilitación se ha centrado, como es lógico, en los tejidos más antiguos, fundamentalmente en Ciudad Vieja, Pescadería y en los primeros Ensanches, pero existen edificios más recientes y polígonos residenciales construidos en momentos de gran crecimiento de la ciudad, a partir de los años 60, que necesitan o necesitarán en breve mantenimiento y actualización.

Por tanto cabe pensar que se debe incrementar –hasta alcanzar valores más razonables y un mayor equilibrio en relación con la obra nueva- y extender la rehabilitación, más allá de la ciudad tradicional hasta incluir estos barrios relativamente recientes y también los antiguos núcleos. Se debe incidir también en la rehabilitación de “paquetes” de edificación más que en las actuaciones “pieza a pieza”, con objeto de regenerar sectores. En la regeneración de estos sectores comienza a contemplarse conjuntamente la renovación del espacio público, en una estrategia general para hacerlos más visibles y potenciadores de nuevas intervenciones.

Por último, la construcción de otros tipos de edificios diferentes de la vivienda presenta unos datos muy escasos, de un 6,5% del techo construido, lo cual denota un estancamiento en los sectores económicos diferentes de la construcción, si pensamos que se refieren a comercios, oficinas, equipamientos, industrias…

07.2. LAS AYUDAS A LA REHABILITACIÓN. ACTUACIONES EN CURSO

Las actividades y líneas de actuación en materia de rehabilitación urbana tienen como objeto la puesta en valor y uso los elementos urbanos (tramas, espacios públicos, edificios) que presentan un grado de degradación, obsolescencia o infrautilización que aconsejan la actuación pública.

Las actuaciones de rehabilitación presentan una alta componente de sostenibilidad en la medida que permiten recuperar patrimonio edificado evitando la expansión de la ciudad con el consiguiente consumo de un bien escaso como es el territorio. También, actualizar los servicios (un buen ejemplo es facilitar la dotación de ascensores en edificios antiguos) y mejorar substancialmente la capacidad de uso de la edificación sin alterar la morfología urbana del sector, por lo que se considera un procedimiento de actuación muy adecuado en la conservación del Centro Histórico y los núcleos tradicionales, además de los ensanches como espacio urbano y los edificios contenidos.

En la actualidad, las actuaciones en materia de rehabilitación cuentan con dos modalidades, según el tipo de institución que ofrece las ayudas:
- las de financiación exclusiva municipal
- las de financiación compartida con otras instituciones o directamente supramunicipales, a partir de los ARI’s y el centro histórico (ach).

Las ayudas municipales para edificios de más de 50 años, para elementos comunes, 10% del presupuesto protegido con el límite de 1.500 €/vivienda, aunque estos valores aumentan al 20% y 2.000 € respectivamente para unidades con ingresos familiares inferiores a 3 SMI. En edificios protegidos, los valores indicados pasan al 50% y 5.000 € respectivamente. Para viviendas dichos valores son del 20% y 2.400 € si los ingresos son inferiores a 3 SMI y del 40% y 4.800 € para ingresos inferiores a 2 SMI.

Los tipos de subvenciones según los convenios en los ARI’s de Fernández Latorre y Sagrada Familia corresponden al 80% para elementos comunes de los edificios mientras que para viviendas se gradúa en función del nivel de renta (como máximo el 3 SMI) en porcentajes del presupuesto protegido que van del 45% para las rentas más altas al 80% en las más bajas, con un límite medio de 9.000 €/ vivienda. Para locales la ayuda es del 25% del presupuesto protegido, con un límite de 6.000 €.

En el ACH corresponden al 75% para elementos comunes de los edificios con protección monumental, el 65% con protección estructural, el 55% con protección ambiental y el 45% para el resto, con un límite de 11.000 €/vivienda. Con este mismo límite, en viviendas también se gradúa en función del nivel de renta (como máximo el 3 SMI) en porcentajes del presupuesto protegido que van del 45% para las rentas más altas al 80% en las más bajas. Para locales la ayuda también es del 25% del presupuesto protegido, con un límite de 6.000 €.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Los datos disponibles más recientes en materia de rehabilitación, que ofrecemos continuación, se han de matizar teniendo en cuenta que no incorpora las obras de rehabilitación integral, ya que éstas están contabilizadas en el conjunto de licencias de obras. Corresponden por tanto a las ayudas tramitadas y concedidas desde la OMR en los años 2006, 2007 y 2008. Tampoco incluyen las viviendas no catalogadas y que se sitúan fuera del ámbito PEPRI.

Memoria de Gestión 2006

Solicitudes de viviendas tramitadas.....463

Solicitudes de viviendas concedidas.....363

Memoria de Gestión 2007

Solicitudes de edificios tramitadas..... . 279

Solicitudes de edificios concedidas. 195

Vivendas rehabilitadas..... 1254

Además, hay 272 viviendas (Grupo Virgen del Carmen) a rehabilitar por el Concello (obra adjudicada en 2007) pendiente de realización.

Datos de 2008, estimación de OMR

Viviendas rehabilitadas 848

Por otra parte, el plan prevé que la actuación por rehabilitación se reforzará en un futuro en las edificaciones de los ensanches y resto de la ciudad consolidada, donde por aplicación de la regulación normativa resulte que las edificaciones estén en situación de fuera de ordenación parcial, tanto por exceso de altura como de profundidad. Dado que la substitución no será rentable, la actuación de rehabilitación será más eficiente.

07.3. PROPUESTAS PARA EL FUTURO

Las actuaciones en curso marcan una línea muy adecuada, que se ha de reforzar mediante acuerdos entre las diversas instituciones implicadas competencialmente. Se trata de actuaciones que superan la capacidad exclusiva del municipio y por ello los acuerdos con el Ministerio o la Xunta permiten avanzar en este sentido.

Resulta totalmente adecuadas las iniciativas que relacionan las intervenciones en los edificios con la recuperación y mejora del espacio público, éste como lugar de encuentro social de los barrios que favorece la interacción de la comunidad. Su dignificación, por tanto, dignifica a todo el barrio.

En este sentido, el plan propone extender las iniciativas en los ámbitos de rehabilitación actuales -el PEPRI, Nuestra Señora del Carmen, Fernández La Torre y Sagrada Familia- a nuevas piezas que presentan indicios de degradación puntual:

- Monte Alto
- Ensanche
- Polígonos, como el barrio de las Flores, en Elviña
- Núcleos tradicionales: se deberían incorporar como áreas de rehabilitación integral (edificación y espacio público), con algunas áreas prioritarias:
    - San Pedro de Visma – Loureiro (núcleo tradicional, capilla e iglesia)
    - San Cristóbal das Viñas (núcleo tradicional, iglesia y crucero)
    - San Vicente de Elviña (cementerio e iglesia parroquial)

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Fuente: Paisajes Españoles

08

08. MORFOLOGÍAS URBANAS EN A CORUÑA: FORMAS DE ENSANCHE VS. CONJUNTOS INDEPENDIENTES

A Coruña tiene buenos ejemplos de fragmentos de “ensanche” y también de “conjuntos de composición independiente” o polígonos residenciales. En las últimas décadas la proliferación de conjuntos bastante autónomos respecto el resto de la ciudad ha guiado su expansión. Ahora es el momento de explorar nuevas formas de organización urbana que permiten construir conjuntos urbanos con mejores calidades ambientales y sistemas de usos más imbricados.

Por tanto, en el esfuerzo por “reciclar” los espacios urbanos vacíos o sin uso adecuado, habrá que contar con la referencia de la doble experiencia de a Coruña:

1) la de los espacios en trama de calles denominados normalmente como ensanches, que producen una ciudad común o “genérica”. Son los espacios de la gran expansión del siglo XX, que desgraciadamente fueron muy densificados en las últimas décadas.

2) algunos espacios singulares –por su trazado y/o uso- que crean puntos o sectores de innovación en la forma urbana, pero que son encajados como operaciones contextuales para definir nuevas áreas en la ciudad. Un buen ejemplo fue en su día el conjunto de Riazor creando una polaridad espacial y un referente en el conjunto de la ciudad.

08.1. RECONOCIMIENTO DE LAS TRAMAS URBANAS

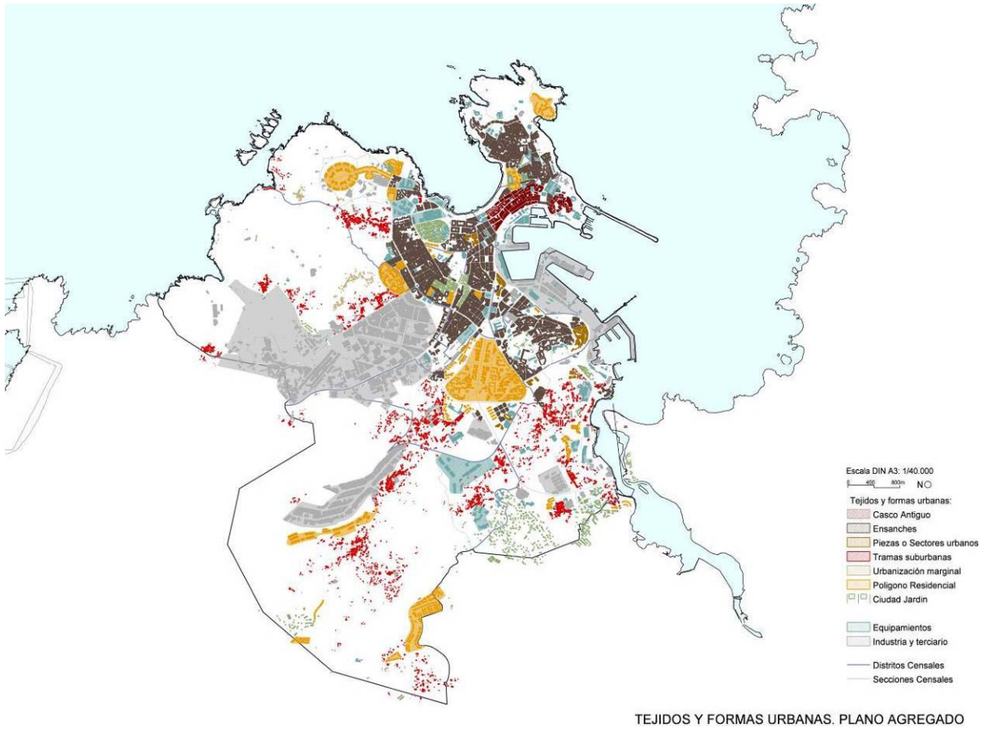
Una visión rápida y poco atenta de la ciudad puede producir la impresión de que la ciudad es un conjunto más o menos homogéneo de edificaciones puntuado por algunos espacios libres. La representación cuidadosa de la ciudad pone en evidencia la riqueza de las diferentes tramas que la conforman así como algunos conjuntos bien encajados entre éstas que han sido relevantes en la configuración urbana.

La forma de la edificación se relaciona íntimamente con la estructura de manzanas de alineación que domina la ciudad y con el grano parcelario de las casas. En Pescadería dominan las parcelas estrechas y las manzanas alargadas orientadas según la dirección del istmo. Las manzanas así configuradas son bastante compactas y las calles transversales suelen ser discontinuas. Las alturas de las edificaciones son variables como resultado de distintos procesos en el tiempo.

En la Ciudad Vieja, las morfologías son similares, aunque las manzanas son más pequeñas y se disponen en relación con las curvas de nivel. La altura media en ambas zonas oscila entre 4 y 5 plantas.

El primer ensanche ofrece una correcta articulación con la ciudad preexistente hasta ese momento, mientras que las ordenaciones de los siguientes ensanches y posteriores presentan discontinuidades acusadas. En las proximidades de Monte Alto y los Castros, así como en otras zonas, la acentuación del relieve introduce un grado más de variación y discontinuidad en las tramas.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



TEJIDOS Y FORMAS URBANAS. PLANO AGREGADO

Los ensanches se organizan también en manzanas cerradas, aunque éstas son de mayor dimensión y más regulares, lo que permite, en general la conformación de un patio interior de manzana, común y libre de edificación. Las calles son continuas en diferentes direcciones y de mayor anchura, lo que permite alturas mayores de hasta 10 plantas. Por encima de la altura media, sobresalen, esporádicamente, torres muy altas incrustadas dentro de las tramas.

A medida que nos alejamos de la ciudad central, la ocupación comienza a ser discontinua y heterogénea. Se alternan grandes piezas volumétricas correspondientes a equipamientos generales o polígonos residenciales modernos con pequeñas implantaciones de casas, algunas de ellas de origen rural, organizadas en torno a un camino; o bloques de baja densidad y casas aisladas más recientes, que configuran a veces, grandes extensiones de ciudad jardín. Éstas casas se sitúan principalmente en la zona de la Zapateira y la Ría del Burgo, aunque también existen algunas más centrales y de gran relevancia en la conformación de la ciudad, como la ciudad jardín de Riazor.

En la periferia de la ciudad, próximos al límite del término municipal, destacan por la gran superficie de suelo que ocupan, los polígonos industriales y comerciales de A Grela - el mayor, al Oeste - y POCOMACO - en el Sur -, enclavados en los valles interiores. Las manzanas son bastante regulares y grandes, constituidas por agrupación de parcelas de tamaños diversos, aunque predominan las pequeñas y medianas, pero en todo caso son enormes, en comparación con las parcelas donde se levanta la residencia. Los edificios característicos aquí son las naves aisladas o entre medianeras, alternados a veces con edificios de oficinas o centros comerciales modernos.

Sobresale también por su extensión, el Puerto frente a la bahía de A Coruña, construido mediante sucesivos rellenos y organizado en relación con los usos específicos que acoge. Abundan las naves, los silos y algunos edificios industriales relacionados con la pesca o el almacenaje de mercancías, así como las máquinas necesarias para el desarrollo de sus funciones.

Excepcionalmente existen industrias aisladas frente a las principales vías de acceso a la ciudad o diseminadas por el territorio, y algunas construcciones marginales que se han implantado en suelos pendientes de desarrollar.

08.2. SISTEMATIZACIÓN DE LAS ZONAS EN LA NORMATIVA

El plan ha incorporado la lectura de tramas a la sistematización de la normativa, de manera que su reconocimiento espacial se relacione con la estructura urbana de la ciudad, hasta donde ha sido posible. Se ha de tener en cuenta que la voluntad del plan ha sido mantener la estructura básica de las normas actuales, ajustando aspectos que se habían manifestado como poco adecuados o incluso contraproducentes en el funcionamiento de las normas del plan anterior.

No obstante, la nueva estructura permite un mejor reconocimiento de la forma urbana desde su regulación y, en consecuencia, más ajustada a la configuración de sus diferentes tramas.

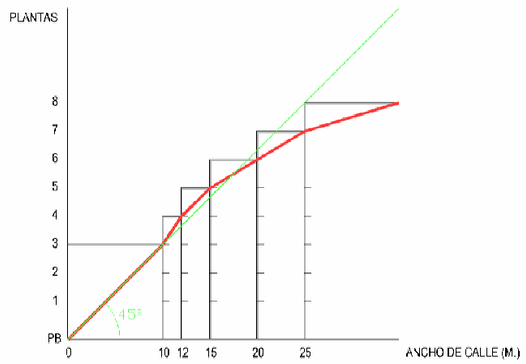
08.3. REGULACIÓN DE LAS ALTURAS

En la misma línea del tratamiento de la zonificación en relación con la lectura de los tejidos de la ciudad, la regulación de las alturas ha tenido en cuenta criterios de formación de la misma, características morfológicas de las tramas, ejes y preexistencias cuyo valor patrimonial supone un peso específico que conviene poner de relieve. Hay que tener en cuenta que la cuestión de las alturas se manifiesta esencialmente en la ciudad consolidada con tipología entre medianeras, principalmente la ciudad antigua y los ensanches, piezas urbanas que durante demasiados años han soportado la presión de una densificación muy importante, a partir de unas regulaciones que han favorecido estos procesos.

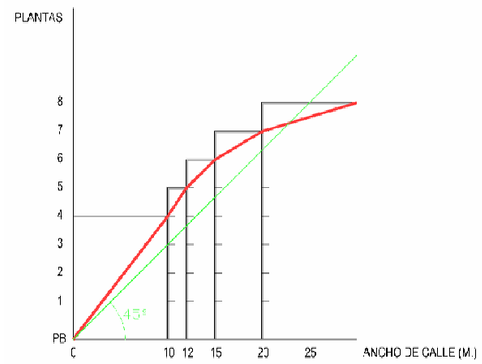
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Alturas

Semiintensiva



Intensiva



Como se explicaba en el capítulo 04, la propuesta parte de una doble base de alturas de referencia, una para la configuración semiintensiva, que se correspondería con los ensanches más antiguos de la ciudad, en concreto con los de Monte Alto y los primeros ensanches en torno de las plazas de Lugo, Galicia, Vigo, Recife y Maestro Mateo, y con las calles de Santa Lucía y Castiñeiras, y una configuración intensiva, correspondiente a los ensanches compactos de Los Castros, Montiño, Santa María de Oza, Cuatro Caminos, Los Mallos, Gaiteira, Sagrada Familia y Agra de Orzán.

La necesidad de obtener unos criterios homogéneos que tuvieran en cuenta, no obstante, las diferentes particularidades de los tejidos de la ciudad, ha conducido a considerar matricialmente criterios de formalización urbana en relación con los resultantes de las alturas en función del ancho de calle. Esta abstracción nos lleva a dos modelos de formación de las tramas: uno de tipo direccional y otro en malla.

En el primero determinados elementos tensionan las manzanas según la dirección de unos frentes respecto a otros, por razones de formación suburbana respecto a determinados ejes dominantes, cortados eventualmente por otros de orden inferior. En este caso se ha optado por señalar en cada frente la altura que le corresponde según el criterio del ancho de calle, anteriormente explicado. Se trata de dar prioridad a la calle en vez de la manzana, por lo que se ha igualado la altura de tramos de diferentes manzanas para obtener tramos de calles homogéneos según alturas resultantes dominantes.

En la malla, el proyecto está en el origen de la homogeneidad del ancho de las calles. Las pequeñas diferencias de anchura entre frentes son tan sutiles que resulta un contrasentido diferenciarlos, pues no sería coherente con la propia concepción de dicha trama. En este caso se ha optado por señalar una altura unitaria para toda la manzana.

Esta concepción de criterio unitario presenta dos particularidades que atienden a singularidades superpuestas al criterio general:

a) Reconocer la frontalidad de algunos ejes urbanos. En estos casos, la uniformidad de la malla se rompe en dichos ejes, aunque el resto mantiene la altura definida con el criterio general.

b) Supeditar la altura general a la presencia importante de numerosos edificios protegidos en la correspondiente manzana. Estaríamos hablando principalmente de los primeros ensanches que se desarrollaron al lado de la muralla de tierra. Esta ponderación de la altura ha supuesto normalment la reducción en una planta del valor resultante para el conjunto de la manzana.

La suma de estos criterios supone una rebaja significativa en las alturas reguladoras de las edificaciones, que busca una mejor adecuación a la preservación de los elementos de valor que existen en el casco, a la vez que evita que siga el incremento de la densidad central. Su efectividad real no será muy importante, dada la alta consolidación del casco, pero a medio plazo los efectos se irán observando al consolidarse edificios de alturas inferiores.

Las edificaciones que superen dichas alturas quedan, de acuerdo con la legislación vigente, en situación de fuera de ordenación parcial, lo que supone que rebajarían la altura en el hipotético caso de su substitución, aunque no constituye una alteración significativa respecto a su régimen urbanístico anterior en el caso de que la edificación se conserve o se rehabilite.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Estado actual de dos de las estaciones que van a permitir una nueva organización de la movilidad.
Fuente: A Coruña, cielo y mar. Xulio Correa Corredoira y teresa Díaz Sotelo. Ed. Hércules. 2000

09. DIVERSIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

La ciudad presenta un importante crecimiento en la demanda de movilidad, que se traduce en una fuerte presión del tráfico individual, convirtiéndose el coche en el protagonista del espacio público urbano. La estructura de autovías y avenidas principales queda frecuentemente congestionada principalmente en hora punta.

Diversos factores intervienen en el comportamiento congestivo del sistema de tráfico. Dejando de banda comportamientos de indisciplina viaria, el plan puede actuar sobre las causas más estructurales como son:

- la diversificación en la oferta de tipos de transporte, mejorando las opciones que favorezcan las alternativas de transporte público,
- la incidencia sobre el modelo viario de la ciudad, jerarquizado o difuso, radial o en malla, prioridades para tipos de movilidad alternativa…
- la estructura de vías concentradas sobre determinados puntos de la ciudad o diversificadas en sus destinos,
- el diseño de la sección funcional, reservando parte del espacio físico disponible a otros tipos de transporte diferente del privado individual.
- El papel del aparcamiento fuera de calzada, de residentes o de rotación, o como elemento generador de viajes al centro

En el presente capítulo analizaremos la movilidad actual a partir del estudio de la red viaria actual y su funcionamiento, para acabar planteando algunas líneas de propuesta para abordar el tema de la movilidad, cuestiones que en capítulos posteriores se irán desarrollando.

09.1. LA ESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD MOTORIZADA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL

La localización de la ciudad de A Coruña, nacida al lado del mar en la península de La Torre, ha condicionado históricamente el esquema radial de su accesibilidad, en unas épocas pretéritas en que los caminos y carreteras nacían de la necesidad de conexiones inmediatas y no tanto del sistema de interrelaciones que conocemos actualmente. Las vías buscaban los pasos francos entre promontorios y el cauce de los valles como recursos de implantación natural.

Posteriormente, la ciudad se ha ido extendiendo hacia poniente y el sur, a lo largo de los mismos valles de penetración histórica, menos expuestos a las inclemencias del clima y más planos que las partes elevadas. No obstante, el crecimiento progresivo del último medio siglo ha obligado a ir remontando las laderas hasta las cotas 50-60, que delimitan generalmente el continuo urbano, aunque en algún caso puedan ascender al nivel 75 puntualmente, o incluso cotas superiores. La configuración de los modelos de ocupación territorial refleja tanto la orografía de soporte como la evolución tipológica de la ciudad.

Las grandes infraestructuras de accesibilidad motorizada, concebidas como vías rápidas, se han ido trazando siguiendo nuevamente los modelos tradicionales de implantación radial hasta las mismas puertas, valga la expresión, de la ciudad antigua, aunque complementadas con rondas transversales. El hecho de que el puerto comparta la misma red viaria con la ciudad crea puntos de fricción por la diversidad de flujos y requerimientos funcionales de las actividades centrales urbanas y las mercantiles del propio puerto.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

De hecho, sólo a mediados del siglo XX se empezaron a plantear claramente vías principales de corona, reforzando las rondas anteriores para buscar la conexión perimetral del casco consolidado, estructurando los crecimientos a través de un territorio ondulado. Se trataba de una modificación del modelo radial tradicional, incorporando el sistema de malla para una mejor accesibilidad entre las diferentes partes de la ciudad, que complementaban una escasa relación entre algunas piezas de crecimiento urbano, aunque la gran jerarquización entre autopistas y vías locales ha impedido un funcionamiento difuso de la red viaria.

09.1.1. Las tramas urbanas

En el análisis de las tramas urbanas permite una lectura muy clara de los diferentes momentos de ocupación del territorio, siendo las grandes infraestructuras cortes claramente identificables no sólo desde el vacío que provocan, sino de la división de diversos tejidos que en muchos casos, aún siendo colindantes, pueden llegar a presentar discontinuidades apreciables.

Las estructuras de la Ciudad Antigua y de Oza, así como La Pescadería, destacan como piezas de conformación irregular, aunque las calles normalmente tienen continuidad dentro de cada pieza. La operación de la Plaza de María Pita supuso una geometrización de un espacio intersticial que debía conectar los sectores urbanos preexistentes. De esta manera, la plaza y el Ayuntamiento ocupan un emplazamiento emblemático como unión de la ciudad germinal y las nuevas extensiones.

El primer ensanche ofrece una correcta articulación con la ciudad preexistente en el momento que se redactó el plan, mientras que las ordenaciones del segundo ensanche presentan discontinuidades acusadas. La lógica estructural de ambos crecimientos se fundamentaba en las vías existentes, las cuales se tomaban como delimitación natural para los nuevos desarrollos y como ejes sobre los que se sustentaban los nuevos sectores edificados.

Una pieza singular tipológicamente hablando, la Ciudad Jardín de Riazor, se produce como resultado de la modificación del planeamiento anterior, ocupando una reserva existente en el plan del segundo ensanche para zona verde (anteriormente se había construido el próximo parque de Santa Margarita) dando lugar a un modelo de extensión urbana sin precedentes en la ciudad.

Las propuestas de planeamiento general a partir de la mitad del siglo XX se fundamentan en redes arteriales que soportaban las nuevas extensiones y que se han ido consolidando bajo el modelo de alineaciones que configuran manzanas.

Los corredores arteriales aparecen claramente dibujados por su continuidad y su dimensión, tanto en las tramas interiores como en los nuevos crecimientos. Más allá del segundo anillo, aparecen tramas desiguales que se alternan con vacíos urbanos, como en la zona de Oza; crecimientos dispersos en las zonas periféricas o de poca densidad, entre los que se encontraría el barrio de As Jubias; o en forma de polígono como el de Elvira o el Campus Universitario. En las áreas de baja densidad, preferentemente en lugares con vistas al mar, aparecen ordenaciones de viviendas unifamiliares en hilera.

Una última topología la encontramos de manera generalizada en el puerto y en las zonas de ocupación industrial. Se define normalmente a partir de las necesidades funcionales (silos, naves contenedor, agrupaciones de locales, lonjas) aunque también pueden aparecer elementos ordenados regularmente en forma de naves de una sola planta a lo largo de alineaciones predeterminadas. También podemos encontrar edificaciones de piezas unitarias, pero es muy habitual la ubicación de pequeñas empresas en modelos de naves con locales de superficie reducida.

09.1.2. Estructura viaria actual

El continuo urbano de la ciudad presenta dos áreas diferenciadas por la manera de ocupar el territorio. La parte más compacta, desarrollada hasta mediados del siglo XX y las extensiones más periféricas, que ocupan territorio de manera más discontinua. La primera se estableció a partir de los planes de ensanche y su ubicación al entorno del puerto ha consolidado una ciudad muy compacta en esta primera corona, difícilmente atravesada por grandes ejes viarios. La segunda corresponde a un modelo de extensión que requiere apoyarse en una red viaria principal para garantizar su accesibilidad y la relación con otras piezas urbanas.

La existencia de los corredores que convergen hacia la ciudad histórica, topa con una primera extensión muy compacta y de difícil permeabilidad, y otra mucho más dispersa de grandes bolsas de edificios aislados. La estructura viaria actual se fundamenta en estas vías radiales tradicionales de acceso al casco histórico, que progresivamente han ido ampliando su capacidad funcional: camino, carretera, avenida, autovía con calzada central segregada y vías laterales, cada vez más separadas y de mayor consumo de suelo.

Se trata de un sistema direccionado hacia la ciudad histórica que aboca importantes flujos circulatorios de manera radial. Los elementos principales son las avenidas del Ejército (del Pasaje), del Alcalde Alfonso Molina y de Arteixo, y en menor grado las avenidas de Monelos (Alcalde Pérez Adrá) y de Fisterre. Tres de estos grandes ejes, los situados más a levante, confluyen en un solo punto y se funden en la avenida de Linares Rivas, justo detrás de la Lonja de Pescado, dando lugar a una serie de vías de intercomunicación entre ellas que encajan con dificultad en la trama urbana preexistente

La creación de elementos viarios concéntricos ayuda a aumentar la accesibilidad de diferentes barrios, a la vez que mejora el nivel de servicio de las áreas de equipamientos que han buscado para su localización en la periferia el soporte funcional como vía de acceso de alguno de los ejes radiales de la ciudad. Las Rondas de Nelle y de Outeiro, y la de Camilo José Cela al puerto son elementos de relación entre poniente y levante, y por tanto del puerto con el resto de la ciudad. También es perpendicular al puerto la calle de Ramón y Cajal, eje de acceso principal a las instalaciones marítimas actuales que concreta transversalmente con rondas y vías radiales, en un indirecto sistema de enlaces y túnel en el entorno de la estación de autobuses.

De hecho, todos estos elementos presentan muchos puntos de complejidad en las zonas de interconexión entre ellos, si bien de menor impacto en las situaciones más exteriores del casco urbano, donde la disponibilidad de suelos es más favorable. Pero normalmente el modelo requiere de la participación de vías de diseño tradicional para absorber el tráfico de las grandes vías, introduciendo elementos de distorsión en las calles del casco consolidado.

Este sistema interior de grandes ejes no dispone en muchos casos de un orden secundario claro de vías de distribución hacia la red local, soportando aquellos tráficos de relación local que interfieren el tránsito de paso. Pero se trata de un problema que se manifiesta generalmente en todas las ciudades –o en las partes consolidadas de ellas- cuando el gran elemento infraestructural se ha superpuesto a una trama preexistente que no estaba dimensionada para soportar tanto tránsito, convirtiéndose los puntos de interconexión en “cuellos de botella” para la trama de menor capacidad. En el caso de A Coruña observamos este efecto en el final de la avenida del Alcalde Alfonso Molina, el cruce de la avenida del Pasaje por Los Castros, o la avenida de Linares Rivas

Ya en el Ensanche y el casco histórico el sistema es más posibilista, utilizando las calles de mejor capacidad y más continuidad y, sobre todo, buscando el asentamiento en vías de recorrido litoral, para evitar atravesar traumáticamente la ciudad. Pasa a ser un sistema de ronda periférica (de pequeña capacidad en la península) que aprovecha para su intercomunicación elementos de relación preexistentes (calles de Juan Flórez o diversas del primer ensanche) o de nueva creación (paso subterráneo bajo María Pita) para acceder hacia el Interior.

En algunas zonas de la ciudad los conflictos viarios actuales provienen de sectores mal estructurados desde un principio. La resolución de la transformación de piezas urbanas de gran escala no puede limitarse al propio ámbito, sino que ha de valorar las repercusiones en un entorno superior al de actuación.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

09.1.3. Funcionamiento de la red viaria. IMD

Para el estudio del nivel de funcionalidad de la red viaria, por lo que se refiere al tráfico rodado, se contado con los gráficos de Intensidad Media Diaria (IMD), contenidos en los estudios para la elaboración y puesta en marcha de un plan de gestión integral de ruido en el municipio de A Coruña, actualizados en 2004 y 2005. También se ha podido contar con otros estudios sectoriales que han permitido una aproximación al conocimiento de los puntos de conflicto principales: “Datos de las variables de tráfico”, elaborado por el ayuntamiento de la ciudad a partir de datos estadísticos del 2006; IMD’s elaborados por el ayuntamiento por tramos de valores absolutos de tráfico; y estudios de puntos semafóricos y de congestión, realizados por el Ayuntamiento para ayudar a la verificación de modelos de funcionamiento disponibles con anterioridad.

El esquema de funcionamiento presenta unos flujos de que refuerzan el esquema viario expuesto anteriormente. Se observa una importante tensión hacia las vías que conducen al puerto, ya sean las radiales como las de ronda. La interferencia en cruces de vías radiales y rondas son los puntos de mayor congestión, así como los accesos al sector de Los Cantones.

Efectivamente, el acceso del sistema de autovías de manera directa hasta el casco más tradicional dirige al centro una considerable masa de tráfico que se distribuye por el borde portuario y por las vías del primer ensanche. La propia existencia del puerto en un lugar tan central de la ciudad supone una necesidad de accesibilidad que compite con el tráfico urbano.

En el entorno de la estación de autobuses también se produce una gran intensidad de tráfico. El otro punto de flujo complejo se produce en el mismo frente litoral (de hecho es el más significativo de la ciudad), en el haz de encuentro que se suma en la avenida de Linares Ribas, punto de unión de todas las vías principales del cuadrante del sudeste. La puesta en funcionamiento del nuevo túnel desde la carretera del puerto hasta la ronda de Camilo José Cela no ha supuesto una gran alteración en los flujos generales, aunque es previsible que progresivamente se vaya incorporando a los itinerarios preferentes de este sector de ciudad.

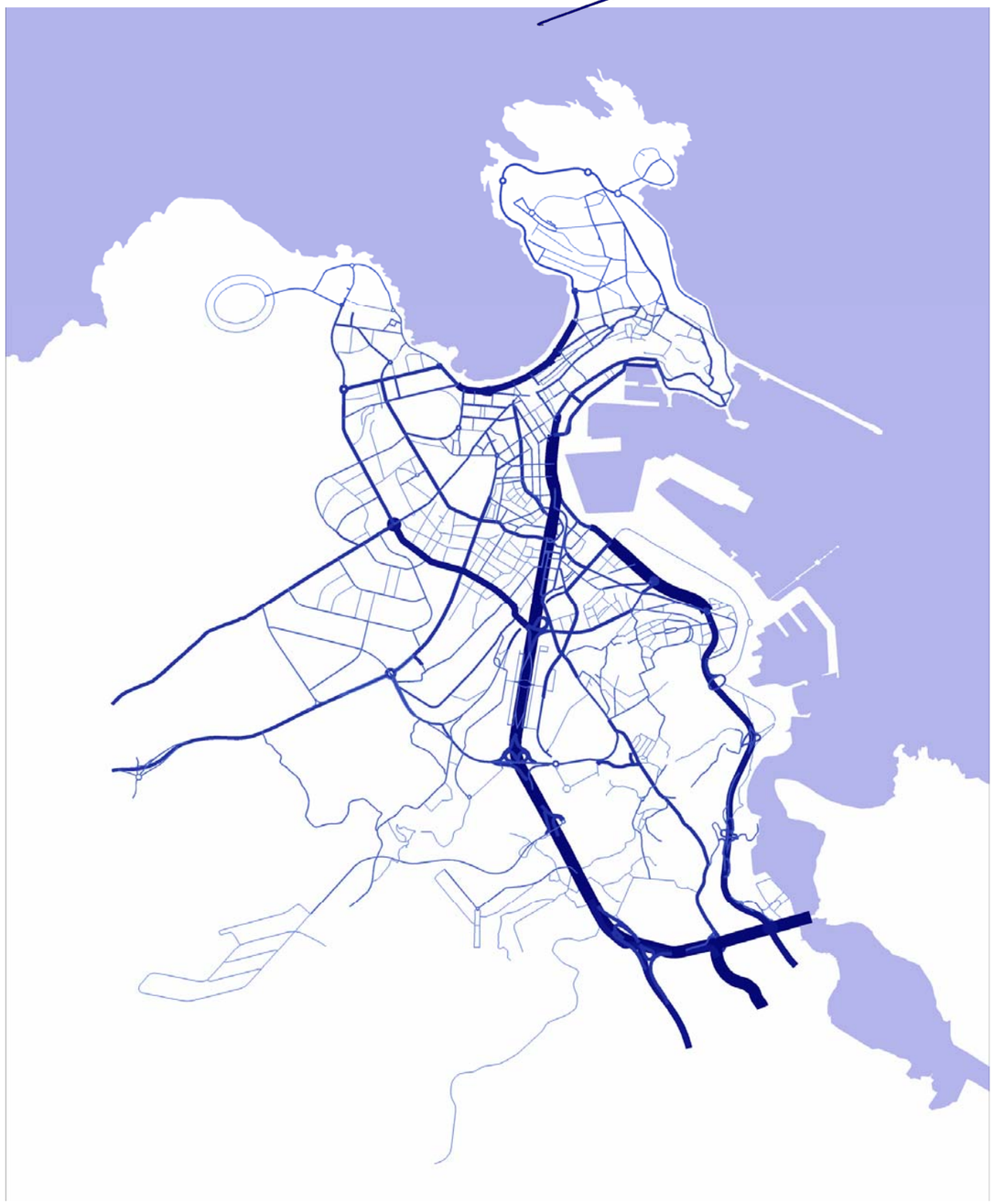
El esquema pone de manifiesto que el acceso principal al casco urbano se produce en las inmediaciones del puerto, por las vías que discurren en el espacio intersticial entre el mismo y la fachada litoral del frente urbano, en la franja de nexo entre la ciudad consolidada y las zonas de transformación portuaria.

En cualquier caso, los volúmenes de tráfico registrados no suponen por ellos mismos unos niveles demasiado congestivos, aunque en determinados puntos débiles del sistema radial y en determinadas franjas horarias puedan manifestarse situaciones de conflicto.

09.1.4. Niveles de congestión

A partir de los estudios de las variables de tráfico, actualizadas para 2007, se han estudiado los flujos en puntos de acumulación semafórica en las principales vías de la ciudad. También se han estudiado los niveles de congestión que se producen en la red, mediante la división de la intensidad media diaria por el número de carriles funcionales para la circulación en los puntos de medición correspondientes. Para ello se han obviado ponderaciones proporcionales sobre la capacidad de flujo, asignado una correlación directa entre capacidad y número de carriles y sin tener en cuenta posibles optimizaciones funcionales mediante sistemas semafóricos, prioridades de paso, posibilidad de aparcamiento lateral, etc. Se ha considerado que un carril por debajo de 6000 coches diarios tiene un funcionamiento correcto, entre 6000 y 8000 comienza a presentar algún problema, entre 8000 y 10000 está cercano a la saturación y por encima de 10000 presenta episodios congestivos.

Como puede observarse en los resultados, aunque en alguna área muy determinada y a horas concretas puedan producirse situaciones congestivas, se puede afirmar que el funcionamiento de la red viaria en general no es muy conflictivo. Se debe actuar en mejorar estas situaciones diversificando accesos.



Interpretación del gráfico de IMD, actualizado a 2005.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

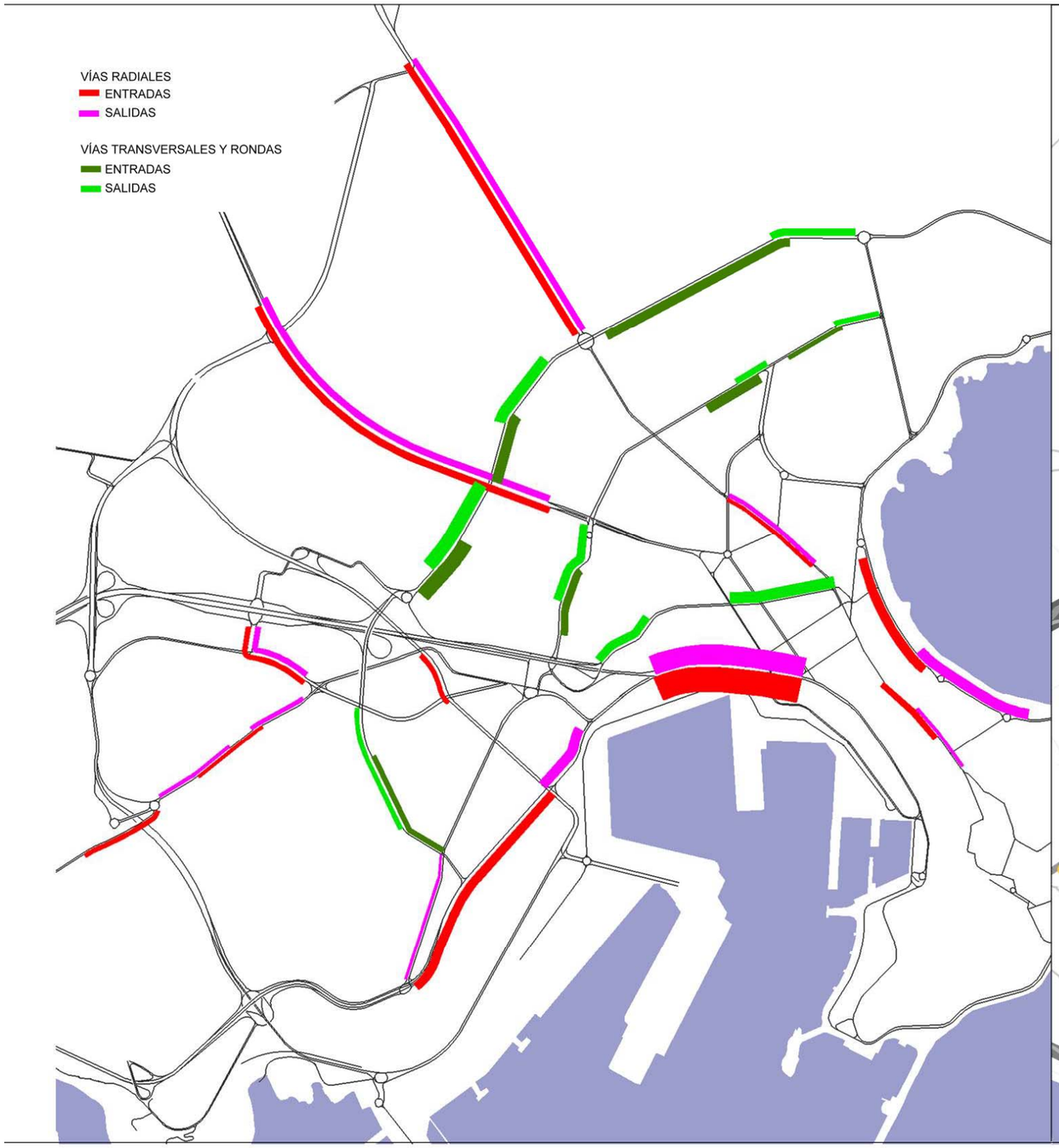
GRADO DE CONGESTIÓN DE LAS PRINCIPALES VÍAS (IMD noviembre 2007)

Punto	Localización	Intensidad diaria	Carriles circulación	Media por carril	
	AVDA. ARTEIJO				
4133 D	Avda. Arteijo antes R.Outeiro (entrada)	9.307	2	4.654	
4231 D	Avda. Arteijo después R.Outeiro (entrada)	13.108	2	6.554	
3123 D	Avda. Arteijo después de Vizcaya hacia Ronda de Nelle	4.827	1	4.827	
3283 D	Noya	2.312	1	2.312	
4231 I	Avda. Arteijo antes R.Outeiro (salida)	13.129	2	6.565	
3122 D	subida a Ronda de Nelle desde Avda. Arteijo (desde R.Outeiro)	725	1	725	
3123 I	bajada a Avda. Arteijo desde R.Nelle (a Carballo)	4.224	1	4.224	
	AVDA. MONELOS				
5091 D	Avda. Monelos después Camilo J. Cela (subiendo)	5.972	1	5.972	
5061 I	Camilo Jose Cela	2.155	1	2.155	
5102 D	Eirís (entrada)	9.322	1	9.322	
5102 I	Eirís (salida)	7.241	1	7.241	
5091 I	Avda. Monelos después V.Alexandre (bajando)	6.146	1	6.146	
5081 I	Avda. Monelos después Rafael Dieste (bajando)	6.198	1	6.198	
5071 I	Avda. Monelos después Camino de la Iglesia (bajando)	8.725	1	8.725	
5111 I	Avda. Monelos antes Eirís hacia Pérez Ardá	7.391	1	7.391	
5081 D	Avda. Monelos antes Camino de la Iglesia (subiendo)	7.830	1	7.830	
5101 I	Avda. Monelos después Eirís a Pérez Ardá	9.947	2	4.974	
5113 D	Salida Túnel Eirís (a Matogrande)	5.977	2	2.989	
5113 I	Entrada Túnel Eirís (a Casablanca)	6.514	2	3.257	
	AVDA. FINISTERRE				
2252 D	Pérez Cepeda	4.284	1	4.284	
4191 D	Avda. Finisterre antes Barcelona hacia El Ventorrillo	7.372	2	3.686	
4261 I	Avda. Finisterre después de Gambrinus (salida)	11.087	2	5.544	
4261 D	Avda. Finisterre antes de Gambrinus (entrada)	13.799	2	6.900	
4213 D	Avda. Finisterre antes Isaac Peral hacia P.Pontevedra	9.552	2	4.776	
4202 D	Tornos	1.936	1	1.936	
4203 D	San Lucas	1.605	1	1.605	
4201 I	Avda. Finisterre después Tornos (bajando)	6.828	1	6.828	
2144 D	Avda. Finisterre después de Médico Rodríguez (bajando)	10.214	1	10.214	
2251 I	Avda. Finisterre después de P.Cepeda hacia El Ventorrillo	3.116	1	3.116	
2251 D	Avda. Finisterre después Palomar (bajando)	5.673	1	5.673	
2152 D	Avda. Finisterre después Ciudad de Lugo (bajando)	6.772	2	3.386	
4272 D	Salida Newton	8.164	2	4.082	
4272 I	Entrada Newton	8.681	1	8.681	
4273 D	Bens	1.334	1	1.334	
4271 D	Avda. Finisterre antes de Newton (entrada ciudad)	9.767	2	4.884	
	CUATRO CAMINOS				
3165 D	Plaza Jose Toubes	15.053	2	7.527	
3161 D	Cuatro Caminos antes G.Sanjurjo hacia Primo de Rivera	10.158	3	3.386	
3164 D	Fernández Latorre entre Alfonso Molina y Cuatro Caminos	6.582	1	6.582	
1013 I	La Palloza a Cuatro Caminos	4.809	1	4.809	
3163 D	Concepción Arenal	5.118	1	5.118	
1013 D	La Palloza a Primo de Rivera	4.809	2	2.405	
	ENTRADA AVDA.EJÉRCITO - LINARES RIVAS				
5153 D	Túnel de Los Castros	17.439	2	8.720	
3182 D	Avda. Ejército antes de Ramón y Cajal	20.137	4	5.034	
1011 D	Primo de Rivera enfrente La Palloza	17.693	2	8.847	
1031 D	Linares Rivas	47.693	4	11.923	
1051 D	Sánchez Bregua	43.176	3	14.392	
1151 D	Plaza de Mina después Juana de Vega	11.337	3	3.779	
1221 I	Alférez Provisional hacia La Marina enfrente Policía	14.696	2	7.348	
1021 D	Primo de Rivera después de La Palloza	22.806	2	11.403	
1241 D	Alférez Provisional delante Hotel NH hacia La Marina	11.441	2	5.721	
	FEDERICO TAPIA				
1022 D	Marcial de Adalid entre Federico Tapia y Linares Rivas	5.082	2	2.541	
2141 D	Francisco Mariño	7.142	1	7.142	
1091 D	Ferrol entre Plaza Galicia y Padre Feijoo	6.471	1	6.471	
1042 D	Fontan	7.827	2	3.914	
1082 D	Fernándo González	7.509	1	7.509	
1121 D	Rosalía de Castro	9.956	1	9.956	
1131 D	Betanzos entre Francisco Mariño y Teresa Herrera	2.273	1	2.273	
2172 D	Ferrol entre Rosalía de Castro y Juan Flórez	6.185	1	6.185	
2231 D	Emilia Pardo Bazán antes Marcial de Adalid	1.747	1	1.747	
	GENERAL SANJURJO				
3162 I	General Sanjurjo antes Ramón y Cajal a Los Castros	7.312	2	3.656	
5141 I	General Sanjurjo después Juan Montes a Los Castros	4.132	1	4.132	
5152 D	V. Villamartin	2.502	1	2.502	
5131 D	General Sanjurjo después Juan Montes a Cuatro Caminos	3.729	1	3.729	
5122 D	General Sanjurjo antes Barreiro Noya a Cuatro Caminos	4.062	1	4.062	
3172 D	General Sanjurjo antes Ramón y Cajal a Cuatro Caminos	6.916	2	3.458	
	JUAN FLÓREZ				
2171 D	Juan Flórez después de C/ Betanzos	15.277	3	5.092	
2181 D	Juan Flórez después de C/ Cabo Santiago Gómez	21.942	3	7.314	
2182 D	Avenida de Arteijo entre Plaza del Libro y Juan Flórez	11.098	2	5.549	
2193 D	Juan Flórez después de Avenida de Arteijo	24.017	3	8.006	
2202 D	Gómez Zamalloa	5.259	2	2.630	
2232 D	Marcial de Adalid entre Emilia Pardo Bazán y Juan	5.048	2	2.524	
2272 D	Enrique Dequit	5.624	2	2.812	
2242 D	Alfonso Molina a Juan Flórez	13.590	2	6.795	
3151 D	Juan Flórez a Fernando Rey	4.998	1	4.998	
2211 D	Juan Flórez después de Gómez Zamalloa	19.120	3	6.373	
2241 D	Juan Flórez después de División Azul	20.267	2	10.134	
	PASEO MARÍTIMO				
2021 D	Avda. Buenos Aires hacia Rubine enfrente Pabellón	15.477	2	7.739	
2071 D	Zalaeta hacia Curros Enríquez antes Hospital	4.875	1	4.875	
2073 D	Zalaeta hacia Orzán antes Hospital	3.074	1	3.074	
2072 D	Hospital hacia el Paseo antes Zalaeta	2.887	2	1.444	
2062 D	Hospital hacia Plaza España antes Zalaeta	1.137	1	1.137	
2123 D	Habana a Paseo de los Puentes	2.363	2	1.182	
2041 D	Barrié de la Maza después Rubine hacia Hotel Mª Pita	12.886	2	6.443	
2041 I	Barrié de la Maza antes Rubine hacia P.Deportes	18.300	3	6.100	
2051 D	Barrié de la Maza después R.Somoza hacia Hotel Mª Pita	16.562	2	8.281	
2051 I	Barrié de la Maza antes R.Somoza hacia P.Deportes	26.324	3	8.775	
2061 D	Barrié de la Maza después Rúa Alta hacia Hotel Mª Pita	15.239	2	7.620	
	PLAZA LUGO				
1102 D	Plaza Lugo (superior)	8.367	2	4.184	
1132 D	Teresa Herrera	7.874	2	3.937	
1043 D	Padre Feijoo	6.468	2	3.234	
2281 D	Payo Gómez	1.940	1	1.940	
1142 D	Fonseca	1.202	1	1.202	
1111 D	Compostela	4.026	1	4.026	
	PLAZA PONTEVEDRA – SAN ANDRÉS				
2282 D	Avda. de Rubine	8.725	1	8.725	
2143 D	Plaza Pontevedra entre Rubine y Finisterre	11.229	2	5.615	
1141 D	Juana de Vega después Fonseca hacia Plaza Mina	4.902	1	4.902	
2131 I	Juana de Vega después Duran Loriga	14.513	2	7.257	
2132 I	Andrés antes Huertas hacia Plaza España	10.678	2	5.339	
1161 I	Andrés después de Santa Catalina hacia Plaza España	8.012	2	4.006	
1172 D	Nueva	4.880	1	4.880	
1161 D	Andrés después de Rúa Alta hacia Plaza Pontevedra	4.219	1	4.219	
2132 D	Andrés después de Pastoriza hacia Plaza Pontevedra	5.097	1	5.097	
1141 I	Juana de Vega después Plaza Mina	17.200	2	8.600	
	RAMÓN Y CAJAL				
3171 I	Ramón y Cajal después de G.Sanjurjo a Salgado Torres	9.569	2	4.785	
3191 I	Ramón y Cajal después de Alcalde Marchesi a Salgado Torres	8.935	3	2.978	
3201 D	Pérez Ardá antes Ramón y Cajal a Cuatro Caminos	12.254	3	4.085	
3202 D	Salgado Torres (salida túnel)	8.889	2	4.445	
3211 I	Pérez Ardá antes Avda. Chile hacia R.Outeiro	7.501	2	3.751	
3191 D	Ramón y Cajal después Pérez Ardá a Avda. Ejército	11.191	3	3.730	
3181 D	Ramón y Cajal después General Sanjurjo a Avda. Ejército	12.888	3	4.296	
	RONDA DE NELLE				
3011 D	Gran Canaria antes Pepin Rivero a Naútica	3.507	1	3.507	
3021 D	Gran Canaria después Pepin Rivero a Naútica	5.177	2	2.589	
3021 I	Gran Canaria antes Rep.Argentina a R.Outeiro	5.239	2	2.620	
3032 D	Manuel Murguía antes Paseo de Ronda a Paseo Marítimo	9.884	2	4.942	
3033 I	Manuel Murguía después R.Nelle a Paseo Marítimo	7.964	2	3.982	
3041 D	Paseo Ronda entre Naútica y M.Murguía (subiendo)	9.974	2	4.987	
3041 I	Paseo Ronda entre M.Murguía y Naútica (bajando)	9.294	2	4.647	
3042 D	Avda. Habana (salida)	3.846	2	1.923	
3051 D	Gregorio Hernández entre Peruleiro y Gil Vicente a Cuatro Caminos	11.910	2	5.955	
3081 I	Ronda Nelle después S.Pedro Mezonzo a Naútica	19.076	2	9.538	
3083 D	Aaiún	4.172	2	2.086	
3082 D	San Pedro de Mezonzo	1.895	1	1.895	
3102 D	San Sebastián	2.751	1	2.751	
3103 D	Cardenal Cisneros	2.055	1	2.055	
3132 D	Pla y Cancela	2.303	1	2.303	
3141 D	R.Nelle después Los Mallos a Cuatro Caminos	16.253	2	8.127	
3152 I	R.Nelle después Castiñeira a Naútica	13.627	2	6.814	
	RONDA DE OUTEIRO				
4012 D	Peruleiro	12.384	2	6.192	
4011 D	R.Outeiro antes Peruleiro a Avda. Finisterre	13.000	2	6.500	
4022 I	R.Outeiro antes Peruleiro a Los Rosales	16.723	2	8.362	
4032 D	Almirante Mourelle	3.199	1	3.199	
4042 D	Alcalde Liaño Flores	6.404	2	3.202	
4083 D	Panamá	1.876	1	1.876	
4102 D	San Isidro	2.247	1	2.247	
4101 I	R.Outeiro después San Isidoro a Avda. Finisterre	19.454	3	6.485	
4112 I	Luis Pasteur (entrada)	4.442	1	4.442	
4121 D	R.Outeiro después Luis Pasteur a Avda. Arteijo	20.497	3	6.832	
4223 D	Luis Pasteur antes Isaac Peral (salida)	3.182	1	3.182	
4221 D	Isaac Peral	3.345	1	3.345	
4122 D	Ntra. Sra. de Fátima	4.341	1	4.341	
4164 D	Avda. Sardiñeira	4.051	1	4.051	
4172 D	Marques de Amboage	2.347	1	2.347	
4173 D	Joaquin Planells	6.488	1	6.488	
4171 D	R.Outeiro después Sardiñeira a General Sanjurjo	25.155	3	8.385	
4171 I	R.Outeiro antes Angel del Castillo a Avda. Arteijo	26.898	3	8.966	
5012 I	Pérez Arda después R.Outeiro a Ramón y Cajal	12.120	2	6.060	
3211 D	Pérez Arda después R.Outeiro a Ramón y Cajal	12.384	2	6.192	
5031 D	R.Outeiro después Rianjo a General Sanjurjo	8.975	3	2.992	
5021 I	R.Outeiro después Cubela a Pérez Arda	9.659	3	3.220	
	SALIDA CANTONES – LINARES RIVAS - AVDA.EJÉRCITO				
1051 I	Sánchez Bregua	20.510	3	6.837	
1044 D	Alférez Provisional hacia Plaza Orense frente Policía Nacional	11.812	2	5.906	
1041 I	Plaza Orense (después)	36.981	3	12.327	
1031 I	Linares Rivas entre Menéndez Pelayo y Marcial de Adalid	35.321	3	11.774	
1231 I	Alfonso Molina después Jose Cornide	14.014	2	7.007	
3184 D	Avda. del Ejército después de Concepción Arenal	19.860	3	6.620	
1241 I	Alférez Provisional delante Hotel NH hacia Plaza Orense	13.938	2	6.969	
	SALVADOR DE MADARIAGA				
5042 I	S.Madariaga antes Pajaritas a Matogrande	10.345	2	5.173	
5042 D	S.Madariaga después Pajaritas a R.Outeiro	7.690	2	3.845	
5181 D	S.Madariaga después Camilo J.Cela a R.Outeiro	6.692	2	3.346	
5061 D	Camilo Jose Cela (salida)	2.146	1	2.146	

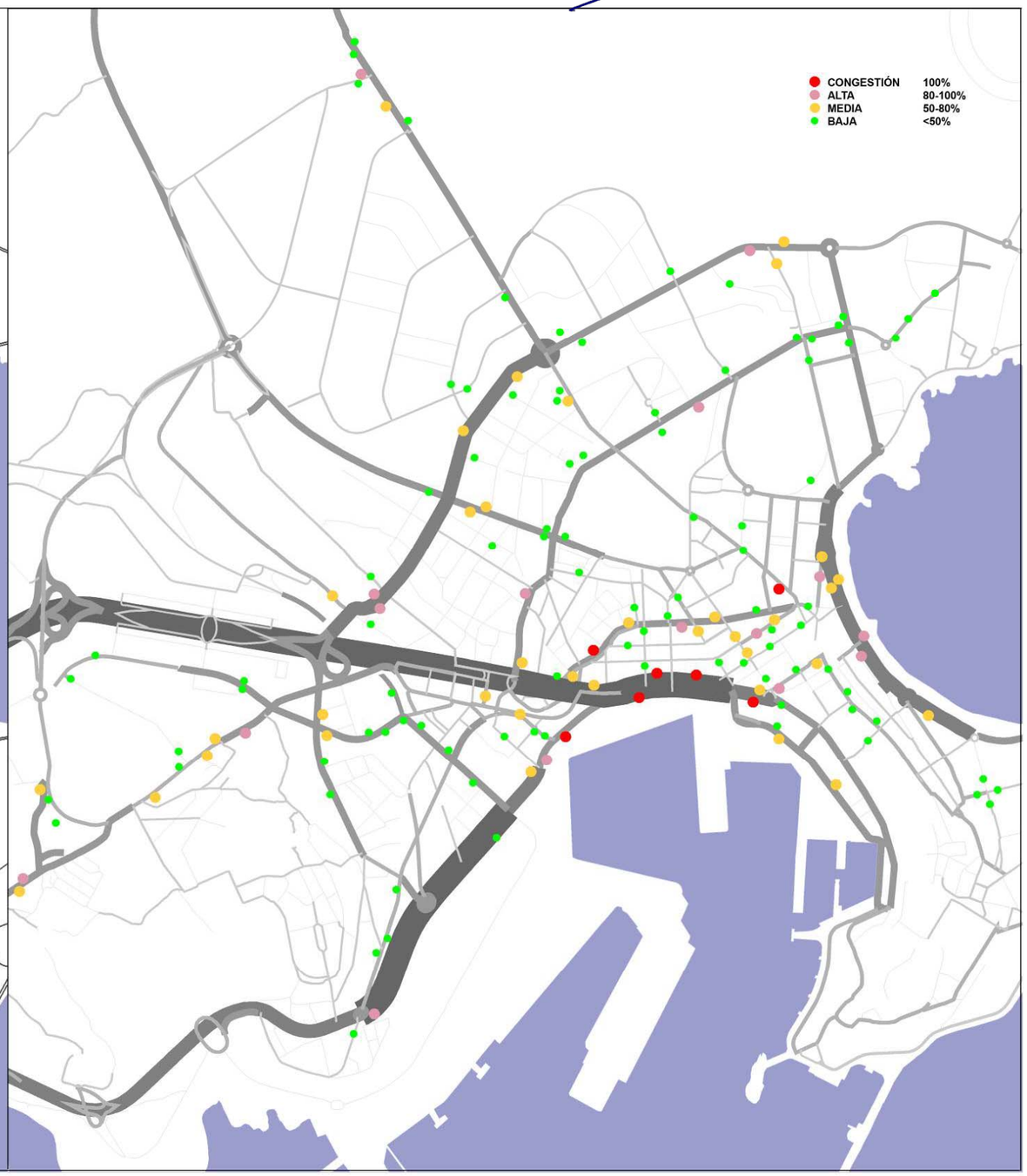
Congestivo	100%	
Alto	80-100%	
Medio	50-80 %	
Bajo	<50%	

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

IMD 2007 EN SEMÁFOROS



GRADO DE CONGESTIÓN (vehículos / carril) sobre IMD de 2005



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

09.1.5. Síntesis del Plan de Estradas de Galicia. 2008

Está en información pública el segundo Plan de Estradas de Galicia, presentado en junio de 2008. Este plan nace una vez que ha finalizado la vigencia del primero e incluye vías existentes, algunas nuevas vías y algunas vías pendientes de ejecución del Plan de Estradas anterior. Por contra, no considera algunas vías que en el Plan anterior eran principales.

Entre los objetivos estratégicos del Plan Sectorial enumerados en la memoria del mismo se encuentran los siguientes:

- Reforzar la articulación del sistema de ciudades.
- La reconstrucción del transporte de la "ciudad real" con sus periferias.
- Reforzar la relación de las ciudades con los grandes espacios del territorio regional.
- Garantizar la accesibilidad al extenso sistema de asentamientos.
- Compatibilizar la mejora de la red viaria en relación con el medio ambiente y el desarrollo sostenible.

Para la modelización del funcionamiento de la red viaria propuesta se ha considerado principalmente el tráfico rodado privado.

A. La red de altas prestaciones

Buena parte de los objetivos definidos en el Plan de Estradas se fundamentan en el desarrollo de la red de alta capacidad, que en el entorno próximo a A Coruña la constituyen los siguientes elementos significativos:

- Potenciación - extensión- del Eje A Coruña- Carballo- Fisterre
- Configuración del eje A Coruña – Santiago
- Mejora de los accesos al aeropuerto y al nuevo puerto exterior
- Mejora de las relaciones transversales, mediante conexiones directas entre los elementos de la red de alta capacidad.

En cuanto a la posición de A Coruña en el conjunto de la red de estradas hay dos hechos relevantes y complementarios que conviene señalar:

- la posición lateral de A Coruña respecto de muchos de los tráficos que bordean A Coruña para alcanzar su destino
- y la posición terminal de A Coruña en relación con los flujos que tienen destino - y origen- en la ciudad.

Conviene llamar la atención, en relación a esta posición lateral de A Coruña respecto de muchos de los flujos de tráfico, de la elevada concentración de elementos de infraestructuras de altas prestaciones previstas en el entorno próximo del municipio y a través del mismo. Esta concentración, que podría explicarse por la presencia del puerto de A Coruña, del aeropuerto de Alvedro y del nuevo puerto exterior de A Coruña, así como de la voluntad de permitir enlaces múltiples y directos entre los elementos que conforman la red de altas capacidad, produce una concentración singular de estos elementos, única en el conjunto de la red territorial de Galicia.

Cabe plantear que las vías que penetran en el anillo de circunvalación de A Coruña tienen un carácter de acceso al municipio, adoptando sus ejes radiales el papel preferente de elementos de estructura urbana sobre su función territorial.

B. Determinaciones del plan de Estradas

El Plan Director de Estradas establece determinaciones vinculantes para las vías existentes y propuestas, en relación a la clasificación funcional y a los parámetros de diseño y técnicos mínimos que deberán cumplir cada una de ellas. Únicamente se excluyen de estas determinaciones las vías que son competencia del Estado, en las que éstas tienen un carácter meramente indicativo, y las vías que constituyen la red local de distribución interna.

En el caso del municipio de A Coruña, abarca pues a una parte significativa del viario urbano y puede condicionar o determinar en gran medida la forma y el uso futuro de la ciudad. Por ello, la propuesta del plan busca conjugar ambos papeles determinantes.

Los parámetros de diseño más relevantes son los que se refieren a las vías incluidas en la red de altas prestaciones, en las que debe considerarse una sección mínima de 4 carriles y enlaces a distinto nivel. En el resto de las vías se establecen secciones de 2 carriles y enlaces a igual o diferente nivel.

C. Actuaciones en el término municipal de A Coruña

En el siguiente cuadro se relacionan las actuaciones previstas en el municipio de A Coruña de acuerdo con la denominación asignada en el Plan de Estradas y su clasificación funcional:

	Denominación	Tipo de vía
1	Autovía Transversal Arteixo-3ª Rolda	Autovía
4	Poligono de Vío-AG55	Urbana
14	Conexión Eirís-Matogrande (Parque Ofimático	Urbana 4 carriles
18	Conexión Polígono de Vío-Feáns (VG-S4.02)	Autovía urbana
19	Conexión Polígono da Grela-Meicende	Carretera convencional
23	Pocomaco – A Zapateira	Vía para automóviles
24	Nova Ponte na bahía de A Coruña	Carretera convencional
25	AC-14 Autovía A6-A Coruña (Treito As Lonzas- A Zapateira)	Autovía
27	Terceira Rolda de Circunvalación de A Coruña (Treito 2 San Pedro de Visma – Pocomaco)	Urbana 4 carriles
30	Autovía Pocomaco –AG55	Autovía

En el Plan de Estradas se estima el coste total de cada una de estas obras y se determina la administración a la que se asigna la ejecución.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

09.2. PROPUESTA DE MOVILIDAD

ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN DEL PLAN

La propuesta del plan en materia de movilidad supone integrar diversas estrategias, tanto activas como pasivas, que ayuden a mejorar la movilidad general. En este sentido los grandes principios planteados de manera directa serían:

-a) Conveniencia de disponer de suficiente oferta para permitir la elección de diversos modos de movilidad.
La escala de la ciudad permite buscar formas de coexistencia entre los distintos modos de movilidad. Individual (coche, bici, peatón…) y colectiva (tranvía, bus, ferrocarril, taxi,…) de manera que la "elección" del modo se produzca de forma razonable por el residente y/o el visitante, dando la posibilidad de un mayor "confort" en el uso del espacio público. Los espacios públicos han de permitir la coexistencia entre diferentes modos de movilidad, de manera selectiva según cada tipo para facilitar otros sistemas en su conjunto.

-b) Estrategias para el transporte público.
El transporte público debe ajustarse a esta estrategia, buscando la claridad y visibilidad de sus recorridos, dando respuesta a la demanda de la residencia, pero también a la de las actividades económicas y recreativas. La interrelación entre diferentes modos de transporte público potencia recíprocamente a cada uno de ellos. Políticas de integración tarifaria van en este sentido.

-c) El rol del aparcamiento en la forma contemporánea de la ciudad.
El aparcamiento debe ser un elemento de servicio al residente, ya que por otra parte puede permitir un uso innecesario del coche. Debe valorarse adecuadamente el uso estratégico del mismo para evitar una atracción adicional hacia el centro.

-d) Calidad del espacio público urbano.
El aumento de la calidad de los espacios públicos ha de ser el objeto final de la reordenación de la movilidad. De esta forma se pueden fomentar las formas "blandas" de movilidad (peatón, bici, etc.) en la ciudad para los itinerarios cortos y de medio entre Distritos cercanos y en recorridos entre 500 metros y 1,5 Km, mediante la creación de itinerarios específicos y especializados-

De manera indirecta, existen otras líneas estratégicas que se explican en sus correspondientes capítulos, pero que tienen que ver en sus resultados con la movilidad.

-e) Vias diversificadas equilibradamente
La diversificación de la estructura viaria de la ciudad de una manera homogénea ha de evitar puntos de convergencia conflictiva en determinadas áreas de la ciudad, por la confluencia de vías principales, a la vez que permiten recorridos alternativos.

-f) Articulación entre piezas homogéneas.
La ciudad presenta diversos núcleos de características homogéneas que están radicalmente separados por grandes infraestructuras que obligan a un alto coste de movilidad. La articulación entre piezas vecinas, tanto por itinerarios más directos como fáciles en su utilización por los tipos de movilidad alternativa, favorece los desplazamientos locales.

-g) Tejido urbano compacto pero no congestivo
El crecimiento compacto pero con densidades moderadas, que permitan incorporar zonas dotacionales y de recreo, favorece la movilidad alternativa y la sostenibildad económica del sistema, al reducir recorridos y rentabilizar el transporte público.

-h) Mezcla de usos
La implantación de usos diversificados favorece la eficiencia continuada de los servicios urbanos, a la vez que permite que muchas actividades se puedan ofrecer cercanas a la residencia, con la consiguiente reducción de demanda de movilidad.

-i) Sistematización de servicios entre usos coherentes y complementarios

La existencia de determinadas áreas de ciudad homogéneas –hospitales, universidad, puerto, deportivo…- favorece la creación de itinerarios específicos y de elementos de servicios urbanos comunes evitando duplicidades que obliguen a desplazamientos innecesarios.

La creación de grandes ejes ha sido el soporte para la articulación de nuevas piezas urbanas, sobre las que se ha fundamentado la expansión reciente de la ciudad.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

10

10. VERTEBRAR UNA BUENA ESTRUCTURA DE INFRAESTRUCTURAS METROPOLITANAS

Arriba, La Coruña en 1809. *La Ciudad a Través de su Plano. La Coruña*. José González-Cebrián Tello. Excmo. Ayuntamiento de La Coruña. 1984.

Abajo, la estructura de calles con origen en caminos antiguos, en relación a los núcleos rurales existentes y desaparecidos.

A Coruña ha sido históricamente el foco del sistema de relaciones urbanas con su entorno, asumiendo el papel de capitalidad territorial actual. Ello se ha fundamentado en una red de comunicaciones con una fuerte polaridad hacia su centro. Del estudio del proceso de estructuración viaria podemos conocer los puntos débiles y aprender los potenciales que el sistema que nos ha llegado no ofrece.

Así, podemos conocer como la implantación de los grandes ejes viarios ha sido en ocasiones una decisión que ha estado por encima de los planteamientos del planeamiento general, siendo éste un acta notarial de decisiones tomadas en otras instancias. Si bien es cierto que a mediados de siglo el Plan Cort planteó un modelo que sería certificado, con mayor o menor rigor, por el plan de Alineaciones de 1948, lo cierto es que las grandes arterias se formularían en los años 60 y 70 en paralelo al planeamiento.

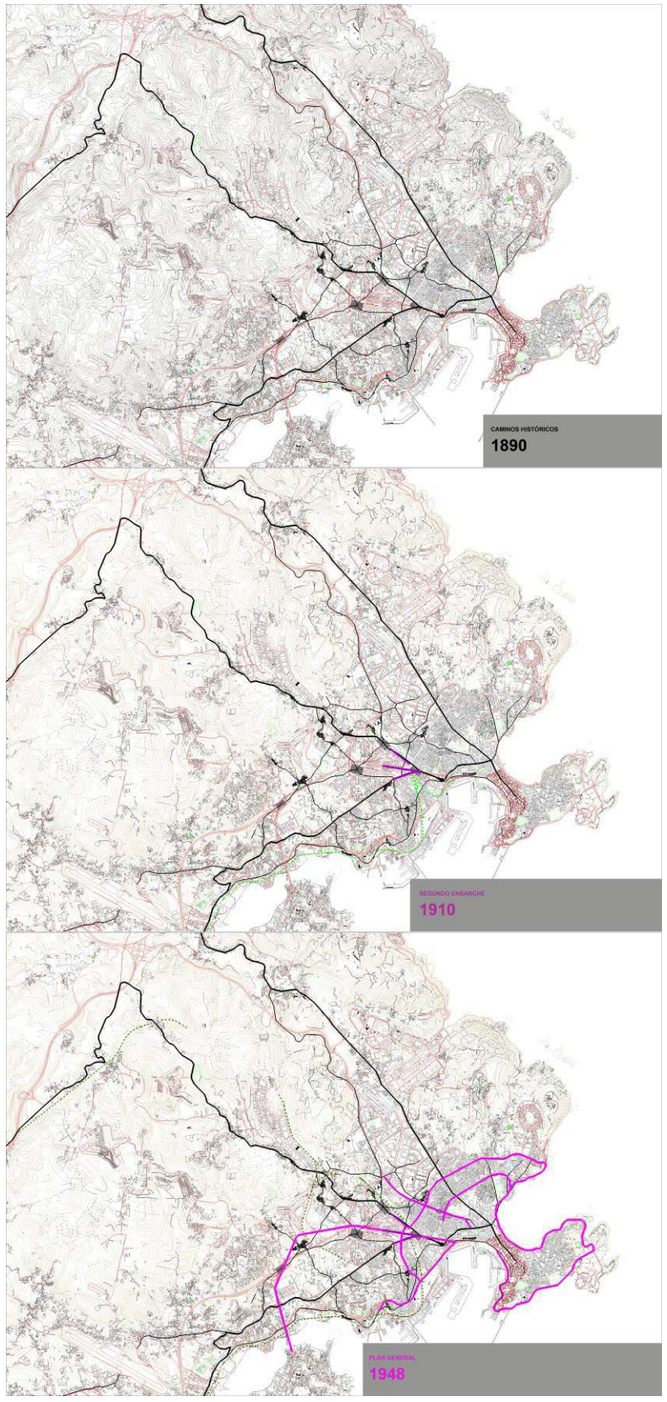
El sistema de accesos a la ciudad se desarrolla a partir de los Planes de la posguerra y sobre todo con la actuación de la Red Arterial. Ambas estrategias formalizan una gran nueva entrada a la ciudad que será la Avenida Lavedra y el eje de Linares Ribas y Alfonso Molina.

Se debe recordar, no obstante, que originalmente el sistema de acceso tradicional se apoyaba en tres grandes ejes que convergían en la ciudad junto al puerto, pero que en las proximidades de la ciudad se desplazaban a buscar una puerta más axial. Los diagramas adjuntos muestran la distinta articulación territorial que existía antes de la concentración de esta entrada “central” que desemboca sobre la ciudad histórica y el puerto por el interior. Como se puede ver, el peso del acceso desembocaba en la puerta de la Torre de Arriba, donde llegaban los accesos de Fisterre, Castilla y Riazor, y más adelante el eje de la ría aumenta su rol al incrementar el peso del puerto.

Este sistema de caminos se apoyaba en los diferentes núcleos originales que colonizaban el territorio interior y han perdurado en muchos casos como ejes de crecimiento suburbano de la ciudad. Se trata de una malla que interconectaba los diferentes núcleos con caminos de orden inferior a los que conducían a la ciudad, que se disponían según criterios de minimizar las pendientes y los puntos geográficos singulares, economizando el cruce de cursos fluviales o altos de montaña, siempre con una gran sintonía con la morfología del territorio.

Por su parte, el trazado más rígido del ferrocarril, tanto en planta como en pendientes, estableció unas trazas fisicas a modo de zanjas, desmontes y terraplenes y túneles que se han convertido en ciertas circunstancias en barreras urbanas que perduran en la actualidad.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



10.1. LA CONSOLIDACIÓN DEL SISTEMA INFRAESTRUCTURAL DESDE EL PLANEAMIENTO

10.1.1. La formación de la red viaria y ferroviaria

En las postrimerías del siglo XIX la estructura de caminos y carreteras incipientes, concebidas muchas veces como caminos mejorados, constituía la base de las relaciones poblacionales terrestres. En A Coruña, en la puerta de poniente, confluía el camino de Fisterre con los que llegaban del interior, desviados de la costa y procedentes de Santiago y Ferrol. Esta horquilla que se producía a la entrada de la ciudad fue aprovechada por el **Primer Ensanche, de 1890**, para delimitar el ámbito de la actuación entre el litoral y la actual calle de Juan Flórez por el interior.

En esta época también existía el ferrocarril, en su traza costera para llegar al puerto hasta la zona de San Diego actual i la estación de autobuses, ocupando un espacio situado totalmente en la periferia de la ciudad consolidada. La localización de la estación en el exterior pero sobre uno de los ejes principales de la ciudad influiría en la posterior expansión hacia levante, siguiendo el arco del puerto.

Esta circunstancia se consolidaría con la propuesta del **Segundo Ensanche, de 1910**, que además de propiciar el crecimiento más denso hacia levante, también incorpora alguna nueva traza que es seguida por la ciudad posterior, dando origen a uno de los principales ejes actuales, como es la avenida del Alcalde Alfonso Molina. En la misma línea, también se crea la traza de la actual calle de Joaquín Planells Riera, en la cuál se apoyaría en los años 30 el emplazamiento de la futura estación ferroviaria de San Cristóbal.

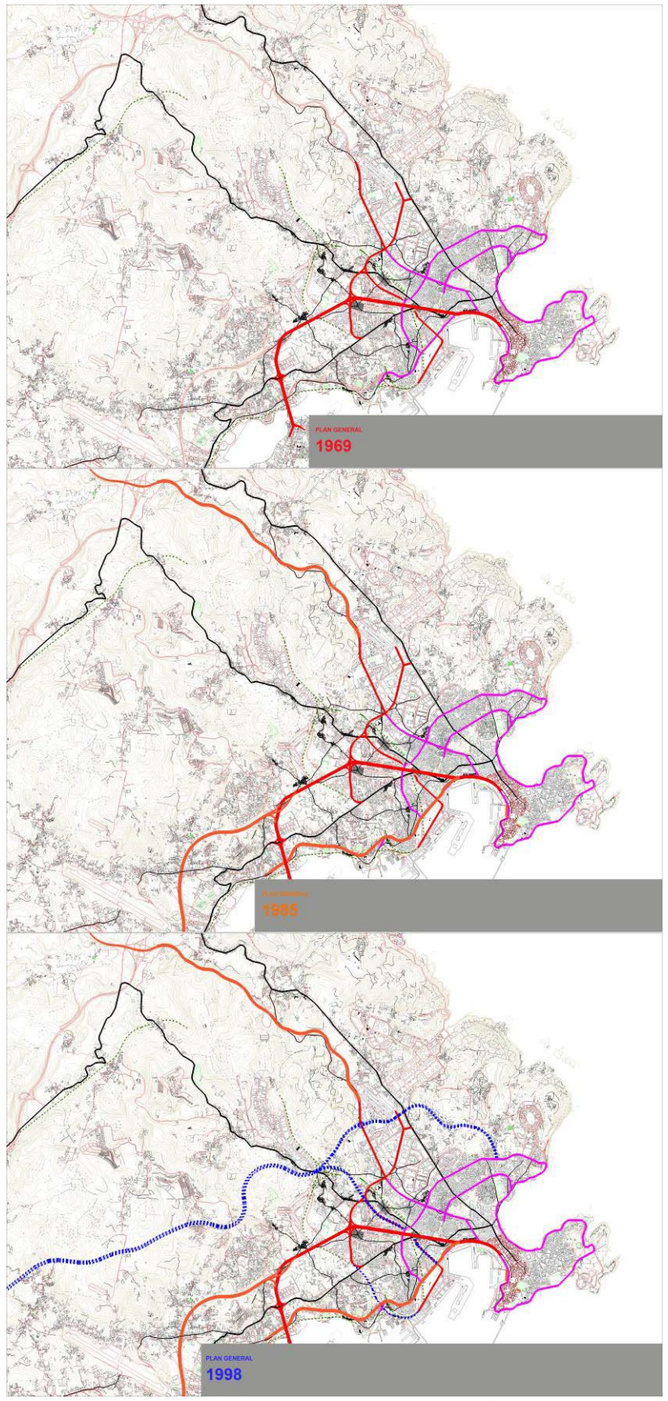
No será hasta el Plan Cort cuando se formulará una propuesta integral para buena parte del territorio con mejores condiciones para ser urbanizado, sustentado en un potente esquema viario que combina criterios de malla con los ejes de acceso a la ciudad tradicional. Sería el **Plan de Alineaciones de 1948**, no obstante, la figura urbanística que iba a ser aprobada para el desarrollo de la ciudad, el cual incorporaba buena parte de la estructura planteada por el Plan Cort..

El plan de 1948 formulaba una estructura viaria que se puede reconocer claramente en la ciudad consolidada de manera más compacta. Como ya apuntábamos al analizar la evolución de la consolidación de la ciudad a partir de los planes aprobados, e podían encontrar tres líneas básicas de estructuración en este plan: la creación de la ronda septentrional, la estructuración radial del arco meridional a partir de los ejes tradicionales de acceso a la ciudad y la configuración de un sistema de rondas concéntricas de distribución.

Esta estructura es perfectamente reconocible actualmente en los accesos radiales de las avenidas de Fisterre, Arteixo, Alcalde Alfonso Molina y del Pasaje, aunque sin la consolidación de la avenida de Eirís. Como rondas se proponen la de Nelle y la de Outeiro. También sin consolidar en su momento, aunque la idea seria recogida posteriormente, en el cuadrante sudeste se planteaba una ronda entre San Cristóbal y Eirís, pero la falta de desarrollo de este sector debió de impedir su consolidación. En cualquier caso, esta previsión reafirmaba nuevamente la apuesta del plan por una expansión preferente hacia levante, mientras que sectores del interior, sobre la avenida de Fisterre (A Grela), se reservaban para usos industriales.

La estructura resultante suponía una cierta diversificación de accesos a la ciudad, pero la concentración de desarrollos en el entorno del puerto, en el arco meridional de levante, y los agregados urbanos y municipios situados a levante crean una gran presión sobre los accesos del sudeste, que gradualmente van reforzando la entrada de la Marina.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



En los años 60, los proyectos de redes arteriales significan un punto de inflexión en la concepción de la movilidad territorial, implantadas desde instancias estatales. Las autopistas y autovías propician el acceso rápido al centro, pero también a la periferia desde el centro, lo que supone un golpe mortal para el modelo tradicional de crecimiento compacto e incluso concéntrico. Las nuevas expansiones apoyadas en los grandes ejes de comunicación comienzan a manifestarse incipientemente y, a la larga, serán el motivo del propio colapso de las redes arteriales.

Así, cuando en A Coruña se formula en **1969** el nuevo **plan general**, éste se limita poco más que a recoger las propuestas que ya habían sido aprobadas y recomponer la estructura general a partir de las propuestas de red arterial que se habían ido formulando. En estos ejes que penetran hasta el mismo casco histórico y el puerto como vías segregadas se articulan algunos de los grandes polígonos de crecimiento.

En los años setenta se sigue desarrollando el mismo tipo de actuaciones, con la consolidación de las grandes infraestructuras viarias. En este contexto de la vialidad, el **plan de 1985** vuelve a ser un instrumento que permite regularizar la situación urbanística creada por la implantación de grandes arterias de manera integral sobre todo el territorio municipal, adecuando por otra parte el referente urbanístico de la ciudad al marco legislativo establecido nueve años antes por la nueva Ley del Suelo.

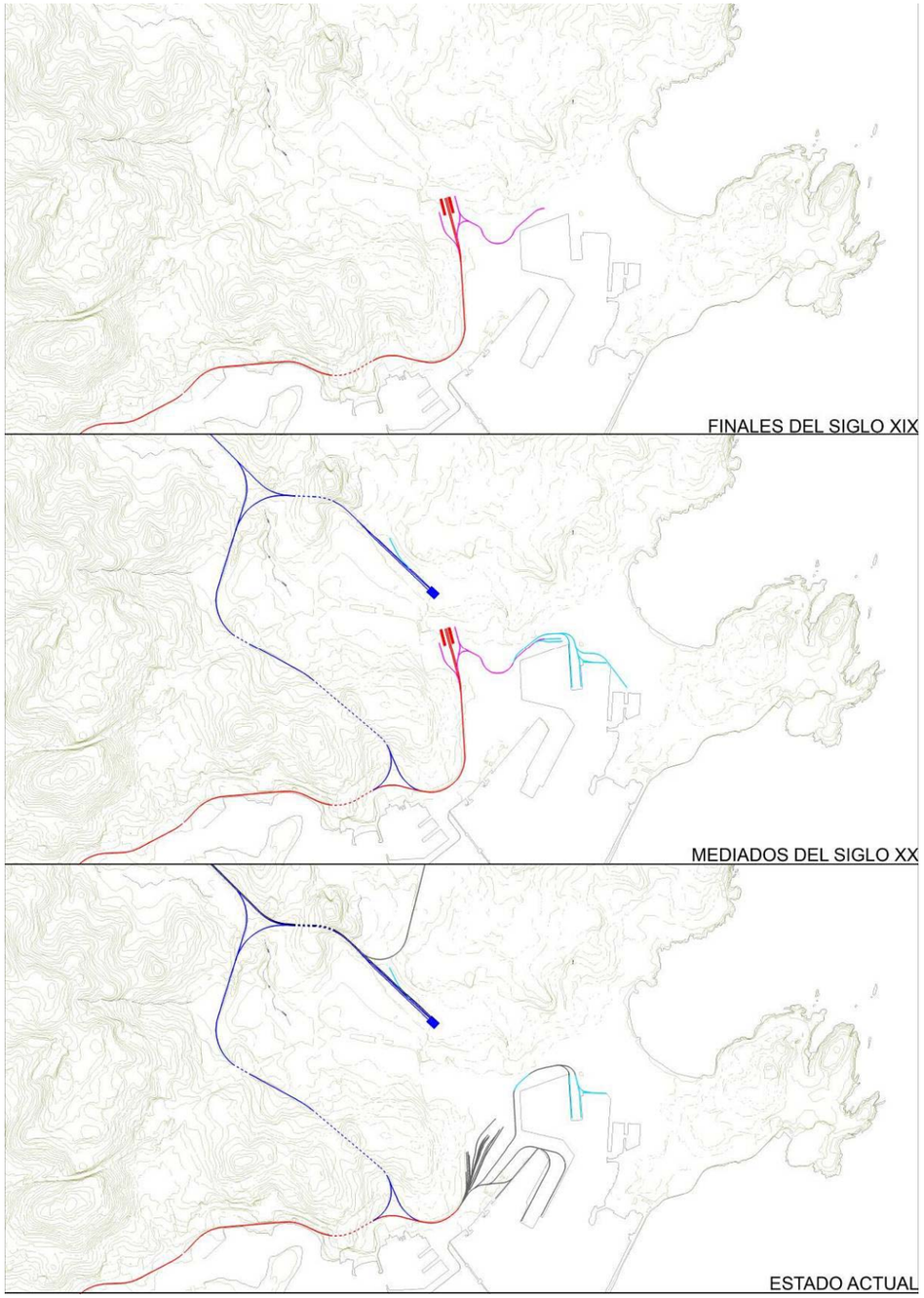
Una década posterior, el **plan de 1998** incorpora una estructura viaria que, una vez más, incide en crear una autovía que va a parar directamente al puerto, con el objetivo de diversificar las rutas de acceso, pero que conduce al punto más congestionado de la ciudad.

La puerta original del casco histórico, la de poniente, a la que conducían los caminos de acceso a la ciudad, hace décadas que ha sido substituida por la de levante, sumando nuevos elementos que confluyen en este punto. Es cierto que también se plantea una nueva ronda de circunvalación que ayude a derivar parte de la presión del tráfico hacia poniente, siguiendo el mismo modelo de 1948 con el sistema de rondas, pero el esquema con que se proyecta el nuevo eje incide directamente sobre el eje de Enrique Salgado Torres, el cual pasa por el centro más congestionado de accesibilidad y actividad de la ciudad. Estas dos nuevas vías se encuentran en fase de proyecto y de ejecución.

En las actuaciones viarias más recientes (proyectos y obras) se aprecia una tendencia a incrementar el consumo de suelo, dada la concepción siempre de las vías urbanas como autopistas con grandes reservas de protección, cada vez mayores, que no tienen en cuenta que se trata de travesías urbanas con un importante papel como elemento de estructuración i de formación de ciudad. Nuevamente el proyecto de la infraestructura tiende a anteponerse a una concepción urbana en su diseño.

No obstante, la estructura de reservas de suelo planteada resulta adecuada para poder reconducir el esquema viario de la ciudad, con determinados ajustes, a un modelo que optimice sus potenciales de accesibilidad a la vez que se articule mejor con los sectores urbanos a los que da servicio.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



10.1.2. El desplazamiento de la estación ferroviaria

En el apartado anterior hemos ido mentando algunos episodios del proceso histórico de la implantación del ferrocarril en el conjunto de las infraestructuras de comunicación terrestre. La manera en que se ha producido el acceso del mismo a la ciudad ha condicionado el entorno urbano inmediato como puerta ferroviaria, permaneciendo más allá de su propia transformación.

El ferrocarril de A Coruña tiene su origen en 1858, cuando se coloca la primera piedra de lo que habría de ser el nuevo trazado A Coruña – Madrid. Pero hasta transcurridos 25 años, en 1883, no se produciría la deseada inauguración del trazado y la conexión efectiva con el centro de la península. De este lento proceso existe un detalle en el plano parcelario de Barón y Yánez, cuando en 1874 ya se recoge la Estación del Norte, en el sector de Gaiteira.

Esta nueva estación se situaba como extremo de la línea que provenía de Lugo por el interior, siguiendo en las proximidades la ría del Burgo. Pronto se construyó una derivación que permitiría la conexión con las instalaciones portuarias del los actuales muelles de San Diego, La Palloza y Linares Rivas, en lo que sería el origen de la actual estación de mercancías de San Diego.

En los años 30, la cartografía ya incorpora la estación de San Cristóbal y el nuevo trazado en dirección a Santiago. La nueva estación se construiría en 1935. La conexión entre las dos estaciones se realizaría mediante un arco por la zona de Eiris, con la construcción de los dos triángulos ferroviarios existentes actualmente, a pesar de alguna solución de conexión más directa que parece plantearse en algún documento cartográfico de la época, como por ejemplo el plano de Fermín Gutiérrez, que en 1931 recogía un trazado de unión entre las estaciones aproximadamente por la actual Av. Enrique Salgado Torres, incluso con el túnel construido. Lo cierto es que las bases inmediatamente posteriores, como la utilizada por el plan Cort, ya reflejan la interconexión actual.

En esta situación, las dos estaciones de pasajeros coexisten durante una treintena de años, hasta que en 1964 un incendio destruye la Estación del Norte. En su emplazamiento se localizaría la estación de autobuses, manteniendo el punto como puerta de acceso interterritorial. Del antiguo trazado ferroviario quedaría la parte que ha seguido dando servicio a la Estación de mercancías y, por extensión, a las instalaciones portuarias.

Actualmente, el esquema ferroviario mantiene una estación de pasajeros en San Cristóbal, mientras que las instalaciones de mercancías en el muelle de San Diego tienen sus días contados por el traslado progresivo que se ha de producir en un futuro inmediato de las actividades portuarias y las relacionadas íntimamente con ellas. El trazado ferroviario principal corresponde a la línea que proviene de Santiago, que se ha de ver reforzado con la implantación del AVE. La línea original siguiendo la ría se conserva como elemento de transporte metropolitano, y con la llegada de la alta velocidad puede recuperar un importante papel en la accesibilidad de cercanías.

No obstante, el plan prevé que en San Diego, aprovechando la existencia del trazado infraestructural, permanezca el ferrocarril con una estación de intercambio modal, potenciando de esta manera la transferencia de transporte regional al modo urbano, en relación con la red de autobuses y el tranvía, en un punto muy central y accesible de la ciudad, su puerto.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

10.2. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE ACTUALES

En el capítulo anterior estudiábamos la movilidad de manera muy centralizada en la estructura viaria para poner de manifiesto precisamente el papel preponderante de los sistemas privados individuales en la movilidad de A Coruña y plantear alternativas generales en materia de movilidad. En el presente hemos iniciado con el análisis de la evolución de la red viaria para entender como hemos llegado a la situación actual, en la que los sistemas de movilidad alternativos tienen un peso muy reducido o incluso testimonial. La red viaria se ha presentado como el sistema de canales por el que discurren los sistemas de conectividad, independientemente del peso que tengan en la actualidad en cada caso.

En este apartado, la movilidad motorizada particular es un epígrafe más de los diferentes tipos, que se presentan como alternativas factibles a las que actualmente han colonizado el espacio público.

10.2.1.a Transporte público colectivo urbano

La modalidad de transporte público colectivo para desplazamientos urbanos corresponde esencialmente a las líneas de autobús. Dado el tipo de demanda, las líneas siguen recorridos que escapan a los ejes principales en la medida de lo posible, dada su concepción como vías segregadas, aunque no son ajenos a ellos, dado que son las únicas vías que garantizan en algunos casos la conectividad entre piezas urbanas próximas.

La estructura de las líneas actuales se puede explicar a partir de cuatro modelos básicos del gráfico adjunto.

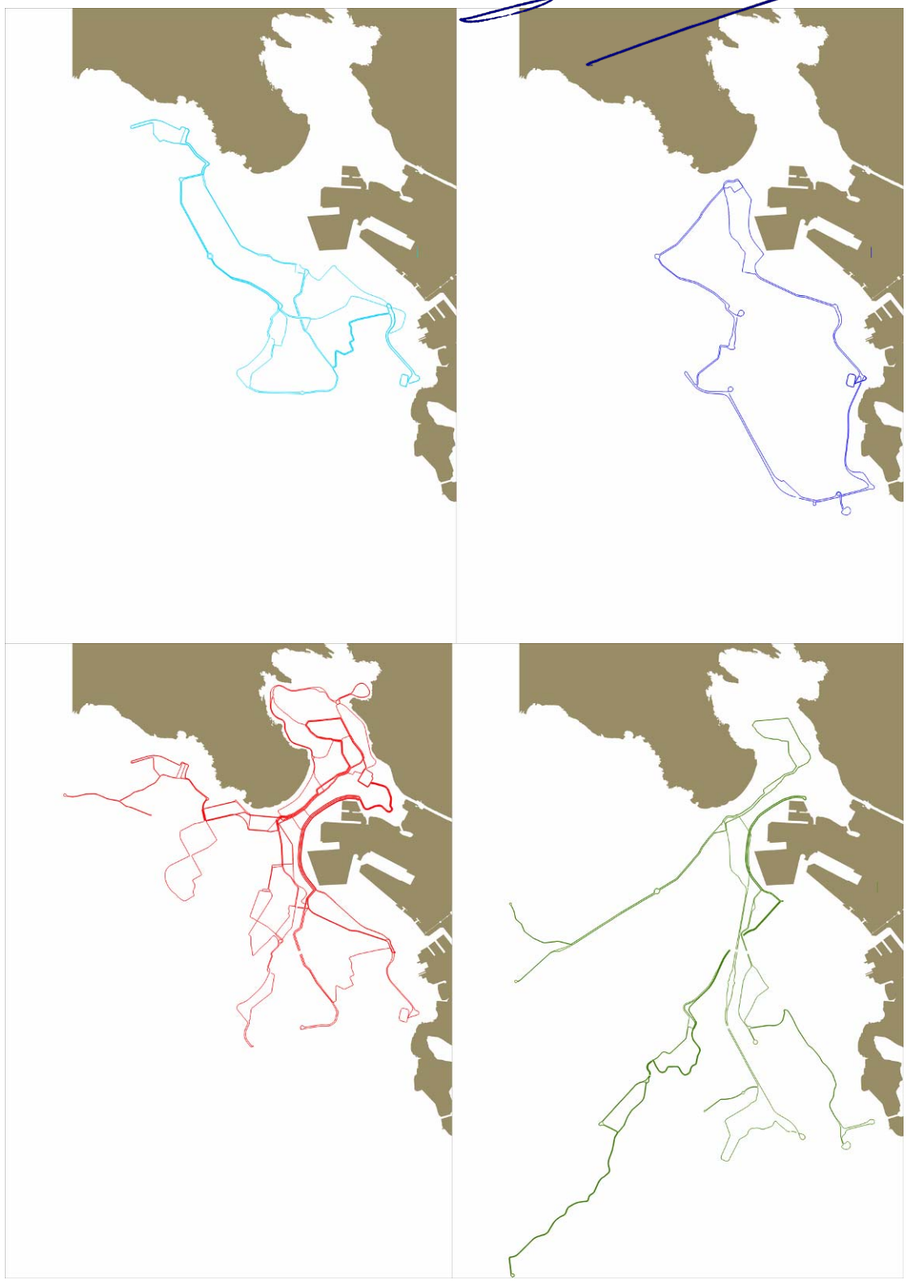
En el rojo, las líneas de autobús tienen origen o destino en el casco antiguo y acceden radialmente a lo que podríamos denominar aproximadamente la primera corona de expansión más allá de la península, superando en ocasiones la ronda de Outeiro hasta el arco de la avenida de San Cristóbal hasta Los Rosales. Un segundo haz de líneas (verde) accede del centro a la periferia limítrofe del término municipal. El tercer modelo (azul claro) son líneas transversales que no tocan el centro, yendo de la zona de Los Castros a la de Los Rosales a través de las rondas. Por último (azul oscuro), un cuarto sistema lo compondrían las líneas anulares (en sentido horario y antihorario) que sirven principalmente a la mitad meridional de la ciudad desde la zona de Riazor.

El frente portuario concentra una buena parte de recorridos de autobús, desde donde se distribuyen en forma de haz por diversas calles hacia el interior territorial. La existencia de numerosos equipamientos de ciudad de tipo sanitario ha condicionado la aparición de numerosas líneas que acceden al cuadrante meridional del término.

10.2.1.b Transporte público colectivo interurbano

Además del transporte urbano, A Coruña dispone de una amplia oferta de transporte interurbano en líneas regulares de autocares, que conectan con las diversas escalas de relación territorial: entorno regional, resto de Galicia, resto de España e incluso internacionales con Portugal, Francia y otros.

Tomando como centro de referencia la estación de autobuses, las entradas y salidas en conjunto suponen unos 900 autocares en un día laborable, repartidos en su práctica totalidad entre 16 horas y una media casi constante entre 60 y 64 autocares por hora. Alguna otra línea ofrece sus servicios desde otros puntos de la ciudad, pero los datos de la estación central son suficientemente significativos del peso de este modo de transporte.



Modelos de las líneas de autobús urbano. Transversal, anular, radial próximo y radial periférico.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

10.2.2 El ferrocarril

Uno de los frentes en los que el plan tiene una componente importante de desarrollo es la transformación ferroviaria basada en tres ejes: la transformación de las instalaciones ferroviarias del puerto en usos urbanos, la llegada de la Alta Velocidad a la Estación de San Cristóbal y el papel que han de jugar las trazas ferroviarias obsoletas en el transporte regional y urbano.

Resulta innegable la nueva fuerza que el ferrocarril ha ido recuperando en el modelo de movilidad de la ciudad, durante demasiados años postergada por el transporte motorizado individual a un segundo plano. El hecho que sea un sistema de transporte limpio y de gran capacidad hace que se convierta en el paradigma de la movilidad sostenible: evita embudos viarios, no contamina, asegura horarios de servicio, accede a puntos muy centrales del tejido urbano y puede graduar el servicio a las necesidades de demanda puntuales así como los recorridos (cercanías para los regionales y larga distancia y Alta Velocidad para los interterritoriales).

La línea principal es la que proviene del sur por Santiago y Pontevedra, que se corresponde con el eje de procedencia del tren de Alta Velocidad, y accede a la estación de San Cristóbal. Esta línea tiene una derivación para mercancías a la entrada de la estación que conduce al polígono industrial de “A Grela-Bens”. La otra derivación se produce a la altura de Martinete, formando un triángulo ferroviario que deriva hacia las instalaciones del puerto tradicional y la línea del Ferrol, que discurre siguiendo la Ría del Burgo.

La obsolescencia de las instalaciones ferroviarias de mercancías de San Diego, junto al puerto, hace de los suelos ocupados por las playas de vías una oportunidad clave para la recuperación urbana de este sector de ciudad. De esta manera, las únicas instalaciones ferroviarias de gran ocupación en A Coruña serán las de la Estación de San Cristóbal, dado que mercancías se trasladará progresivamente hacia el nuevo puerto, fuera del término.

En cualquier caso, las huellas ferroviarias mantienen unas características de trazado (radios y pendientes) que las hacen atractivas para potenciar el servicio ferroviario existente o, en su defecto, disponer en ellas sistemas de transporte alternativo o complementario (tranvía), con el objetivo de mejorar el sistema de relaciones regionales en el eje de la Ría del Burgo, ayudando a la descongestión de los troncos viarios que proceden de este sector.

10.2.3 El tranvía

Actualmente el tranvía en A Coruña es un transporte meramente testimonial, que difícilmente se puede plantear como un elemento de transporte más allá de un cierto atractivo turístico, pero muy poco eficiente desde el punto de vista de la movilidad.

Sin embargo, se trata de un tipo de transporte moderno de gran urbanidad, que permite estructurar claramente los usos del espacio público. El plan plantea la idea que el tranvía es posible.

Se trata de un medio de transporte que, por otra parte, en un contexto metropolitano podría adaptarse por la mera extensión de sus líneas, contribuyendo a una movilidad más sostenible incluso como alternativa de carácter regional.

10.2.4 Transporte motorizado privado y aparcamiento

La motorización y el uso del vehículo privado presentan en la ciudad unos porcentajes muy altos en el conjunto de la movilidad. La estructura viaria es utilizada de manera intensiva e indiferenciada por este tipo de movilidad, con una gran presión sobre el istmo de la península, que es donde se produce el principal cuello de botella en la accesibilidad central.

En este contexto, y aunque no se puede hablar del aparcamiento como una infraestructura de transporte en sí misma, el hecho que en A Coruña el vehículo particular tenga tanto peso en el transporte hace del aparcamiento una infraestructura esencial para el funcionamiento de la ciudad.

La ciudad cuenta con una importante oferta de plazas de aparcamiento público, relacionadas preferentemente con las áreas centrales donde la demanda por razones comerciales es considerable, así como en relación con los edificios de vivienda de construcción más reciente. Los aparcamientos de rotación se distribuyen por el centro con una cierta homogeneidad. El número estimado de plazas en aparcamientos públicos está entre 10.000 y 12.000, de las cuales un 40% se situaría en el entorno cercano de las instalaciones portuarias actuales y otro tanto bajo el paseo marítimo de la playa de Orzán.

El resultado conjunto es un sistema de movilidad muy poco sostenible, basado en requerimientos de la demanda del vehículo a motor privado. Las medidas tendentes a mejorar la oferta de transporte público deben invertir la tendencia actual y favorecer el aparcamiento de residentes.

10.2.5 Bicis y peatones

La ciudad ofrece al uso del peatón y las bicis los espacios libres y las calles, si bien sólo podemos considerar como espacios peatonales aquellos cuyo diseño obedece a los requerimientos propios del viandante: seguridad, calidad ambiental, recorridos cómodos por amplitud y pendiente. En los espacios libres (plazas, parques, jardines, miradores, paseos…) podemos encontrar habitualmente todas las características señaladas, pues han sido pensados para el uso peatonal.

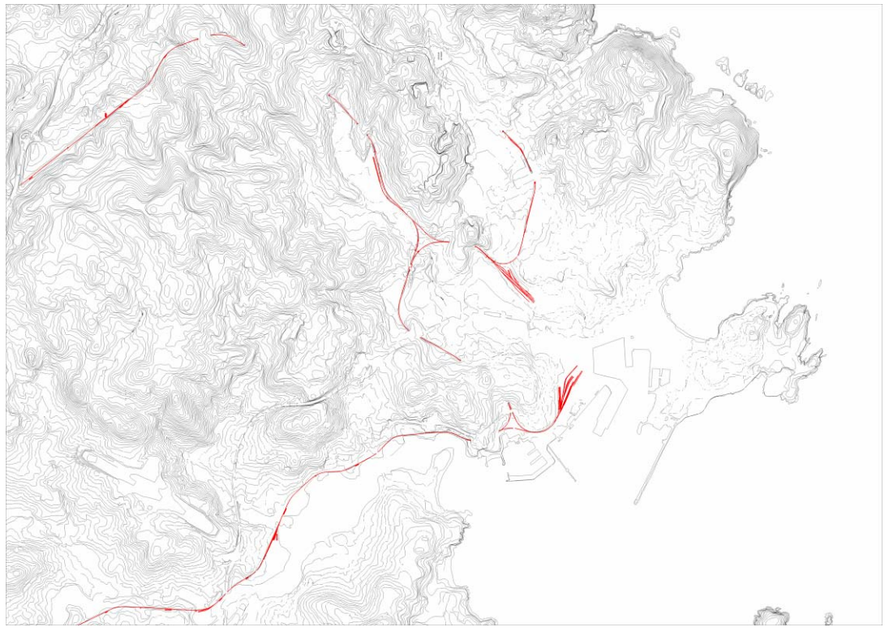
De la misma manera, las bicis tienden a adecuarse a los espacios peatonales, en la medida que se buscan los mismos criterios de de seguridad y comodidad. Difícilmente podemos entender la red de bicicletas como una concepción alternativa al tránsito motorizado.

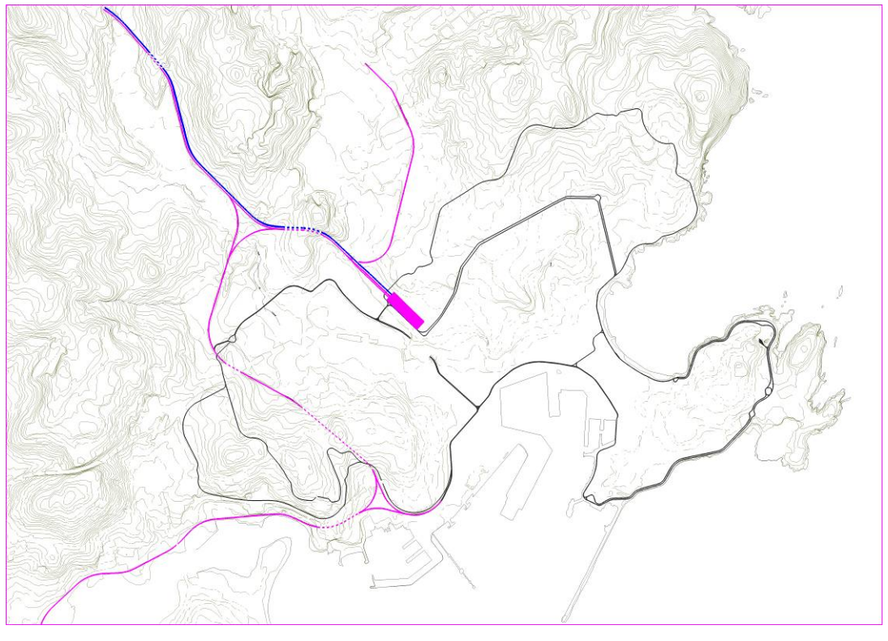
Entre las calles podemos encontrar algunas de tipo peatonal y algún tramo de carril bici, pero la mayoría se han diseñado con prioridad para los vehículos a motor, dando preferencia a los requerimientos funcionales del tránsito rodado. Sólo en calles con amplias aceras podemos entender que se cumplen algunos de los requerimientos del viandante. No existen recorridos preferentes significativos en que el peatón sea el protagonista, aunque algunas trazas invitan a su futura estructuración, articulando espacios públicos sucesivos.

10.2.6 Colofón

La mejora del transporte individual no motorizado o colectivo, no sólo autobús, sino ferrocarril o tranvía, está en la línea de la mejora de la sostenibilidad para el respeto de las capas de población más débiles. Se ha de considerar que en nuestro contexto social existen unos hábitos acusadamente diferentes en la movilidad de género, donde los hombres son usuarios preferentes del vehiculo privado, mientras que la mujer presenta una dependencia de utilización del transporte pública netamente superior a los hombres, además de los desplazamientos a pié. En este sentido, las iniciativas que tiendan a mejorar las condiciones del transporte público y la red de itinerarios para peatones colaboran a equilibrar les condiciones de movilidad entre los dos géneros, así como el resto de colectivos con mayores dificultades de desplazamiento y los que se cuidan de la atención de personas dependientes.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.





ESQUEMAS DE FERROCARRIL. Arriba, el actual con las dos estaciones, la central de pasajeros y la portuaria de mercancías. Abajo, el propuesto, con la gran estación intermodal de San Cristóbal y la posible conexión residual en el puerto, de conexión con las actividades que se mantengan. Se añade el trazado del AVE (azul) y el esquema de anillos del tranvía que conectan con la estación.

10.3. PROPUESTA PARA LAS INFRAESTRUCTURAS

LOS ELEMENTOS PARA LA ESTRUCTURACIÓN METROPOLITANA

Debemos atender a los distintos modos de transporte para construir un sistema de movilidad a escala metropolitana .En este nuevo sistema se tienen en cuenta algunos elementos ya sugeridos en el plan de la Xunta y el propio Plan General vigente.

Dejamos para otro capítulo las discusiones complementarias de otras formas de movilidad, denominadas “blandas” -peatón y/o bicicleta-, ligadas a los espacios urbanos y equipamientos. Veamos Los siguientes elementos permiten establecer la nueva movilidad a escala municipal con la necesaria hipótesis metropolitana que algunas intervenciones implican:

1) El ferrocarril.

En el pasado fue un sistema muy potente de comunicación y transporte, y en un futuro próximo va a evolucionar y recuperar su impulso. Su trazado en la ciudad fue muy condicionado por la posición del puerto y por la topografía: una línea por la cota baja dio acceso a la Estación del puerto y a la de pasajeros, conocida como la del norte, ya desaparecida; otra línea por el interior llega a San Cristóbal y marca el centro del desarrollo desde los años sesenta. Este sistema debe actualizarse mediante la complementación entre sistemas –con la construcción del AVE y la potenciación del uso metropolitano y regional del ferrocarril tradicional-, así como mejorarse su integración urbana, tanto del trazado de las calles circundantes y su permeabilidad, como de las condiciones de la terminal.

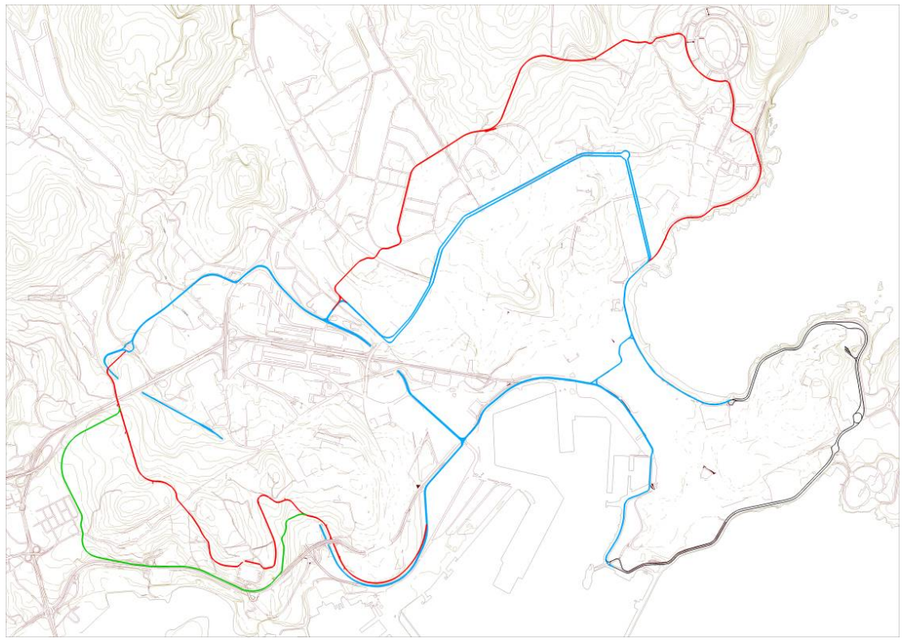
La propuesta de la estación intermodal se explica en otro capítulo. En la presente descripción, de carácter más estructural, se ha de remarcar el valor de polo de centralidad que el plan quiere recuperar para la Estación de san Cristóbal. Para ello, se propone una mejor integración con el entorno, evitando el doble efecto de vacío y de barrera urbana. Para ello se busca una mayor permeabilidad, la diversificación de la accesibilidad y la incorporación de actividades o usos que den carácter urbano al complejo.

Por otra parte, se propone integrar en la estación un complejo intermodal de transporte de tipo metropolitano que integre la llegada del AVE con los trenes de cercanías, el tranvía, los autobuses interurbanos y las líneas urbanas, los taxis i el aparcamiento para viajeros,. Como usos se pueden integrar actividades que permitan crear fachadas al espacio urbano, integrando oficinas y comercios, o actividades culturales.

El trazado a lo largo de la ría puede pasar a ser una espina de comunicación metropolitana y en su llegada a Oza tener una estación de intercambio con el futuro tranvía y el bus: Entre la antigua Estación de San Diego y Los Castros se prevé una estación de intercambio entre cercanías y tranvía. Debería valorarse también la posibilidad de un uso “tren-tram” –es decir el uso común del trazado ferroviario para ambos materiales móviles- como otras ciudades ya están desarrollando. Por lo demás, el plan no prevé ningún nuevo trazado ferroviario propiamente, dado que actualmente ya está en construcción el trazado para la llegada del AVE. Sí que afronta la transformación del entorno de la estación, teniendo en cuenta factores de accesibilidad, permeabilidad y centralidad.

Modelo de tren- tram en servicio en Alicante

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



Propuesta de trazados alternativos de tranvía

A la izquierda, el tranvía histórico de la ciudad (A Memoria da Coruña. Carlos Díaz Martínez y otros. Edicións Xerais de Galicia, SA. 1995). A la derecha, tranvía urbano actual

2) El tranvía

Una hipótesis fundamental para el refuerzo de la estructura urbana de la ciudad es la implementación del tranvía dentro de la oferta de transporte público medioambientalmente sostenible de la ciudad. Como se recordará tuvo su protagonismo en el siglo pasado y A Coruña tiene la escala y dimensión para recobrar su presencia. Hay que tener presente que la recuperación del tranvía en tantas ciudades medias europeas significa un medio de transporte cómodo, eficiente y seguro. Sólo el nombre nos lo recuerda como oferta del pasado: su capacidad estructurante y su eficiencia hacen pensar en la conveniencia de su estudio preciso para su implantación.

Se han estudiado algunas hipótesis de trazado para poder simular sus ventajas y posibilidades. Se trata de modelos de trazados complementarios o alternativos entre ellos, pero que comparten criterios de implantación en anillo que van conectando a diferentes escalas puntos neurálgicos de la ciudad: el centro histórico, las estaciones del ferrocarril y autobuses interurbanos, los nuevos desarrollos urbanos, la universidad, los hospitales…Normalmente utilizan calles existentes, cambiando su sección transversal, la funcionalidad de la vía o incluso con tramos de nueva construcción.

A.- En el ensayo se ha partido de considerar el trazado del tranvía actual manteniendo con un valor de interés paisajístico y turístico, además de su función conectiva. Para los nuevos trazados se consideran valores de conectividad eficiente. En un trazado interior, se conectaría el tranvía existente con un nuevo anillo que podrá relacionar el centro con la estación, cerrándose a la altura de la calle de Juana de Vega. De esta manera, se puede potenciar el tranvía actual, de marcada tendencia turística, a un sistema más ambicioso en el esquema de accesibilidad sostenible al Casco Histórico.

B.- El siguiente anillo permitiría la relación de Los Cantones y Riazor-Orzán con la Estación del ferrocarril. Para ello el trazado podría seguir la ruta desde el Paseo Marítimo por Manuel Murguía i Outeiro hasta la Estación, y para cerrar el anillo, seguir por Salgado Torres y Ramón y Cajal hasta la Av. de Primo de Rivera y Linares Rivas, para cerrar en Los Cantones. El punto más delicado se encuentra en Linares Rivas, dada la congestión actual y el nudo viario existente, pero se trata de una opción de futuro, que contaría con una importante remodelación viaria en el sector y un funcionamiento del nuevo esquema de la ciudad más equilibrado para el transporte privado. El esquema puede funcionar transitoriamente sin necesidad de cerrar el anillo.

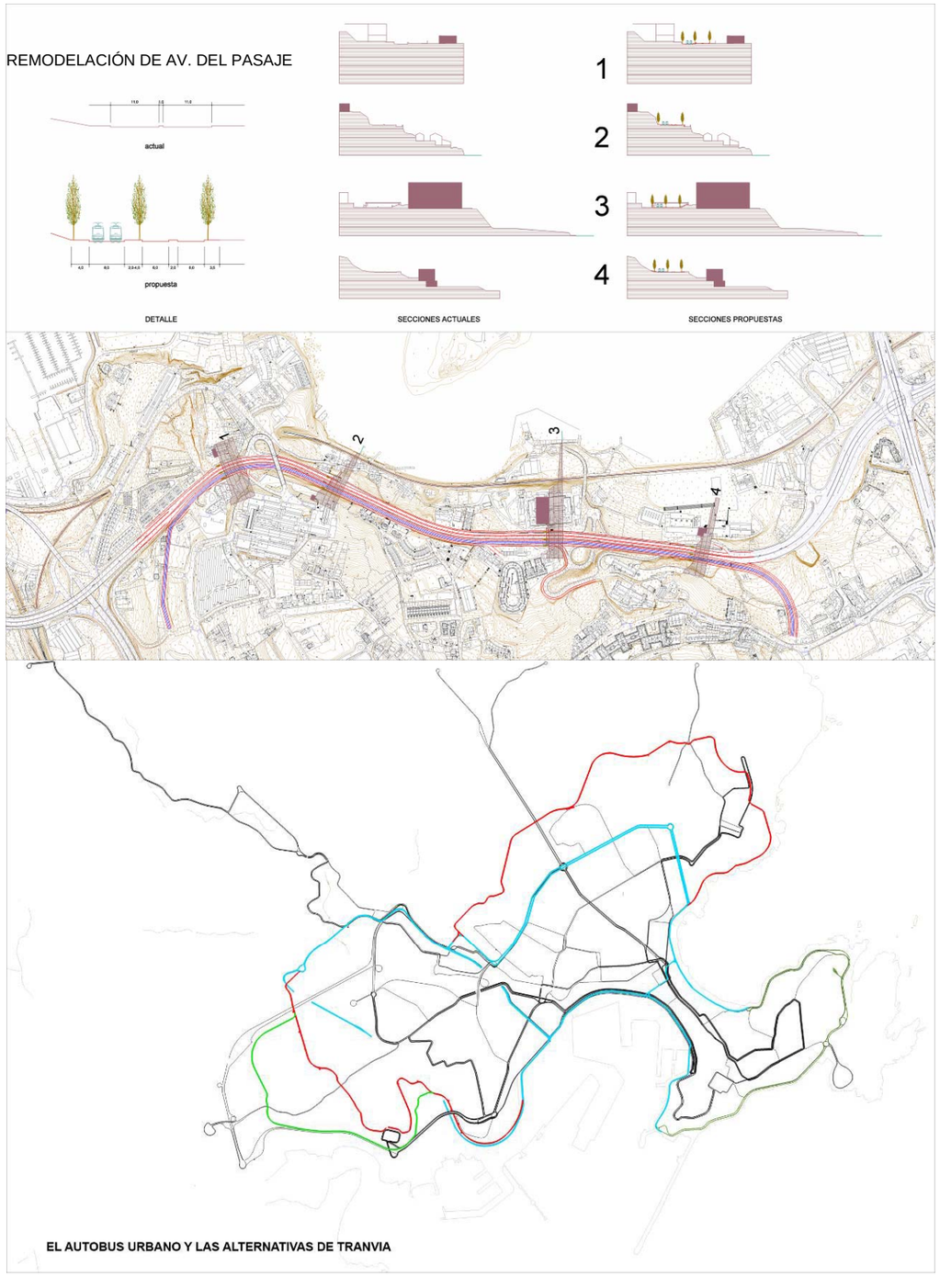
C.- Una alternativa por poniente permitiría seguir por el Paseo Marítimo hasta el polígono de Los Rosales, siguiendo por nuevas vías previstas por el plan que incorporarían las reservas de suelo necesarias. El modelo pasa por Beans, para llegar a la Estación por su parte central.

D.- Por levante se han analizado diversas alternativas, con diferentes grados de servicio. Las tres tienen en común la conexión con la Av. del Ejército por dentro de las actuales instalaciones del puerto, una vez remodeladas, bajo Los Castros, hasta la nueva Dársena de Oza. Por el interior, coinciden en la unión de la Estación con el Campo Universitario, siguiendo la Av. de la Universidad y Salgado Torres. La diferencia se encuentra, por tanto, en el recorrido de unión entre Oza y la Universidad.

D1. Una opción sigue un trazado directo por el túnel del ferrocarril, con un modelo de tren-tram, compartiendo la infraestructura con el ferrocarril de cercanías.

D2. Una opción intermedia sigue un recorrido sinuoso para ganar altura, accediendo al sector de hospitales por la cota superior. Este recorrido presenta una notable dificultad de trazado y requiere una verificación técnica precisa para evaluar sus posibilidades.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



D3. Una tercera opción va a buscar la Avda del Pasaje, que debería remodelar su sección transversal para incorporar el tranvía en doble sentido de circulación. Con ello se conseguiría cambiar el carácter de la vía a un eje más cívico, estructurador del sector de los hospitales, manteniendo un paso de dos más dos carriles. El recorrido continuaría por la Fábrica de Armas, previsto en remodelación futura, integrando el nuevo desarrollo en el sistema urbano.

En todos los casos se ha tomado como límite de trazado el 8% de pendiente máxima, para poder salvar los grandes desniveles orográficos de la ciudad. Los trazados coinciden con calles existentes o vías previstas, de manera que la opción por una alternativa u otra no supone ninguna contradicción con el destino público de los suelos previsto por el planeamiento.

3) Autobuses urbanos e interurbanos

El transporte público colectivo en la actualidad tiene su protagonismo, como ya hemos comentado, en el autobús urbano y el interurbano. Se ha detectado el sentido urbano de las rutas e itinerarios del autobús según disposiciones radiales, circulares, interiores y exteriores, lo cual se ofrece como una estrategia para mejorar su eficiencia funcional en la ciudad. Evidentemente, la consolidación de la Estación intermodal en San Cristóbal y la concreción final del tranvía van a influenciar su distribución urbana. Los autobuses interurbanos también deberán buscar la mejor articulación en la conexión con los otros modos de transporte, incluso pasando por su integración en la estación de San Cristóbal.

4) Autovías y avenidas

Las Autovías y Avenidas principales están todavía muy influenciadas por la red ministerial de los años sesenta, que concentraba su forma general en el eje central que acaba en Alfonso Molina y un sistema de Rondas bastante difícil por su trazado y la densificación de la edificación en contacto con ella. Los planes urbanísticos más recientes y de Infraestructuras, han buscado abrir nuevas entradas a la ciudad y hoy se nos plantea la oportunidad de ver realizada a corto plazo la Tercera Ronda, que está en construcción. El plan plantea, no obstante, algunas cuestiones sobre el modelo que suponen los proyectos en curso:

a)- La Tercera Ronda debe ser un elemento estructurante de servicio a la ciudad metropolitana y por tanto su trazado tiene una continuidad espacial pero debería adaptarse a las zonas urbanas que cruza buscando una coherencia con las mismas. Esto puede influye en la concepción de los nudos y en su sección transversal, en algunos tramos muy sobredimensionada.

b)- La posibilidad de su construcción ha de permitir armar una estrategia de funcionamiento del acceso viario con un modelo más abierto que el actual, que está demasiado concentrado en un eje.

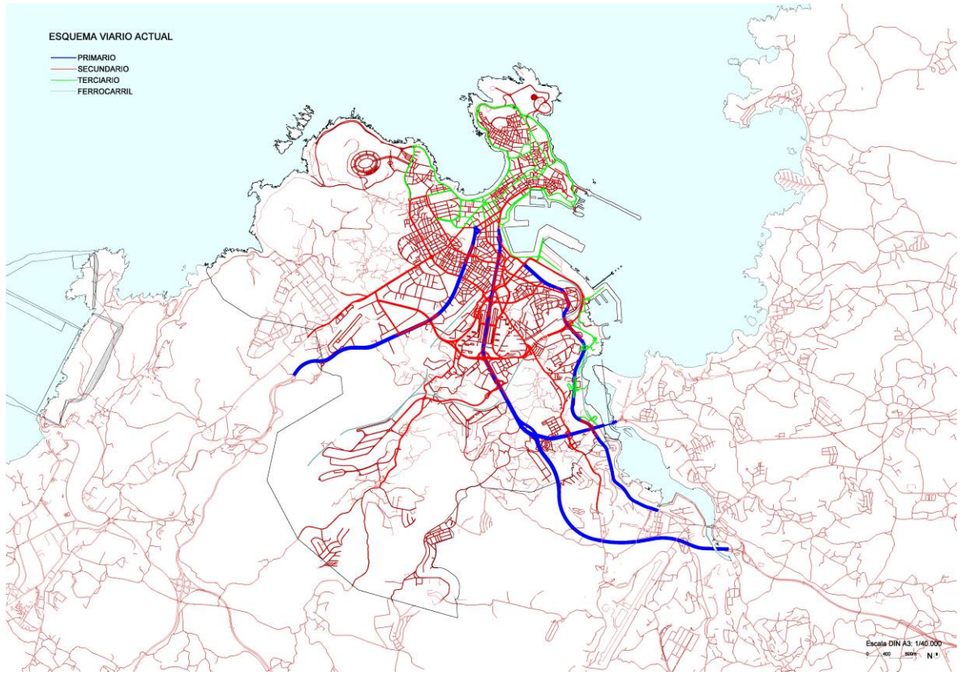
c) Las grandes avenidas disponen de espacio suficiente como para albergar otros modos de transporte que las hagan más amables y urbanas.

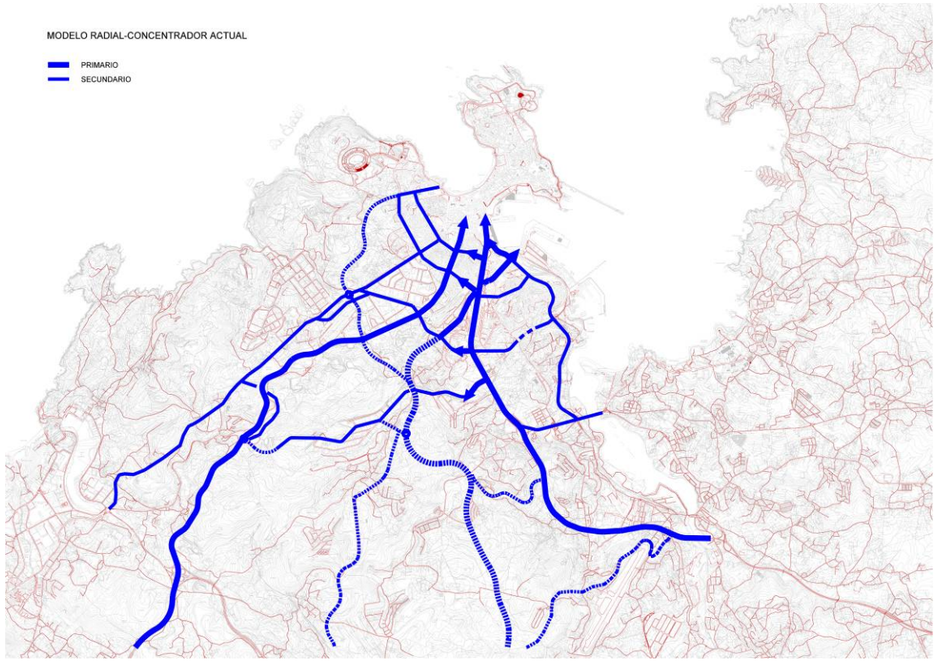
d) La red arterial ha de disponer de elementos de urbanidad que permitan reconocer “puertas” a partir de las cuales la circulación ha de moderar su velocidad y relación con los barrios circundantes.

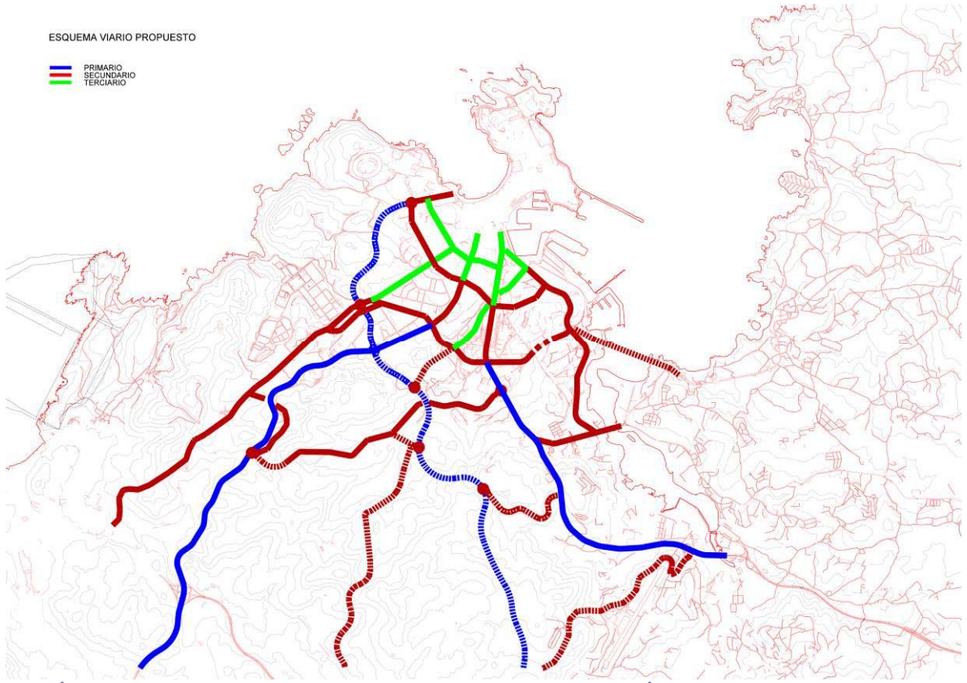
e) El conjunto de calles principales y vías arteriales permite pasar “de un sistema radial a una malla”: Parece posible con este nuevo elemento y con algunas de las correcciones mencionadas en algunos nudos, empezar a estructurar una malla en lugar de un sistema radial que necesariamente resulta más congestivo ante las cargas puntuales singulares.

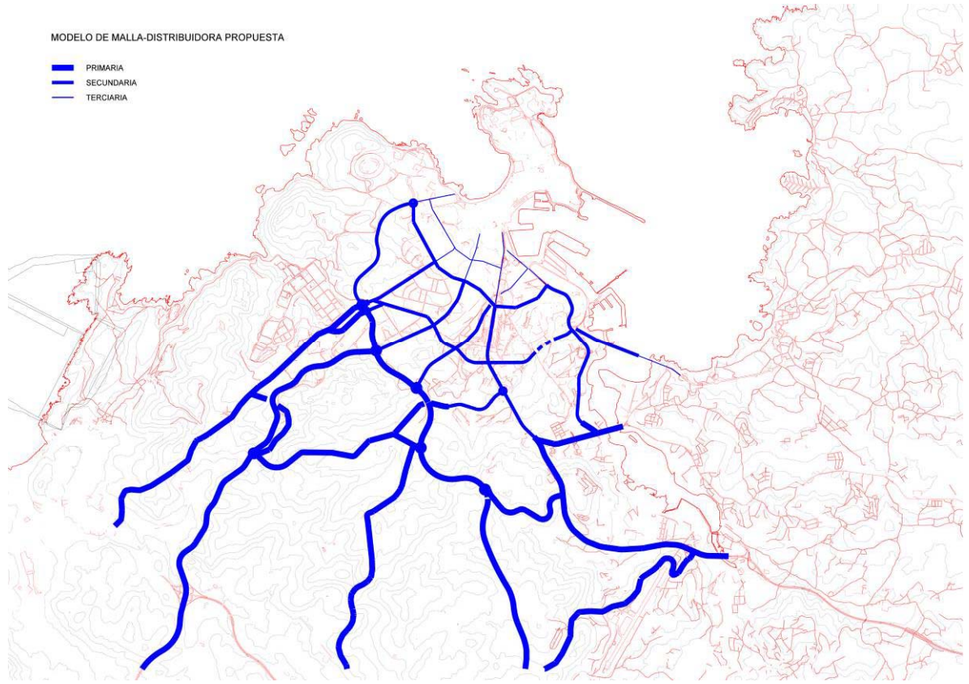
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

DIAGRAMAS QUE MUESTRAN EL SISTEMA PRINCIPAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS, ACTUAL Y PROPUESTA

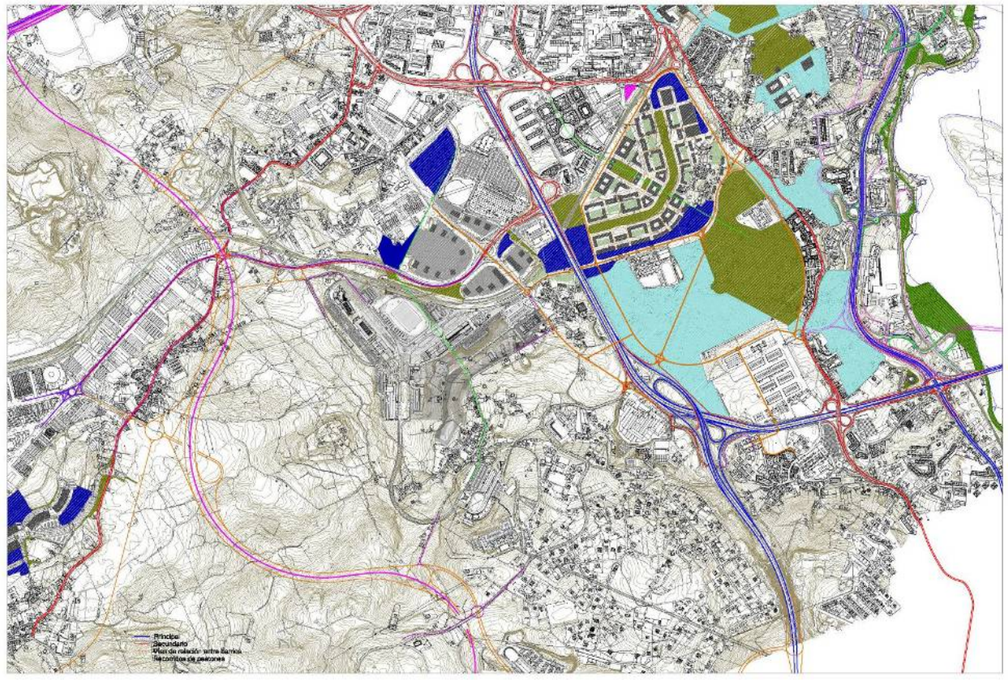








Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



5) Viario urbano de conexión entre distritos

La posible clarificación del viario a escala intermedia, es decir el viario de conexión entre partes de la ciudad, es fundamental para mejorar la estructuración entre barrios. Se puede manifestar que hoy, cualquier calle dentro de la ciudad que no sea específicamente peatonal, tiene tráfico de coches; y sólo mecanismos de control de las direcciones únicas o dobles, la posibilidad de aparcamiento y los semáforos son las claves de su funcionamiento. El plan plantea la hipótesis de definir una estructura de vías urbanas por donde discurre el transporte y los movimientos entre Distritos, intentando seleccionar otras calles más locales e incluso peatonales de relación interna.

6) "Corredores o calles locales" como espacios de relación entre barrios o áreas urbanas

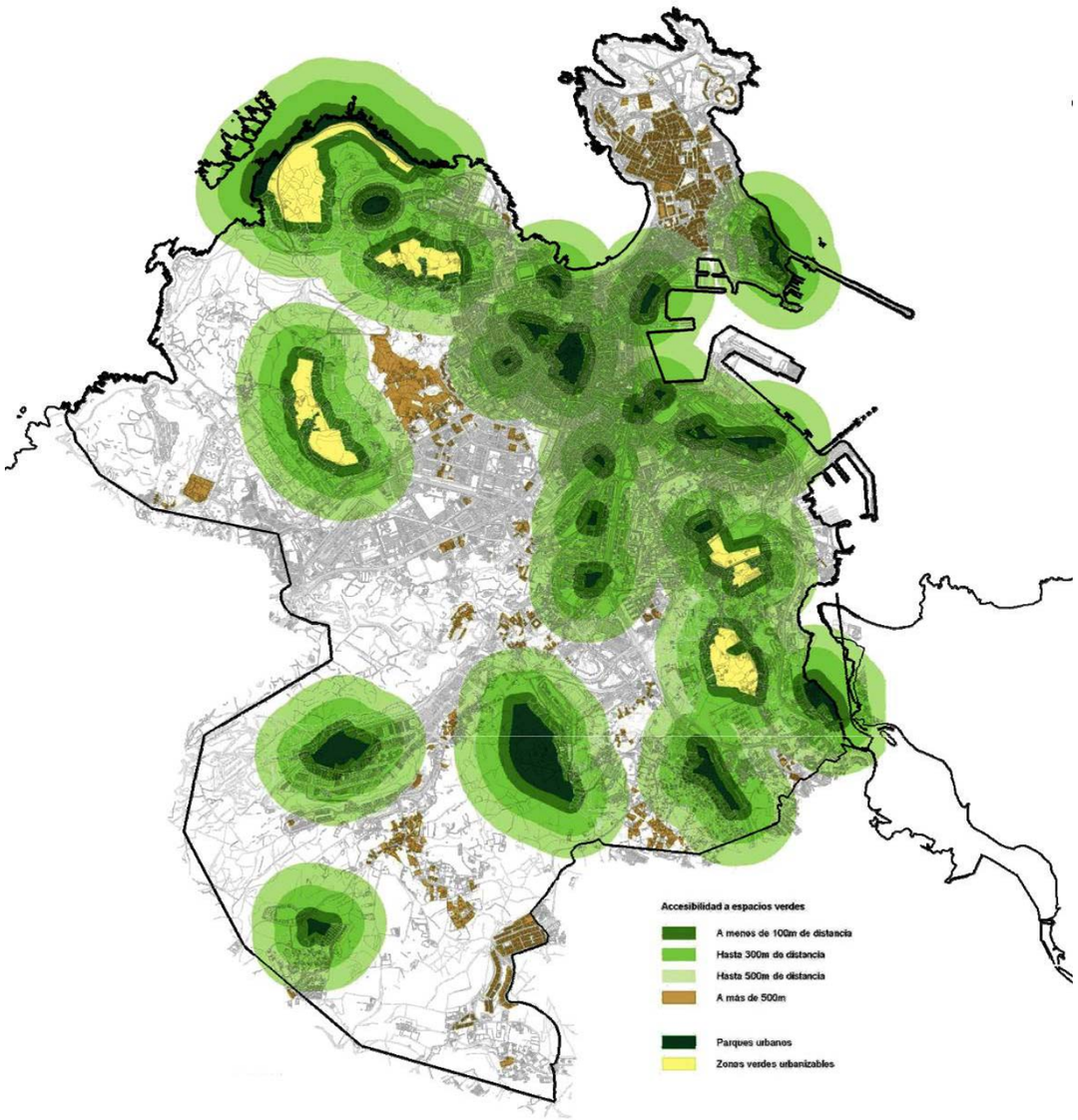
Precisamente en esta jerarquía de la estructura urbana aparece el sistema más distribuido de la ciudad, que debe asegurar una calidad espacial y una seguridad que invite al peatón a seguir estos itinerarios, que deben recorrer necesariamente por proximidad algunos equipamientos o puntos de interés urbano.

La suma de las estrategias planteadas ha de permitir una coexistencia entre componentes de la movilidad, asegurando que otras formas de transporte –más a la escala de A Coruña- tomen una relevancia que hoy por hoy les está negada o tiene un papel secundario en el funcionamiento de la ciudad.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

11



11. LOS SISTEMAS DE SOPORTE URBANO. LAS REDES Y ESPACIOS TÉCNICOS PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE

Hay que destacar el cambio de apreciación del término “desarrollo” en las últimas décadas: Se ha pasado de una visión “economicista” –que lo asociaba sólo a la creación de plus-valor y del crecimiento por el crecimiento- a un concepto más integrado y completo: En efecto hay hoy otras variables sociales y ambientales que asociamos al “desarrollo sostenible”, que tenga en cuenta también los costes indirectos sobre el medioambiente que no se contabilizaban en el balance de la producción: por tanto que sea compatible con el marco natural, que nos asegure un menor consumo energético y baja contaminación y, que sobre todo, lo sea a largo plazo.

Porque será sostenible si el desarrollo que generamos puede satisfacer las necesidades de las generaciones futuras, sin hipotecas diferidas en el tiempo. Aunque sea simple, nos explica la importancia que esta discusión tiene sobre los factores de producción de ciudad (residencia, actividad económica, etc.), teniendo en cuenta tanto los factores ambientales como la cuestión de los recursos que son irreproducibles. Pone, por tanto, en duda la naturaleza “sólo” económica y fundamentalmente basada en el corto plazo, que había guiado el desarrollo urbanístico recientemente.

Por esto la aportación de la ecología y de las ingenierías especializadas nos permite entender cuáles son los soportes de la ciudad y su evolución a medio plazo y por tanto, se han considera en el marco del Plan, y sobre todo en su desarrollo. No olvidemos que son la forma de la ciudad y los patrones de su uso cotidiano los que influyen de una manera sustancial en la creación o no de condiciones sostenibles en el funcionamiento de los medios urbanizados.

Veamos algunas de las líneas trazadoras más inmediatas, que desarrollaremos en el presente capítulo, en las cuestiones del metabolismo urbano y calidad medioambiental:

- La energía: asegurar el consumo adecuado. Promover formas de energía alternativa en los propios sectores de nuevo desarrollo.
- El agua y saneamiento. Incorporar el tratamiento secundario a la EDAR.
- Para mejorar el reciclaje de los residuos resulta necesaria la ampliación de la planta de Nostián, y racionalizar el vertedero anexo. En la ciudad, aumentar el número de puntos verdes “limpios”, pasando de los dos actuales a una distribución de un mínimo de uno por Distrito censal.
- La calidad medioambiental. Proponer la reducción emisiones de los focos contaminantes de la Refinería y Aluminios, en base a la introducción de eficientes filtros en el origen.
- Reducir emisiones del tráfico a través de racionalizar el sistema de la movilidad. Reducir el nivel de ruido al organizar el tráfico con un sistema más jerarquizado que permita zonas más tranquilas para el peatón y el residente.

En general apostar por formas de desarrollo que eviten el alto consumo de suelo y de energía como las formas unifamiliares han demostrado. Algunas de estas cuestiones tienen un nivel de implantación urbana y otras exigen decisiones de ámbito metropolitano y/o regional.

En el desarrollo de este capítulo se presenta una síntesis del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

11.1. RESUMEN DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

La Revisión del Plan general de ordenación municipal de A Coruña (PGOM) se encuentra dentro del ámbito de aplicación de la Ley 9/2006 sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente (norma que adapta al Estado español las exigencias de la Directiva 2001/42/CE, de 27 de junio). Por tanto, su tramitación ha de seguir el procedimiento de evaluación ambiental estratégica. Con la entrada en vigor de la Ley 6/2007, de 17 mayo de 2007, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del litoral de Galicia, el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de los planes y programas, queda, además, integrado en el procedimiento de aprobación del planeamiento urbanístico.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) es un elemento imprescindible de los planes y programas sometidos a evaluación ambiental ya que identifica, describe y valora los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación de un plan o programa. El objetivo es poner de manifiesto como se han integrado los aspectos ambientales en la redacción y elaboración del plan o programa en cuestión. El ISA incorpora el estudio de las diferentes alternativas de ordenación mediante su confrontación con los criterios establecidos en el documento de referencia para las variables ambientales emitido por el órgano ambiental competente, en este caso la Xunta de Galicia. Este documento determina la amplitud y nivel de detalle del Informe.

11.1.1. Diagnóstico. Modelo territorial y ocupación del suelo

El término municipal de A Coruña presenta un elevado grado de ocupación de su territorio (residencial compacta y de núcleos dispersos, polígonos industriales, infraestructuras, etc) que repercute en una clara fragmentación de los espacios libres. La preservación y rescate de la conectividad de los espacios naturales debe plasmarse en la redefinición de la ordenación de las futuras áreas de expansión, basándose en una lectura del territorio a una escala superior a la municipal.

Se deberá limitar la ocupación urbana en el municipio, favoreciendo preferentemente los crecimientos urbanos de tipo compacto que permitan consolidar un funcionamiento urbano más sostenible. El reciclado de tejidos obsoletos, tanto urbanos como industriales, es otro elemento que haría posible minimizar la ocupación de suelo nuevo y reducir así la presión sobre los espacios libres, favoreciendo su conectividad. Las nuevas áreas de expansión deben preservar los espacios libres estratégicos para mantener la conexión biológica entre ellos.

El objetivo es crear una matriz verde supramunicipal (anillo verde y azul) con continuidad y atendiendo a las peculiaridades del funcionamiento de los sistemas naturales. Para ello, se debe fomentar la creación de un Plan de Mejora Ambiental de los espacios libres y naturales (litoral, espacios agrícolas, superficies forestales, etc) que además permita conectar los actuales espacios naturales de interés local.

Perfil ambiental de A Coruña

Indicadores ambientales en A Coruña	PGOM 98
Porcentaje de suelo urbano respecto al total de la superficie del municipio.	52%
Porcentaje de suelo urbanizable respecto al total de la superficie del municipio.	15,56%
Porcentaje de suelo rustico sin protección especial respecto al total de la superficie del municipio.	16,2%
Cursos fluviales con riesgo de afectación	31,8 km
Porcentaje de superficie vegetada en el municipio	53,4%
Índice biótico del Municipio	0,55
Índice biótico del Casco Urbano	0,23
Densidad de población	6.417,3 habitantes/km^2
Superfície de zona verde por habitante. Principales espacios verdes de la ciudad	7,8 m^2/ habitante
Consumo de agua por habitante (doméstico y en el espacio público)	300 l. dia/ habitante
Generación de residuos urbanos	1,32 kg./habitante/día
Consumo total de energía (provincia)	2.296 Tep/hab/año
Reparto modal en el municipio (2003)	vehículo privado 27,5% transporte publico 6,7% bicicleta 0,2% a pie 64,9%
Carga contaminante emitida a la atmósfera por las empresas. (2001)	135,9 Tm/año Nox 1.058,50 Tm/año PM10 13.118,87 Tm/año SO_2
Distribución de las viviendas según superficie (1999)	14,30% (< 60m^2) 52,7% (61 - 90m^2) 25,5% (91 - 120m^2) 7,49% (>120 m^2)
Porcentaje de población perteneciente a algún tipo de organización asociativa (2002)	31,9%

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Una de las líneas de trabajo a desarrollar en la Revisión deberá integrar la recuperación del frente litoral en su totalidad como frontera marítima, de acuerdo con el Plan Estratégico de Recuperación y Puesta en Valor del Litoral y Ecosistemas de A Coruña.

Es necesario elaborar mecanismos de colaboración y coordinación entre municipios para estos ámbitos cuyas necesidades de actuación superan los límites administrativos municipales.

Se debe fomentar la elaboración de un Plan de Movilidad municipal que permita mejorar la accesibilidad y movilidad en todo el territorio y a la vez aumentar la cantidad de espacio público para los ciudadanos. Un nuevo modelo de movilidad permitirá, además, incorporar mejoras sensibles en el nivel de calidad del aire de la ciudad y en los niveles de ruido a los que está sometida la población.

La caracterización de estas sendas urbanas debe cumplir unos requisitos determinados, evitando, por ejemplo, su coexistencia con las redes básicas de automóviles (especialmente por los niveles de ruido, la inmisión de partículas contaminantes y la seguridad).

Medio Natural

Se han de tener en cuenta las condiciones del medio físico y natural en la definición de los nuevos crecimientos urbanos. Las pendientes, los cursos fluviales, la incidencia de olores y ruido e impacto visual por parte de la industria y los ejes viarios serán también factores determinantes.

La ordenación de los espacios verdes urbanos ha de permitir la continuidad entre la red de parques y jardines urbanos con los espacios naturales. Esta continuidad se consolidará dentro del tejido urbano a través de la conexión de sendas (corredores verdes) y la conservación de caminos rurales que conecten con los principales núcleos urbanos y espacios de interés local.

Ambas redes han de jugar un doble papel. Las sendas urbanas han de fomentar la movilidad a pie o en bicicleta, y a su vez, permitir el establecimiento de una importante masa vegetal en el contexto urbano. Los caminos rurales, además de constituir excelentes conectores biológicos potenciales, permiten también, la introducción de unas redes de movilidad alternativas al vehículo privado des de los núcleos rurales.

Se recomienda incluir criterios de paisaje en la planificación de los futuros polígonos o zonas industriales, así como en las posibles transformaciones de los actuales. Con ello, seria posible establecer criterios para la creación de pantallas visuales, acústicas y odoríferas.

También desde el punto de vista paisajístico, se ha de promover la creación de zonas de transición entre los núcleos escasamente integrados y los bloques de pisos u otros paquetes de edificación. De la misma manera se ha de plantear la posibilidad de recuperar o mantener algunos de los núcleos afectados por sistemas de espacios libres o por norma zonal de transformación.

Metabolismo

La revisión ha de tener en cuenta la estimación de los requerimientos infraestructurales para mejorar el sistema de saneamiento actual, especialmente en las zonas aún no conectadas a la red de saneamiento y a la Estación depuradora de aguas residuales (EDAR).

La nueva EDAR debería dar tratamiento adecuado a la totalidad de aguas residuales generadas, minimizando el impacto que las descargas puedan tener sobre el litoral y potenciando la reutilización de las aguas tratadas para cubrir determinadas demandas de agua no potable.

Se destaca como una interesante oportunidad el aprovechamiento de determinados flujos residuales combinada con la reserva de espacios dentro de la ciudad consolidada o bien en zonas periurbanas para la ubicación de huertos urbanos. El compostaje individual o comunitario ligado a la gestión de estos espacios no solamente supone una opción para reducir los residuos generados y cerrar en una parte significativa los ciclos de materiales, sino que también favorecen la sensibilización ambiental de sus usuarios y, además, constituyen una alternativa de espacios de relación con unos importantes beneficios de carácter social.

Se recomienda la elaboración de un Plan de descontaminación atmosférica integrado al Plan de gestión de la calidad del aire, y que podría incluir un ámbito de actuación supramunicipal. El Plan debería incorporar un paquete de medidas de reducción de las emisiones industriales con especial incidencia en núcleos de población próximos a la Planta de Residuos de Nostián, a la Refinería y a la fábrica de aluminio.

De la misma manera es necesario dar continuidad al Plan de gestión integral del ruido, especialmente en lo que refiere al cambio del modelo de movilidad y al control de las actividades con fuerte contaminación acústica, especialmente el ocio nocturno.

Instrumentos para regular la actividad urbanística

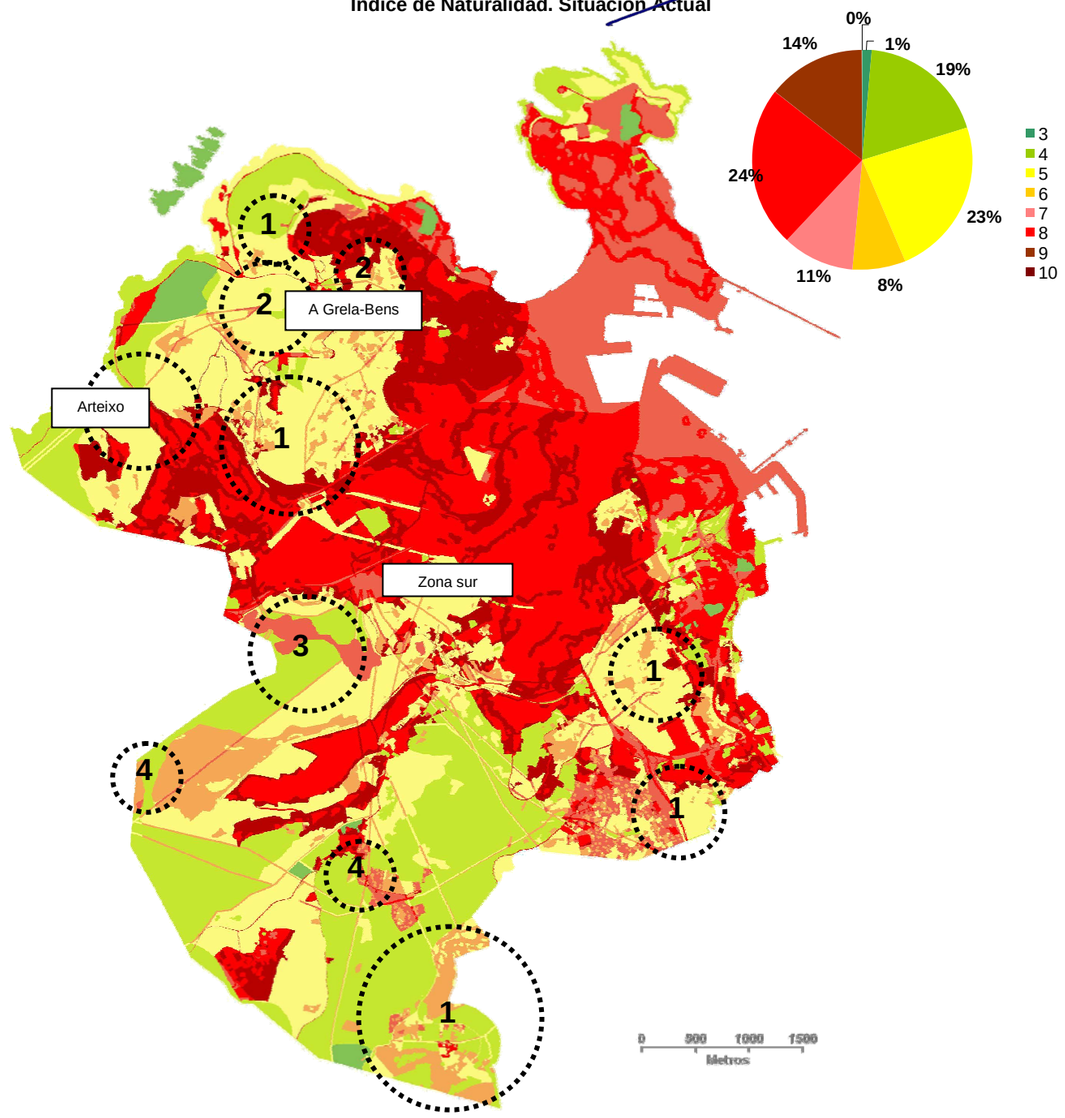
Finalmente, será útil contar con unos instrumentos que permitan regular la actividad urbanística del municipio desde la concepción del proyecto hasta su ejecución pasando por todas las fases intermedias. Para ello se recomienda como instrumento integral el desarrollo de un Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad que establezca pautas, condicionantes y recomendaciones en el desarrollo de las figuras de planeamiento.

Un plan de este tipo debe contemplar aspectos como: la ocupación del suelo a partir de unos criterios de compacidad, el reparto de actividad económica en el territorio de acuerdo con la localización de las nuevas centralidades y la eficiencia en el uso de los recursos, entre otros.

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

TIPO DE AFECCIÓN	AMBITOS VULNERABLES
Zonas forestales y de cultivo	
Porcentaje de cubiertas vegetadas en el municipio	44%
Porcentaje de cubiertas de cultivos en el municipio	6%
Principales ámbitos sin protección especial en el municipio	1. Monte de San Pedro 2. Ámbito Nostián 3. Monte Feitiera
Estado de naturalidad	
Superficie de espacios con menor índice de naturalidad (entre 7 y 10) en el municipio	49%
Superficie de espacios con índice de naturalidad (entre 6 y 4) en el municipio	31%
Superficie de espacios con mayor índice de naturalidad (menor a 4) en el municipio	20%
Espacios libres y conectores biológicos	
Principales ámbitos con fragilidad de conectividad	1. Cantera Monte Feitiera 2. Colina de Eirís y San Vicente de Elviña 3. Monte de Arcas 4. Vertedero Planta de Tratamiento de Residuos Nostián
Cursos fluviales	
Cursos con posible potencial de revaloración.	1. Loureiro 2. Sobrado 3. Monelos 4. La Moura 5. Quintas 6. San Pedro de Visma
Contaminación acústica	
Porcentaje de suelo rústico protegido con Ln > 50dB Porcentaje de suelo urbano residencial con Ln > 55dB Porcentaje de suelo urbanizable residencial con Ln > 55dB	11,7% Suelo Rústico 11,6% Suelo Urbano 27,8% Suelo Urbanizable
Carreteras que generan mayores niveles de ruido.	N550 (calle Alfonso Molina) A9 (Avda. del Pasaje) N-IV (Avda. del Ejército) AC-415 (Avda. Finisterre) AC-410 (Avda. de Artejo)
Actividades industriales que generan mayores niveles de ruido.	Refinería de petróleo Aluminios de Galicia
Contaminación del aire	
Emisiones industriales de SO_2	Concello de Arteixo Polígonos Alcoa-SGL Ventoriilo
Emisiones industriales de NO_2	Los Castros Puerto Industrial Actual
Emisiones industriales de PM10	Áreas cercanas a la Refinería
Emisión por tráfico vehicular CO	Av. Alfonso Molina
Áreas de Servidumbres	
Límites servidumbres aeronáuticas	Zona de la Zapateira
Superficie de afección por instalaciones de la Refinería	Zona Colina de Bens (8.189m^2)

Índice de Naturalidad. Situación Actual



Ámbitos vulnerables según Índice de Naturalidad:

1. Alteración física (pendientes > 10%).

2. Afectación sobre la dinámica hídrica (canalización/impermeabilización).

3. Extracción de elementos (canteras).

4. Fragmentación del territorio.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

11.1.2. Objetivos ambientales del ISA

El Informe de Sostenibilidad Ambiental define una serie de objetivos ambientales de acuerdo con las características y necesidades detectadas en el diagnóstico del municipio. El documento se basa en las variables y objetivos establecidos por la Xunta de Galicia para la elaboración de los Informes de Sostenibilidad Ambiental. Se han agrupado dichas variables en tres vectores: la conservación del medio natural, el modelo territorial y de ocupación del suelo y el metabolismo. Cada uno de ellos está constituido por una serie de ámbitos a los que se atribuyen unos objetivos ambientales específicos.

Conservación del medio natural

Conservar la biodiversidad territorial y los elementos de interés natural promoviendo un uso sostenible de ellos.

Objetivos ambientales por ámbito	Elemento estratégico PGOM 2009
Territorio Preservar la integridad funcional de los sistemas naturales. Gestionar la funcionalidad de los recursos naturales.	**CORREDORES VERDES** **RÉGIMEN DE OCUPACIÓN DEL SUELO**
Litoral y Cursos fluviales Integrar el uso y gestión del uso de espacios naturales costeros con la dinámica de desarrollo. Preservar las áreas permeables y evitar la erosión de cubiertas.	**CORREDOR LITORAL** **CORREDORES FLUVIALES**
Paisaje y Patrimonio Preservar y valorizar los elementos patrimoniales	**CORREDORES VERDES - AREAS DE MITIGACIÓN** **RÉGIMEN DE OCUPACIÓN DEL SUELO**

Metabolismo

Hacer compatible el planeamiento con la eficiencia de los flujos de energía y ciclos de materia, de acuerdo a la capacidad del territorio.

Objetivos ambientales por ámbito	Elemento estratégico PGOM 2009
Ciclo de agua Garantizar el funcionamiento del ciclo hídrico en todas sus fases y procesos. Promover el ahorro en el consumo de recursos hídricos. Garantizar la viabilidad de los sistemas de abastecimiento y saneamiento en función de las demandas estimadas en el planeamiento.	**RECURSOS METABOLISMO** **FIGURAS DE PLANEAMIENTO** **PLAN ESPECIAL DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD**
Ciclo de materiales Gestionar eficientemente los ciclos de materiales y residuos	**RECURSOS METABOLISMO** **FIGURAS DE PLANEAMIENTO** **PLAN ESPECIAL DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD**
Energía Promover el ahorro de consumo energético Fomentar el uso de recursos energéticos renovables	**RECURSOS METABOLISMO** **FIGURAS DE PLANEAMIENTO** **PLAN ESPECIAL DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD**
Atmósfera Controlar las emisiones contaminantes	**RECURSOS METABOLISMO** **MODELO DE MOVILIDAD**

Modelo territorial y de ocupación del suelo

Minimizar el consumo de suelo y racionalizar los usos de acuerdo a un modelo territorial.

Objetivos ambientales por ámbito	Elemento estratégico PGOM 2009
Suelo Ajustar los usos al entorno y a los objetivos propios del planeamiento Fomentar estructuras densas, compactas , complejas y eficientes.	**RÉGIMEN DE OCUPACIÓN DEL SUELO** **FIGURAS DE PLANEAMIENTO** **MODELO DE MOVILIDAD**
Movilidad Reducir las deficiencias del modelo de movilidad Reorganizar las redes de movilidad para crear un modelo más sostenible .	**CORREDORES VERDES** **NUEVAS REDES DE MOVILIDAD (RED BÁSICA, TRANSPORTE PÚBLICO, BICICLETA)**
Medio Urbano Mejorar la calidad de vida y habitabilidad. Promover soluciones integrales que minimicen los impactos sociales.	**CORREDORES VERDES** **MODELO DE MOVILIDAD** **DOTACIÓN Y ACCESIBILIDAD A EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS** **NUEVAS CENTRALIDADES**
Medio Rural Mejorar la calidad de vida y habitabilidad. Fomentar una clasificación de espacios en función de su propia capacidad productiva.	**RÉGIMEN DE OCUPACIÓN DEL SUELO** **MODELO DE MOVILIDAD** **NUEVAS CENTRALIDADES**
Edificación Ajustar el parque potencial de edificación y el techo de vivienda del planeamiento a la dinámica del municipio. Minimizar las posibles afectaciones de las edificaciones sobre el entorno.	**REHABILITACIÓN** **RECURSOS METABOLISMO** **PLAN ESPECIAL DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD**
Economía Considerar la estructura socioeconómica del ámbito y del área de influencia. Contribuir la creación de un entrono de trabajo de calidad Optimizar la eficiencia de actividades económicas	**RÉGIMEN DE OCUPACIÓN DEL SUELO** **NUEVAS CENTRALIDADES**
Sociedad Considerar la estructura demográfica del municipio y de su área de influencia. Prever un equilibrio entre la población y los recursos Favorecer la cohesión social Garantizar la no exclusión	**RECURSOS METABOLISMO** **MODELO DE MOVILIDAD** **DOTACIÓN Y ACCESIBILIDAD A EQUIPAMIENTOS** **PLAN ESPECIAL DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD**

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

11.1.3. Alternativas al PGOM 98

De acuerdo con el sentido del Informe de Sostenibilidad Ambiental, se establece un análisis de alternativas que se estructuran a partir de una serie de elementos que inciden en el modelo territorial, la conservación del medio natural y el metabolismo. La elección de la alternativa idónea se basa en la evaluación de las propuestas a través de una serie de indicadores. En cada caso, se compara la alternativa más idónea respecto al PGOM 1998, con el fin de destacar los beneficios obtenidos con la Revisión del Plan.

Alternativas 0

Representan en todos los casos, mantener las actuaciones previstas por el PGOM 98. En cada uno de los indicadores analizados se compara la mejor alternativa entre A,B y C con la alternativa 0.

Alternativas A

Muestran las actuaciones mínimas en el municipio que se tengan previstas y no hayan sido ejecutadas, o bien, los criterios ambientales que exige la ley.

Alternativas B

Plasman propuestas de actuación que integran nuevos criterios ambientales además de los exigidos por la ley. En algunos casos representan la ejecución parcial de las propuestas.

Alternativas C

Muestran las propuestas de mayor envergadura que integran el máximo de los criterios ambientales teniendo en cuenta la ejecución total de las estrategias.

Elementos estratégicos

1. Ocupación del suelo

Incide principalmente en la afección al medio natural. En este sentido se apuesta por el incremento del régimen de protección del suelo.

Alternativa A	Cambio del régimen de uso de suelo rústico apto para urbanizar por un régimen de suelo rústico común.
Alternativa B	Aumenta el suelo con régimen rústico de protección, conservando el suelo rústico urbanizable
Alternativa C	Se elimina el régimen de suelo rústico urbanizable, transformándolo en suelo rústico de protección.

2. Modelo de movilidad
Incide tanto en las emisiones e inmisiones a la atmósfera, como en la accesibilidad de las personas a medios de transporte alternativos al coche.

Red básica:

Alternativa A	Mayor flujo vehicular en las actuales dos principales vías de acceso a la ciudad. La 3a Ronda se considera como vía básica secundaria
Alternativa B	La 3a. Ronda absorbe mayor flujo vehicular liberando las vías que entran al centro.
Alternativa C	Jerarquización de la red viaria en un modelo de movilidad basado en supermanzanas.

Red Transporte público:

Alternativa A	Red de autobuses actual + Extensión 1 de Tranvía
Alternativa B	Red de autobuses actual + Extensión 1 y 2 de Tranvía
Alternativa C	Modificaciones a la red de autobuses + Extensión 2 y 3 de Tranvía

Red de bicicletas

Alternativa A	Carriles de bicicleta existentes + eje de conexión a Universidad
Alternativa B	Conexión litoral + conexión Universidad + corredor territorial
Alternativa C	Red completa de bicicletas

3. Corredores verdes
Inciden en la accesibilidad a los espacios verdes y a la red de sendas, así como también a la dotación de verde urbano por habitante.

Alternativa A	Corredor litoral + Pacificación ejes de conexión entre parques (sendas urbanas) + corredor fluvial.
Alternativa B	Corredor litoral + Pacificación ejes de conexión entre parques + Corredor territorial + Mejora de accesibilidad en calles del sistema de malla verde.
Alternativa C	Consolidación de todos los corredores incluyendo la peatonalización de los ejes de conexión entre parques como parte de la estrategia de movilidad basada en supermanzanas.

4. Nuevas Centralidades
El potencial de atracción de las figuras de planeamiento incide en el reparto de actividad económica, en la mixticidad de usos y de rentas.

Alternativa A	Consolidación del casco antiguo actual.
Alternativa B	Consolidación del casco antiguo actual+ Universidad y recinto ferial + Estación Intermodal.
Alternativa C	Consolidación. de las cinco centralidades.

5. Recursos - Metabolismo
Los futuros crecimientos demográficos supondrán una demanda de recursos que incidirán en las infraestructuras de abastecimiento.

Ciclo de Materiales

Alternativa A	Extensión del sistema de recogida existente a las nuevas figuras de planeamiento.
Alternativa B	Extensión del sistema de recogida existente a las nuevas figuras de planeamiento Ampliación de la oferta de puntos limpios fijos Ampliación capacidad planta de residuos Nostián.
Alternativa C	Extensión del sistema de recogida existente a las nuevas figuras de planeamiento Ampliación de la oferta de puntos limpios fijos Ampliación capacidad planta de residuos Nostián Implantación de minipuntos limpios Recogida comercial en polígonos industriales Reserva de espacios para autocompostaje y espacios de aplicación del compost.

Ciclo de agua

Alternativa A	Trasvase Embalse Vilagudín y Embalse San Cosmade
Alternativa B	Gestión integrada de aguas prepotables y regeneradas e incremento de la entrega garantizada del embalse Cecebre utilizando una fuente de socorro.
Alternativa C	Trasvase por etapas de cuencas vecinas (Río Eume y Río Mandeo).

Energía

Alternativa A	Rehabilitación del 25% de edificios contenidos en las áreas de rehabilitación actuales, con la correspondiente mejora del PRE-CTE standard. Se considera el cumplimiento del CTE standard en las viviendas proyectadas en los ámbitos.
Alternativa B	Rehabilitación del total de viviendas contenidas en las áreas de rehabilitación actuales. Aumento de la exigencia de la normativa técnica standard en un 10% de las viviendas de nueva construcción.
Alternativa C	Rehabilitación del total de viviendas contenidas en las áreas de rehabilitación actuales y de un 20% del parque residencial ya existente. Aumento de la exigencia de la normativa técnica standard en un 20% de las viviendas de nueva construcción.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Resultados.

Indicadores	Situación Actual	Alternativa A	Alternativa B	Alternativa C	Alternativa 0 (PGOM 98)	Alternativa elegida
territorio						**C**
% Municipio con cubiertas naturales	**35%**	22%	23%	25%	**20%**	**C**
Índice de naturalidad global				7,5	**8,0**	
% Municipio con Índice de Naturalidad (0-6)	**51%**			34%	**26%**	**C**
% Municipio con Índice de Naturalidad (7-10)	**49%**			66%	**74%**	**C**
% Municipio con Índice Biótico del Suelo entre 0,15 - 0,30	**13%**	11,62%	21%	25%	**15%**	**C**
% Municipio con Índice Biótico del Suelo >0,30	**57%**	46,05%	49%	49%	**50%**	**B-C**
% Cursos fluviales revalorados	**0,8%**	20,6%	30,6%	48,0%	**0,8%**	**C**
paisaje						**C**
Área con impacto visual bajo (%superficie municipio)	**49%**	55%	59%	59%	**49%**	**B-C**
Área con impacto visual alto y muy alto(%superficie municipio)	**19%**	11%	10%	10%	**19%**	**B-C**
Extensión de la longitud de mitigación del impacto visual de polígonos industriales e infraestructuras.		39km	60km	92km		**B-C**
Extensión de mitigación del impacto visual del Monte San Pedro		2km	13km	26km		**B-C**
Extensión de mitigación del impacto visual de la Colina de Bens.		11km	67km	81km		**B-C**
Extensión de mitigación del impacto visual del Monte das Arcas.		0km	50km	70km		**B-C**
suelo						**C**
% Suelo Rústico Protegido	**18%**	16%	28%	36%	**18%**	**C**
% Suelo Rústico Común	**7%**	12%	0%	0%	**7%**	**C**
% Suelo Rústico Urbanizable	**9%**	0%	4%	0%	**9%**	**C**
% Suelo Urbano	**51%**	59%	61%	58%	**51%**	**C**
% Suelo Urbanizable	**15%**	13%	7%	6%	**15%**	**C**
movilidad						**C**
Extensión de la red de tranvía		38,9 km	46,1 km	48,1 km	**24,7 km**	**B**
% Población actual con accesibilidad a redes transporte público (TP)		97,8%	99,6%	99,6%	**98,3%**	**B -C**
% Superficie de figuras de planeamiento accesibles a redes de TP (500m)		56%	59%	82%		**C**
Extensión de la red de bicicleta		26,3 km	52,7 km	87,5 km	**26,3 km**	**C**
% Población con accesibilidad a red de bicicleta		34%	90%	93%	**34%**	**B-C**
% Superficie de figuras de planeamiento accesibles a red de bicicleta (300m)		37%	66%	90%	**32%**	**C**
Extensión de sendas urbanas y/o corredores verdes		44,7 km	80,5 km	118,2 km	**9.644 m**	**C**
% Población actual con accesibilidad a corredores verdes		93%	100%	100%	**26%**	**C**
% Figuras de planeamiento accesibles a corredores verdes. (300m)		48%	67%	84%	**16%**	**C**
medio urbano						**C**
Verde urbano/habitante		10,4 m^2/hab	13,7 m^2/hab	15,1 m^2/hab	**10,4 m^2/hab**	**C**
% Población con accesibilidad a espacios verdes		79%	94%	94%	**73%**	**C**
% Superficie de figuras de planeamiento con accesibilidad a espacios verdes (300m)		40%	51%	63%		**C**
economía y cohesión						**C**
Superficie requerida de suelo para equipamientos (municipio)				282,9 ha	**183,2 ha**	**C**
Déficit total de suelo respecto a la dotación existente (municipio)				80,1 ha	**36,2 ha**	**C**
% de vivienda de protección oficial nuevas figuras				40%		**C**
ciclo de agua						**B**
Tasa de consumo de agua (lt/hab/dia)	**300 - 310 l/hab/día**	280 l/hab/dia	280 l/hab/dia	280 l/hab/dia	**300 - 310 l/hab/día**	**B**
Suministro urbano de agua (hm^3/año)	**40 hm^3/año**	65,8 hm^3/año	65,8 hm^3/año	65,8 hm^3/año	**40 hm^3/año**	**B**
Suministro de agua potable (hm^3/año)	**100%**	59,1 hm^3/año	59,1 hm^3/año	65,8 hm^3/año	**100%**	**A-B**
Suministro de agua regenerada (hm^3/año)	**0%**	6,7 hm^3/año	6,7 hm^3/año	0	**0%**	**A-B**
Rescate de caudales prepotables (hm^3/año)	**0%**	12,0 hm^3/año	12,0 hm^3/año	0	**0%**	**A-B**
Utilización de la capacidad de la ETAP de La Telva (%)	**67%**	100%	98,5%	109,7%	**67%**	**A-B**
Coste unitario del agua (€/m^3)		no calculado	0,17€/m^3	0,1€/m^3		**B**
Consumo de energía (kWh/m^3)		no calculado	0,415 kWh/m^3	0,643 kWh/m^3		**B**
Impacto ambiental	**Medio - Bajo**	Bajo	Bajo	Medio	**Medio - Bajo**	**A-B**
ciclo de materia						**C**
Generación de residuos (Tm/año)	**134.204**	180.234	180.234	180.234	**176.423**	**A-B-C**
Dotación de contenedores de FORM/FIRM (nº contenedores)	**8.708**	11.324	11.324	11.324	**11.902**	**A-B-C**
Dotación de contenedores de Papel/Vidrio (nº contenedores)	**993**	1.298	1.298	1.298	**1.360**	**A-B-C**
Dotación de puntos limpios fijos (nº instalaciones)	**2**	2	4	4	**2**	**B-C**
Dotación de minipuntos (nº instalaciones)	**0**	0	0	58	**0**	**C**
FORM en la planta de Nostián(Tm/año)	**25.124**	34.854	34.854	34.854	**33.028**	**A-B-C**
FIRM en la planta de Nostián (Tm/año)	**92.975**	114.000	112.938	102.124	**122.224**	**C**
Absorción de materia orgánica (Tm/año compost generado)		0	0	2.841		**C**
Absorción de materia orgánica (m2 de aplicación)		0	0	946.910		**C**
energía						**C**
Demanda sector doméstico kWh/año	**1.174.263.384**	1.351.401.192	1.305.995.956	1.109.376.461	1.383.474.359	**C**
% Incremento de la demanda respecto a Alternativa "0" (PGOM 98)		15%	11%	-6%	**-**	**C**
% Viviendas rehabilitadas bajo criterios CTE		5%	20%	40%	**5%**	**C**
% Viviendas con la aplicación del CTE standard		100%	90%	80%	**100%**	**C**
% Viviendas con la aplicación del CTE mejorado		0%	10%	20%	**0%**	**C**
atmósfera						**C**
% Superficie de malla que supera los 5kg NOx diarios	**14%**	23%	24%	17%	**17%**	**C**
% Superficie de malla que supera los 1kg PM10 diarios	**10%**	14%	12%	10%	**12%**	**C**
%Superficie del Municipio con Ln>55dB	**8,9%**	10,4%	12,2%	8,8%	**10,4%**	**C**
%Suelo Rústico Común y Protegido con Ln > 50dB	**9,1%**	9,1%	6,6%	3,5%	**11,7%**	**C**
%Suelo Urbano Residencial con Ln > 55dB	**12,2%**	13,9%	16,6%	10,7%	**11,1%**	**C**
%Suelo Urbanizable Residencial con Ln > 55dB	**5,4%**	14,0%	12,5%	9,5%	**16,1%**	**C**
%Suelo Equipamientos Sanitarios con Ln > 50dB	**29,7%**	48,7%	31,0%	29,1%	**48,7%**	**C**
%Suelo Equipamientos Enseñanza con Ln > 50dB	**18,9%**	46,5%	21,5%	16,2%	**46,5%**	**C**
%Suelo Equipamientos Culturales con Ln > 50dB	**23,5%**	51,9%	24,9%	18,5%	**51,9%**	**C**

11.1.4. Impactos detectados y medidas preventivas

El Informe de Sostenibilidad Ambiental plasma una serie de impactos detectados así como las medidas preventivas que se requerirían considerar en la ejecución del Plan de Ordenación Urbana del Municipio. A continuación se enuncian de forma breve, las observaciones sobre los ámbitos que inciden sobre la conservación del medio natural (territorio y paisaje), el modelo de ocupación del suelo (medio urbano, suelo y sociedad) y el metabolismo.

Conservación del medio natural

Los impactos detectados en relación a la conservación del medio natural se basan principalmente en el impacto visual que producen los polígonos industriales e infraestructuras del municipio sobre el territorio y la fragilidad de conectividad de espacios naturales. Por lo que respecta al paisaje, se ha detectado que aproximadamente un 11% del territorio del municipio se encuentra dentro de los niveles de impacto vidual medio, alto y muy alto. Asimismo, se han detectado tres zonas de las futuras actuaciones urbanísticas, que por su localización geográfica, pueden impactar negativamente el paisaje visual de su entorno. Se trata de tres zonas urbanizables que forman parte de tres ámbitos de nuevo desarrollo: el ámbito del Monte de San Pedro, el ámbito de la Colina de Bens y el ámbito del Monte das Arcas.

Se propone como medidas preventivas para la mitigación del impacto visual que ocasiona tanto la visibilidad de las actividades industriales como los posibles futuros desarrollos:

1. Plantación de pantallas visuales arboladas.
2. Consideración de su visibilidad des de los caminos rurales y desde los núcleos urbanos existentes.
3. Conexión y continuidad con los corredores verdes y fluviales propuestos.
4. Continuidad con las zonas arboladas existentes.
5. Elección de especies adaptadas a nuestro clima, a poder ser, de crecimiento rápido, vertical o copa piramidal, de hoja resistente y perenne y de floración atractiva.
6. Plantación alineada según cotas de pendiente.

Las especies arbóreas propuestas son las siguientes:
Castaño de Indias: Aesculus hippocastanum
Magnolio: Magnolia Grandiflora
Brachichito blanco: Brachychiton Populneum
Álamo o chopo blanco: Populus Sp.

Por otra parte, se ha destacado los posibles efectos negativos sobre la conectividad de los espacios naturales en la zona del Monte de San Pedro - Colina de Bens. Un 79% del suelo de este ámbito de actuación está ocupado por cubiertas naturales, la mayoría prados y matorrales así como también superficies arboladas. En concreto, esta área representa un 17% de la superficie total de prados y matorrales de todo el municipio. Se recomienda que se tomen las medidas necesarias para conservar el máximo de cubiertas naturales lo cual significa que las actuaciones urbanísticas sigan un modelo de ocupación preferentemente compacto aglutinando las futuras edificaciones hacia la parte sur de este ámbito. Con ello se permitiría, además de la preservación de una buena parte de las cubiertas naturales del ámbito, fomentar el carácter natural de los corredores territoriales.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Además se ha incluido una observación con respecto al mantenimiento de las cubiertas de suelo agrícolas dentro de usos de suelo rústico protegido. El municipio de A Coruña actualmente cuenta con una extensión de cultivos de aproximadamente 218 ha. En la propuesta del Plan PGOM 2008 el total de la superficie de cubiertas de cultivos dentro de suelo rústico protegido se aumenta a 97,4 ha, un 44,6% del total. Con el fin de analizar el potencial productivo de este suelo, se han valorado dichas áreas en función de la categoría agrícola y un criterio estandar de requerimientos de productos por parte de la población. En resumen, el análisis concluye que los suelos no tienen una importante productividad dadas las condiciones edáficas, climatológicas y topográficas. Con la extensión de área de cultivos bajo régimen de suelo protegido y las características del suelo se podría aspirar de manera potencial al abastecimiento de cerca de 865 personas al año. Se recomienda el cultivo de frutales y hortalizas así como una rotación con demandas de nutrientes diferenciadas y con periodos cortos de barbecho.

Modelo territorial y de ocupación del suelo

En relación con el modelo de movilidad se recomienda la elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible que contenga los siguientes aspectos:

- Jerarquización de la red del vehiculo privado a través de supermanzanas, con el fin de reorganizar las redes de transporte público y la de bicicleta, destinando mayor espacio público al ciudadano.
- Análisis de las diferentes propuestas de trazado de tranvía y una nueva configuración de la red de autobuses que ofrezca un mejor servicio (incremento de frecuencias, tarificación integrada, mayor accesibilidad).
- El desarrollo de una nueva red de bicicletas que cuente con la reserva necesaria de espacio para que sea segregada, segura y accesible desde todos los ámbitos.
- Asegurar la accesibilidad de manera eficiente a la futura Estación Intermodal desde cualquiera de las redes de movilidad (bicicletas, tranvía, autobuses interurbanos, etc.).
- Desarrollar un Plan de Aparcamiento en el cual se establezcan los puntos de Park & Ride estratégicos en la entrada de la ciudad.
- Fomentar medidas disuasorias de la utilización del coche.

Metabolismo

Se ha detectado que el sistema de suministro de agua existente presenta síntomas de insuficiencia que se acentuarán en el futuro a causa del aumento de la demanda y los efectos negativos del cambio climático, lo que hará necesario buscar nuevas fuentes permanentes o soluciones que integren las aguas marginales mediante una gestión adecuada del consumo y tecnología punta.

El embalse Cecébre modificará de forma negativa sus parámetros de regulación y requerirá de una fuente socorro para mantener la garantía de suministro. Para ello se propone como medida preventiva la reutilización del efluente puede proveer agua regenerada suficiente para suplir el incremento de la demanda para el año 2030. El excedente sin demanda de consumo podría utilizarse para generar energía mediante una central hidroeléctrica reversible, aprovechando condiciones topográficas favorables.

A partir del análisis de las alternativas se puede observar que el modelo de gestión más conveniente, desde muchos puntos de vista, sería el de gestión integrada, expresado en la Alternativa – B. Sin embargo, se recomienda a su vez la realización de un estudio de mayor detalle incorporando más información y desarrollando modelos de simulación. Asimismo, para un estudio futuro debería precisarse la demanda de agua dulce de la Ría del Burgo y las áreas urbanas actuales con posibilidades de construir dobles redes de suministro.

Con respecto al ciclo de gestión de los materiales y en concreto con la gestión de residuos se han detectado impactos derivados del incremento de la población:

1. Incremento de las necesidades de *contenerización* y, por lo tanto, de ocupación de vía pública aumentando el riesgo de incrementar el nivel de ruido y olores a los que se somete la población. En este caso se recomiendan los siguientes actuaciones para obtener la máxima calidad del entorno urbano:

   - Fomento de la implantación de sistemas de recogida más adecuados a las características de cada nuevo ámbito, que obtengan buenos resultados y que tengan en cuenta criterios de ecología urbana.
   - Fomento de las aportaciones a los minipuntos y a los puntos fijos a pie de forma que se minimicen las entradas en vehiculo.
   - Promoción de las recogidas selectivas segregadas para los residuos comerciales.
   - Fomento del autocompostaje para la reducción de la necesidades de recogida de la fracción orgánica y para la aplicación del compost resultante en huertos urbanos

2. Incremento de las necesidades de transporte (movilidad, consumo energético, emisiones, ruido, etc) a causa de la ampliación o implementación de nuevos circuitos de recogida selectiva y del transporte a planta. En este sentido es preciso minimizar el consumo energético y las emisiones derivadas, implantando las medidas que se detallan a continuación.

   - Optimización de los circuitos de recogida
   - Utilización de vehículos de recogida más eficientes y menos contaminantes: uso de energías renovables y más limpias

3. Impactos específicos de las plantas de tratamiento (paisajístico, movilidad, olores, ruido, contaminación del agua, etc). Las recomendaciones en este sentido son:

   - Minimizar las emisiones de contaminantes atmosféricos debidos al tratamiento de residuos.
   - Prevenir la contaminación de los suelos y regenerar los suelos degradados
   - Prevenir la contaminación de las aguas continentales y marinas.
   - Garantizar la mínima afectación de las instalaciones sobre su entorno natural.

Para conseguir estos objetivos y evitar los impactos es necesario introducir las siguientes medidas:

- Ampliación de la planta de Nostián aplicando criterios de sostenibilidad, eficiencia y eficacia, utilizando las mejores técnicas disponibles. En especial, para reducir el riesgo de emisión de olores se plantea para las nuevas instalaciones la captación y el tratamiento de todos los flujos de aire y ubicación en naves cerradas y en depresión del almacenamiento. También se adecuaran a estos criterios las instalaciones de este tipo ya existentes.
- Fomento de buenas prácticas en la explotación de les plantas de tratamiento
- Tratamiento de los rechazos de planta en las instalaciones de SOGAMA.
- Clausura y restauración del vertedero temporal de la planta de Nostián.

Recomendaciones estratégicas

Dentro de los alcances de la Revisión del Plan General se propone como elemento clave, incentivar la elaboración de una serie de planes estratégicos que permitan llevar a acabo el cumplimiento de los objetivos ambientales planteados. En el caso del municipio de A Coruña, se deberán elaborar pautas y directrices de ordenación urbana indispensables en el desarrollo ambiental del conjunto de instrumentos de planificación. El Informe de Sostenibilidad Ambiental recomienda desarrollar los siguientes planes estratégicos:

1. Plan de Movilidad y Espacio Público Sostenible
2. Plan de Infraestructuras
3. Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad para las futuras actuaciones urbanísticas de A Coruña

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

El Plan de movilidad y espacio público sostenible ha de recoger las alternativas propuestas sobre las redes de transporte público, bicicleta, sendas urbanas y vehículo privado. Para ello es necesario realizar un inventario de todas las variables necesarias para su correcto estudio y planificación, como son: ruido, aforos de tránsito vehicular, registros de partículas contaminantes, estado actual del espacio público, entre otras.

Así mismo, el Plan deberá establecer mecanismos disuasorios al uso del coche por parte de la ciudadanía y fomentar la utilización de los medios de transporte no motorizados. Para ello, se deberán contemplar estrategias basadas en la gestión del aparcamiento y mayor accesibilidad a las redes de transporte público.

El Plan de infraestructuras ha de planificar las modificaciones necesarias a las redes de abastecimiento y saneamiento de agua, en especial atención para el desarrollo de las infraestructuras en las figuras de planeamiento que contemplan edificación nueva. La habilitación de doble redes para el aprovechamiento de aguas residuales es un factor fundamental en el ciclo hídrico del municipio.

Finalmente, se propone la elaboración de un Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad que establezca pautas de ordenación urbana a través de indicadores y condicionantes para las figuras de planeamiento en función de su papel en el territorio. Este Plan representa un nuevo método que permite acercar la concreción de los objetivos ambientales en las etapas de ejecución urbanística. El Ayuntamiento de Sevilla es el primer ayuntamiento que aplica este tipo de plan derivando directamente del Plan General de Ordenación del municipio.

11.1.5. Conclusiones **del** ISA

De acuerdo con los objetivos ambientales del ISA, las conclusiones sobre las propuestas elaboradas para la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana son las siguientes:

1. Conservación del medio natural

Preservar la integridad funcional de los sistemas naturales.

- Se propone un nuevo régimen de usos de suelo en el cual se dota de mayor protección al suelo rústico. Esta medida previene la aparición de usos no compatibles con la preservación del medio natural.
- Se recomienda la elaboración de planes de gestión forestal a través de los cuales se mejoren las condiciones actuales de las cubiertas en las zonas forestales fomentando la reimplantación de vegetación autóctona.
- La ocupación de las nuevas figuras de planeamiento se concentran en el suelo urbano consolidado y no consolidado, por lo que la alteración del medio natural es bajo.
- La propuesta permitirá revalorizar hasta un 28,8% de los cursos fluviales dentro del término municipal. Los cursos fluviales pertenecen a los ríos Sobrado, Moura, Monelos, Quintas, Loureiro y Castro.
- Se debe garantizar el carácter público de los cursos fluviales en su total extensión - en especial el curso fluvial Sobrado dentro de los límites de la propiedad privada de la Refinería - tal como establece el Real Decreto 9/2008 (ver anexo 3 Documentos de referencia y legislación de este documento).

Preservar las áreas permeables y evitar la erosión de cubiertas.

- Se propone que las nuevas actuaciones urbanísticas tengan un índice biótico del suelo, de al menos, 0,30.

2. Paisaje y patrimonio

Preservar y valorizar los elementos patrimoniales y enclaves naturales.

- La revalorización de los cursos fluviales junto a la red de corredores verdes son elementos clave para la preservación del paisaje y la mitigación del impacto visual.

Disminuir el impacto visual de las actividades industriales e infraestructuras.

- Se recomiendan como medidas de mitigación una serie de pantallas de arbolado (92km de longitud total) en las áreas con mayor impacto. Algunas de estas pantallas mitigarían los impactos visuales ocasionados por los polígonos industriales e infraestructuras así como también el posible impacto sobre los nuevos desarrollos. Se estima que se podrían disminuir las áreas con alto y muy alto impacto visual de un 19% a un 10% y obtener hasta un 59% de dichas áreas con bajo impacto.
- Se recomienda la elaboración de un plan para la mitigación de impactos sobre el paisaje como parte de los trabajos derivados de la protección del patrimonio.
- Las Unidades de Gestión Ambiental con mayor impacto visual son la Foresta-Litoral y la Urbano-Rural. Se destacan tres ámbitos con mayor afectación: Colina de Bens (155m altitud), Monte San Pedro (100m altitud) y el Monte das Arcas (280m altitud).

3. Suelo

Ajustar los usos al entorno y a los objetivos propios del planeamiento

- La Revisión del Plan adapta las figuras de planeamiento dentro del suelo urbano consolidado y no consolidado. Contempla el desarrollo de los planes pendientes del PGOM98 y completa la ciudad hasta la 3a. Ronda.

Fomentar estructuras densas, compactas, complejas y eficientes

- La mayor parte del crecimiento urbanístico mantiene cierta proximidad con el núcleo urbano existente.
- Se propone que la ordenación de detalle de los planes especiales permita mantener al máximo las cubiertas de suelo de mayor valor natural (forestal y cultivos) a través de un tejido urbano compacto. En especial aquellos que se encuentren en zonas forestales, como es el caso del sector en la Colina de Eirís.
- Se propone un grado de compacidad equilibrado que permita habilitar el paso de corredores verdes dentro de figuras de planeamiento con una sección suficiente y de alta calidad paisajística.

4. Movilidad

Reducir las deficiencias del modelo de movilidad

- Se recomienda la redacción de un Plan de Movilidad y Espacio Público Sostenible en el cual se establezca una nueva reorganización de las redes de movilidad con el fin de aumentar los desplazamientos a través de medios de transporte alternativos al coche.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Reorganizar las redes de movilidad para crear un modelo más sostenible.

- Plan Especial de Transformación para la Estación Intermodal prevé la mejora de la conexión de la ciudad y la región metropolitana.
- Se propone un modelo de movilidad basado en supermanzanas para la reorganización de la red viaria y mejora del espacio público.
- La Revisión propone extender la red de transporte público a través de una nueva red de tranvía y una nueva red de autobuses que asegure la accesibilidad del 99,6% de la población actual y del 78% de la superficie de las futuras actuaciones urbanísticas.
- Se propone consolidar una nueva red de bicicletas con una extensión de aproximadamente 87,5km, que dé cobertura al 93% de la población y asegure la accesibilidad del 85% de las futuras actuaciones.
- La red de corredores verdes propuesta permite la accesibilidad a menos de 300 metros de distancia al 100% de la población actual y al 87% de la superficie de nuevos ámbitos.

5. Medio Urbano

Mejorar la calidad de vida y habitabilidad

- La accesibilidad a los espacios verdes a menos de 300 metros de distancia se incrementa hasta un 94% de la población.

Promover soluciones integrales que minimicen los impactos sociales

- La propuesta asegura una dotación de espacios verdes a través de la creación de un sistema de malla verde. Dicha dotación se incrementa de 10,4 m2/hab (actual) a 15,1% m2/hab.
- El 26% de la superficie total de actuaciones urbanísticas presenta un reparto entre la actividad económica respecto al techo residencial entre el 17% y el 30%.
- Se propone fomentar un reparto de las tipologías de viviendas en las futuras actuaciones con los siguientes porcentajes: 15% viviendas < 60m2, 55% viviendas de 60 - 90 m2 y un 30% viviendas > 90 m2.

6. Economía y Cohesión

Considerar la estructura socioeconómica del ámbito y área de influencia.

- La dotación de terciario exclusivo representa el 17,4% de la superficie de los nuevos ámbitos de actuación urbanística.

Considerar la estructura demográfica del municipio y del área de influencia

- El análisis ha tenido en cuenta el crecimiento tendencial de la población actual del municipio y el aumento de población que supondrá los ámbitos de desarrollo propuestos. La ocupación de estos representa entre un 18% y un 26% de la población actual en A Coruña.
- La dotación de vivienda de protección es de un 40% sobre el techo residencial de los Planes Especiales de Transformación, Polígonos y Planes Parciales.

7. Ciclo de agua

Garantizar la viabilidad de los sistemas de abastecimiento y saneamiento en función de las demandas estimadas de planeamiento.

- Se propone la reutilización del efluente de la EDAR para proveer agua regenerada suficiente, para cubrir la demanda al año 2030. El excedente sin demanda de consumo podría utilizarse para generar energía mediante una central hidroeléctrica reversible, aprovechando las condiciones topográficas favorables, a un coste inferior a 0,10 €/kWh.
- Las aguas regeneradas del efluente de la EDAR de Bens pueden utilizarse, además en el regadío de parques y como vehículo de mantenimiento y depuración de algunos cursos intermitentes de agua contaminados con residuales domésticos en el ámbito urbano.
- Los costes de producción del agua, la demanda de energía y los costes de producción de la energía eléctrica presentan valores muy competitivos. Los 0,17 € / m3 de las aguas regeneradas se encuentran muy por debajo de los 0,5 €/m3 de las desaladoras. La demanda de 0,42 kWh/m3 de la regeneración es diez veces inferior a la demanda de energía de la desalación y aún inferiores al consumo energético actual del sistema de suministro que se encuentra en torno a los 0,50 kWh/m3.
- Es necesario realizar un estudio de mayor detalle de la Alternativa seleccionada incorporando más información y desarrollando modelos de simulación. Para un estudio futuro debería precisarse la demanda de agua dulce de la ría de Burgos y las áreas urbanas actuales con posibilidades de construir dobles redes de suministro.

8. Ciclo de materiales

Gestionar eficientemente el flujo de materiales y residuos

- La alternativa seleccionada permitirá conseguir unos niveles más altos de recogida selectiva y, por tanto, una menor generación y entrada de fracción FIRM en la planta de Nostian. Esto se conseguirá a partir de facilitar y acercar las recogidas selectivas a la ciudadanía al prever una dotación de servicios más completa.
- Se implantarán una serie de servicios complementarios tales como: dos nuevos puntos limpios cercanos a los polígonos de A Grela y Pocomaco, 58 minipuntos (recogida de residuos especiales) en las nuevas figuras de planeamiento y extensión de la recogías comerciales de residuos asimilables en los polígonos industriales.
- La alternativa colabora en el cierre del ciclo de la materia orgánica ya que mediante la reserva de espacios (en las edificaciones y huertos urbanos) para la promoción y práctica del autocompostaje se reducirá la generación de residuos orgánicos que serán reabsorbidos en forma de compost (2.830 Tm/año resultantes del proceso de digestión aerobia) como enmienda orgánica aplicable en las zonas verdes y de cultivo.

9. Energía

Promover el ahorro de consumo energético

- Se propone como estrategia principal la calidad constructiva de las actuaciones de nueva obra y de rehabilitación. Esto significa que se deberá asegurar el cumplimiento del CTE mejorado en al menos el 80% de las viviendas construidas.
- Fomentar la planificación de las actuaciones bajo criterios de ahorro energético permitirá disminuir sustancialmente las emisiones de CO2

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

- Se recomienda que las nuevas edificaciones sean preferentemente de tipo plurifamiliar ya que las unifamiliares representan entre un 40 y 60% de incremento en el consumo de energía doméstico.

Fomentar el uso de recursos energéticos renovables

- Se propone el uso de energías renovables, como la energía solar térmica en las viviendas rehabilitadas y las de nueva construcción, cubriendo un 40% de la demanda de la energía térmica de ACS (agua caliente sanitaria) y el aumento del consumo de gas natural, aporta la reducción más significativa de las emisiones.

- Es posible conseguir una mayor reducción de las emisiones, realizando un estudio a detalle del potencial de energías renovables en A Coruña, para determinar el porcentaje de la demanda energética residencial que puede llegar a cubrir.
- Los potenciales energéticos de A Coruña que deberían tenerse en cuenta en el estudio son: los residuos urbanos, el viento, la radiación solar el mar, diferentes fuentes de biomasa y los lodos de depuradora. No obstante, aún estando presentes estos potenciales energéticos deberían realizarse los estudios concretos para valorar si las explotaciones de cada uno de ellos son viables -al menos energéticamente- o no.

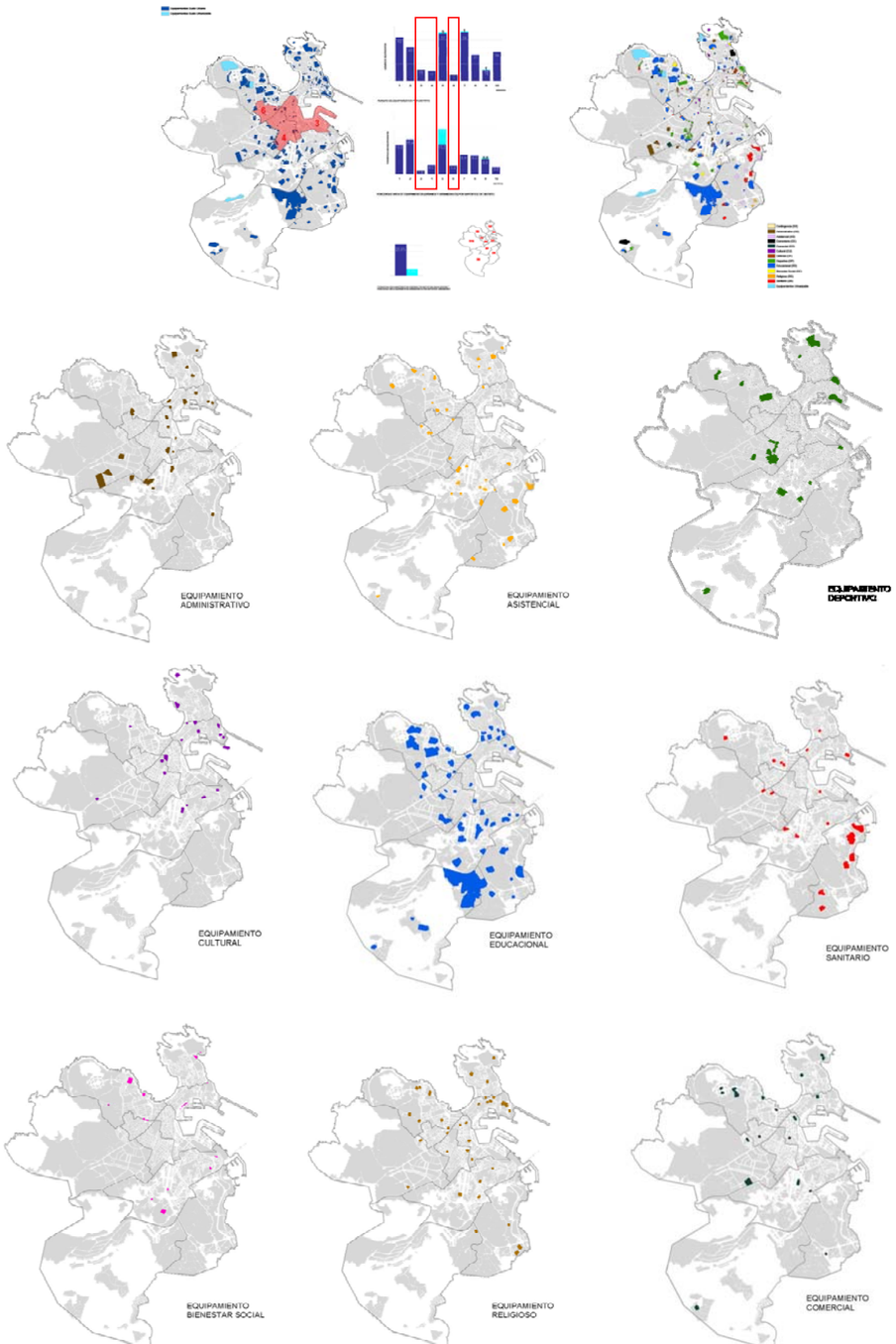
10. Atmósfera

Mejorar la contaminación acústica y del aire

- Se propone implantar un modelo de movilidad basado en supermanzanas y una reformulación del modo de transporte. El reparto modal deberá descentrarse hacia los transportes alternativos al vehiculo privado con la consiguiente reducción de las emisiones a la atmósfera.
- La implantación de supermanzanas conseguirá reducir significativamente los niveles de inmisión en el interior de éstas y permitiría alcanzar niveles sonoros equivalentes < 65 dBA en el 70% de la superficie del conjunto de calles de A Coruña.
- Se recomienda la elaboración de un Plan de Mejora de la Calidad del Aire que contemple las medidas a implementar sobre le transporte y la industria necesarias para que los niveles de inmisión se sitúen por debajo de los límites establecidos por la legislación.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

12



12. SISTEMAS URBANOS DE SOPORTE DE LA ACTIVIDAD RESIDENCIAL

Los equipamientos y los espacios libres son el soporte cualitativo de la ciudad: Es decir, los elementos que aseguran la condición cívica de la ciudad contemporánea.

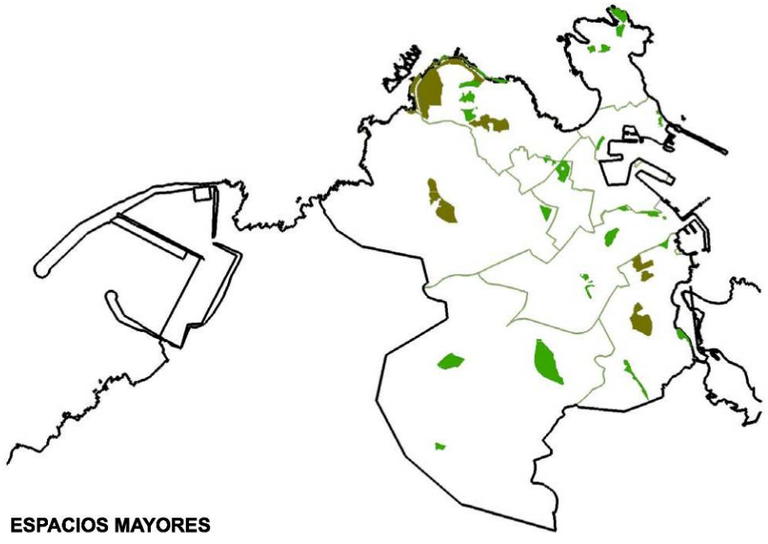
El Estudio sectorial respectivo ha permitido una evaluación de su localización y distribución, llegando a la conclusión de que en las dos últimas décadas la ciudad ha aumentado en gran manera sus dotaciones. Los distritos más internos –como 3, 4 y 6- tienen un "ratio" más débil debido a la densidad de su construcción previa y a la falta de espacios donde colocar los nuevos equipamientos. Para ello el Pan vigente ya preveía que los nuevos sectores en desarrollo debían aportar nuevas dotaciones que pudieran beneficiar a los residentes establecidos en barrios consolidados anteriormente. Este planteamiento se ha mantenido para las zonas de futuro desarrollo.

Por otro lado la distribución de los equipamientos responde a un doble "modelo": repartido y concentrado. Por un lado, debe ser homogénea para dar servicio a todos los barrios, pero a su vez se constata que hay algunos tipos de equipamientos cuya concentración relativa permite disfrutar de unas economías de escala que le dan un mayor potencial de desarrollo y eficiencia. Tomemos como ejemplo el sector de los hospitales o de la Universidad, entre otros. De esta forma el conjunto de los equipamientos da tanto servicio a los residentes, como se convierte en un atractor urbano a escala metropolitana.

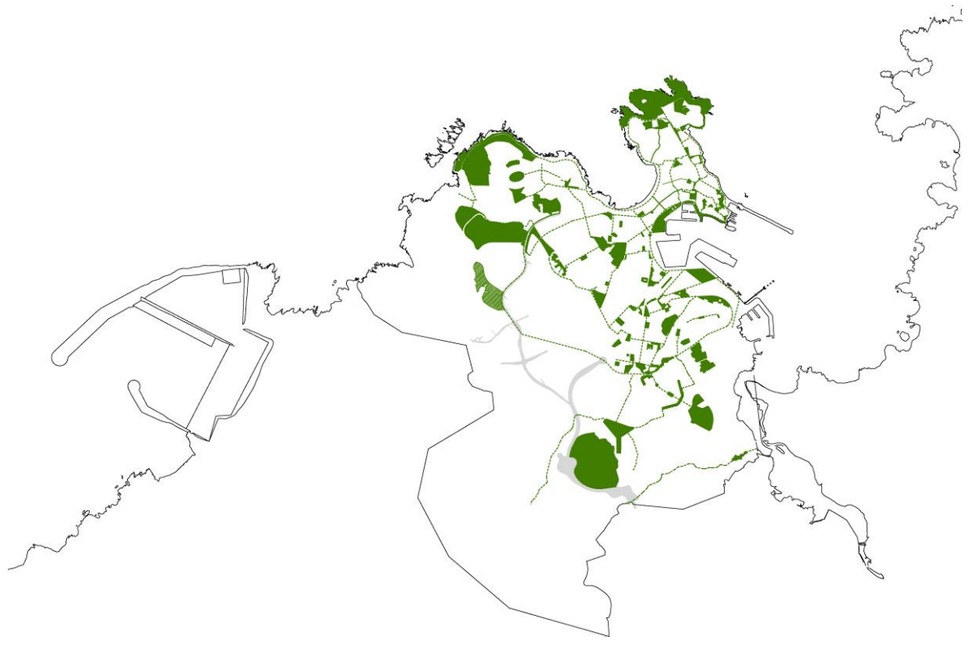
Por su parte, los parques y los espacios verdes responden a una configuración muy distinta en relación al tipo de tramas donde se insieren y a las condiciones topográficas. El plan ha abordado el reto de explorar cómo se puede aumentar su repercusión en la ciudad existente a través de entenderlos como un "sistema" interconectado en lugar de considerarlos como elementos independientes.

A su vez la formación de redes de equipamientos y de espacios públicos puede constituir una verdadera espina de la calidad "cívica" de la ciudad. Para ello se plantea la hipótesis de unos "corredores verdes" que liguen equipamientos y espacios verdes para conseguir espacios de mayor calidad espacial y en definitiva aumentar el "confort" urbano de la ciudad consolidada. De esta forma se podrá articular una malla urbana – de movilidad blanda o suave- que conecte los distintos barrios, y éstos con los espacios naturales exteriores de la ciudad.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



ESPACIOS MAYORES



12.1. EQUIPAMIENTOS Y ZONAS VERDES Y SU ESTRUCTURA ESPACIAL

Los Equipamientos y Zonas Verdes dan pie a espacios que, si se modelan de forma correcta, aportan una significativa contribución al urbanismo de la ciudad en sentido amplio. Y lo que es más importante, dichos espacios tienen la virtualidad de operar a múltiples niveles y diferentes escalas. En función de su definición, variará su área de influencia, configurando una red y un sistema de referencia urbana.

Pero independientemente de su dominio, se trata de la creación de zonas en positivo, no residuales. Si el urbanismo funcionalista de la posguerra se interesaba principalmente en el diseño de las infraestructuras, en barrios de viviendas y en las zonas centrales de negocios, el tiempo ha demostrado que puede acometerse una reestructuración urbana significativa mediante el diseño de espacios públicos y colectivos. Plazas, jardines y espacios abiertos disponen de un fuerte potencial en proyectos de agregación de pequeña escala. Proyectos que sirven también para reconfigurar una gran variedad de espacios: espacios abandonados debido al conflicto con el trazado de las infraestructuras en la ciudad; áreas obsoletas que necesitan nuevos programas y espacios nuevos que sirven de anclajes para el crecimiento a la escala urbana.

12.1.1 Zonas verdes

Es importante, antes de introducir el concepto de Malla, comprender el potencial que la configuración de los espacios públicos puede tener como parte de un proyecto urbanístico más amplio. Quizá el aspecto más destacable es su capacidad de crear un proyecto de gran ambición a partir de la agregación de proyectos menores.

En este sentido, podemos asociar el concepto de **Malla** al de una membrana de conexión entre diferentes puntos de la ciudad. Se trata de coser espacios de diferente carácter urbano, de manera que cada uno de ellos se vea incrementado con la aportación de los demás. Dicha ‘alfombra verde’ sirve como un elemento primario para albergar una gran variedad de operaciones necesarias, como la reorganización de la movilidad o la reestructuración de aparcamientos, para llegar a crear una superficie más activa donde se pueden desarrollar programas culturales y educativos. Por tanto, se ha de tener en cuenta que cuestiones como el acceso al “centro” y los “nuevos usos” de los equipamientos y servicios que garanticen su condición central, junto a la restricción de tráfico, ordenación del parking central y creación de rutas de transporte público, carga y descarga, recolección de basuras, etc. son fundamentales e intrínsecas al concepto de Malla.

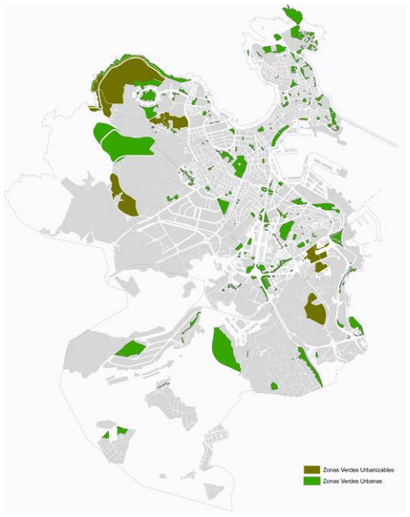
Por tanto, los **elementos constitutivos de la Malla** son, y deben ser por definición, ‘unidades diferenciadas’ entre sí, capaces de trabajar a diferente escala, aunque nacidas de la misma ciudad. Se trata pues de desvelar aquellos aspectos y espacios de la misma capaces de activar nuevas formas de relación que beneficien a la realidad urbana circundante de cada una de estas ‘unidades’ y a la vez a la propia ciudad como un conjunto. En esta línea, se consideran elementos constitutivos los siguientes:

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

a) Espacios representativos

Existen en la ciudad consolidada, y deberán existir en las áreas por consolidar, ciertas piezas (áreas de espacios libres) que dominan a su realidad urbana inmediata. Son polos de atracción y a la vez zonas de diversidad, dentro de la homogeneidad de la fábrica urbana circundante. En otras palabras, disponen del suficiente carácter diferenciador como para actuar como anclas principales de las zonas.

En esta línea, se constata que en todos los distritos a excepción del 3, existe un espacio libre mayor (mayor de 1,5Ha), que se constituye como un espacio de referencia del sector. Esta circunstancia ofrece una buena distribución de estas piezas en el territorio. En el caso del distrito 3, encontramos aún los grandes espacios de equipamiento productivo de las áreas portuarias, cuya funcionalidad resultará dudosa en un futuro cercano debido a la creación del nuevo puerto, lo que brindará la oportunidad de plantear operaciones de gran paisaje y reequilibrio urbano.



b) Corredores Verdes

Los Corredores Verdes se plantean como una estructura de elementos lineales de penetración del espacio abierto en la ciudad. Éstos son sistemas de espacios con un gran potencial, ya sea por las zonas origen-destino que interconectan, bien por la calidad de los espacios transitorios que definen, o bien por otras características intrínsecas que disponen. Necesariamente deben ser atractivas a nivel del usuario, buscando siempre que sea posible las mejores condiciones de movilidad para los transeúntes de toda condición. La detección de un Corredor Verde puede llevar a una posible reurbanización de sus alrededores. Los Corredores Verdes han de permitir una buena integración y desarrollo, con capacidad de reestructurar los barrios existentes, facilitando su acceso y conexión.

En la imagen siguiente se muestra como ejemplo de corredor verde la calle Hospital San Roque, que interconecta la Plaza España con el Paseo Marítimo Riazor -Orzan. Se trata de un elemento lineal de gran potencial de unión de un espacio interior cívico con un elemento singular de largo recorrido. En la misma imagen se observa otro posible corredor verde formado por la calle Juana de Vega, que une la Plaza Pontevedra con un extremo de La Rosaleda.

Tanto las zonas origen-destino que se interconectan en un corredor verde, como los espacios transitorios que lo definen son, en cada caso, distintos. En este sentido, la configuración de cada uno de estos elementos lineales debe de ser individualizada.

c) Conectores Transversales

Se puede decir que los sistemas de elementos lineales descritos en el apartado anterior se encuentran aislados en el tramado urbano. Para complementar el sistema descrito, se plantea el concepto de los Conectores Transversales. Así como la definición de Corredor Verde reside en las propiedades intrínsecas de estos sistemas, los Conectores Transversales vienen determinados solamente por la conectividad que pueden aportar a los Corredores Verdes y al resto de elementos constitutivos de la Malla. Pueden ser entendidos como la unidad mínima de conectividad en la Malla propuesta.

d) Espacios Lineales Singulares de Largo Recorrido

A diferencia de los Corredores Verdes, los Espacios Lineales Singulares, de mayor longitud que los Corredores Verdes, son considerados como sistemas de elementos más consolidados en la trama urbana, aunque en la actualidad puedan aún presentar ciertas discontinuidades. Estos sistemas de ‘paseo de largo recorrido’, rebasan la escala municipal.

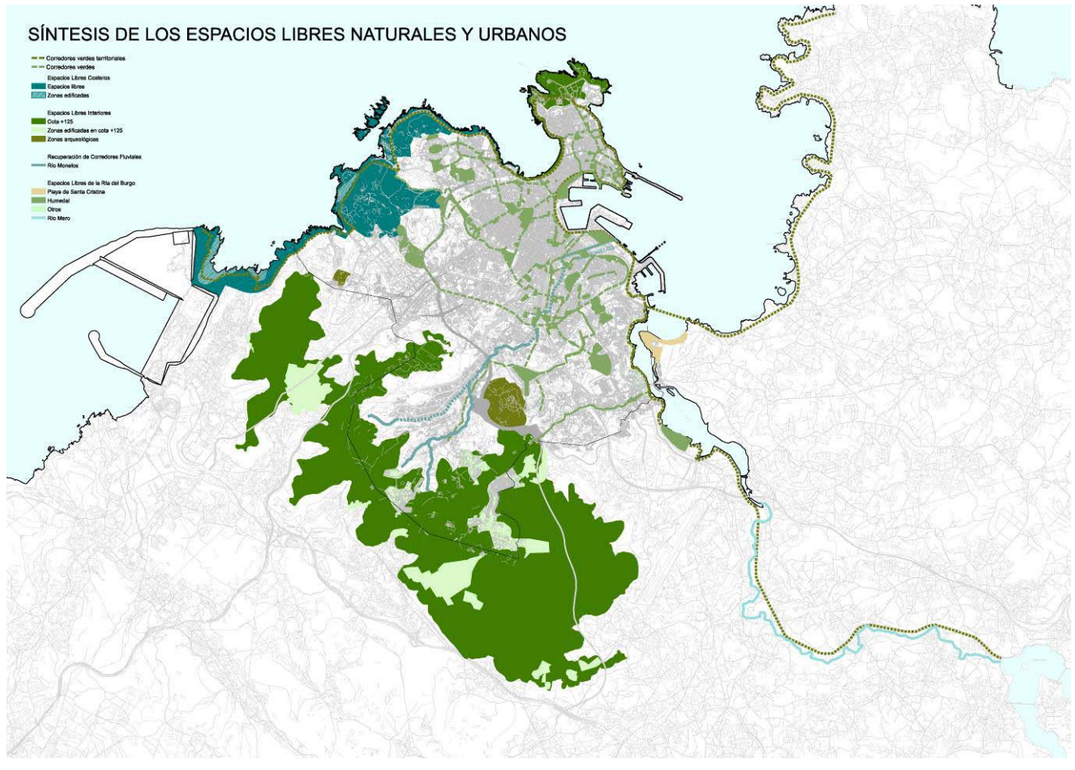
Como ejemplo claro de Espacio Lineal Singular de Largo Recorrido donde actuar, como sistema continuo, es la Concha de Riazor-Orzán como unión entre el espacio natural conformado por la Torre Hércules y el futuro sistema de parques hacia poniente (monte de San Pedro). Otro ejemplo es el Sistema Litoral que acompaña el Complejo Portuario de la ciudad. Un tercer caso es el Paseo de la Ría.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

12.1.2 Espacios Libres Naturales

El reconocimiento de nuevas cualidades en el medio ambiente natural, permiten entender las formas de los asentamientos urbanos de una manera más dinámica, como una parte más del sistema ecológico general. Por tanto, el entendimiento de la naturaleza como algo "que también forma parte" del asentamiento urbano, y no como algo "externo", da lugar a actuaciones y operaciones para permeabilizar los Grandes Espacios Libres Naturales circundantes a la ciudad hacia el corazón del núcleo urbano.

En este sentido, los proyectos de gran paisaje trabajan de acuerdo con un calibrado muy preciso de las capacidades de cada territorio y de sus sistemas naturales y ecológicos. Se plantea la 'Cota 125' como uno de estos Espacios Libres Naturales al que dar continuidad hacia el resto de elementos constitutivos de la Malla.



12.1.3. Equipamientos

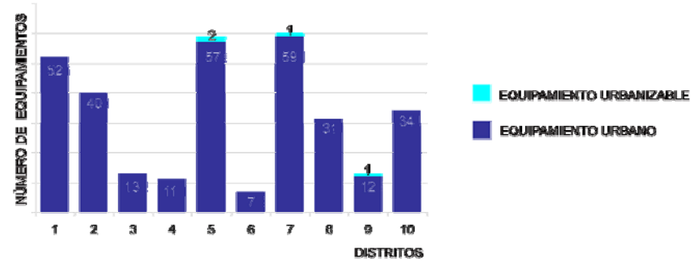
Por equipamientos se entienden las dotaciones destinadas a proveer a los ciudadanos de los servicios administrativos, asistenciales, educativos, culturales, religiosos y sanitarios, así como los servicios urbanos complementarios de la vida urbana. Tal y como se ha comentado en la introducción de este capítulo, no se debe olvidar que si estas dotaciones se modelan y distribuyen de forma correcta, aportan una significativa contribución al urbanismo de la ciudad en sentido amplio. No interpretan solamente su rol de dotación, sino que colaboran a la creación de la imagen de ciudad. Y en este sentido, los equipamientos son también considerados elementos constitutivos esenciales de la Malla descrita anteriormente. Concretamente, son espacios que tienen la capacidad de operar a múltiples niveles y diferentes escalas; en función de cómo sean definidos, variará su influencia en su entorno inmediato. Estas características nos permitirán introducir grados de profundidad en la configuración de la red de espacios públicos.

Concretamente, entre los distritos censales de A Coruña, encontramos dotaciones que sirven de una manera local (a su entorno urbano más inmediato), y otras dotaciones a un nivel regional. A un nivel intermedio (con más influencia que las locales), aparece un tipo de equipamiento que adquiere un carácter de escala como mínimo municipal, y que pueden ser considerados como centrales. Prestaremos atención específica a éstos últimos más adelante.

12.1.3.1 Distribución de los Equipamientos

- Número de equipamientos por distrito del PGOM 98

La distribución del número de equipamientos por distrito, teniendo en cuenta los datos de equipamientos en suelo urbano y suelo urbanizable contemplados por el PGOM 98 (existentes o previstos), varía en A Coruña proporcionalmente en función de la superficie del distrito. Pero son los distritos 1 y 9 los que no cumplen con esta proporcionalidad: en el caso del distrito 9, el número es muy reducido al tratarse de un distrito de gran tamaño, periférico y con poca densidad de habitantes. Por el contrario, el distrito 1 dispone de un número de equipamientos muy superior en relación a su superficie y en comparación con el resto de distritos. Esta circunstancia se debe a que se trata del distrito central e histórico y tiende a acumular gran parte de las instituciones representativas y religiosas.



NUMERO DE EQUIPAMIENTOS POR DISTRITO

Se observa también una correlación directa entre la densidad de habitantes por distrito y la cantidad de equipamientos en el mismo. Los distritos 6, 4 y 3, que son los más densos, son los que presentan menor número de equipamientos. De hecho, del Estudio Sectorial sobre Equipamientos y Dotaciones, obtenemos que un distrito tan central como el número 3 no dispone de dotaciones asistenciales, ni culturales, ni deportivas ni de bienestar social. El distrito 6 no dispone de dotaciones administrativas, ni culturales, ni deportivas, ni de bienestar.

Otras conclusiones del estudio son que los distritos 1, 2, 5 y 7 son las demarcaciones que disponen de todas las dotaciones analizadas (administrativo, asistencial, comercial, cultural, deportivo, educacional, bienestar social, religioso y sanitario). Por otra parte, existen dotaciones educacionales y religiosas para todos los distritos censales.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

- Cuota de Área de Equipamientos sobre Suelo Urbano y Urbanizable del PGOM 98

La tendencia de concentración de equipamientos en el distrito central e histórico, puede ser extrapolada observando las cuotas de áreas de equipamientos sobre suelo urbano y suelo urbanizable del PGOM 98: atendiendo a la distribución, la mayor superficie de equipamientos aparece en la ciudad consolidada, donde representa cerca de un 26% de la superficie del suelo urbano, mientras que solamente representa un 5,4% del suelo urbanizable previsto por el PGOM 98. Este efecto requiere una matización necesaria: por una parte la ciudad consolidada ya contiene dotaciones de carácter generales que también darán servicio a las nuevas implantaciones urbanas y, además, el plan general señala como equipamientos existentes los públicos y los privados, mientras que en las zonas urbanizables los equipamientos corresponden normalmente –quedarían exentas piezas dotacionales privadas que se conserven- a piezas de cesión obligatoria en el desarrollo del planeamiento i, por tanto, de futura titularidad pública.

PORCENTAJE AREA EQUIPAMIENTOS URBANOS POR SUPERFICIE SUELO URBANO Y
PORCENTAJE AREA EQUIPAMIENTOS URBANIZABLES POR SUPERFICIE URBANIZABLE

Para completar este modelo, hemos de tener presente que de la distribución de zonas libres en suelo urbano y suelo urbanizable del PGOM 98, obteníamos una lectura completamente contraria: la cuota de zona libre en suelo urbanizable dobla (25%) a la cuota de zona libre en suelo urbano, indicando estos datos una tendencia a tratar de localizar las zonas libres en los bordes o espacios periféricos, dada la disponibilidad de suelos libres.

12.1.3.2 Los Equipamientos como foco de urbanidad

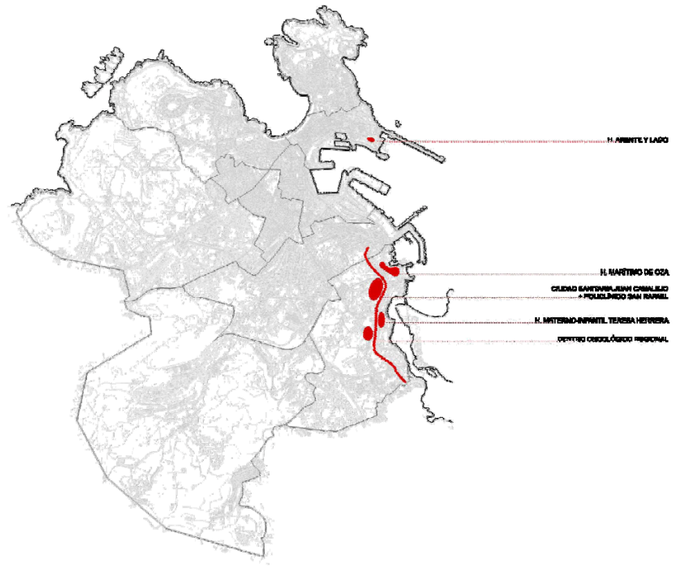
Como ya se ha comentado, un equipamiento puede ser algo más que una dotación destinada a proveer ciertos servicios a los ciudadanos: puede significar una contribución importante al urbanismo y civismo de la ciudad. En este sentido, se detectan unas tipologías que si se interpretan y modelan correctamente, disponen de un gran potencial como piezas urbanas. Aunque estas piezas son objeto de desarrollo específico en la estructura de la Memoria, en este capítulo hacemos referencia a ciertas concentraciones de equipamientos que se producen en A Coruña y a la posible simbiosis entre Zonas Libes y Equipamientos.

La distribución homogénea de equipamientos entre distritos sería un modelo lógico, considerando su papel de servicio a la población, si bien algunos tipos (o subtipos) manifiestan tendencia a concentrarse más en algunos sectores o a agruparse siguiendo algún patrón: bien en torno a un eje (que podríamos llamar distribución lineal) o bien en torno a una superficie, formando clusters.

Esta predisposición a agruparse hace que estos equipamientos adquieran un carácter especial en la ciudad. Asimismo, se ha de considerar los equipamientos que se encuentran en una “escala intermedia”, en el sentido que no tienen un carácter regional, pero su alcance es superior al de barrio.

a) Sector Hospitalario

Se entiende el Sector Hospitalario como un claro ejemplo de equipamientos con tendencia a agruparse en torno a un eje. Esta agrupación la forman el Hospital Marítimo de Oza, la Ciudad Sanitaria Juan Canalejo y el Policlínico San Rafael, el Hospital Materno-Infantil Teresa Herrera y el Centro Oncológico Regional.



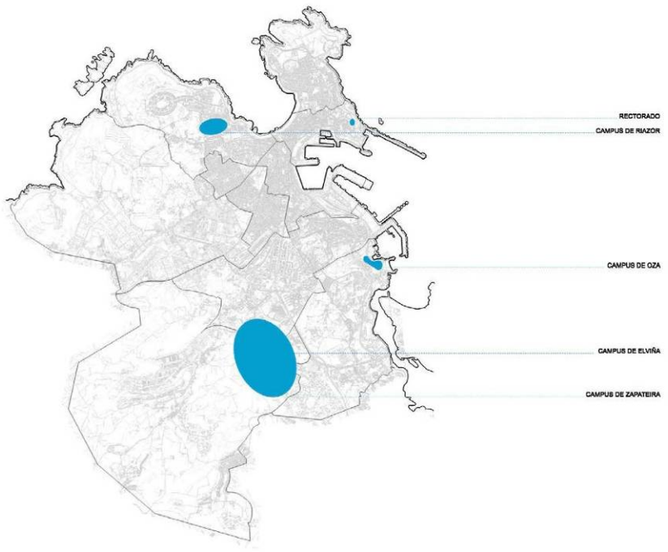
Ante el gran potencial de esta agrupación, se ha tratado de anticipar los posibles problemas que puedan derivar de su más que probable crecimiento. De esta manera, sus necesidades de aparcamiento deben de ser resueltas, intentando erradicar los problemas actuales de ‘aparcamiento informal’. Al mismo tiempo, aquellas zonas que ahora son aparcamientos formales de las instituciones, podrán ser consideradas como espacios para las posibles extensiones del sector, implicando esta hipótesis el soterramiento de los actuales aparcamientos formales.

También las conexiones entre los distintos hospitales son de vital importancia para su funcionamiento como una pieza única y en este sentido, se debe pensar en el importante rol que el transporte público y los corredores peatonales pueden jugar. En esta estrategia de anticipación, la previsión de posibles usos compatibles con los actuales programas hospitalarios, se plantean para enriquecer y consolidar la configuración del cluster hospitalario.

b) Sector Universitario

El Campus Universitario de Elviña supone como un claro ejemplo de equipamientos con tendencia a agruparse en torno a una superficie. Esta concentración recoge diversas universidades, pabellones estudiantiles, instalaciones deportivas, entre otros.

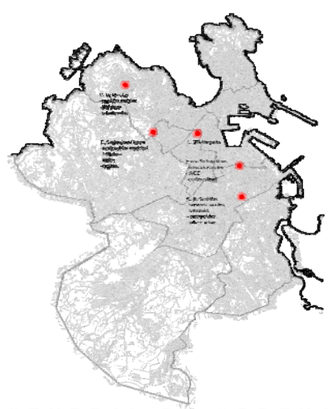
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



Por un lado, se propone en este caso adecuar el Campus Universitario Elviña a sus necesidades reales, y por el otro, recuperar la relación del Campus con los sectores adyacentes a éste. Es posible ajustar la delimitación, en el oeste, al Castro, al vial existente y al límite de la protección arqueológica. En el este, se trataría de ajustar la delimitación en función del programa.

c) Equipamientos Centrales

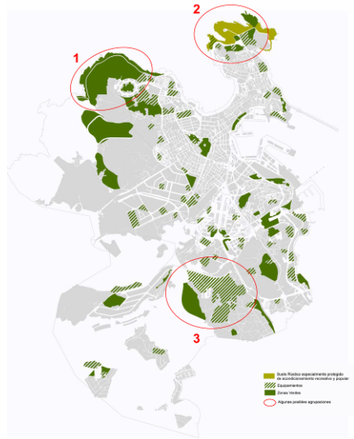
Se consideran Equipamientos Centrales, aquellos equipamientos que se encuentran en una escala intermedia, en el sentido de que su influencia y alcance supera a aquellos locales, pero sin ser de carácter regional. Es importante considerarlos bajo el punto de vista de 'equipamientos como focos de urbanidad', debido a la potencial contribución que pueden aportar a la ciudad, en términos de polos de atracción.



En esta línea, se han considerado cinco equipamientos centrales: C.M. Rosales (Servicios sociales, Biblioteca y Sala de Actos); C.Sociocultural Ágora (Centro cívico municipal, biblioteca, IMCE y registro); C. STA Margarita; Forum Metropolitano (Servicios sociales, IMCE, Centro cultural); C.M. Castrillón (Servicios sociales, Biblioteca, Centro cívico, Sala de actos).

d) Simbiosis entre Zonas Libres y Equipamientos

Deben considerarse los resultados de la combinación de los equipamientos con las zonas libres. En este sentido, aparecen áreas de gran interés para la ciudad, ya que las zonas libres disponen del valor añadido cuando se encuentran equipadas, mientras que los equipamientos también se ven beneficiados de esta simbiosis entre zonas libres y equipamientos. En esta relación de mutuo beneficio, del concepto Malla deberá aportar grados de continuidad e integración a estos nuevos sistemas.



Se identifican, bajo estos criterios, tres grandes áreas con potencial de desarrollar esta relación zona libre – equipamiento. La posición geográfica, el carácter de la zona libre y la categoría del equipamiento, son características intrínsecas de cada una de estas tres piezas y definen estos espacios de manera muy diferenciada entre sí:

1. Zona Poniente de Riazor (Monte de San Pedro)

Compuesta por un gran espacio de zona libre urbanizable y una espaciosa área para equipamiento también urbanizable (ambos espacios catalogados de urbanizables en el PGOM 98), dispone de equipamientos educacionales combinado con algún equipamiento deportivo. Se entiende que el carácter específico de esta zona vendrá muy marcado por la definición de sus zonas urbanizables, pero que deberán estar en sintonía, ya sea aportando diversificación o especialización, con el valor que los equipamientos educacionales existentes imprimen actualmente en la zona.

2. Parque Natural Torre Hércules

Es un área provista de generosas zonas libres, combinadas con algunas dotaciones educacionales y un gran equipamiento deportivo que es el que caracteriza esta área. Dispone de una zona urbanizable para equipamientos (área reservada en el PGOM 98), que podrá ayudar a enfatizar el carácter de esta área. Conviene señalar también que, a pesar de no estar marcada en verde en el dibujo adjunto, la Punta del mencionado parque está calificada como espacio rústico especialmente protegido de "disfrute" urbano.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

3. Zona Universitaria Elviña

Formada por una zona libre urbana y el campus universitario, supone un gran conglomerado de equipamientos educativos en el distrito 9. Se trata de un área de funcionalidad muy especializada, a diferencia de las descritas anteriormente, donde existía una diversidad de actividad de las dotaciones.

12.1.4 Movilidad blanda en relación con los espacios públicos y los equipamientos

Desde el punto de vista del peatón, por su grado de adaptabilidad a la disponibilidad de espacios, utiliza de manera indistinta el conjunto de espacios públicos de la ciudad, pero no por ello éstos se adaptan a su mejor uso. Cuando el espacio disponible soporta una funcionalidad de diversos tipos de movilidad, el peatón acaba adaptándose a criterios de optimización funcional del sistema en competencia, normalmente el vehículo privado. No obstante, la existencia de los espacios públicos permitirá una reconversión más favorable, dando cabida además a otros sistemas de movilidad blanda, como la bicicleta.

En este sentido, la estructura de carriles bici es muy escasa. La necesidad de disponer de recorridos de poca pendiente y de espacios públicos con anchura suficiente y la falta de integración en la red urbana de los carriles existentes, ha impedido la creación de una red bien estructurada al servicio de un uso eficiente de la bicicleta como sistema de movilidad sostenible y alternativa.

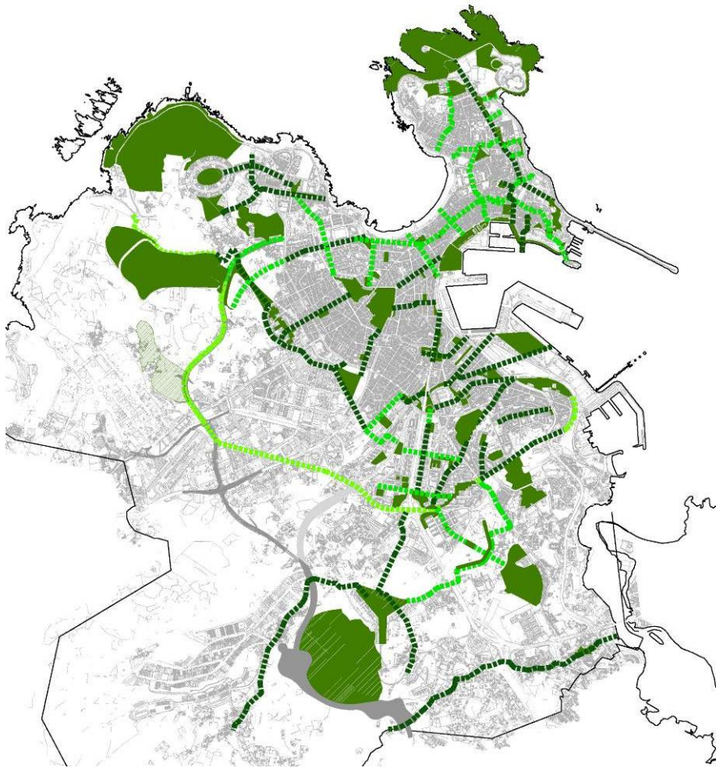
La red actual se limita casi exclusivamente a recorrer el borde de la lámina de agua, con discontinuidades significativas. No obstante, existen algunas opciones en estudio como la que plantea un eje interior cuyo destino es el sector universitario partiendo desde el frente portuario. No existen puntos de relación con equipamientos como focos por ellos mismos, si no están situados en las proximidades de la línea de mar.

No se puede negar el papel primordial de la línea litoral en una ciudad con una topografía y un perímetro como en Coruña, en que se garantiza un referente claro y un recorrido casi plano, pero una red funcional requiere que se pueda acceder a las diferentes partes de la ciudad siguiendo recorridos óptimos y directos si es posible, proyectados al efecto o, como mínimo, con un orden de prioridad en la circulación que favorezca el uso por la bicicleta.

12.2. PROPUESTA PARA LA INTEGRACIÓN DOTACIONAL LA MALLA DE ESPACIOS PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS Y LA MOVILIDAD BLANDA

En la estrategia de establecer los elementos constitutivos de la Malla, las líneas principales de propuesta que se han tenido en consideración son:

- Existen espacios seminales en la historia de la ciudad, que pueden ser recuperados para imprimir un nuevo simbolismo y uso cívico de estos espacios.
- Se debe entender la reintroducción del tranvía como una manera de dominar el trazado urbano y reducir la presencia del automóvil en la ciudad. Esta circunstancia da lugar a una nueva alternativa que combina un tráfico masivo con los espacios abiertos. Actualmente los tranvías actúan en las ciudades como importantes columnas vertebrales: han de comunicar espacios cívicos, hospitales, parques, escuelas,… y debe considerarse como una de las estrategias primarias para ‘abrir camino’ a la Malla que se propone.
- Hay que considerar que el espacio público en la actualidad, debe ir más allá de su mera presencia física y debe incluir los programas y usos, a fin de atraer un mayor número de usuarios y activar sus alrededores en los diferentes momentos del día.
- Se han de integrar las diversas escalas de espacio libre y natural, así como de equipamientos y la disponibilidad de vías adecuadas para la movilidad sostenible y de máxima accesibilidad.

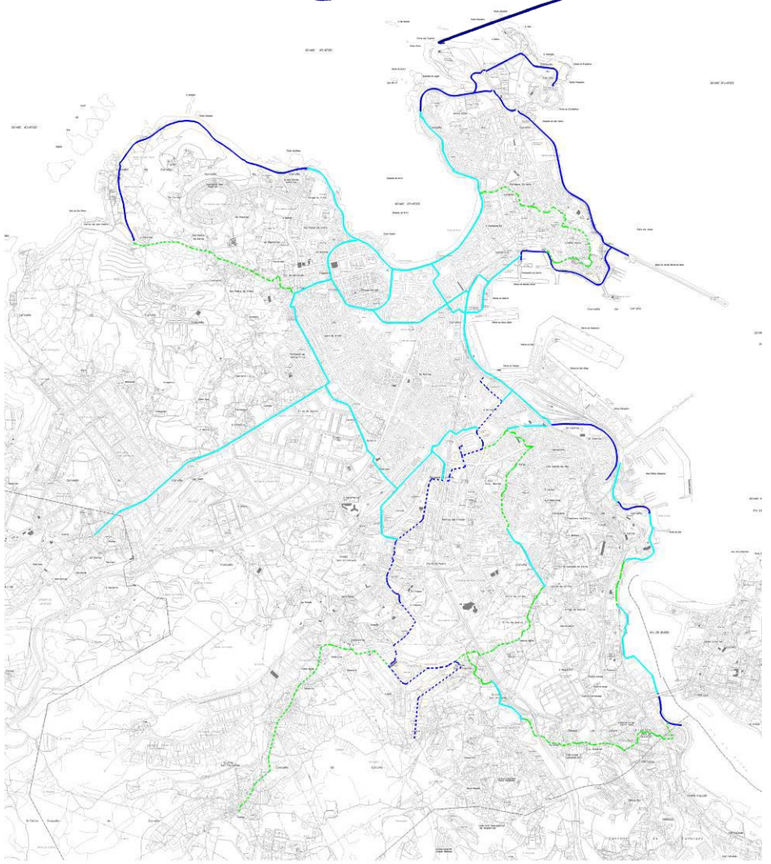


Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Esta Malla integra las diversas tipologías de equipamiento que se han descrito. En el propio análisis se expone la naturaleza de las previsiones principales en materia de equipamientos. Por una parte, la estrategia de recuperación de espacios de la propuesta de plan en zonas próximas a sectores consolidados favorecerá el reequipamiento de áreas que estructuralmente sean deficitarias. Por otra, se plantean estrategias para optimizar los equipamientos existentes, integrando nuevos servicios comunes a los conjuntos detectados. La articulación entre piezas ha de favorecer un uso compartido de dichos servicios.

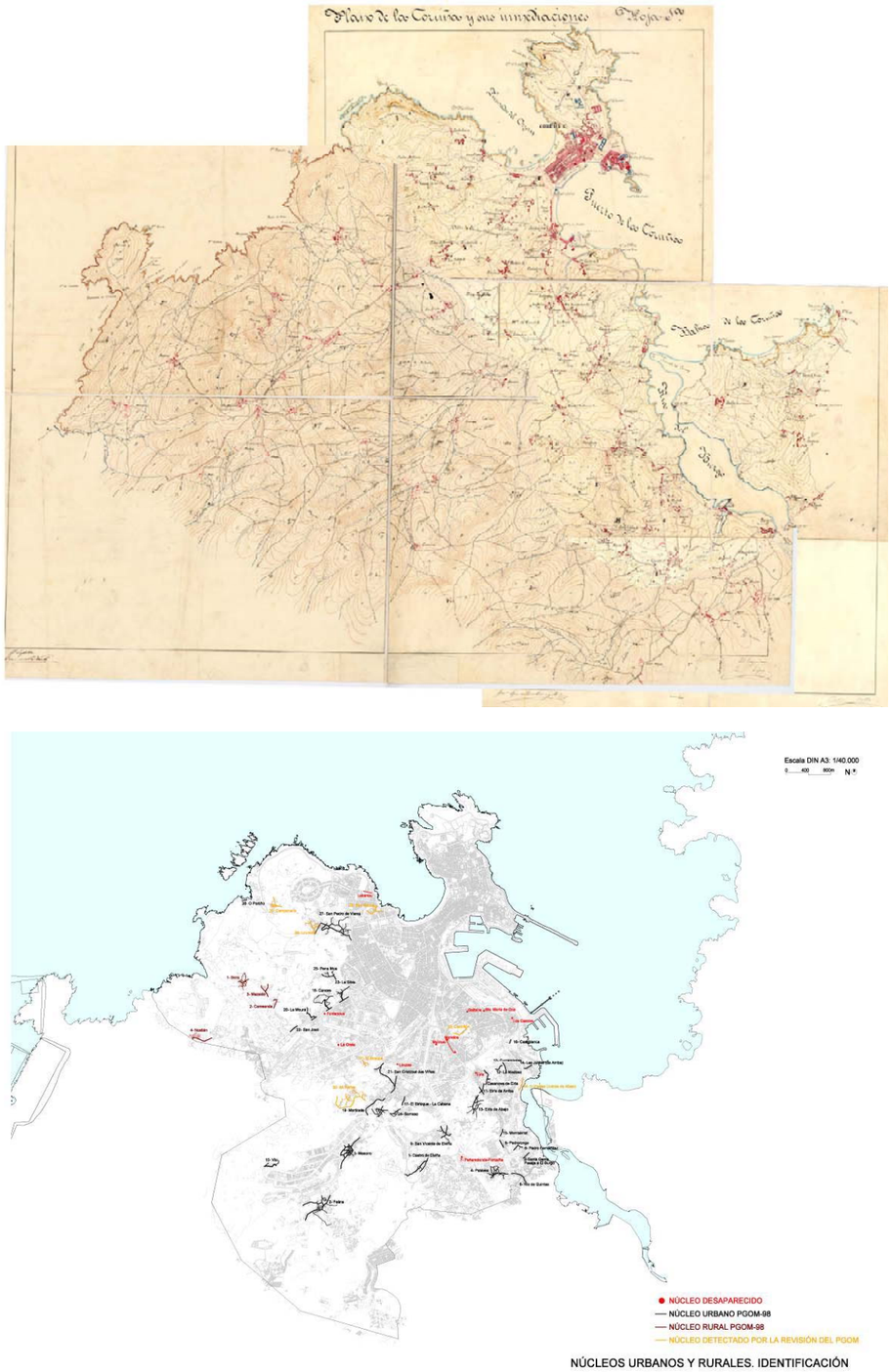
También se sugiere desde el plan una estrategia para la mejora de la dotación de equipamientos en zonas urbanas consolidadas y compactas. La posibilidad de crear equipamientos como maclas de usos dotacionales compatibles permiten optimizar los úselos disponibles, se crean focos de interés urbano por la concentración y diversidad de funciones complementarias, generando polos de centralidad para la Malla propuesta.

Los corredores planteados en relación a los itinerarios peatonales estudiados permitirán potenciar la estructura de carriles bici como una alternativa posible para aquellos que opten por un sistema de movilidad sostenible de media distancia en áreas urbanas, como el la bicicleta. A la disponibilidad actual de los carriles que resiguen la costa y el propuesto para el sector universitario, se sumarían tramos de interconexión entre piezas urbanas, siempre con criterios de continuidad y siguiendo trazados de pendientes razonables. En los sectores donde las características urbanas no permitan una segregación en carriles específicos –normalmente en núcleos de características rurales- se plantea incorporar criterios de moderación de la velocidad mediante prioridades invertidas o incluso zonas de velocidad máxima limitada a 30 km /h, lo que también ha de contribuir a una mejora en la calidad medioambiental de estas piezas, de características urbanas más frágiles.



ESTRUCTURA PRINCIPAL DE CARRILES BICI Y CALLES 30

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



NÚCLEOS URBANOS Y RURALES. IDENTIFICACIÓN

13. LAS FORMAS DE LOS ESPACIOS PERIURBANOS

Los espacios periféricos de nuestras ciudades están asociados normalmente a una imagen rota y fragmentaria: se nos ofrecen como espacios inacabados.

La debilidad del espacio abierto exterior a la ciudad, radica muchas veces en el hecho de que en él se sitúan muchas actividades transitorias y/o expulsadas de la ciudad compacta porque no encuentran su emplazamiento en ella. Ésta ha sido la lógica de las actividades polucionantes o de reciclaje. Es un proceso acaba cerrándose en sí mismo, cuando el crecimiento urbano acaba reabsorviendo dichas actividades. El plan plantea suprimir las piezas aisladas que no forman estructuras claras y que pueden encontrar localizaciones más adecuadas en nuevos polígonos, mientras que en otros casos se busca la manera de incorporarlas como partes de la ciudad y como tales tratarlas en su emplazamiento, mejorando su atractivo para nuevos usos de mayor valor añadido y creando nuevas relaciones viarias con su entorno o espacios de uso público. Sólo así se podrá proceder a una franca recuperación del espacio natural exterior a la ciudad.

Sin embargo, cabe destacar el nuevo papel de los antiguos núcleos rurales: su condición urbana en el sistema A Coruña. En efecto, en el Estudio sectorial específico se detallan las distintas situaciones de los antiguos núcleos. Se constata el alto nivel de integración en el sistema urbano actual y por tanto la pérdida de su antigua condición rural. Se ha pasado de la situación rústica en la que cada parcela contenía todo lo necesario para la autosuficiencia (agua, desagüe, agricultura, animales, vertedero, etc.) a una estructura totalmente urbana. Ello no supone que haya perdido sus valores tradicionales que no permita mantener la calidad de una morfología urbana singular e interesante. Al contrario, al evaluar su estado de transformación se destacan tres distintas situaciones:

1) algunos han desaparecido prácticamente, aunque su huella permanece en la cartografía o en el nomenclátor del sector,

2) otros están muy congestionados y con dificultades para mantener su identidad,

3) por último, los hay que pueden recomponerse como **núcleos tradicionales** que den valor al sistema urbano de la ciudad consolidada.

La consideración de estos tejidos como nodos de la estructuración de la trama de barrios permite recuperar el grado de identidad territorial que nunca deberían haber perdido. En cualquier caso, no se debería condenarlos a su desaparición, por activo o por pasivo mediante afectaciones generalizadas de realineación, por ejemplo, e incorporarlos con una regulación acorde con su naturaleza de piezas de colonización territorial tradicional.

13.1 TRATAMIENTO EN ESPACIOS EXTERNOS

Se formulan diversas estrategias de actuación:

- Completar (no colmatar) la ciudad hasta la Tercera Ronda.
- Crear fachadas urbanas a la Tercera Ronda.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

- Integrar estructuralmente las piezas dispersas, cuando ello ha sido posible.
- Creación de continuidades entre espacios naturales y espacios libres urbanos.
- Articular grandes parques de carácter urbano en estos espacios de transición entre lo natural y lo urbano

13.2 LOS NÚCLEOS TRADICIONALES

Los núcleos tradicionales se organizan en el territorio con una cierta homogeneidad en los nudos de la red de caminos antiguos. Estos caminos forman la espina principal de los barrios sobre la cual se ha ido generando la edificación. Se trata de piezas irregulares, de calles estrechas, trazadas con una lógica que nada tiene que ver con el uso rodado al cual se le somete actualmente y que en consecuencia los degrada y merma su calidad ambiental. El Plan general anteriormente vigente afrontaba este problema proponiendo el ensanchamiento de las travesías principales, destruyendo la principal característica de estos núcleos.

La parcelación tiende a ser menuda, aunque algunas actuaciones recientes han unificado parcelas por sustitución de la edificación, desvirtuando el asentamiento original. En otros casos son las nuevas extensiones las que presionan sobre la morfología de estos núcleos, introduciendo tipologías pretendidamente adecuadas pero que nada tienen que ver con las originales.

De la configuración rural de estos núcleos tradicionales poco queda en los de A Coruña, en cuanto la economía rural ligada a la explotación de la tierra o actividades agrícolas y ganaderas ya no es la base de su permanencia, siendo en el mejor de los casos testimonial. Es habitual su transformación en segunda residencia, o se abandonan por falta de condiciones de habitabilidad o tienden a degradarse con ocupaciones que poco tienen que ver con las características originales del núcleo.

Tan sólo han conservado su aislamiento del crecimiento urbano las piezas que se encuentran en zonas afectadas por protección de riesgo tecnológico respecto a la refinería y, en este caso, tampoco mantienen una economía basada en la explotación agrícola, como ya hemos comentado.

13.3 PROPUESTA EN EL PLAN

El PGOM de 1998 clasificaba como suelo urbano de núcleos la mayoría de los asentamientos tradicionales, en la medida que habían ido siendo absorbidos por el continuo urbano, sin reconocerlos ya como núcleos rurales al haberse desvinculado para su desarrollo del territorio que los sustentaba.

El plan propone identificar los núcleos tradicionales mediante una clave urbanística específica, que identifique de acuerdo con la normativa sus propias características y conservación como estructuras urbanas y edificatorias antiguas. Para ello, se han suprimido muchas de las afectaciones por ensanchamiento, desviando las estructuras viarias por fuera de dichos núcleos siempre que ha sido posible o, en su defecto, buscando el mínimo impacto. También se ha previsto pequeñas extensiones edificables asociadas a los núcleos tradicionales, fijando unos parámetros adecuados al “grano” del núcleo a los cuales se adjuntan.

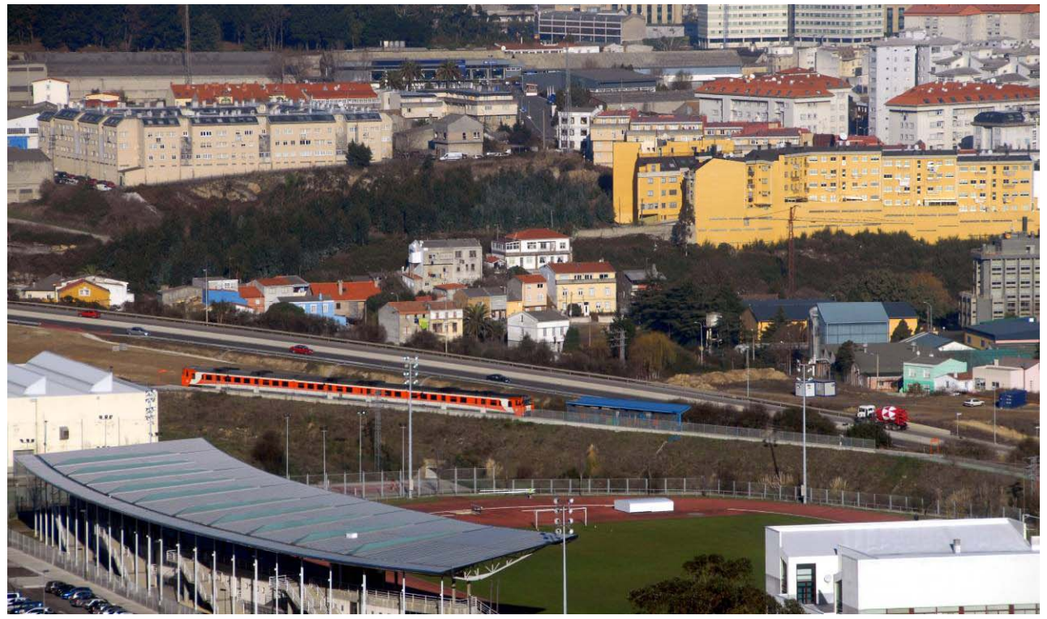
Para los restantes núcleos, los próximos a la refinería, se trata de antiguos asentamientos cuya vinculación con el territorio se sustentaba en suelos que actualmente han sido ocupados por desarrollos industriales. Para dichos núcleos, y otros suelos residenciales adyacentes a la refinería, se propone una clasificación como Suelo Rústico de Protección Ordinaria, por cuanto no se puede contemplar su consolidación o ampliación debido a la servidumbre de protección mencionada, quedando en un régimen de fuera de ordenación parcial.

Plano histórico del ministerio del ejercito 1872-1884

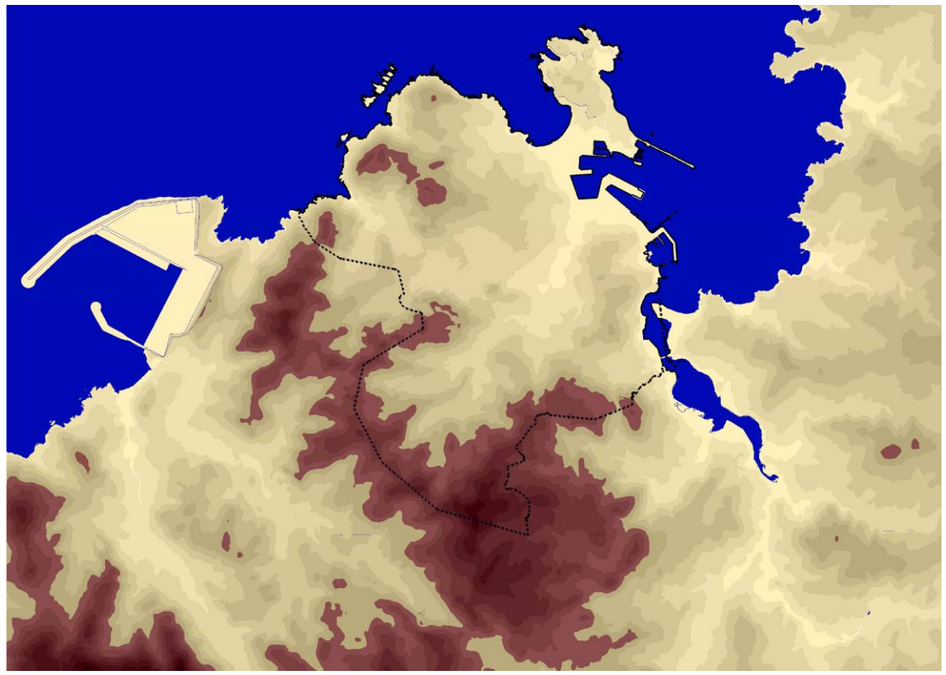
Fotoplano 1954

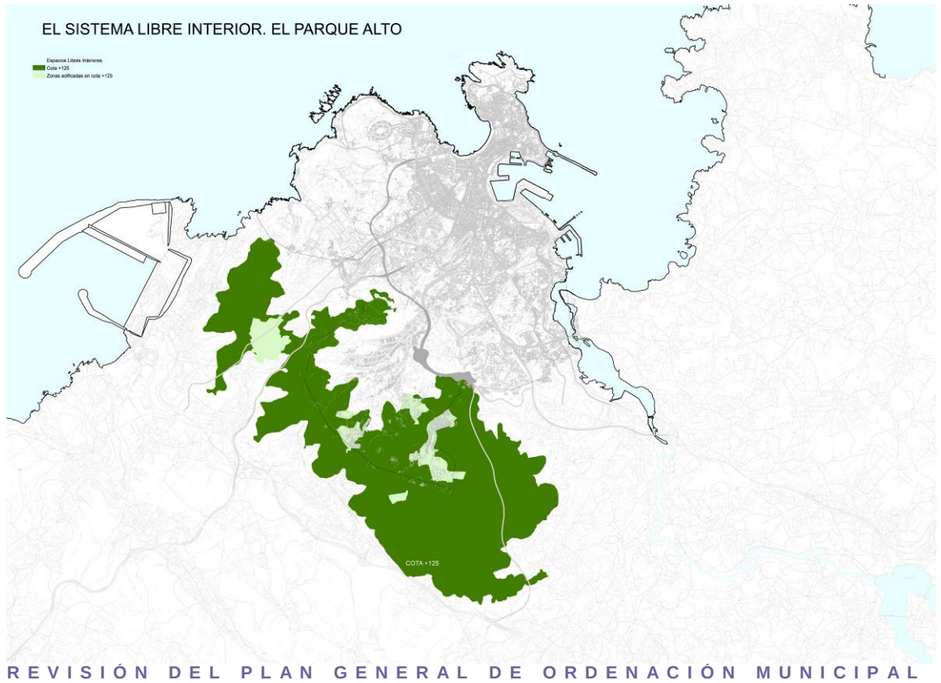
Fotoplano 2006

San Vicente de Elviña



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.





14. EL SISTEMA NATURAL EN LA CIUDAD REGIÓN

Espacios naturales en A Coruña.

El nivel de desarrollo urbanístico de A Coruña, su tamaño y densidad demandan una urgente mejora en la definición de sus espacios naturales más próximos. El Plan general vigente “reserva” una serie de espacios fuera de la ciudad, ya sea de naturaleza agrícola, forestal o natural que son entendidos como piezas en el conjunto municipal.

Conviene conseguir una mejor integración entre los espacios naturales y los urbanos y se debería pasar de una situación tradicional “del resto verde” a una concepción en activo del espacio natural y verde, con estructura bien formalizada para que tenga significación en el conjunto y adquiera un rol fuerte en la complejidad urbana. La definición de estos espacios se consigue del estudio de la topografía territorial y también de la atenta observación de la carta de suelos agrícolas y de los prados, de los flujos de las aguas, así como de algunas referencias o vestigios antiguos y/o arqueológicos de valor como el Castro de Elviña.

Por tanto estos espacios no sólo deberán ser “suelos a no transformar” sino que han de constituir una red ecológica y natural que pueda actuar como un sistema. Se atiende a tres componentes:

- Primario, con los corredores naturalísticos como forma de maximizar el efecto de regeneración ecológica y de sostener la biodiversidad.
- Secundario, estableciendo la “red de espacios verdes urbanos” que cruza los sectores e involucra las grandes áreas de transformación.
- Terciario, elementos internos a los tejidos urbanos que pueden aportar espacios menores y colectivos.

Para el desarrollo de estos componentes se han planteado diversas estrategias. Entre ellas destacan:

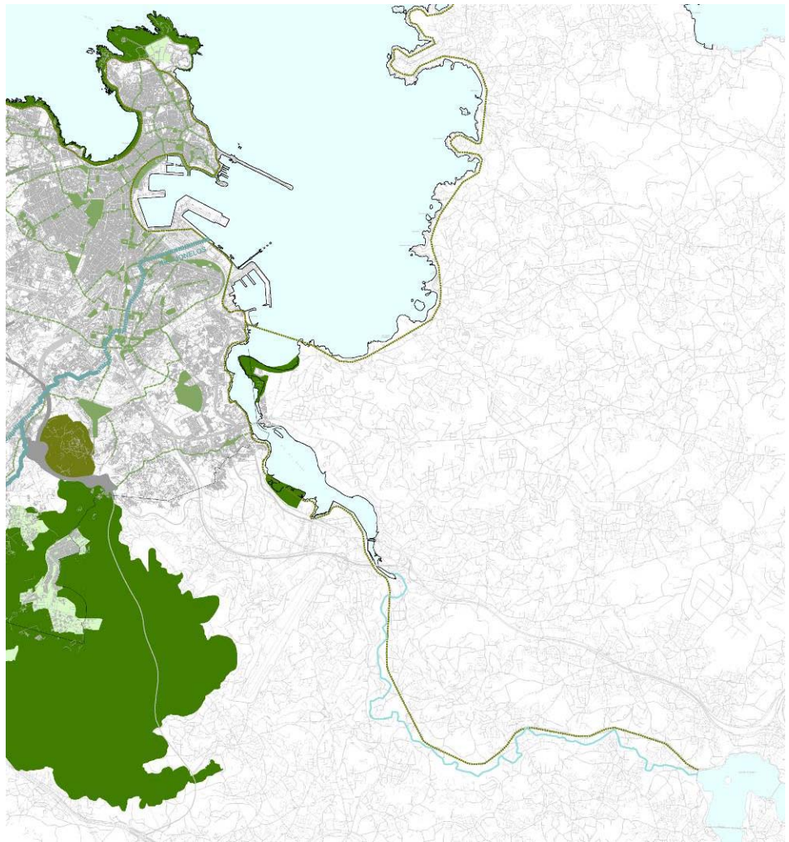
a) Buscar la continuidad del verde natural y del espacio no construido.

b) Poner en valor la singular estructura de la fachada del agua. Hay que re-entender el distinto peso de la fachadas a la Playa y al Puerto a lo largo de la historia reciente.

c) Constitución de un sistema “primario” con la propuesta de algunos espacios de carácter general, como:

c.1. Propuesta para el “parque alto”, que se dibuja a partir de la cota 125, y que permite agrupar los espacio naturales y “a no transformar” en las zonas altas que van desde Montes de Acobada –cota 172- hasta Altos Penasquedo –cota 192-, incorporando los espacios libres y arqueológicos que se encuentran a su alrededor. En este espacio pueden darse algunas actividades ya desarrolladas o en curso, pero que deben demostrar su compatibilidad con el Parque natural. Esta iniciativa puede ser objeto de una estrategia metropolitana compartida al encontrarse en una zona natural de gran valor cuya recualificación puede ser ventajosa para los diversos municipios.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



c.2. Parque del litoral, que recoja de una manera integral algunos espacios naturales y otros antropormorfizados a lo largo de la costa abierta y la ensenada, desde el nuevo Puerto al tradicional parque de la Torre de Hércules, y reconociendo la diversidad de los espacios naturales que banda litoral engloba.

c.3. Propuesta de un corredor metropolitano por levante, en el margen izquierdo de la ría: De la ciudad antigua al Puerto, la ría, el humedal, hasta pantano de Cecebre.

c.4. Propuesta de un corredor metropolitano por poniente, siguiendo el frente de mar abierto desde el Parque de Hércules, la Playa de Orzán, Riazor, el sistema de Montes de San Pedro, en dirección a Costa da Morte.

Estas estrategias se enmarcan plenamente en las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia (DOTG) para el sistema de A Coruña – Ferrol. Las propuestas de corredores verdes urbanos y los metropolitanos se plantean a la escala del territorio municipal estructurados en la red de corredores verdes a nivel del territorio de Galicia y de recuperación paisajística.

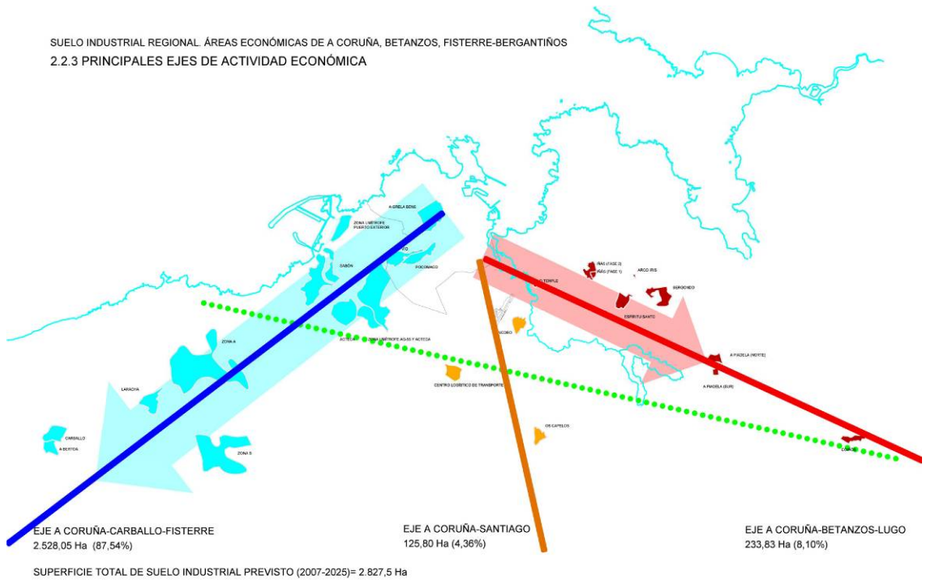
El término municipal de A Coruña forma parte del recinto paisajístico de la Ría del Burgo, que se cierra por poniente con la propuesta del parque alto de la cota 125. La ría es uno de los espacios contemplados como prioritarios en el programa de recuperación paisajístico en el marco de Galicia.

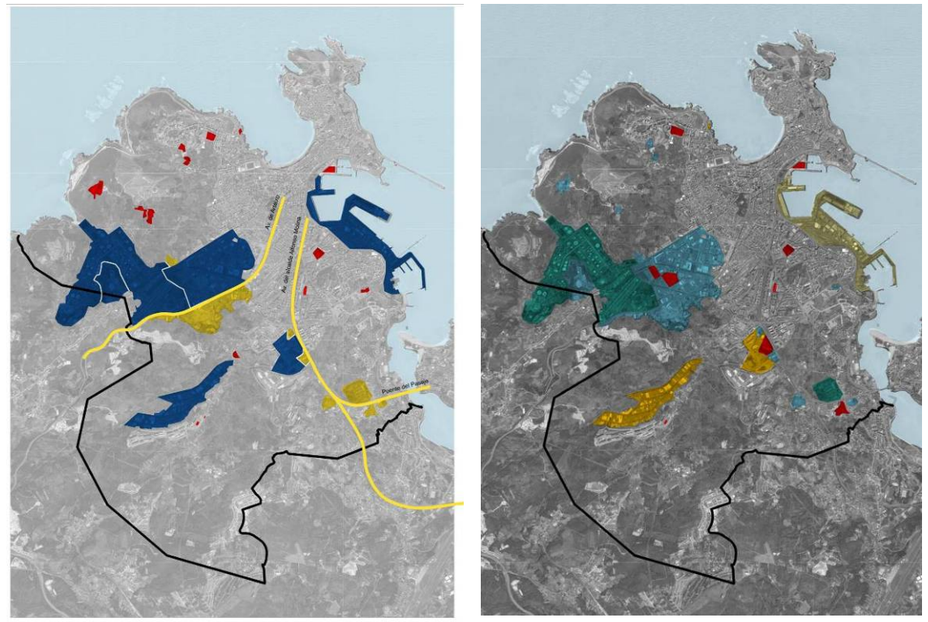
La recuperación del itinerario que forma parte de la estructura de caminos que van a Santiago desde las diversas poblaciones de mayor entidad añade la componente cultural a la voluntad de valoración de los hitos paisajísticos y del medio natural.

En este sentido del marco natural estructural, se ha prestado especial atención en seguir las determinaciones de las DOTG a la hora de establecer los suelos no urbanizables y protegidos, siempre que las preexistencias y el grado de impacto de las mismas lo han permitido. Para el frente litoral, ría y costa, la recuperación de la continuidad en todo el perímetro de contacto urbano permite acceder por levante y poniente a las zonas de protección y los parques que, principalmente por poniente, se articulan con los mismos.

Respecto al medio natural, el plan identifica los espacios que aún pueden ser preservados de la ocupación urbana, optimizando el reciclado de suelo urbano para su transformación, minimizando la incorporación de nuevos suelos al crecimiento urbano y recuperando suelos para actividades públicas i espacios protegidos de interés paisajístico. También se propone la recuperación de espacios degradados por la acción del hombre, como son los casos de canteras obsoletas o cauces degradados por la falta de conservación i en, ocasiones, por su consideración como elementos residuales y marginales del hecho urbano.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.





15. TRANSFORMACIÓN DEL SUELO INDUSTRIAL Y DE SERVICIOS

Hay que recordar que la historia de la actividad industrial de A Coruña se consolida a partir de los Planes de Desarrollo, que como un acto de geografía voluntaria para conseguir la modernización de algunas ciudades organizó espacios para una fácil instalación de la actividad productiva. De esta decisión del Estado se ha pasado al desarrollo paulatino de los Polígonos Industriales.

Del estudio de las actividades industrial y de su estructura económica se deducen ciertas consideraciones:

1 Por un lado, el alto grado de colmatación del parque de suelo industrial. Esta situación está motivando el desarrollo de nuevos parques fuera del término municipal. En especial cabe destacar el eje hacia Arteixo, Fisterre, que concentra casi el 90% del suelo expectante para nuevas actividades. Detrás están los dos otros ejes metropolitanos: hacia Santiago con sólo el 2% y el que va hacia Betanzos y Lugo con otro 8%. Precisamente el eje hacia poniente continúa la tendencia ya marcada dentro del término de A Coruña por Grela-Bens y luego Pocomaco-Vio, y da sentido a la nueva localización del puerto industrial en Punta Langosteira.

2 Por otro, se constata que la actividad económica e industrial adopta diversas formas espaciales de implantación o morfologías urbanas bien definidas:

   a) La industria aislada, fruto de la transformación individual de un suelo –a veces de tipo rural- a una nueva condición productiva. Es una tipología no muy abundante.

   b) La organización agrupada en polígonos, respondiendo al modelo más tradicional de la implantación industrial.

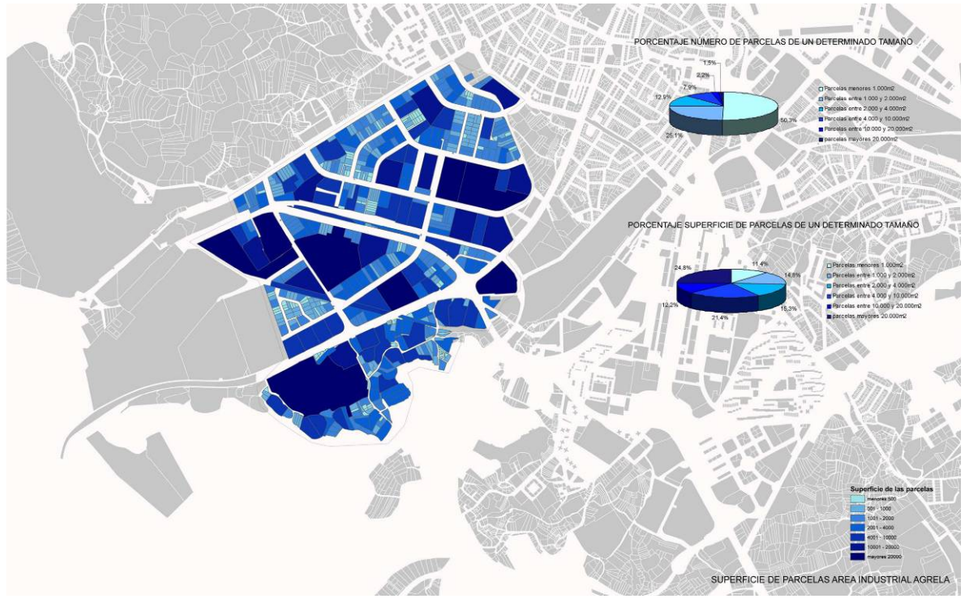
   c) La “industria fachada”, que busca el factor exposición en los ejes de infraestructura de comunicación.

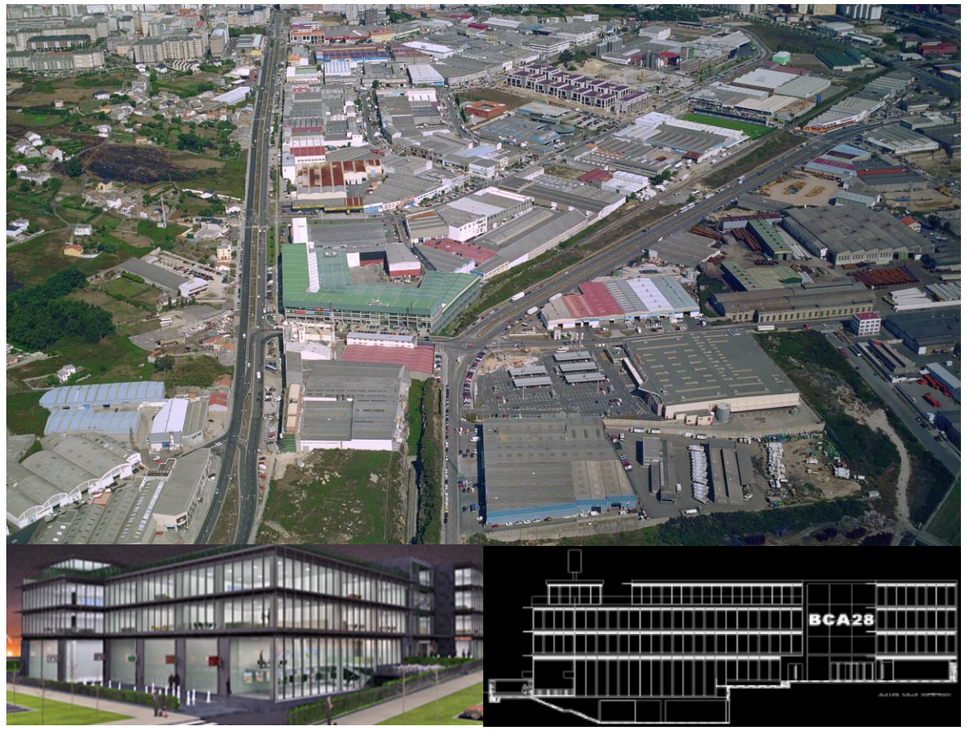
3 El estudio de las empresas por tipo y tamaño demuestra el progresivo crecimiento de las **pequeñas y “micro”**, destacando estas últimas por su cantidad y dinamismo. Es una situación que va ligada también a las nuevas formas de “producción por colaboración” más que por cadenas cerradas. Lo mismo ocurre, en general, en la actividad de los servicios. Por el contrario, las necesidades de muchas actividades logísticas requieren parcelas grandes que no existen en los polígonos actuales.

4 La necesidad de adaptar la actividad “industrial” a las nuevas dinámicas económicas y espaciales. Es cierto que la actividad está pasando cada vez más de industria a servicios, comercio y/o logística. Y los estudios muestran además una gran diversidad funcional en los distintos sectores analizados.

Se ha planteado tanto un proceso de desplazamiento de actividades como de sustitución de muchas de ellas. Para estos casos se ha abierto la normativa a nuevos usos, aunque se deberán mantener criterios selectivos para que las actividades económicas de mayor valor urbano puedan beneficiarse de los emplazamientos más adecuados y mejor dotados.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.





Fuente: BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, SL; Paisajes Españoles; Edificio BCA 28 A Grela www.corunesadearrendamientos.com; (arriba-abajo)

Probablemente A Coruña está experimentando ya una fuerte presencia del sector servicios en emplazamientos que antes eran meros polígonos industriales. El plan avala su transformación y mejora, a partir de un doble proceso:

a) su densificación, porque diversas empresas pueden compartir una misma parcela, buscando la incorporación de ciertos servicios, como aparcamiento en subterráneo

b) y la recualificación del espacio libre entre piezas, reafirmando en muchos casos la procedencia de grandes manzanas, como en la Grela.

5-No deberíamos dejar de lado la capacidad de las empresas de servicios de inserción en los tejidos urbanos de nuevas creación. Por tanto, su contribución a la creación de tejidos de usos mixtos con un alto grado de compatibilidad con la residencia, ha sido recogida por la propuesta de plan.

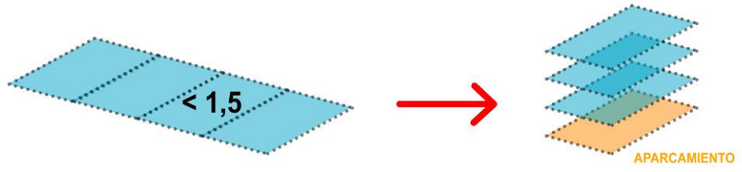
15.1 HACIA UNA INTENSIFICACIÓN DE USOS

Como parte de los estudios sectoriales para la formación del plan, se abordaba el análisis de la industria regional en relación con la industria y la actividad económica de A Coruña.

Algunas de las conclusiones de aquellos análisis, que son relevantes para la comprensión de la propuesta, se pueden citar las siguientes:

- El reducido tamaño de la mayoría las parcelas, con superficies comprendidas entre menos de 1.000 y 2.000 m2.
- La abundancia de microempresas. Esta es una característica muy particular del tejido productivo gallego donde las microempresas –empresas con menos de 10 trabajadores asalariados- representan el 95% del total y aproximadamente el 60% de las micro no tiene ningún asalariado.
- La relación del número de actividades por parcela, con valores promedio superiores a 1 y cercanos a 1,5.
- La progresiva terciarización de los usos productivos registrada en el periodo 1976-2000 en el conjunto de Galicia y en particular en A Coruña, en parte debida a la presión residencial que demanda usos menos industriales. Basta echar un vistazo a las licencias recientes en el Parque Empresarial de A Grela para certificar este punto – algunas industrias ya se han transformado para convertirse en centros comerciales y/o de ocio y en centros de negocios.

Esta conjunción de factores permite pensar en la posibilidad de “reordenar” los usos en vertical, en modernos edificios de oficinas y actividades. El cambio de organización en altura, permite asimismo, considerar la posibilidad de modificar los usos en algunos sectores de A Grela –quizás en las zonas más próximas a las áreas residenciales. Dicha diversificación permitiría “reconducir” de manera ordenada, la renovación-sustitución de actividades por otras más afines con la residencia, de más alto valor añadido y resolver algunos déficits del sector, como por ejemplo los relativos al aparcamiento.



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

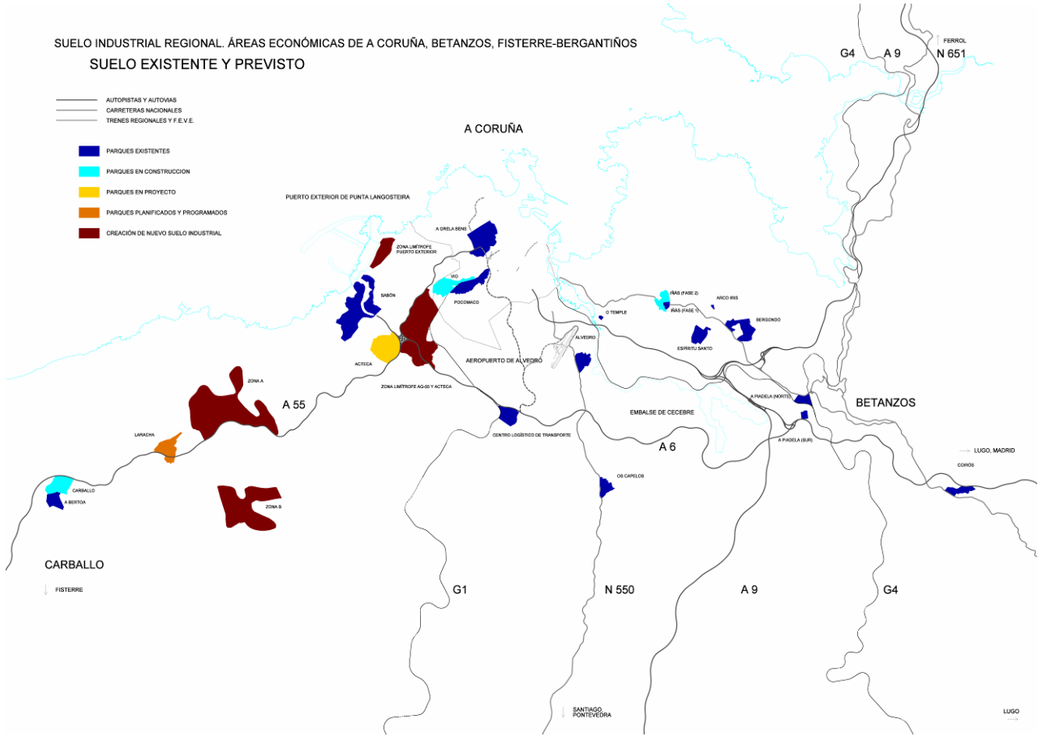
15.2. ZONAS EMPRESARIALES Y LOGÍSTICAS

15.2.1. Suelo industrial en el contexto regional

15.2.1.1. Suelo libre para nuevas actividades

Existen 14 parques industriales que suman, en conjunto, una superficie total de 966 Ha. La mayor parte de esta superficie, 638 Ha (66%) se concentra en los 4 parques situados al suroeste – Sabón, A Grela-Bens, Pocomaco y Bertoa, por este orden-. Casi la totalidad de ellos se encuentran ocupados por actividades al 100%, por lo que el suelo disponible para la implantación de nuevos usos es muy escaso, alrededor del 9%. Este suelo libre pertenece a los parques de Alvedro, junto al aeropuerto, de Coirós, en el límite sureste del ámbito, ambos de construcción relativamente reciente (2001) y del nuevo Centro Logístico de Transporte situado en Culleredo. La posibilidad actual de desarrollo de nuevas actividades, se reduce, casi exclusivamente, a la transformación de actividades existentes.

La oferta de suelo a corto plazo (2008-1010) contempla la construcción de 4 nuevos parques – Carballo, Azteca, Vío y Iñás (fase 2)- de superficie diversa, distribuidos por el sector, que aportarán una superficie total de 389 Ha. Para paliar la falta de suelo a medio (2011-2015) y largo plazo (2016-2025), se ha previsto en distintos planes de ámbito supramunicipal y estudios sectoriales, la reserva de suelo y programación de otros 6 nuevos parques de superficie grande y mediana. La nueva superficie total ofertada, 1.921,8 Ha, doblará la superficie actual. La mayor parte de este nuevo suelo estará disponible a partir de 2012, fecha prevista de entrada en funcionamiento del nuevo puerto exterior situado en Punta Langosteira.



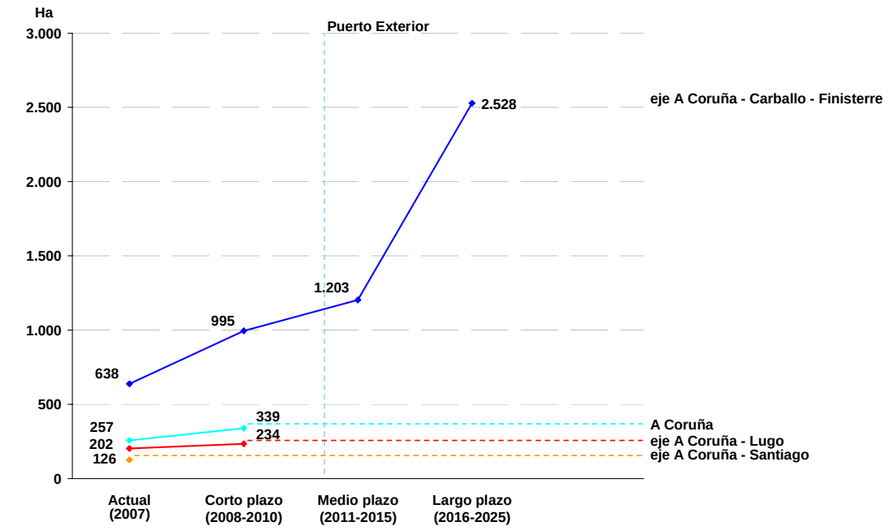
A partir de los datos analizados de situación, superficie y relación con las principales vías de acceso y otras infraestructuras de comunicación, podemos definir 3 grandes ejes de actividad con origen en A Coruña:

- Eje A Coruña-Carballo-Fisterre
- Eje A Coruña-Santiago (eje del Corredor Atlántico)
- Eje A Coruña-Betanzos-Lugo

En el entorno de A Coruña, el eje de actividad actual más potente, en cuanto a superficie de suelo, es el de A Coruña-Carballo-Fisterre, que acumula el 70% de éste, frente a los de A Coruña-Santiago y A Coruña-Betanzos-Lugo, que representan tan solo el 7,7% y el 22,3% respectivamente de la superficie total actual.

En el plazo total considerado, el municipio de A Coruña incrementa su suelo actual aproximadamente un 30%. Este incremento se produce íntegramente en el corto plazo y es bastante reducido en relación con los producidos en el eje A Coruña-Carballo Fisterre. La evolución en el tiempo manifiesta la pérdida progresiva de peso del suelo industrial en A Coruña respecto de su entorno.

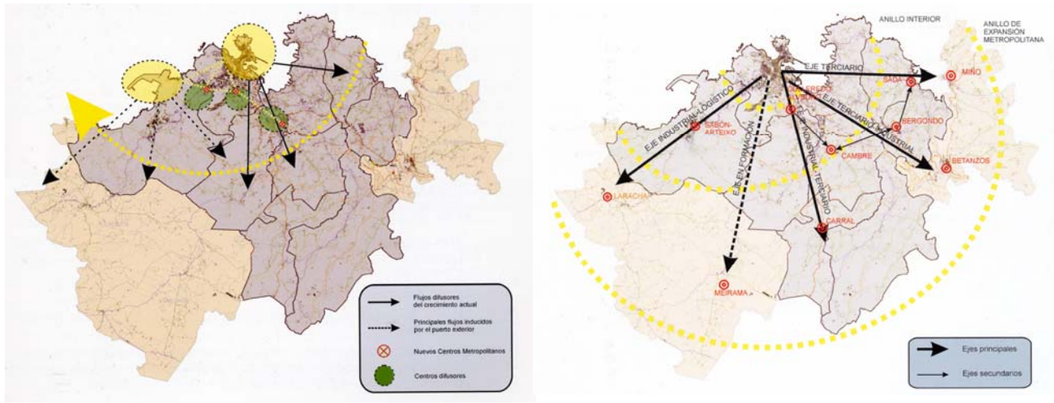
Conviene recordar aquí la importancia del Corredor Atlántico en tanto que eje estructurante de los asentamientos de población atlánticos y señalar también su capacidad como eje de implantación de parques empresariales, aunque los de mayor superficie se sitúan en las proximidades de Santiago.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del Estudio de Suelo Industrial en la demarcación de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de A Coruña: Situación actual y necesidades futuras. 2007

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

La entrada en funcionamiento del Puerto Exterior polarizará aún más la importancia del primer eje, pues todos los nuevos suelos previstos a partir de 2010 se concentrarán en el entorno del nuevo puerto y a lo largo eje A Coruña-Carballo-Fisterre. Este eje aglutinará, por tanto, los polígonos más modernos, los mejor provistos de infraestructuras y servicios y la mayor oferta de suelo. Es previsible que muchas de las nuevas actividades se instalen fuera de A Coruña y que migren algunas de las actuales.



Fuente: El área metropolitana de A Coruña: una Metrópoli Euroatlántica. Estudio de posicionamiento, constitución y marketing.

Por otro lado, en el entorno próximo de A Coruña, hay que señalar también la configuración de un eje empresarial y logístico vertebrado en la autopista A-6. Dicho eje enlazaría el nuevo Puerto Exterior y los parques empresariales cercanos - tanto existentes (Sabón), como previstos (Acteca, Zona limítrofe Puerto Exterior y Zona limítrofe Azteca y A-55) con en el Centro Logístico y de Transporte de Culleredo, en tanto que es exterior a A Coruña.

15.2.1.2. Consideraciones adicionales en el entorno de Ferrol

El Plan Galicia de Parques empresariales, aprobado por la Xunta en 2003, preveía una gran reserva en Ferrol, de 800.000 m2 de superficie. Por el contrario, en el entorno del nuevo puerto las piezas más cercanas son Laracha (800.000 m2) y Carballo (476.000 m2). Sí que aparece como actuación adicional Arteixo, con 1.500.000 m2, lo que supone un total entre las tres piezas de poniente de Coruña de 2.776.000 m2 de suelo, en la órbita del nuevo puerto.

Ello lleva a pensar que las previsiones para el arco de levante, Ferrol-Eume, han de permitir compensar la atracción que la importante nueva oferta ha de significar para el futuro productivo del entorno de A Coruña.

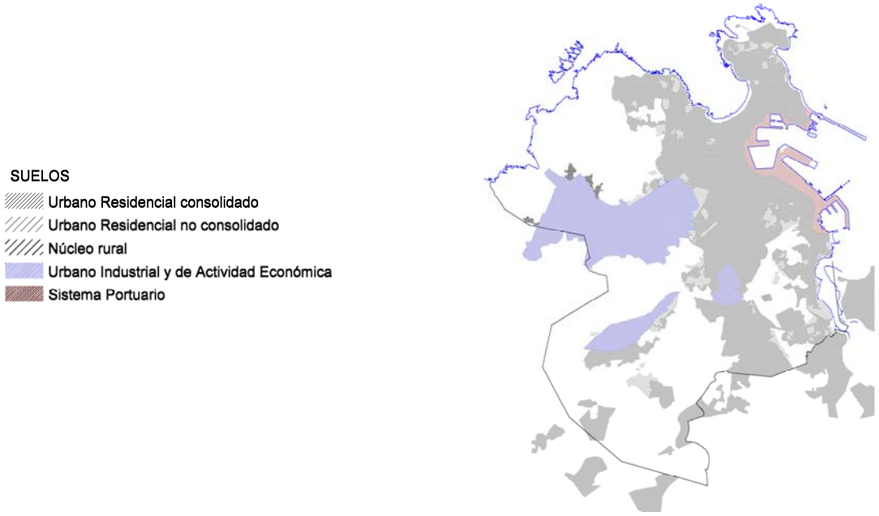
Las inversiones en estos momentos en el entorno de El Ferrol han de permitir conseguir la disponibilidad de dos grandes parques que han de activar la región: la Plataforma logística Leixa-Ferrol, con 1,8 millones de m2, y el Parque empresarial de Mandía_Ferrol, con 2 millones de m2. En estos sectores gravita la revitalización y reconversión industrial, históricamente dependiente del sector naval, del entorno de la población de Ferrol. El puerto exterior, con una fuerte componente de contenedores, goza de una explotación perfectamente complementaria de las actividades del puerto actual de A Coruña, que con excepción de la pesca, son las que se han de trasladar en un futuro próximo al puerto en construcción.

La conexión de la A9 (Ferrol-Santiago) con la A6 (hacia Arteixo) es el nexo necesario para estructurar los flujos mutuos de relación entre el área de Ferrol y el nuevo puerto de A Coruña y, por el eje de la A55, con los sectores de poniente, estructurando una región productiva extensa con dos polos de gravitación perfectamente focalizados en los puertos de las dos conurbaciones.

15.2.2. Suelo para actividad económica en A Coruña

Dentro de los suelos actualmente edificados los suelos agrupados para actividad – industria, actividad económica, instalaciones especiales y comercial- representan aproximadamente el 25% del suelo urbano y el 13% de la superficie del término municipal. No se han considerado aquí las instalaciones portuarias porque funcionan de manera autónoma.

Una parte significativa de estos suelos se concentra en dos parcelas de gran superficie que corresponden a las instalaciones especiales de la Refinería (102,7 Ha) y de la Fábrica de Aluminio (48,46 Ha). La superficie de ambas suma aproximadamente un tercio del suelo industrial.



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

15.2.2.1. Distribución por tipos de actividad

Las diversas actividades industriales y terciarias se pueden clasificar de la siguiente manera:

a) Puerto

Comprende los usos que se desarrollan dentro del ámbito portuario en relación con la lámina de agua, destinados a albergar las instalaciones relacionadas con el movimiento y reparación de embarcaciones, acceso de mercancías y pasajeros, pesqueras, almacenamiento, uso deportivo del agua y servicios complementarios.

La transformación prevista del puerto, como consecuencia de la construcción del nuevo Puerto Exterior, provocará el desplazamiento de una parte significativa de las actividades “industriales”, posibilitando para la ciudad la recuperación de una superficie muy importante de suelo que se podrá destinar para espacios libres urbanos, nuevas extensiones residenciales y nuevas actividades económicas.

b) Instalaciones especiales

Comprende los usos industriales que se desarrollan en instalaciones grandes o de carácter molesto, peligroso o nocivo para las personas y/o el medio ambiente, que requieren en general de regulación específica y una cierta distancia respecto del medio urbano.

El Plan general de 1998 asignaba esta calificación a la Refinería de petróleo, la Fabrica de armas de santa Bárbara, Alcoa INESPAL -aluminio-, la Real Fábrica de Tabacos y Grafitos, de las cuales actualmente continuan en funcionamiento las tres primeras, si bien la Fábrica de Armas mantiene un nivel de actividad bajo.

c) Industria

Comprende las instalaciones medias o pequeñas que realizan operaciones de obtención y transformación de materias primas, así como la preparación para transformaciones posteriores, incluídos el envasado, transporte y distribución. También actividades complementarias de las industriales, tales como talleres, garajes e instalaciones de servicio y en general almacenes, sin servicio directo al público. En el caso de agrupación en polígonos, los usos industriales pueden alternar con usos terciarios comerciales y de oficinas.

d) Centros comerciales y/o recreativos

Lo constituyen las grandes superficies comerciales con venta minorista al público general. La mayoría contienen grandes superficies alimentarias y pueden incluir usos complementarios de carácter recreativo, tales como cines, restauración, gimnasios…

e) Terciario

Se incluyen aquí los usos comerciales mayoristas y minoristas diferentes de los centros comerciales, las oficinas y los estableciminetos dedicados al hospedaje y la restauración.

El PGOM98 asigna al uso portuario la calificación de Sistema General de Espacios Portuarios, a las instalaciones epeciales la de norma zonal 10 y el resto de usos industriales y terciarios se regulan genéricamente por la norma zonal 9 Actividades Económicas. Existe además la norma zonal 8 Polgono POCOMACO que regula específicamente este polígono comercial y de oficinas.

15.2.2.2. Modelos de agrupación

Los usos descritos se implantan en el territorio según 3 modelos de agrupación básicos:

a) Aislado

Se incluyen en esta categoría las instalaciones industriales diseminadas puntualmente en el territorio y las modernas grandes superficies comerciales y de ocio situadas en zonas urbanas, en general, con alta densidad residencial.

b) Fachada

Define las implantaciones que se sitúan junto a alguna vía principal de acceso a la ciudad, bien conectadas con ésta, que aprovechan, además de una buena accesibilidad, el efecto de reclamo, fachada o escaparate que le proporciona esta posición tan visible en una vía tan concurrida. Originariamente, la posición era un tanto periférica, aunque actualmente, tras los diferentes periodos de expansión han quedado, en su mayoría englobados por ésta.

En general se presentan aisladas, aunque en ocasiones constituyen agrupaciones de carácter lineal, generadas por simple adición de parcelas a lo largo de una vía. Son ejemplos del primer tipo la Coca Cola, algunas industrias del automóvil y algunos centros comerciales situados en la avenida del Alcalde Alfonso Molina y puente del Pasaje. Mientras que al segundo tipo pertenecen las industrias situadas entre la avenida Arteixo y la estación de Ferrocarril de San Cristóbal.

c) Agrupado

Los distintos usos se agrupan en sectores previstos para este fin. En general, los polígonos resultantes contienen todos los servicios e infraestructuras necesarios para los usos contemplados. La agrupación permite asignar de manera más eficiente los recursos y aísla los posibles usos molestos o nocivos de otros usos más sensibles.

Pertenecen a esta categoría el Polígono de A Grela-Bens, el de POCOMACO y el Recinto Ferial.

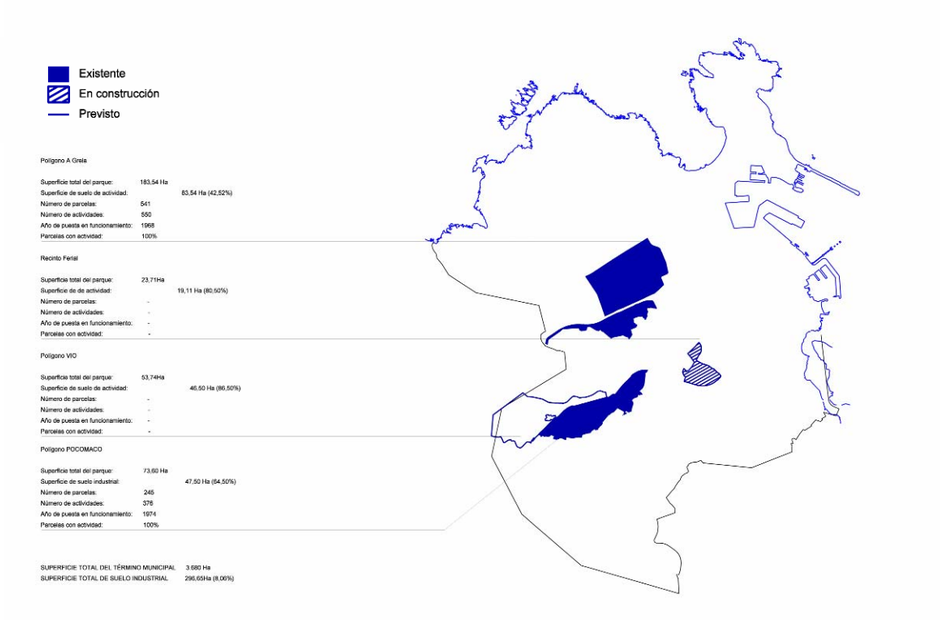
Mientras que los dos primeros, por su carácter eminentemente industrial o mayorista se situaban en posiciones laterales y periféricas respecto de la ciudad consolidada, los segundos tienden a situarse en posiciones muy centrales, bien integrados con la residencia. Algunas de estas agrupaciones se extienden más allá del límite artificial del término municipal hasta abarcar la totalidad de su ámbito natural.

15.2.2.3. Análisis de los polígonos existentes y previstos

A) Suelo.-

Dentro del límite del término municipal existen actualmente dos polígonos de actividad económica – A Grela-Bens y POCOMACO- y se está ejecutando un tercer polígono –Vío. Además se encuentra en fase de construcción otro polígono – Recinto ferial- que acogerá usos residenciales y terciarios. No se consideran aquí las instalaciones especiales situadas a continuación del polígono de A Grela ni las instalaciones portuarias que tienen un régimen autónomo, aunque dentro del recinto del puerto, las actividades industriales se agrupan de manera similar a un polígono.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



El parque empresarial de A Grela-Bens se sitúa al oeste de la ciudad, limitando al Norte con la avenida de Fisterre, al Sur con la avenida de Arteixo, al Oeste con la ronda de Outeiro y al Este con la 3ª ronda, en fase de construcción. Cuenta con 183,5 Ha de las cuales aproximadamente 83,5 (42,5%) corresponden a suelo de uso industrial.

El parque empresarial de POCOMACO (POlígono COmercial MAyorista de A COruña) se sitúa al suroeste del municipio, entre el ferrocarril y el río Mondariz. Su superficie es de 73,6 Ha de las cuales aproximadamente 47,5 (64,5%) son para suelo de uso industrial.

El Polígono de Vío en ejecución, se situará a continuación del de POCOMACO. Tendrá una superficie aproximada de 53,74 Ha de las que 46,5 (86,5%) se destinarán para uso de actividad económica.

El Recinto Ferial se emplaza al Sur en los terrenos frente al Campus de la Universidad de Elviña, junto al polígono comercial donde se encuentran el centro comercial Carrefour y el edificio para espectáculos Coliseum. Tendrá una superficie de 23,71 Ha, de las cuales 19,11 (80,5%) se destinarán a usos terciarios. Los usos previstos son el Recinto Ferial propiamente, una gran superficie comercial, 2 torres de oficinas de 32 plantas de altura y un conjunto de torres residenciales de 16 plantas.

B) Actividades y empresas

El parque empresarial de A Grela inició su actividad en 1968 promovido por el Ayuntamiento de A Coruña. Es el más antiguo de la provincia por lo que pronto alcanzó la totalidad de su ocupación. En los años del desarrollismo, para evitar la pérdida de competitividad de esta provincia se construyó en el municipio vecino de Arteixo el parque industrial de Sabón, donde se instalaron las primeras actividades hacia 1970. Sabón, que cuenta con una superficie de 328 Ha, alcanzó también relativamente pronto la máxima cupación. La gran superficie de ambos polígonos así como su temprana construcción permitieron la configuración de un eje de actividad industrial que se ha mantenido hasta la actualidad y que se verá muy potenciado debido a la construcción del nuevo Puerto Exterior y de los nuevos polígonos industriales previstos a su alrededor.

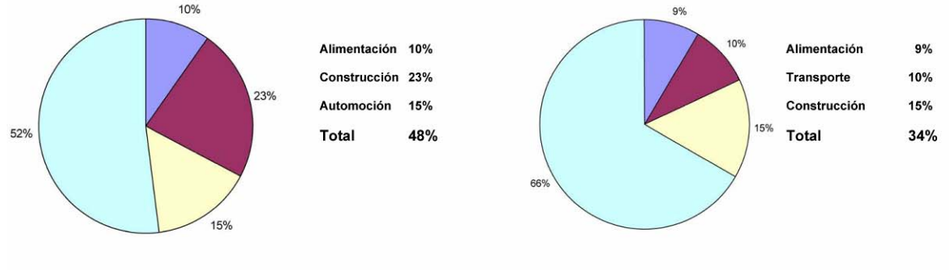
El parque de A Grela, además de ser el más antiguo del término municipal también es el más relevante por número de actividades.

El polígono de POCOMACO entró en funcionamiento en 1974 por iniciativa de la Asociación de Empresarios, para satisfacer la demanda de suelo industrial en el municipio, debido al rápido agotamiento del suelo de A Grela ya citado.

El principal número de actividades en ambos polígonos pertenece a los sectores de la alimentación, transporte, construcción, hostelería, financiero, téxtil, mobiliario, automoción, gráficas, servicios y telecomunicaciones, aunque se distribuyen con ligeras variaciones :

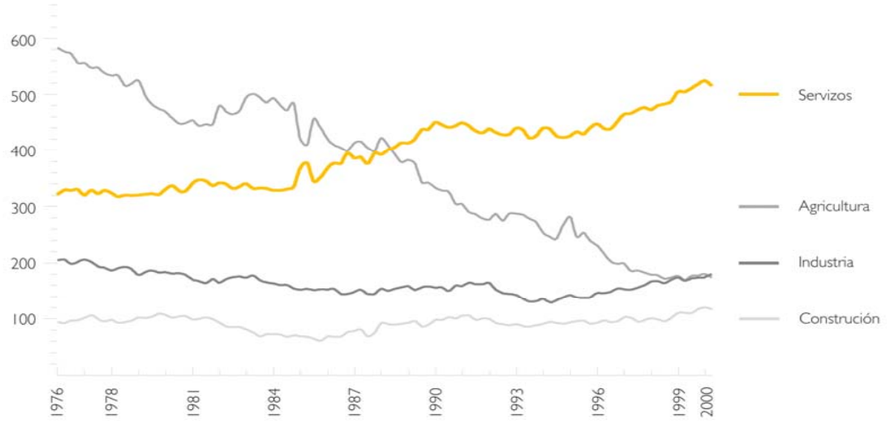
- En el Polígono de A Grela, predominan las actividades relacionadas con la construcción (23%; almacenes de material y maquinaria), automoción (15%; concesionarios de vehículos, reparación y mantenimiento) y alimentación (10%), que en conjunto representan aproximadamente la mitad de las actividades del sector (48%)
- En el de POCOMACO, las relacionadas con la construcción (15%), transporte (10%) y alimentación (9%), que suman aproximadamente un tercio de las actividades del sector (34%)

Parece que globalmente, en el Polígono de A Grela, por ser el más antiguo, existen usos “más industriales”, mientras que en POCOMACO hay más variedad y tienden a usos “más terciarios y comerciales”, aunque actualmente algunas de las industrias de A Grela se están transformando para convertirse en centros comerciales y de ocio, manifestando una creciente tendencia a la sustitución de esos usos por otros más “limpios” de más fácil integración con el entorno urbano. Se está produciendo también la implantación de modernos edificios de oficinas, entre los que cabe destacar el Centro de Negocios BCA 28.



Fuente: Elaboración propia a partir de información procedente de la asociación de empresarios del Parque Empresarial de A Grela y de la la asociación del Polígono Comercial Mayorista de A Coruña. 2007

La progresiva terciarización de los usos productivos en A Coruña, en parte por la presión residencial en un municipio que tiene una superficie de suelo reducida y en parte también por la tendencia registrada en el periodo 1976-2000 en el conjunto de Galicia, hacia un desplazamiento de la actividad hacia el sector servicios, parece apuntar también en esta dirección. En efecto, la ocupación de la población de Galicia en el periodo citado se mantiene en los sectores de la Construcción y la Industria y manifiesta la tendencia a aumentar en el sector de Servicios. Este incremento es tanto más significativo porque se produce en un entorno en que hay una mínima variación de población y por tanto procede casi íntegramente de un trasvase de la Agricultura.



Fuente: Encuesta de Población Activa. Instituto Nacional de Estadística

Una lectura rápida de la relación entre el número de actividades y el número de parcelas de ambos polígonos – superior a 1 en el caso de A Grela y aproximadamente 1,5 en POCOMACO- evidencia una característica particular del tejido productivo gallego: la abundancia de microempresas, muy importantes para la economía, que comparten una misma parcela. En el conjunto de Galicia, en relación con el número de asalariados, la microempresa representa aproximadamente el 95% del total de las empresas y dentro de las micro, aproximadamente el 60% no tienen ningún asalariado.

Peme	**22.055**	**(99,89%)**
Microempresa	20.920	(94,75%)
sen asalariados	13.187	(59,73%)
de 1 a 9 asalariados	7.733	(35,02%)
Pequena empresa (de 10 a 49 asalariados)	979	(4,43%)
Mediana empresa (de 50 a 249 asalariados)	156	(0,71%)
Gran empresa (250 e máis asalariados)	**24**	**(0,11%)**
Total empresas	**22.079**	**(100,00%)**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Gallego de Estadística. 2006

Por este motivo, la mayor parte de las parcelas son de pequeña superficie. En A Grela, si se consideran conjuntamente las parcelas de menos de 2.000m2, existen más de 400 parcelas que representan el 75,4% del total; mientras que en POCOMACO, si se consideran también conjuntamente las parcelas con superficie inferior a 2.000m2 hay 167 que porcentúan un 68,1% del total. Si consideramos aquí también las parcelas industriales de A Grela que no hemos incluído dentro del polígono, los datos arrojados son similares: 125 parcelas menores de 2.000 m2 y 73,6% del total.

Este tamaño reducido, tanto de las parcelas como de las empresas, permite pensar en la posibilidad de que algunas de ellas, las menos industriales o las más relacionadas con las nuevas tecnologías, podrían agruparse en altura en edificios previstos para este fin, en el mismo lugar o en nuevos sectores propuestos por la revisión, recuperando suelo para otros usos y/o integrándose mejor con la residencia.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

15.3 PROPUESTAS PARA EL SUELO DE ACTIVIDAD

El suelo de actividades en A Coruña, desarrollado a partir de las determinaciones del PGOM de 1998, se corresponde con dos tipos básicos fundamentalmente:

- Industrial propiamente, que incluye las industrias especiales de la Refineria, la fábrica de Alumino y la Fábrica de Armas, además de las actividades y usos asociados al puerto
- Actividades económicas en general, que admiten usos mixtos industriales, comerciales y otros terciarios.

El plan no prevé incrementar los suelos industriales dentro del municipio. De hecho plantea el progresivo desplazamiento de los usos puramente industriales a polígonos externos a su ámbito territorial:

- Transformación de la Fábrica de Armas, cuando ello sea posible, y progresiva de los usos industriales del puerto.
- Delimitar polígonos específicos con industrias aisladas para su externalización del municipio.
- Desplazar la industria fachada de la av. Alfonso Molina mediante la delimitación de un ámbito de transformación de acuerdo con los usos terciarios de oficinas y hoteles, de representación e incluso algo de residencia, para contribuir a la mezcla de usos y la diversidad.
- Abrir las áreas de actividades de otros usos económicos más terciarios, como sería el caso de la Grela.

Para ello, el plan delimita ámbitos de planeamiento a concretar en detalle por planeamiento de desarrollo, y abre las normas zonales a nuevos usos más diversificados con tipologiías más decididas para los usos terciarios.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

16

Fuente: Paisajes Españoles; BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, SL; (arriba-abajo)

16. NUEVAS FORMAS RESIDENCIALES EN LOS PROCESOS URBANOS Y METROPOLITANOS

Dentro de la diversidad de los tejidos urbanos destacan algunas “tramas” de calles que han alcanzado niveles de densificación muy altos. Sin duda el periodo desarrollista se amparó en gran parte en ordenanzas abusivas por su altura y compacidad de difícil justificación en la actualidad.

Se produjo una ciudad "sin reglas formales” y sólo la volumetría era la guía y el elemento de control del resultado. En cualquier caso, el plan parte de la ciudad existente como herencia de decisiones anteriores.

El Plan induce estrategias de recualificación que ayuden a su rehabilitación residencial y sus espacios. En este sentido, la reducción de alturas en áreas consolidadas invita a la rehabilitación. Por otra parte, el efecto de la densidad puede ayudar a la correcta introducción de sistemas de transporte público eficiente y un uso intenso de los espacios públicos que se puedan re-cualificar. Si el proceso se consigue se habrán utilizado las ventajas de la densidad optimizando los servicios y se va a permitir un esponjamiento suave y paulatino -en la medida que estos tejidos suelen evolucionar- como consecuencia del aumento del tamaño de las unidades residenciales por agrupación de las mismas.

En el proceso de planeamiento, el Plan ha seleccionado los espacios más cualificados por su posición topográfica o por su continuidad con tramas adyacentes.

La experiencia de otras ciudades europeas nos enseña que son posibles otras formas de residencia con la creación de un entorno sostenible.

16.1. PLANTEAMIENTOS PARA LAS NUEVAS IMPLANTACIONES RESIDENCIALES

Se considera que una correcta implantación residencial para los planes a desarrollar ha de buscar la diversidad edificatoria y tipológica, mediante diversos mecanismos:

- Mezcla de tipologías y tamaños de viviendas adecuados a los diferentes modelos de agrupación familiar tradicional, más acordes con la diversidad actual, así como fomentar el régimen de tenencia en alquiler como alternativa a la propiedad.
- Mezcla de usos, con unidades residenciales y no residenciales, buscando la complementariedad funcional y de localización. Se plantea en las “áreas de oportunidad” del plan (puerto y estaciones) y en alguna otra pieza la ubicación de usos de actividad con porcentajes exclusivos para estos usos.
- Mezcla social, para evitar la creación de guetos, buscando que las diferentes topologías de vivienda protegida, de acuerdo con los criterios de la ley, se ubiquen de manera interrelacionada con viviendas de renta libre.

Por otra parte, se ha de desmitificar la compacidad o la altura como componentes negativas para las ordenaciones. La sostenibilidad requiere de determinados grados de compacidad para liberar suelos para dotaciones o generar las condiciones adecuadas para que la implantación de servicios o sistemas de transporte sean verdaderamente eficaces.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

16.2. LAS PREVISIONES EN MATERIA DE VIVIENDA PROTEGIDA

16.2.1. Cumplimiento de los estándares

Como criterio general para la reserva de suelo, en todos los ámbitos de suelo urbano no consolidado y en todos los sectores de suelo urbanizable delimitado se ha reservado suelo para vivienda protegida en relación al 40% de la superficie edificable residencial.

Esta regla general presenta puntualmente las siguientes excepciones:

- En el Plan Especial de Transformación (PET) del Puerto Zona 2, donde se ha reservado el 50%, tal y como está recogido en el convenio entre el puerto y el ayuntamiento.

- En los otros Planes de Transformación (PET) que provienen de la transformación de sistemas generales existentes "públicos", como es el caso de la Estación de San Cristóbal, la Estación de Autobuses y la Fábrica de Armas, en los que también se ha reservado el 50 %.

- En algunos polígonos situados en suelo urbano no consolidado, donde dada su reducida superficie no pueden ordenarse, al menos, en 2 escaleras independientes -una para VPO y otra para vivienda libre- donde no se ha reservado suelo para vivienda protegida. Esta superficie de edificación para vivienda protegida se compensa en el conjunto del SUNC.

- En algunos sectores cuya edificabilidad no sobrepasa el 0,2 m2 superficie edificable/m2 suelo no se ha previsto vivienda de protección, la cual el compensada en otros sectores.

- A los suelos urbanos con planeamiento aprobado, sin instrumento de equidistribución aprobado o que todavía no hayan concluido las obras de urbanización, en virtud de la Disposición Transitoria Segunda de la Ley 6/08, de 19 de junio, se les asigna, a efectos del computo de los estándares de vivienda de protección, el 20% de la superficie edificable total residencial.

La estrategia de distribución en la localización tomada por el PGOM 2009 permite construir un número significativo de viviendas en régimen de protección distribuidos "globalmente" por todo el término municipal, evitando la concentración excesiva y favoreciendo la mezcla social. Con motivo de la transformación de piezas urbanas actuales, muchas de éstas viviendas se situarán en suelos muy centrales, recuperados para usos urbanos y residenciales.

En la reciente *Ley 6/2008, de 19 de junio, de medidas urgentes en materia de vivienda y suelo, por la que se modifica la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia*, se establece una modificación para el artículo 11 de la LOUGA, en el punto DOS, que determina que:

> *"En los municipios que en el momento de la aprobación inicial de su plan general contasen como mínimo con 20.000 habitantes inscritos en el padrón municipal, estas reservas* (para vivienda sujeta a algún régimen de protección pública) *no podrán ser inferiores al 40% de la edificabilidad residencial contemplada por el plan general para el conjunto del suelo urbano no consolidado y urbanizable delimitado, ...El plan general distribuirá discrecionalmente las reservas entre el suelo urbano no consolidado y el urbanizable delimitado de conformidad con las siguientes reglas:*
>
> *a) Como mínimo, el 20% de la edificabilidad residencial del suelo urbano no consolidado será para vivienda sujeta a algún régimen de protección pública.*
>
> *b) Las reservas que localice el plan en suelo urbano no consolidado no podrán ser superiores a las que fije para el suelo urbanizable delimitado.*
>
> *c) En suelo urbano no consolidado el porcentaje de edificabilidad residencial que se fije como reserva será el mismo para todos los distritos, y en cada sector de suelo urbanizable delimitado será como mínimo del 20% de la edificabilidad residencial, excepto en aquellos sectores cuya edificabilidad total no sobrepase los 0,20 metros cuadrados edificables por cada metro cuadrado de suelo, en cuyo caso la reserva podrá reducirse o suprimirse, siempre que el planeamiento general compense esta reducción en el resto de los sectores.*

En el caso de A Coruña ya hemos explicado que se da una singularidad debido a la transformación de grandes piezas de sistemas generales anteriores, para las cuales se ha convenido excepcionalmente una reserva de suelo para vivienda protegida muy superior a la mínima exigida por la legislación, lo que distorsiona el valor final entre los distritos, y en relación con los porcentajes en suelo urbanizable delimitado, con un resultado superior para el SUNC. En todo caso, en los sectores se ha mantenido la exigencia mínima de la ley y se ha aumentado para compensar el déficit proveniente de los API en suelo urbano no consolidado. Los sectores de SUD y los polígonos en SUNC, con las excepciones explicadas, cumplen con la exigencia mínima del 20% de superficie de vivienda de protección y conjuntamente se supera el 40%

		Superficie edificable residencial	*Estándar legal (40%)	Superficie edificable protegida prevista por el PGOM 2008	
Distritos urbanísticos SUNC	1	431.579	172.631	207.504	48,08%
	2	713.407	285.363	196.681	27,57%
		1.144.986	457.994	404.185	35,30%
Distritos urbanísticos API	1	179.547	49.434	34.918	19,45%
	2	419.662	89.083	42.123	10,04%
		599.210	138.518	77.041	12,86%
Sectores SUD		1.536.317	614.527	729.813	47,50%
		1.536.317	614.527	729.813	47,50%
		3.280.512	1.211.039	1.211.039	

En conjunto, la reserva de suelo para viviendas de protección cumple con la determinada por la ley.

El PGOM 2009 propone casi 3.200.000 m2 de nueva superficie edificable de uso residencial, de la que casi 1.200.000 se destinará a vivienda de cualquier régimen de protección, lo que representa, en el periodo estimado de desarrollo del plan, alrededor de 12.000 nuevas viviendas protegidas. De éstas, unas 5.100 corresponden a los suelos urbanos no consolidados y se estima que la mayor parte de ellas podrían desarrollarse en un periodo relativamente breve de tiempo.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

A éstas, habría que añadir las alrededor de 2.500 viviendas de protección contempladas en los planeamientos de desarrollo aprobados definitivamente, provenientes del PGOM 98 a punto de ejecutarse.

En el Registro de **demandantes de vivienda protegida para el municipio de A Coruña,** según datos de la Xunta de Galicia. Consellería de Vivienda y Suelo , están inscritos, a fecha de 17 de julio de 2008, **4.342 demandantes.**

16.2.2. Relación con el Plan Sectorial de Suelo

En el proceso de formación del Plan Sectorial Galego de Suelo Residencial, el Ayuntamiento de A Coruña redactó un informe que, en sístesis en lo que se refiere al encaje del PGOM de 2008, se transcribe. Se ha de tener en cuenta que alguno de los datos o consideraciones recogidos pueden no corresponderse con la definición definitiva del plan, pues el informe al plan sectorial fue realizado con anterioridad a la conclusión de la revisión del plan.

16.2.2.1 El desarrollo del Plan Sectorial en el término municipal

En lo que se refiere al municipio de A Coruña, el Plan Sectorial Galego de Suelo Residencial delimita los siguientes dos ámbitos de desarrollo: Ventorrillo y Feans-Mesoiro.

1 Ventorrillo (Clave 1504-15030-01)

El ámbito se localiza al Oeste del término municipal, en los terrenos situados por encima de la Tercera Ronda -actualmente en construcción-, adyacente al Parque de Bens y al Sector 2 de desarrollo – San Pedro de Visma- previsto.

Su superficie es de 29,3 Ha, de las que se prevé que aproximadamente un 48% se destinen a espacios libres y equipamientos (8 Ha que representan aproximadamente el 27% de la superficie total del sector y 6,2 Ha que suponen aproximadamente el 21%, respectivamente).

La accesibilidad rodada al sector la garantizan los viarios externos existentes - carretera de Bens - y previstos -Tercera Ronda-.

La ordenación se configura a partir de un eje viario estructurante de distribución interna que une la carretera de Bens con la Tercera Ronda . La pendiente media de los dos tramos de este viario es de alrededor del 6%.

Los suelos están clasificados por el plan general vigente como Suelo Urbanizable e incluidos en el Sector 3 -Penamoa-.

El valor de la intensidad del uso residencial previsto es de 0,7 m2 de superficie edificable por cada m2 de suelo.

De acuerdo con la descripción del Plan Sectorial los objetivos del planeamiento contemplan *“completar las previsiones del Plan General de Ordenación de A Coruña en el área urbana del Oeste, junto con el Sector 3 de desarrollo de suelo residencial iniciado con el planeamiento de desarrollo ya tramitado en el sector 1 (Monte de Sanpedro- O Portiño) y en el sector 2 (San Pedro de Visma), articular el tejido urbano con la dotación del Parque de Bens” y los criterios para la ordenación establecen “concentrar la zona edificatoria entorno del vial de acceso al parque de Bens, dejar la zona este y sur como zona de ámbito de protección tanto de la Tercera Ronda como de la zona de protección de la Refinería. Recoger los elementos naturales existentes (corredoiras, arbolado) para preservar e integrar en los espacios libres”*

2 Feans-Mesoiro (Clave 1504-15030-02)

El ámbito se sitúa al Sur del término municipal, en los terrenos enclavados en el valle del río Monelos entre los núcleos tradicionales de Feans y Mesoiro.

Su superficie es de 13,0 Ha, de las que se prevé que aproximadamente un 42% se destinen a espacios y equipamientos (3,6 Ha que representan aproximadamente el 28% de la superficie total del sector y 1,9 Ha que suponen aproximadamente el 14%, respectivamente).

El acceso rodado al sector lo garantizan los viarios externos existentes y previstos.

La ordenación se configura a partir de un eje estructurante viario previsto en el plan vigente que une la autovía de conexión con el aeropuerto con la carretera de Feans a Mesoiro.

La mayor parte de los suelos están clasificados por el plan general vigente como Suelo Rústico Apto para Urbanizar.

Corresponden en su mayoría a terrenos cultivados y masas de árboles estructuradas entorno del curso fluvial no permanente existente, que cruza el sector en sentido Sur-Norte, con directriz sensiblemente paralela al viario estructurante previsto.

El valor de la intensidad del uso residencial previsto es de 0,6 m2 de superficie edificable por cada m2 de suelo.

De acuerdo con la descripción del Plan Sectorial los objetivos del planeamiento contemplan “*crear un nuevo tejido urbano que relacione el Barrio de Mesoiro con Feans*” y los criterios para la ordenación establecen “*absorver en la ordenación como pieza estructurante de los espacios libres el regato existente articulando la comunicación entre los dos barrios y crear un cinturón verde de separación de la tercera ronda*”

En conjunto, los 2 ámbitos suponen la creación, en un quinquenio, de una superficie edificable mínima de 174.053 m2 destinada al uso de vivienda protegida, que permitirán, al menos la creación de 1.755 nuevas viviendas sometidas a este régimen. La distribución del techo y el número de nuevas viviendas entre los dos ámbitos, así como los parámetros urbanísticos más relevantes se resumen en el siguiente cuadro:

16.2.2.2 El Plan Sectorial en relación con la Revisión del plan general

Las Estrategias del plan general para el consumo de suelo, la vivienda protegida, los espacios naturales y los núcleos tradicionales.

Consumo de suelo y vivienda protegida.-

La estrategia del plan para las nuevas extensiones se plantea en torno a los siguientes objetivos básicos:

- desarrollar los sectores pendientes de desarrollo del plan vigente
- limitar el consumo de nuevos suelos para nuevas extensiones
- completar la ciudad hasta la Tercera Ronda
- poner en valor el espacio natural
- y sobre todo recuperar suelos urbanos para su transformación a otros usos

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

A partir de estos objetivos se plantean los nuevos ámbitos de desarrollo propuestos por la revisión del plan general, de superficie diversa, en función de su posición urbana y de su procedencia, y distribuidos por el territorio municipal. La mayor parte de ellos, de acuerdo con el régimen del suelo, uso y tipología, contemplan la localización de vivienda protegida, en porcentaje igual o superior al 40%.

Se estima que la revisión del plan general, contabilizando los sectores y polígonos previstos y aquellas piezas del planeamiento con tramitación avanzada según el plan general anterior, desarrollará algo más de 4.000.000 de m2 de superficie edificable residencial, de los que aproximadamente un 1.500.000 m2 serán de vivienda protegida, que representan para el periodo estimado de vigencia del plan, aproximadamente 15.000 nuevas viviendas de protección.

El sistema de espacios libres naturales.-

La revisión del planeamiento apuesta de manera fundamental por la protección de los suelos rústicos interiores y de los situados en el borde costero. Además propone la configuración de un gran parque forestal de vocación metropolitana, pulmón verde y parque de contacto de A Coruña, Arteixo y Culleredo, denominado Parque Alto y situado por encima de la cota 125.

Este parque, así como los diversos montes del borde litoral y los parques existentes situados en promontorios de la ciudad, configuran el skyline verde de A Coruña, perceptible desde diversos puntos de la misma y desde la lámina de agua.

Los núcleos tradicionales.-

De los estudios realizados en los documentos específicos de la revisión, y en concreto del Estudio del medio rural y del modelo de asentamiento poblacional se desprenden las siguientes conclusiones:

- muchos de los antiguos núcleos tradicionales han desaparecido y otros muchos están muy transformados.
- los núcleos que se conservan mejor, y que tienen por tanto más posibilidades de ser integrados y puestos en valor en el conjunto de la ciudad, son aquellos situados preferentemente en la periferia y los que han conseguido establecer un “espacio de transición” entre ellos y las zonas de mayor intensidad residencial. Esta “banda de transición” se configura a partir de algunos o varios de los siguientes elementos:
  - o espacios libres urbanos y/o suelos rústicos libres de edificación
  - o áreas de equipamientos -universidad…-
  - o y en menor grado, extensiones residenciales de baja densidad y tipologías compatibles con las de los núcleos

Encaje de los ámbitos del plan sectorial en la revisión del PGOM

1 Ventorrillo

Tanto los objetivos de planeamiento del Plan Sectorial como los criterios de ordenación y la intensidad de edificación descritos en el apartado anterior, son fácilmente asumibles por la revisión del plan general.

Las determinaciones relativas a este ámbito podrían incluirse en el Sector 3 de desarrollo - Penamoa- previsto. Dicho ámbito podría considerarse como parte integrante del Sector 3 y desarrollarse conjuntamente con éste, para lo cual habría que aumentar la reserva de vivienda protegida para alcanzar valores coherentes con las determinaciones del Plan Sectorial, o bien podría desarrollarse de manera independiente. En este último caso, convendría ajustar la delimitación del ámbito, incluyendo terrenos situados al otro lado de la Tercera Ronda, que permitan la situación de los espacios libres y equipamientos de acuerdo con las estrategias enunciadas para la revisión del plan general.

2 Feans-Mesoiro

Atendiendo a las transformaciones puntuales que han sufrido ambos núcleos, la revisión del plan general propone la delimitación de 2 ámbitos de Plan Especial para la Protección y Desarrollo de los núcleos tradicionales. Estos planes contemplan pequeñas extensiones de los núcleos con tipologías acordes a las existentes.

La accesibilidad se realiza a través del viario exterior previsto en el PGOM 98, que se mantiene en la revisión del plan. Este viario garantiza el acceso rodado y permite liberar a la carretera de Feans-Mesoiro del tráfico de paso por los núcleos. La traza de este nuevo viario se modifica ligeramente respecto de la determinada por el PGOM, para acomodar mejor el curso fluvial.

La relación entre los núcleos de Feans y Mesoiro se articula a través de la carretera de Feans - Mesoiro y del espacio libre que los rodea estructurado en torno el regato. Las pequeñas extensiones propuestas en los dos núcleos no prevén que éstos se conecten a través del tejido residencial, sino dar continuidad al espacio natural y mantener la identidad y la independencia de cada núcleo.

El planteamiento global del Plan Sectorial para el ámbito “condiciona” la estrategia del plan general, tanto en lo que se refiere a limitar el consumo de suelos para nuevas extensiones, en suelos situados por encima de la Tercera Ronda y no incluidos en sectores delimitados o con iniciativas de sectorización, como en lo que se refiere a dotar a los núcleos tradicionales de un espacio de transición, que permita su integración, mejora y puesta en valor, así como protegerlos de la presión residencial de los suelos próximos, edificados con bloques plurifamiliares en sectores de intensidad residencial alta o media.

Además, la intensidad del uso residencial prevista por el Plan Sectorial – 0,6 m2t/m2s- es muy superior a la que resultaría de aplicar la intensidad asignada por la revisión del plan general - y por el plan vigente- para los núcleos tradicionales. En efecto, la intensidad bruta de 0,6 m2t/m2s, representa aproximadamente, en relación a las reservas de suelo previstas para espacios libres y equipamientos, y estimando la superficie de viario necesaria, una intensidad neta por parcela de 1,5 m2t/m2s, muy superior al 0,5 o 1.0 determinado para los núcleos tradicionales.

Por otro lado, las nuevas viviendas de protección previstas se situarían en una zona un tanto periférica adyacente al sector de Nuevo Mesoiro, donde existe una concentración importante de las mismas. Este sector, que se encuentra completamente desarrollado, está constituido exclusivamente por bloques plurifamiliares de pisos de hasta 11 plantas de altura, todos de protección. La proximidad a este sector tan denso y monofuncional aconsejaría limitar la implantación de nuevas viviendas de protección en ese ámbito para evitar la concentración y se plantea la posibilidad de distribuir esa oferta en otros ámbitos.

Convendría pues, reducir sensiblemente el ámbito o valorar la posibilidad de situar todas, o parte de las viviendas de protección previstas, en alguno de los nuevos sectores próximos (Martinete, Monte Mero) o en las áreas de oportunidad.

Criterios para el encaje de los sectores en la revisión del planeamiento

Por todo ello, se plantean los siguientes criterios para el encaje de los nuevos sectores de vivienda protegida previstos en el Plan Sectorial en la revisión del PGOM 2009:

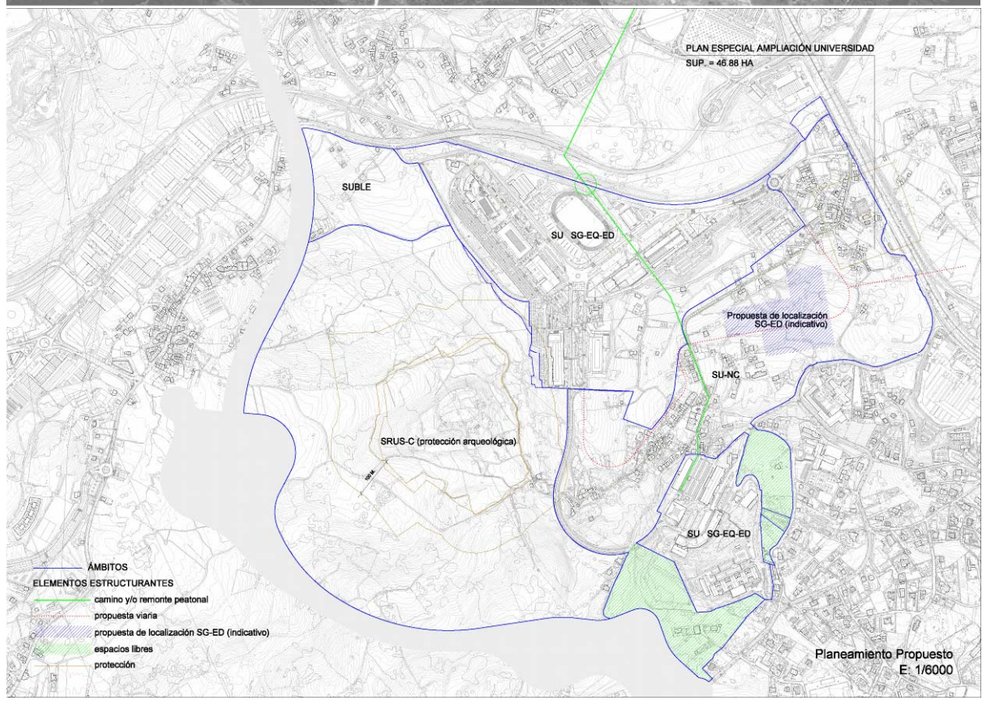
- Establecer que los elementos viarios estructurantes determinados en las fichas del plan sectorial son indicativos, pues sólo intervienen en la formalización de la ordenación. Estos elementos viarios no son necesarios para asegurar la accesibilidad al sector, ya que ésta la garantizan, en ambos ámbitos, viarios exteriores a los mismos.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

- Incluir el ámbito de Ventorrillo total o parcialmente en el Sector 3 –Penamoa- de desarrollo previsto por el plan general vigente y por la revisión, o en caso de mantener como un sector independiente, extender el ámbito por debajo de la tercera ronda, para permitir reservar los suelos destinados por encima de la cota 125 al sistema general de espacios libres, de acuerdo con la estrategia descrita de acuerdo con la revisión del plan.
- Valorar la necesidad de delimitar el ámbito de Feans- Mesoiro, atendiendo a las cuestiones planteadas -consumo de suelo, modelo de integración de los núcleos tradicionales, tipología edificatoria, corredor verde territorial y distribución de la vivienda protegida- en relación a la posible reducción del ámbito o a las alternativas propuestas por la revisión del plan.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

17



17. UNIVERSIDAD COMO ELEMENTO DE ATRACCIÓN Y POTENCIAL DE DESARROLLO

La Universidad está organizada de manera dispersa por la ciudad en diversos campus y algún edificio complementario:

- Riazor, es el más antiguo, consolida un pequeño campus compacto y bien integrado en la trama residencial. Incluye edificios susceptibles de ser valorados por su interés arquitectónico.
- Elviña - Zapateira es el mayor de ellos y se emplaza en la entrada de la ciudad, cerca del Castro del mismo nombre, disponiendo de suelos contiguos para la posible extensión del mismo o de futuras actividades relacionadas con la Universidad.
- Oza, relacionado con enseñanzas complementarias del uso hospitalario.
- Maestranza, donde se sitúa el edificio representativo de la administración.

La organización del campus de Elviña, el de mayor dimensión, se dispone en un interesante sistema orgánico de manzanas abiertas en el paisaje. El plan busca mejorar su relación con las antiguas zonas tradicionales, así como clarificar la estructura peatonal entre sus diferentes partes y su accesibilidad.

Sus accesos con transporte público y su continuidad con sus zonas adyacentes deberán mejorar para facilitar la localización de actividades innovadoras relacionadas con la Universidad y el sector del conocimiento. Se constata cada vez más la capacidad de inducción de la Universidad sobre actividades de investigación y desarrollo, así como una manera de mejorar el propio perfil de la oferta académica. El campus parece tener masa crítica suficiente para atraer actividades de investigación aplicada y desarrollo del conocimiento que pueden emplazarse cerca de sus espacios centrales. También han de tener cabida otros servicios universitarios.

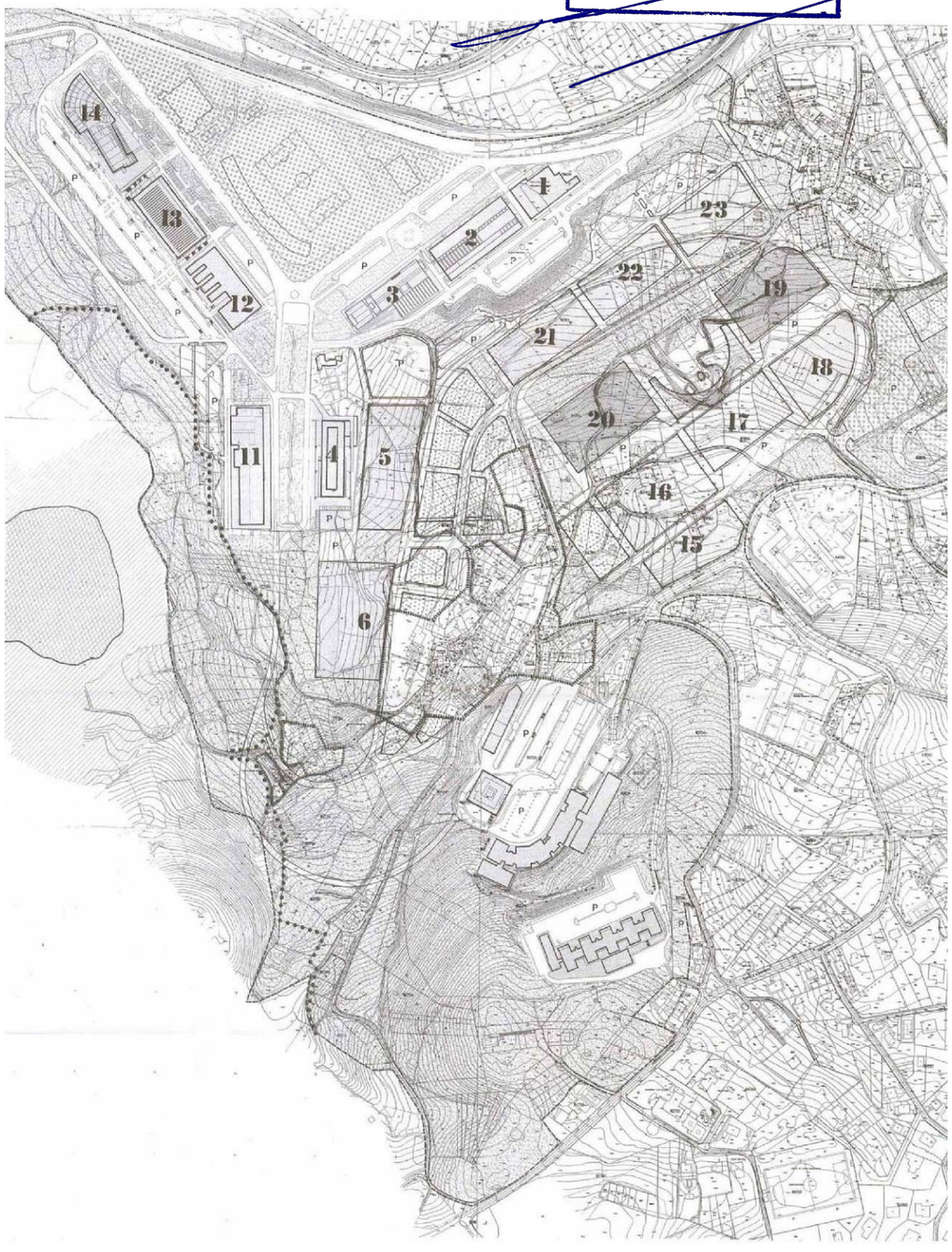
Propuesta del plan para el Campus de Elviña-Zapateira

El Sector del Campus de Elviña-Zapateira se regulaba por un Plan Parcial que fijaba la edificabilidad por parcelas independientes.

La propuesta del presente plan lo redefine como un sector urbano consolidado calificado como equipamiento, aunque ajusta su delimitación al sector universitario consolidado y otros requerimientos de entorno, como puede ser el ámbito de protección del Castro de Elviña o la riera existente por el lado de poniente.

En el suelo consolidado se proponen pequeñas ampliaciones compatibles con el funcionamiento del Campus existente. Los nuevos volúmenes se prevé que no sobrepasarán los gálibos colindantes y la arquitectura deberá armonizarse con la existente. El desarrollo de las ampliaciones se condiciona a la cesión previa de los viarios existentes, señalados en el plano O6 Zonificación suelo urbano y en la ficha correspondiente.
Además, estas ampliaciones deberán comportar una contraprestación por parte de la universidad para mejorar la accesibilidad al sector en general, conectar los campus de Elviña y Zapateira y mejorar la conexión con el área de nueva centralidad del recinto ferial, mediante un eje peatonal perpendicular a la pendiente utilizando sistemas de remonte mecánico en los tramos que fuera preciso.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



Plan Parcial Vigente 2002

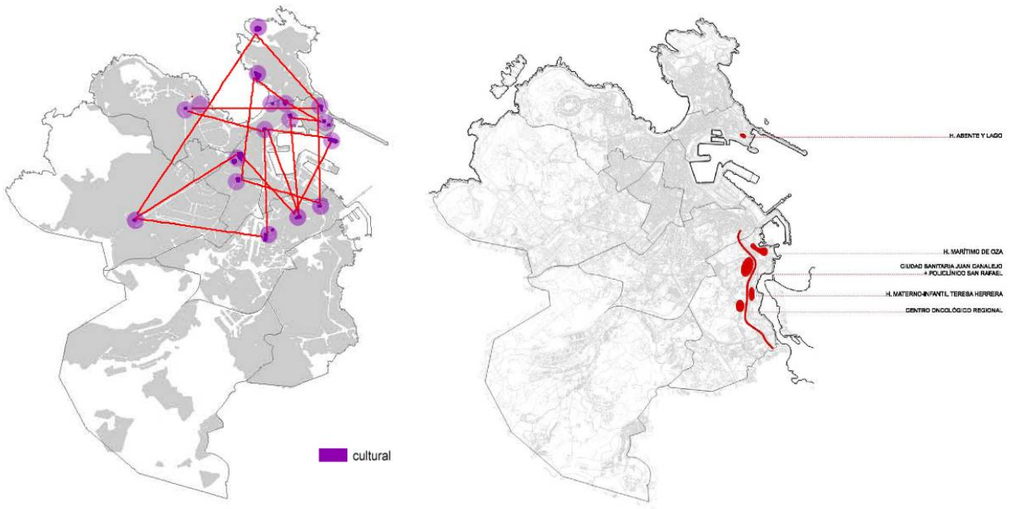
Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Por otra parte, y como previsión de una futura ampliación, se delimita un ámbito de suelo urbano no consolidado, para el cual se señalan los elementos estructurantes del mismo y, con carácter indicativo, una posible localización de la edificación. Dicho ámbito se encuentra completamente rodeado de suelo urbano y limitado por los campus de Elviña y Zapateira existentes, el antiguo núcleo tradicional de San Vicente de Elviña, la urbanización de Peñaredonda y la avenida de Alcalde Alfonso Molina.

También se ha tenido en consideración la relación de proximidad con los núcleos tradicionales de San Vicente de Elviña y Castro de Elviña para delimitar la zona de extensión y la propuesta indicativa de la localización de la posible edificación.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

18



Fuente: Paisajes Españoles (arriba); BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, SL (abajo).

18. LOS CONJUNTOS DE EQUIPAMIENTOS: LA NUEVA CULTURA Y LA SANIDAD EN EL NUEVO ESCENARIO URBANO

Plantear una agrupación estratégica o una disposición en red de los equipamientos puede darle a la ciudad un “valor” potencial notorio. Éste puede ser el caso de los centros culturales o de la agrupación de los hospitales.

En los últimos tiempos en la ciudad se ha ido consolidando la oferta cultural anterior existente, que se ha ido desarrollando y actualizando. En su conjunto configuran la base de una atracción urbana a nivel metropolitano y regional.

Se puede afirmar que pueden componer el inicio de una “constelación” de puntos de la cultura urbana en la ciudad. Los Museos, los sistemas de difusión y participación del mundo cultural, los espacios recreativos y deportivos,… son una base importante del servicio a los residentes y un elemento importante en el fomento del turismo cultural en nuestras ciudades: Su agrupación y programación integrada puede ayudar a mejorar la capacidad de atracción de A Coruña.

El sector de los Hospitales: la avenida de la Salud

Precisamente en la zona alta junto a la Ría y disfrutando de sus amplias vistas se ha ido concentrando el emplazamiento de un conjunto de hospitales diversos -el marítimo de Oza, la Ciudad Sanitaria, el Policlínico San Rafael, el Materno Infantil y el Oncológico regional-, cuya posición urbanística queda muy condicionada por la potencia de los accesos a la ciudad aunque también por las dificultades de relación entre ellos.

La situación actual es un tanto caótica. Los Hospitales se presentan aislados, aunque relativamente próximos entre si, consumiendo gran cantidad de suelos para usos sanitarios y aparcamiento en superficie. La falta de claridad del sistema de accesos así como el carácter poco urbano de la avenida del Pasaje penalizan gravemente a todos los medios de transporte diferentes de la movilidad privada.

La propuesta atiende a los siguientes aspectos principales de la ordenación:

- buscar una relación viaria coherente; mejorar los recorridos de peatones y promover la implantación de un sistema de transporte público eficaz que permita mejorar la conexión entre las piezas.
- planificar las ampliaciones, siempre que sea posible, mediante el reciclaje de los suelos destinados a sistema de infraestructuras de aparcamiento adyacentes a los hospitales, y resituar estas plazas de aparcamiento en plantas sótano.
- promover la implantación de usos complementarios y potenciadores del uso sanitario con el posible objetivo de configurar un cluster sanitario.
- preservar el paisaje de la Ría.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Por tanto, la propuesta ha entendido que se trataba más de una correcta gestión de una oferta potencial más amplia que de la simple adición de sus partes: esta situación parece demandar una gestión especial de las instalaciones, pero requiere también poder desarrollar sistemas de acceso fácil entre las partes que lo componen e incluso pensar en servicios externos, que siendo complementarios a las distintas piezas, les permitan mejorar su oferta conjunta: edificios de servicio, residencias especializadas u hoteles, aparcamientos compartidos, etc. Se trata por tanto de la organización en “campus hospitalario” más que en parcelas cerradas, donde el paisaje tenga un valor importante pudiendo platearse incluso una “Avenida de la Sanidad” como un espacio propio y reconocible que permita el disfrute de la zona alta de la Ría.

No debemos olvidar que la titularidad de todos los hospitales -excepto San Rafael- es pública, lo que puede facilitar iniciativas de gestión de estos servicios conjuntas y de manera compartida.

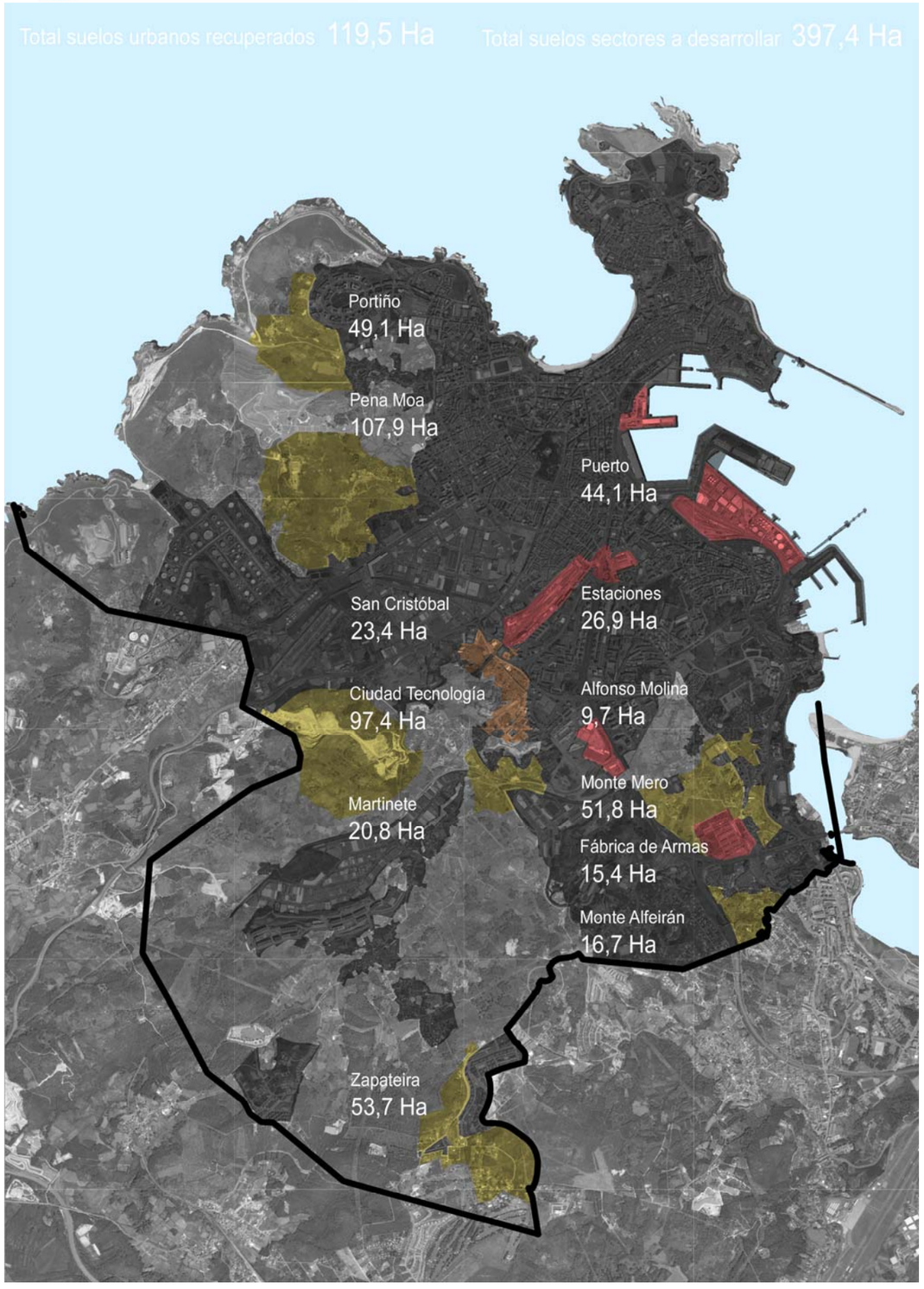
Para dichas ampliaciones, el plan reserva tres piezas anteriormente calificadas como aparcamiento más otra vacía destinada al mismo uso, así como suelos incluidos en los sectores de desarrollo más próximos. El plan los califica como sistema de Equipamientos de titularidad pública y regula en la normativa la posibilidad de los nuevos usos.

Las reservas buscan la configuración de un “cluster” hospitalario regional y canaliza y posibilita las iniciativas planteadas por alguna de las entidades. No obstante, los proyectos que en su dia se elaboren deberán tener en cuenta su privilegiada posición en el paisaje de Ría , buscando minimizar del impacto de los volúmenes edificatorios resultantes.

La agrupación de ciertos equipamientos pues, le puede dar a A Coruña un umbral de servicio y atracción a escala regional que le corresponde a la capital de un sistema metropolitano en Galicia.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

19



19. LOS VACÍOS URBANOS Y LAS ÁREAS DE OPORTUNIDAD

La necesidad de afrontar el reciclaje en lugar del crecimiento extensivo continuo, y el compromiso en mejorar la ciudad existente nos obliga a poner atención a los espacios “huecos” o vacíos urbanos”. En el capítulo 6 señalábamos como Ciudad a transformar la que configuraban los suelos de desarrollo, tanto los nuevos como los de usos obsoletos. En el presente nos centraremos en los segundos, aquellas piezas estratégicamente situadas en la ciudad, con una dimensión suficiente para constituir una entidad propia, y con una gran vocación de catalizar la mejora cualitativa de la ciudad.

Se trata de piezas normalmente calificadas por el plan anterior como grandes sistemas generales de ciudad, pero que ocupan lugares preeminentes. Se trata de piezas sin uso –o éste es muy bajo- y su reactivación es importante por sus potenciales opciones de desarrollo y para la creación de espacios de servicio.

Aunque pudiera parecer una propuesta residual, no lo es, sino que significa el re-entendimiento de espacios localizados, como se ha dicho, en posiciones estratégicas que se han tratado en muchas ocasiones como “espaldas urbanas” y que ahora se prevé que constituirán “fachadas internas” de la ciudad.

Son emplazamientos adecuados para las actividades innovadoras y de servicio y aunque también contienen residencia, no deberían ser vistos como los lugares tradicionales de expansión fundamentalmente residencial, sino como motores de la regeneración de amplias áreas de ciudad.

19.1. RECUPERACIÓN DE SUELOS URBANOS PARA NUEVAS EXTENSIONES

Desde el punto de vista de la recuperación de suelos, el hecho más significativo es el traslado de la mayor parte de las actividades portuarias al nuevo puerto exterior de Punta Langosteira. Este traslado, que se realizará de forma progresiva, se prevé que sea posible a partir de 2012, año previsto de la entrada en servicio del Puerto Exterior. La transformación de los usos portuarios permitirá reciclar una gran superficie de suelo muy central, recuperar el contacto de la ciudad con la bahía, construir modernos barrios residenciales, reservar áreas estratégicas de suelo para actividades y equipamientos centrales y mejorar la dotación de espacios libres y de dotaciones de algunos de los barrios colindantes.

Otro hecho de singular trascendencia para la ciudad es la llegada del AVE, que significará en la práctica la readaptación de la actual estación de San Cristóbal. Aprovechando la necesidad de esta adaptación, se propone transformar la estación existente en estación intermodal, unificando las estaciones de RENFE y autobuses y cubrir parcialmente la playa de vías.

La unificación de las estaciones y el cubrimiento permitirán disponer de una gran superficie de suelo para nuevas extensiones y suturar los barrios situados a ambos lados de la estación, mejorando la conexión entre ambos y generando nuevos espacios públicos, lo que repercutirá en una mejora apreciable y en la recualificación del sector.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

En otros casos, la existencia de una infraestructura de comunicación potente puede inducir el desarrollo de nuevos ámbitos, como serian los sectores de Birloque y el entorno de San Cristóbal, que completarán la ciudad hasta la Tercera Ronda.

En Alfonso Molina se propone transformar un sector comercial de grandes piezas, con gran superficie de aparcamiento al aire libre, que se encuentra en un a posición privilegiada de entrada a la ciudad por la mencionada avenida, que ha de pasar a constituir una nueva pieza de centralidad urbana complementaria del recinto ferial y de la universidad.

Finalmente se prevé también la transformación de la Fábrica de Armas, cuya actividad ya hace años que ha iniciado un progresivo declive. Está transformación se suma a la del sector pendiente de desarrollo - Monte Mero – adyacente, con la cual podrá plantearse conjuntamente, en lo que se refiere a la estructura más general, para favorecer su coherencia.

En conjunto, la superficie de suelos recuperados es aproximadamente 1/4 de los nuevos suelos a desarrollar o transformar por el plan. El valor por piezas es:

Puerto:	44,1 Has
Estaciones:	26,9 Has
Fábrica de armas:	15,4 Has
Total	86,4 Has

19.2 ÁREAS DE FOCALIZACIÓN URBANA

El plan formula propuestas de remodelación que van más allá de la recuperación de espacios obsoletos y vacíos urbanos. Algunas de estas operaciones, y otras de transformación urbana, se plantean como polos para aglutinar focos de interés urbano.

El puerto siempre ha sido uno de los referentes a partir de los cuales se ha ido configurando el arco edificado de la ciudad. Su puesta en valor con la transformación paulatina de los usos comerciales e industriales a culturales, recreativos y administrativos permitirá mantener este ámbito como un renovado punto de interés urbano, ahora más integrador en la vida de la ciudad. El uso de la lámina de agua por actividades cívicas recreativas o turísticas, y no sólo comerciales, abre una nueva vía de relación con el agua.

Ya se han comentado los potenciales de la remodelación de la estación ferroviaria y su integración con el entorno. La incorporación en una oferta intermodal de la estación de autobuses abre un nuevo espacio de oportunidad en el eje de conexión entre las localizaciones de las dos estaciones actuales –ferroviaria y autobuses- de manera que, en el punto de cruce con la Avenida de Alfonso Molina, se puede plantear la creación de una gran puerta urbana con una caracterización arquitectónica singular.

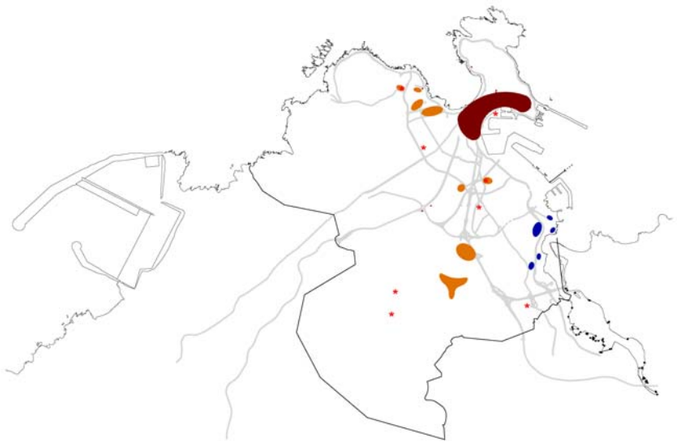
La Universidad, con sus itinerarios de movilidad obligada desde la ciudad para notables contingentes de población y un entorno muy atractivo para empresas con demanda de colaboración en el campo de la investigación, supone una base de referencia singular. Con un patrón más específico en el campo cultural, la difusión y accesibilidad a los grandes elementos de interés histórico patrimonial, como el Castro de Elviña, se integran como estructuras complementarias.

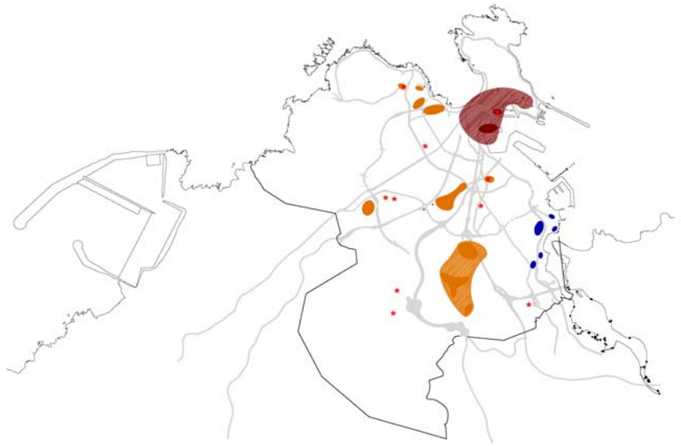
La sistematización de equipamientos metropolitanos, como en el caso que se desarrolla más específicamente de los hospitales, articulándolos en una estructura bien identificada, permitirá la interacción entre las diversas piezas, mejorando la accesibilidad general y dando lugar a servicios compartidos.

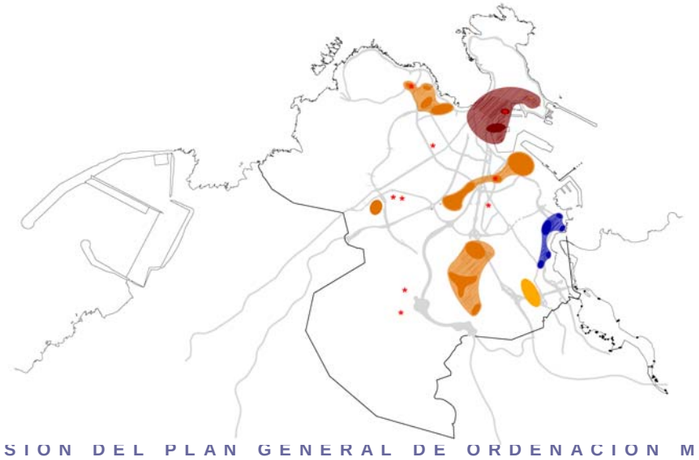
También han de formar parte de los referentes urbanos el sistema de espacios libres, estructurados de manera temática: corredores interiores con focos de interés, los parques litorales o el parque natural de la cota 125, se han de ir integrando en la escala de la ciudad.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

20







20. DEFINICIÓN DE NUEVAS CENTRALIDADES COMO UNA ESTRUCTURA DE RELACIONES Y SISTEMAS DE COMPLEMENTARIDAD

La ciudad debe ser entendida cada vez más como un sistema policéntrico en la polarización de sus centros de actividad, capaces de aglutinar polaridades urbanas. Las nuevas centralidades lo serán si alcanzan tanto el nivel de referencia metropolitana como el municipal.

La nueva centralidad se liga en ocasiones a cuestiones de singularidad arquitectónica, y está bien que así sea. Sin embargo existe otra dimensión importante que se refiere a la naturaleza compleja de estos proyectos que involucran varias actuaciones y espacios públicos importantes de la ciudad: Éstos van a exigir proyectos urbanos integrados para superar la fragmentación urbana habitual.

La centralidad se define normalmente por el hecho de agrupar funciones y usos que dan servicio a un amplio sector de la población y se constituyen como sectores de oferta muy especializada y atractiva que dan servicio, por tanto, a demandas de nivel metropolitano y/o regional.

Las nuevas centralidades han de ser sistemas de reactivación de la ciudad existente, entendiendo no obstante el valor que el centro histórico y tradicional tiene como centro seminal, el cual debe mantener adecuando el rol de su centralidad.

En la actualidad A Coruña está viviendo el desarrollo de nuevos lugares centrales, principalmente con el desarrollo de centros comerciales y de esparcimiento. Empezó en Cuatro caminos junto la Estación de autobuses, y ahora se están creando nuevos lugares como en los alrededores de Someso y el Recinto ferial, así como otras iniciativas en la Grela y al amparo de la futura accesibilidad de la Tercera Ronda. Hay que evitar su disposición como “fragmentos aislados”, sin relación entre las partes y con discontinuidad respecto al contexto urbano, porque crea disfunciones de servicio y no ofrece el potencial que una centralidad ha de ofrecer: tanto en términos de atracción de la persona que los usa en sus funciones propias, como del que los disfruta como lugar de paseo y/o de relación más cívica y urbana. El plan busca integrarlos en verdaderos “proyectos urbanos”, donde se tengan en cuenta las componentes de accesibilidad, pero también las del espacio público y de relación con el contexto más inmediato.

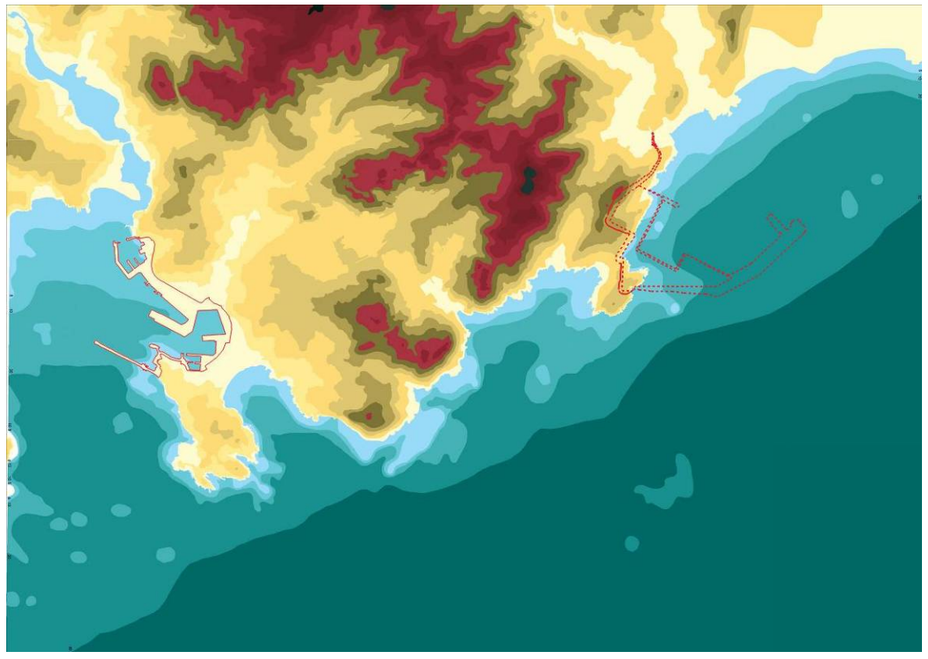
Nuevas centralidades

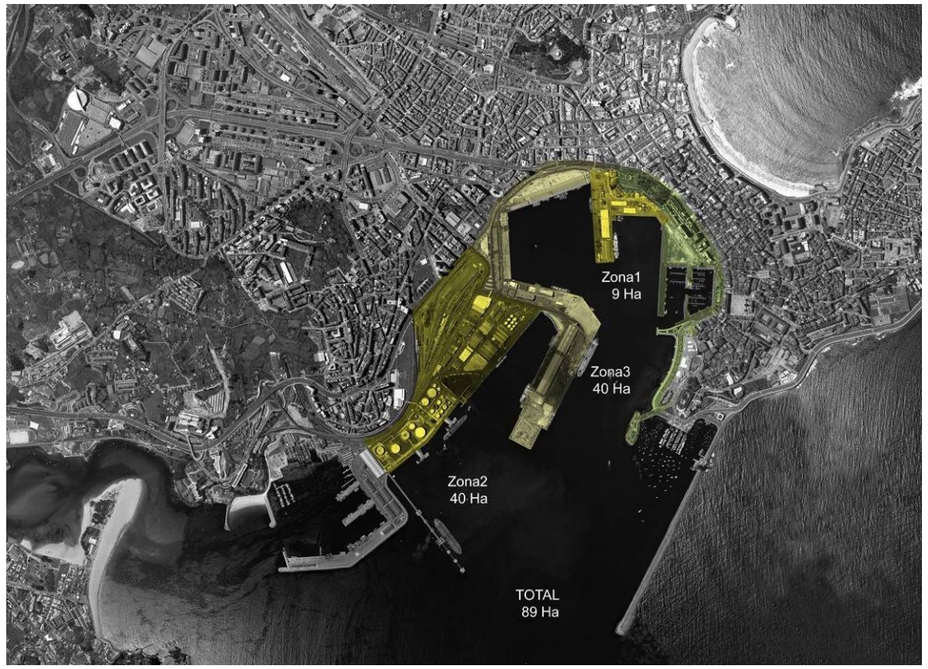
La acción propuesta es de doble sentido:

- Reforzar alguna de las centralidades existentes, como es el caso del centro tradicional, donde se potencia la implantación de usos terciarios en la Zona 1 del Puerto, así como equipamientos de carácter general, como es el caso de los juzgados.
- Se crean nuevas focalidades o se potencian algunas incipientes:
    - Riazor (Estadio, campus universitario, Casa del Agua, centro comercial...
    - Estación intermodal - centros comerciales y Estación autobuses transformada
    - Avenida de los Hospitales (explicada en apartado específico)
    - Universidad- Recinto Ferial (Campus de Elviña y Zapateira, Recinto Ferial, oficinas, centros recreativo y comercial)
    - A Grela (Nuevos centros comerciales y recreativos, así como centros de negocios.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

21





A Coruña será una ciudad metropolitana con dos puertos. Los espacios recuperados en el puerto antiguo suponen una superficie equivalente a las dos fases del Polígono Elviña

21. EL PUERTO DE A CORUÑA

La situación actual permite señalar la singularidad de una ciudad metropolitana con “dos puertos”.

Recordemos que la expansión moderna del puerto de la ciudad se apoyó en la construcción del dique Barrié de la Maza y que los grandes espacios portuarios se producen por rellenos en las últimas cuatro décadas, y en el caso del muelle del Centenario sólo dos.

La construcción del gran puerto industrial y de gran calado –hasta 16-22 metros-, en Punta Langosteira va a dotar al sistema metropolitano y a toda la región de una infraestructura singular. Su impacto en la localización industrial ha sido ya señalado. Da respuesta a unas necesidades con gran futuro y permite repensar el del viejo puerto en el sistema urbano tradicional.

Así pues el antiguo puerto se nos presenta como:

a) Un lugar para el desarrollo de múltiples y variadas funciones relacionadas con el agua.

b) Posibilidad de reforzar el centro antiguo desde la nueva actividad del espacio portuario.

c) Capacidad para crear nuevos usos para el agua, impulsando también los movimientos de pasajeros tanto a nivel de cruceros como explorando los recorridos regionales.

d) Un espacio que permite unas actuaciones secuenciales debidamente integradas, en las que cada una añada valor a la ciudad existente.

Precisamente el estudio de la posible reconversión del viejo puerto[*] ha sido objeto de un reciente trabajo, que puso sobre la mesa la dimensión y el potencial de estos espacios. Si la transformación de los viejos puertos es un tema común de muchas ciudades marítimas, pocas cuentan con la posibilidad de una desactivación relativamente integral como en nuestro caso: Se trata de un espacio mayor que las dos fases del polígono de Elviña por ejemplo, llegando a involucrar hasta más de 100 hectáreas de suelo, que podrán ser recicladas progresivamente para usos urbanos.

La gran dimensión y su centralidad plantean grandes ventajas porque permite “pensar y actuar” sobre el conjunto aunque se desarrolle por fases; hay que evitar sin embargo que la fuerte disponibilidad de suelo pueda diluir o desdibujar una estrategia que ha de ser firme y decidida. De esta forma se podrá restablecer una relación intensa y bien definida entre la ciudad y el agua a través del puerto. Para ello será muy importante contar con las oportunidades de nuevos usos del agua, una vez la carga y la logística pesada vayan desapareciendo.

La superficie de agua recuperable todavía es mayor que la del suelo y por tanto habrá que pensar en formas que sean interesantes y creativas para esta doble condición.

[*] Una explicación más detallada de la estrategia general como “marco” para el desarrollo urbano puede verse en la publicación: JB+BAU *“A nova cidade marítima no Porto”.* A Coruña. 2006-2008

Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Se prevé que la transformación se llevará a cabo dividiendo el puerto en dos grandes zonas. La zona 1 incluye el muelle de Batería y el de Calvo Sotelo –con unas 9Ha- y la zona 2, el muelle de San Diego y el Puerto Petrolero -40Ha-. No se prevé en este momento la transformación de la zona intermedia entre ambos muelles, la correspondiente a los muelles del Este, de la Palloza y de Linares Rivas, ni la del muelle del Centenario –conjuntamente otras 40Ha- aunque una vez transformadas las dos primeras y cuando ya no se necesiten esos suelos para uso portuario, parece apropiado considerar también la transformación de ésta última.
Con esta zonificación se establecen además los sucesivos tiempos de actuación. En el Plan Director del Puerto se plantea la implantación en la Zona 1 de usos terciarios y equipamientos centrales. En la Zona 2 la creación de un nuevo barrio residencial, incorporando grandes superficies de zonas verdes y equipamientos, que paliarán el déficit de los distritos próximos –distrito 3-, al tiempo que permitirá generar espacios de referencia para el conjunto de la ciudad.

La posible actuación sobre la zona intermedia del Puerto permitiría dar continuidad al actual paseo marítimo desde la Dársena hasta el Puerto de Oza. Para ello resultaría necesario recuperar el Muelle de Linares Rivas, concentrando y unificando los usos pesqueros en el Puerto de Oza y mejorar los accesos al puerto pesquero y al muelle del Centenario.

La situación actual de la ciudad de La Coruña, resulta excepcional y singular debido a sus dos puertos. El puerto exterior, de Punta Langosteira y el “Viejo Puerto”. El hecho de trasladar toda la actividad industrial portuaria fuera de la ciudad hace necesario **repensar** el viejo puerto urbano. Dentro de estas reconversiones que se han producido en tantas otras ciudades costeras, existe un aspecto que convierte la situación de la ciudad de La Coruña en algo excepcional: la transformación “integral” de su actividad.
Esta transformación permitirá **recuperar una gran cantidad de suelo** para la ciudad –alrededor de 90Ha- y actuar en un suelo urbano con una localización muy **central**. Supone la posibilidad de **recuperar el contacto de la ciudad con el mar**, y con ello también el agua, que habrá de ser usada de un modo creativo.
Es importante **potenciar el valor de la lámina de agua** como elemento de referencia urbano, a través de la diversidad de usos.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Transformación del puerto

El plan incorpora la ordenación detallada para el ámbito portuario correspondiente a la zona 1 y remite al planeamiento de desarrollo la concreción de la ordenación de la zona2. El desarrollo de ambos ámbitos comporta la desafectación de los suelos portuarios situados fuera del borde del muelle. Dicho desarrollo se ajusta al convenio suscrito el 2 de febrero de 2004 por el Ministerio de Fomento, Xunta de Galicia, Autoridad Portuaria de Galicia y Ayuntamiento, que se adjunta en la memoria.

En tanto no se produzca la desafectación de los terrenos del uso portuario, la clasificación transitoria de dichos suelos será la de sistema general portuario, rigiéndose por el Plan Especial del puerto en vigor.

Piezas de desarrollo temporal

La propuesta prevista en el puerto contempla para las diferentes piezas un desarrollo temporal adecuado a la disponibilidad de suelos, a medida que vayan quedando liberados de las ocupaciones por actividades portuarias, en muchos casos sometidas a concesión.

No obstante, a efectos del cumplimiento de los estándares de dotaciones generales y locales los diferentes ámbitos considerados en que se prevé que se transformen progresivamente, se han contabilizado conjuntamente. Las zonas 1 y 2 tienen un desarrollo temporal bastante inmediato a la aprobación del plan, mientras que en el tercer y cuarto caso el proceso se difiere en el tiempo y por tanto no se contempla en el PGOM 2009.

Zona 1. Uso principal Terciario. Presenta un exceso de espacios libres y equipamientos, que se ponen en juego en un momento muy inicial de la transformación. Se crea un gran parque general y un ~~el~~ equipamiento de uso general.

Esta pieza estaba prevista en el convenio para la transformación del puerto con una superficie edificable mínima de 34.480 m2. A esta superficie edificable se le añade el correspondiente techo de los edificios existentes que puedan derribarse~~,~~

Algunos elementos protegidos se integran en la propuesta, como por ejemplo:

- Silos de cemento del Cantábrico (silos de hormigón coronados por un cuerpo de oficinas)

Otros elementos, aunque situados en la banda de 20m paralela al borde del muelle que no se transforma, también se e consideran:

- Mareógrafo

También se prevé conservar otros elementos aunque no estén protegidos, como es el caso de las grúas, como memoria del pasado industrial del sector.

Zona 2. Incorpora usos Residenciales y Terciarios. En el convenio aludido se preveía inicialmente uso residencial y una superficie edificable mínima de 396.268 m2.

Se propone distribuir el techo en usos residenciales y un porcentaje complementario de usos terciarios que favorezcan la mezcla de usos y la diversidad, potenciando el carácter central de ésta nueva zona. Los usos terciarios se prevén en edificio exclusivo, y se complementan con los usos terciarios de carácter local relacionados con la residencia, en planta baja. Aunque esta pieza pueda resultar por ella misma deficitaria en parte de los espacios libres y equipamientos, se compensan con los excedentes de la zona 1.

Como se ha citado anteriormente, en este momento no se contempla la transformación de las zonas 3 y 4, sin embargo se establecen algunas pautas que puedan orientar la futura transformación.

Área 3.Incluye Linares Rivas - La Palloza

Área 4. Muelle del centenario y accesos.

Se prevé que ambas piezas puedan mantener su uso actual durante un tiempo. Para garantizar la accesibilidad al muelle del Centenario en este período transitorio, sin necesidad de atravesar la pieza transformada en el Área 2, se propone crear un nuevo acceso por Oza, cerrando una lámina de agua que formalice un “lago” para usos lúdico recreativos y deportivos en aguas tranquilas.

El desarrollo de estas piezas aportará una gran superficie de espacios libres y equipamientos y algunos usos terciarios que permitan un cierto control social del espacio.

Elementos protegidos que se integran en la propuesta:

- Cubierta de la lonja (Lonja del gran Sol)
- Báscula de camiones (“paraguas de hormigón”)

En todas las piezas incorporadas se mantiene de manera general una banda 20m desde el borde del agua, excepto en los puntos donde se indica expresamente una dimensión menor, calificadas como sistema general portuario, para permitir el acceso público al agua y a su vez usos portuarios compatibles con los urbanos (puerto deportivo, trasatlánticos…)

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

22

La posición central de la estación de San Cristóbal, y su difícil relación con la central de autobuses interurbanos, han creado una importante barrera que el plan se propone transformar en polo de centralidad y de relación urbana.

22. LA ESTACIÓN INTERMODAL DE SAN CRISTÓBAL Y LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES

Existen en la ciudad una serie de puntos clave capaces de generar sinergias de cambio, reactivando y revitalizando el entorno. La llegada del A.V.E. a A Coruña obligará a realizar en la Estación de San Cristóbal, una serie de actuaciones y cambios que deberían ir más allá de la mera adecuación a la entrada de la alta velocidad. El espacio que ocupa la actual estación y sus playas de vías suponen un espacio de oportunidad que la ciudad de A Coruña no puede desaprovechar.

Se ha comentado ya la importancia que debe alcanzar el ferrocarril para crear un nuevo sistema de movilidad a escala metropolitana y regional. Ello obliga a re-entender el rol de los trazados existentes y la orientación de las estaciones. La introducción del AVE en A Coruña permite establecer formas de movilidad de largo recorrido más eficientes que el rail tradicional, que seguirán complementadas por el aeropuerto, cuya funcionalidad resulta dependiente, entre otras condiciones, de la climatología. La nueva estación significa un cambio de umbral:

- Habrá un aumento del radio de influencia de la ciudad a partir del AVE, como se demuestra en otras partes de la red española o francesa.
- Se ofrecerá la oportunidad de producir un “intercambio” modal eficiente como forma de frenar el protagonismo del coche privado en los itinerarios metropolitanos y regionales.
- Este desarrollo permitirá la recualificación de los tejidos existentes adyacentes.

En efecto la Estación de San Cristóbal está situada en una posición central de la ciudad consolidada, en una amplia explanada casi horizontal creada artificialmente en la ladera poniente del valle del Monelos. Esta situación hace que exista un desnivel transversal promedio de unos 8 metros respecto a la calle superior (Pedroso), lo cual permite entender la plataforma ferroviaria como un “suelo doble” con una cota inferior –alrededor de la 32- para el ferrocarril y otra superior algo más variable pero que en la zona urbana de Pedroso está en el nivel 40, que fácilmente puede utilizarse como la rasante de la ciudad. Por el lado de Elviña , la ciudad se asienta aún en una cota más inferior, descendiendo progresivamente de la 32 en la Plaza de la Estación a la 21 en el extremo opuesto, en el área de Lonzas.

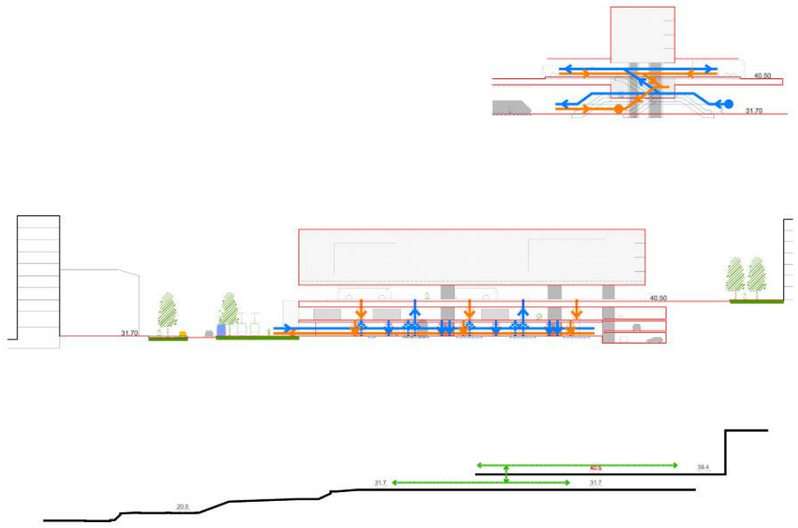
Esta condición de implantación topográfica adecuada y la disponibilidad de suelo permiten convertir el sector en una verdadera área de centralidad basada en dos temas clave:

A) La intermodalidad de todas las formas de movilidad y transporte: AVE, ferrocarril nacional y regional, tranvía, autobús urbano e interurbano, bicicletas, taxis, aparcamientos de coches, peatones…

B) El potencial para el desarrollo de algunas actividades y servicios centrales ligados a esta gran accesibilidad interna a la ciudad: ciertas actividades que requieren buenas condiciones de movilidad podrán beneficiarse de esta condición tan central.

Ambas estaciones tienen un tratamiento análogo al puerto para su transformación, contemplándose una ordenación que se incorpora en la revisión del planeamiento. El desarrollo del ámbito comporta la desafectación de los suelos ferroviarios situados fuera del canal ferroviario. Dicho desarrollo se ajustará al protocolo suscrito entre el Ayuntamiento y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (adif) que se adjunta en la memoria.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



La futura remodelación de la estación ha de permitir una correcta relación de la misma con los barrios laterales y frontal incorporando un esquema que sume en diferentes plantas servicios de transporte y urbanos en un gran centro intermodal. La creación de nuevos espacios públicos a raíz de la transformación ha de permitir la creación de corredores de relación entre la nueva estación y el futuro puerto remodelado.

Por otro lado este desarrollo ha de permitir re-equipar y mejorar las áreas urbanas más inmediatas, que al desarrollarse cerca de la anterior estación nunca pudieron beneficiarse de dicha centralidad, al concebirse habitualmente como un recinto cerrado en sí mismo y difícilmente penetrable por su posición escalonada respecto al perímetro.

Una primera simulación realizada en base a los criterios presentados nos muestra cómo la zona inferior actúa como espacio de relación entre el ferrocarril y los espacios urbanos de acceso tradicional a la estación, mientras que el superior se podría destinar a los autobuses interurbanos y los accesos a un posible parking, por debajo de la avenida de La Sardiñeira.

También los esquemas explican la posibilidad de desarrollo de un buen sistema de espacios públicos y equipamientos que podrían acompañar las actividades centrales que se pudieran desarrollar. Incluso algún sector de residencia central parece posible en las inmediaciones, a poniente, para asegurar una mayor continuidad urbana.

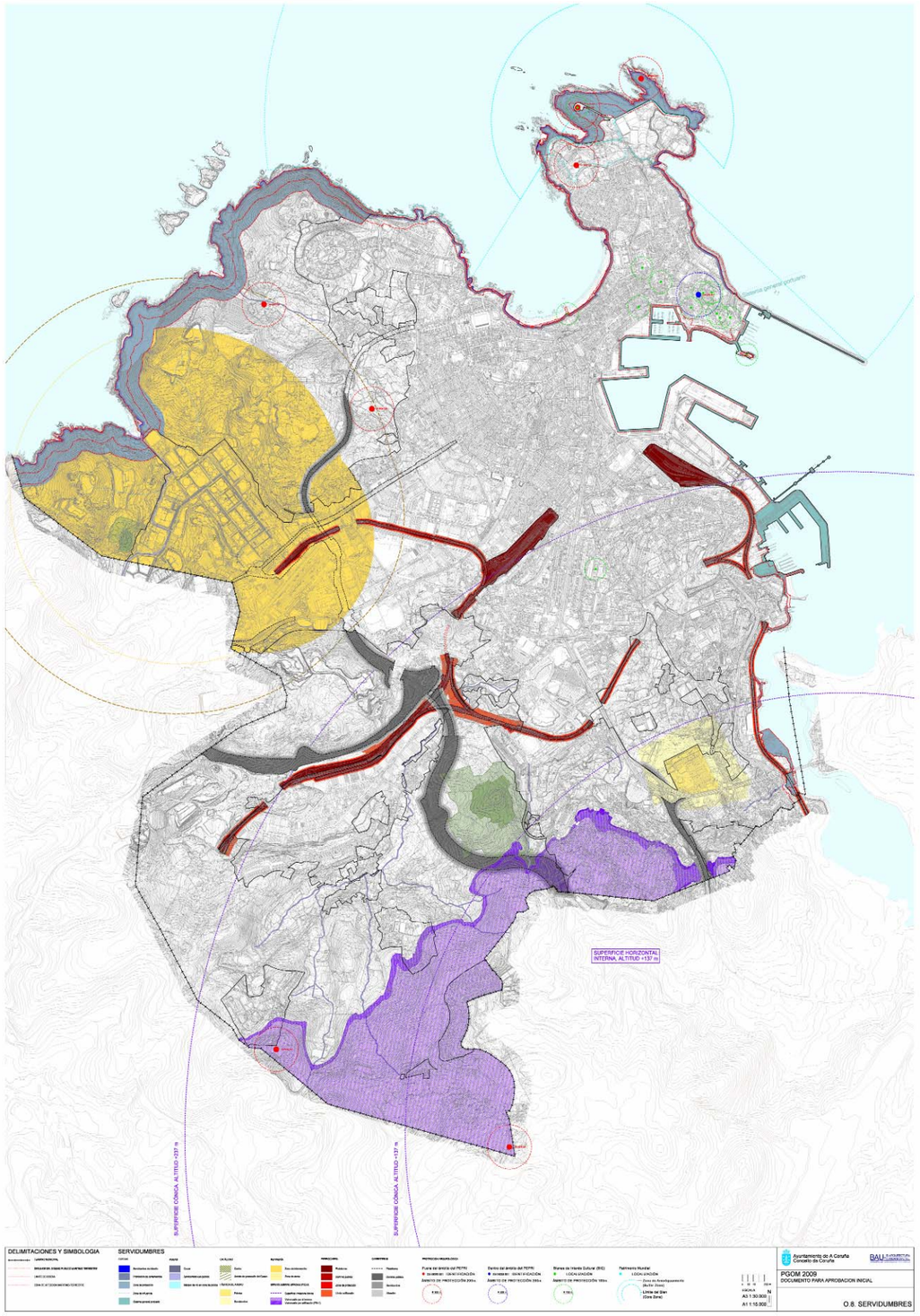
Por otro lado la inclusión de la Estación de autobuses interurbanos en el sistema intermodal permite pensar en liberar el solar ocupado por el edificio actual –aproximadamente 2,5 Ha- y orientar un corredor urbano bien equipado desde San Cristóbal hasta el puerto, formalizando así una espina cívica desde la nueva Estación hasta los futuros desarrollos para la transformación del Puerto. Se busca integrar el intercambiador en el sistema de corredores y malla verdes de modo que permitan unas relaciones urbanas más amables.

La transformación de la Estación de San Cristóbal como centro intermodal entre transportes de largo recorrido complementa la de tipo regional-urbano prevista en San Diego, dando una cobertura amplia a diferentes escalas de relación

En efecto, la actual estación se puede convertir en un gran parque central en una zona muy densa de la ciudad que permita la conexión amable entre la Nueva Estación Intermodal y el Puerto. La presencia del parque posibilita también mejorar la entrada por la Avenida de Alfonso Molina. A su vez, en los bordes del parque se enmarcan edificaciones de uso residencial, de terciario local y de equipamientos, para definir una continuidad urbana entre los barrios hoy separados por dicha avenida.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

23



23. INCIDENCIA DE DISPOSICIONES SECTORIALES

Ya nos hemos referido anteriormente la incidencia de numerosas regulaciones y acuerdos sectoriales con disposiciones que tienen repercusiones urbanísticas. Dichas disposiciones son de obligado cumplimiento –voluntario de mutuo acuerdo si son convenios- y, aunque su finalidad es regular una determinada actividad o construcción, o poner condiciones para su implantación, el hecho de que normalmente actúan sobre el territorio implica el condicionamiento de las figuras de planeamiento que han de concretar el régimen del suelo.

Tienen incidencia, en el caso de Coruña, disposiciones europeas, estatales o autonómicas, éstas en muchos casos adaptadas a las más generales de orden superior por su alcance territorial y de obligado cumplimiento. Así influyen las leyes que regulan el suelo, las carreteras, los ferrocarriles, las costas, los puertos o las servidumbres aeronáuticas, por ejemplo. También tendríamos, sin ánimo exclusivista, las competenciales autonómicas en materia cultural, protección del medioambiente, habitabilidad, vivienda o los planes territoriales sectoriales. En otro orden, las de tipo tecnológico, como las protección de la refinería, las compañías de servicios o las condiciones técnicas de la edificación. Por último, los acuerdos firmados que contienen compromisos para intervenciones de transformación de amplias zonas de la ciudad, en que sería paradigmático el Convenio del Puerto.

En este sentido las podemos agrupar en

- Legislativas. Están determinadas directamente por legislación sectorial que contiene en determinaciones urbanísticas o de su de deriva un condicionante.
- Reglamentarias. Normalmente desarrollan una ley, concretando y dimensionando disposiciones de la misma.
- Tecnológicas. Derivan de la aplicación de protecciones tecnológicas. En muchos casos son contenidas a su vez en reglamentos de desarrollo d legislación sectorial.
- Convenios. Aquellos que se hayan suscrito para desarrollo del planeamiento que hayan condicionado alguna de sus determinaciones. Se incluyen en las normas como anexos del plan.

Por su carácter de obligado cumplimiento, el Plan ha establecido las reservas de suelo para las servidumbres establecidas o previstas y ha recogido en su normativa las disposiciones de orden superior –normalmente mediante la referencia directa a la legislación aplicable en cada caso-, que son objeto de explicación en el presente capítulo.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Costas.-

El plan dibuja las servidumbres resultantes de la aplicación de la Ley de Costas, teniendo en cuenta las disposiciones de la Ley de medidas urgentes en materia de ordenación del Territorio y del litoral de Galicia. A partir de la delimitación del dominio marítimo terrestre, se señalan las zonas de protección y de influencia, diferenciando según se trate en suelo urbano o en suelo rústico.

Puertos.-

A partir del borde de agua se señala una franja de dominio público de 20 metros, sólo reducida cuando así lo prevé la regulación específica del puerto, y que se recogen expresamente indicados como dimensión menor.

Aguas.-

De acuerdo con la ley de aguas, se ha delimitado el cauce a partir del cual se han establecido las servidumbres de uso público. De hecho, tan sólo se ha señalado el Monelos en su paso por suelo rústico, aunque se trata de una torrentera de poca entidad con flujos de agua sólo en caso de avenidas.

Protección del patrimonio.-

Se incluyen protecciones de dos tipos: las de entorno de B.I.C. y las arqueológicas. Entre las primeras habrían unas genéricas que no se han dibujado y se aplican directamente como un radio en el entorno de elementos protegidos (hórreos, cruceros, lavaderos,…); otras, se delimitan con radios de protección en el entorno de piezas declaradas como B.I.C., en su mayoría dentro del ámbito del PEPRI del Casco Antiguo.

Respecto a las arqueológicas, sólo hay dos delimitaciones con ámbito de protección declarado: los Castros de Elviña y de Nostian.

Servidumbres técnicas.-

El plan señala los ejes de las canalizaciones y conducciones principales de los diferentes servicios principales, sobre los cuales se deberá aplicar la normativa correspondiente según la reglamentación específica. No se señala el ámbito de servidumbres dado que dependiendo de la regulación sectorial la manera de aplicar las protecciones difiere según el servicio de qué se trate (por ejemplo la envergadura total de la “sombra” de los tendidos de alta tensión), debiendo disponerse en su momento de la información detallada para su aplicación.

Carreteras.-

Se han señalado las áreas de dominio público, servidumbre y afección, según las definiciones de la legislación correspondiente en materia de carreteras.

Ferrocarriles.-

A partir de los trazados existentes de ferrocarril y el que se encuentra en ejecución para el AVE, se han señalado las áreas de dominio público, servidumbre y límite de edificación, según las especificaciones de la legislación correspondiente en materia de ferrocarriles.

Refinería.-

El tratamiento de la servidumbre de la refinería es muy ambiguo en la legislación y reglamentación aplicable, en lo que se refiere a los usos que se pueden desarrollar dentro del ámbito de influencia. Estaríamos hablando de reglamentación que fluctúa en sus determinaciones en función de los tipos de combustibles y los volúmenes almacenados.

Tanto el Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de instalaciones petrolíferas, como la Instrucción Técnica Complementaria MI-IP 01 REFINERÍAS y la Instrucción Técnica Complementaria MI-IP02 Parques de almacenamiento de líquidos petrolíferos, establecen las especificaciones técnicas que deben reunir las instalaciones petrolíferas dedicadas al refino, almacenamiento y distribución de los productos carburantes y combustibles líquidos, a fin de obtener un nivel de seguridad suficiente, de acuerdo con los conocimientos actuales, para proteger a las personas y bienes. También se contemplan distancias mínimas para determinados usos, en función de los combustibles y sus cantidades acumuladas.

En estas condiciones, el plan incorpora un análisis de riesgos de la refinería en relación con el Plan de riesgos de la misma, incorporando las zonas de intervención (la más restrictiva) y de alerta. Dentro de la zona de intervención no se sitúan usos residenciales ni actividades comerciales o de equipamientos que supongan grandes concentraciones de personas, aunque sí que se prevé admitir actividades, como existen hasta ahora.

No obstante, en los núcleos próximos a la refinería, aunque mantienen los usos actuales, conviene limitar su expansión residencial a la delimitación actual. El plan los considera como suelo rústico de protección ordinaria por riesgo tecnológico - Nostián, Bens, Mazaido, Comeanda, San José, y la Moura-, que permite mantenerlos, pero impidiendo su expansión.

Para la instalación de usos productivos en el interior de la zona de afección, se han de dar las condiciones de los reglamentos antes enunciados y han de contar con la aceptación de los organismos competentes en el momento de concretar el planeamiento de desarrollo.

Oleoducto

El plan representa las servidumbres de seguridad relativas al Oleoducto en relación a los dos trazados existentes: el que va desde la refinería de petróleo de Repsol al puerto actual de A Coruña y el que conecta la Refinería con Vigo.

Sobre la cartografía actual utilizada para la elaboración del plan, en la cual figuran los tramos aparentes en superficie, se ha interpretado el trazado del oleoducto a partir de la documentación del PGOM de 1998 y del levantamiento realizado en 2006, para el tramo de enlace con Vigo.

Fábrica de Armas.-

El plan señala las servidumbres resultantes entorno de la Fábrica de Armas de acuerdo con la Orden 155/1982 de 12 de Noviembre en relación a la zona de seguridad, aunque actualmente, la fabricación militar se ha reducido considerablemente y en la revisión del planeamiento se plantea la posibilidad de transformar la Fábrica actual mediante un Plan Especial.

Aeropuerto.-

1. Servidumbres Aeronáuticas

Parte del término municipal de A Coruña se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de A Coruña. En el plano de Servidumbres aeronáuticas anexo se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las servidumbres que afectan a dicho ámbito.

Dentro del municipio las afecciones se determinan por la intersección con la Superficie Horizontal Interna, situada en la cota + 137 y la Superficie Cónica, que partiendo de la cota anterior se extiende hasta la + 237. En el mencionado plano, se representan mediante un tramado las zonas en que el terreno vulnera (intersecta) con las superficies limitadoras. La intersección se ha realizado sobre la cartografía de referencia del Ayuntamiento de A Coruña, correspondiente al año 2007.

2 Vulneración de las Servidumbres Aeronáuticas

2.1 Vulneración por el terreno
En todo el ámbito tramado el terreno vulnera las superficies, y por consiguiente, cualquier elemento que se levante sobre éste también las vulnera. Del mismo modo, cualquier elemento que se levante dentro de la proyección de las superficies limitadoras puede vulnerar las superficies, en función de la altura de dicho elemento.

2.2 Vulneración por la edificación
Dentro del ámbito de proyección de las Servidumbres, el Plan General que se revisa clasifica los suelos en el plano de Clases de suelo PGOM 2009, en:

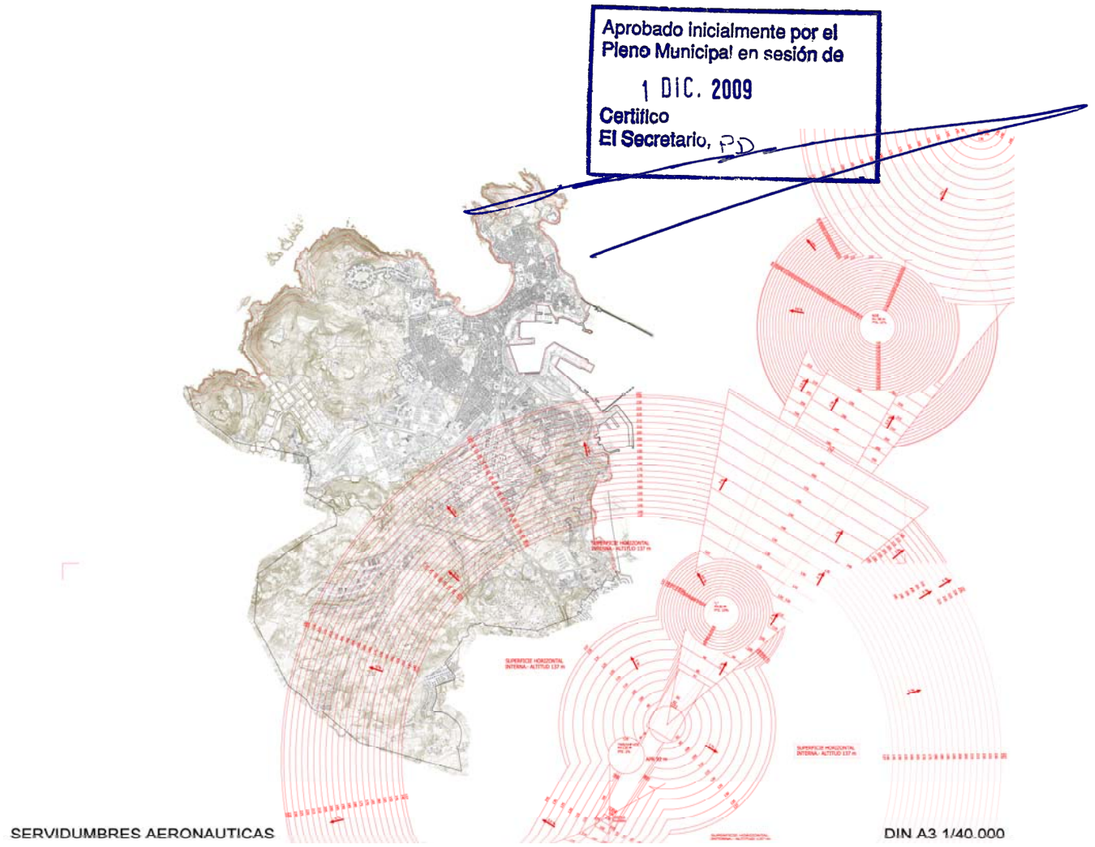
- suelo rústico especialmente protegido
- suelo urbanizable
- suelo urbano

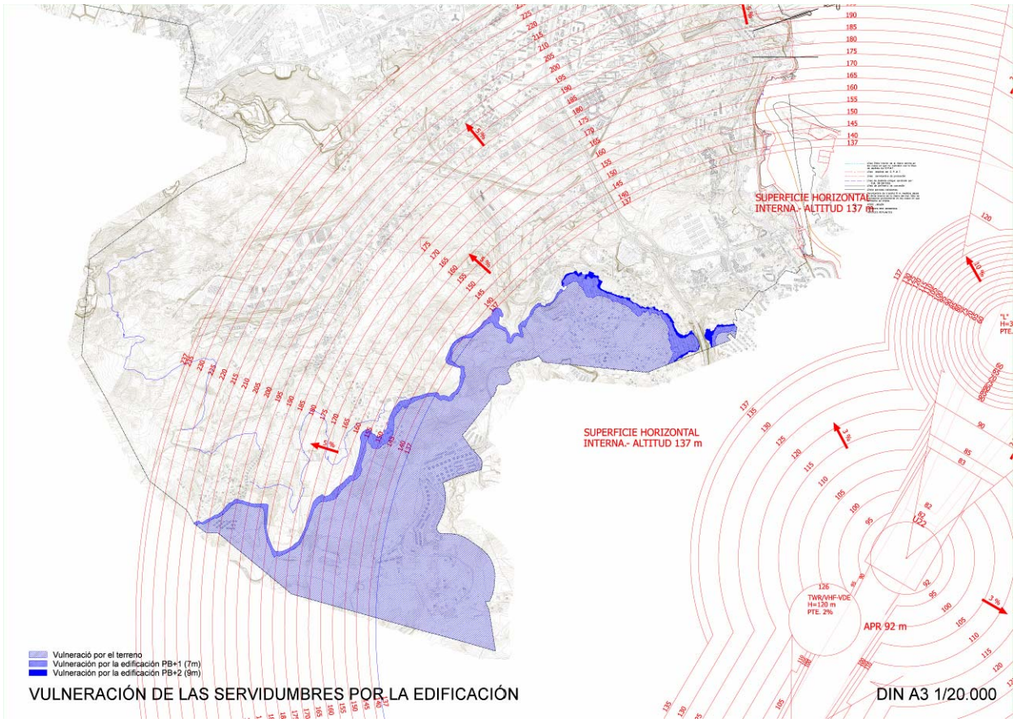
Con carácter general, la Ley de Ordenación Urbanística y protección del medio rural de Galicia determina, para las edificaciones situadas en suelo rústico de protección agropecuaria, forestal o de infraestructuras, una altura máxima de dos plantas y 7 m de altura, mientras que las Normas Urbanísticas del Plan General establecen, para los suelos urbanos y urbanizables situados dentro del ámbito de proyección, una altura máxima de dos plantas, correspondiente a 7m de altura, y puntualmente de tres plantas, correspondientes a 9m de altura. Esta altura resulta muy restrictiva para la edificación, por lo que la normativa propone permitir chimeneas, antenas u otros elementos tecnológicos siempre que no rebasen la altura máxima señalada en 1,5 m,

Las alturas máximas asignadas por el PGOM 2009 no suponen un incremento de las alturas en relación a la edificación existente, a la determinada por la LOUGA para el suelo rústico protegido ni a la contemplada en el PGOM 1998. Atendiendo a la limitación de alturas de las posibles edificaciones que se puedan situar en el ámbito de la proyección, es posible establecer la zona en que las edificaciones pueden vulnerar las superficies limitadoras.

En el plano de Vulneración de las servidumbres por la edificación se indican mediante trama las zonas donde la edificación de dos plantas y la de tres plantas vulneraría las superficies, respectivamente.

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

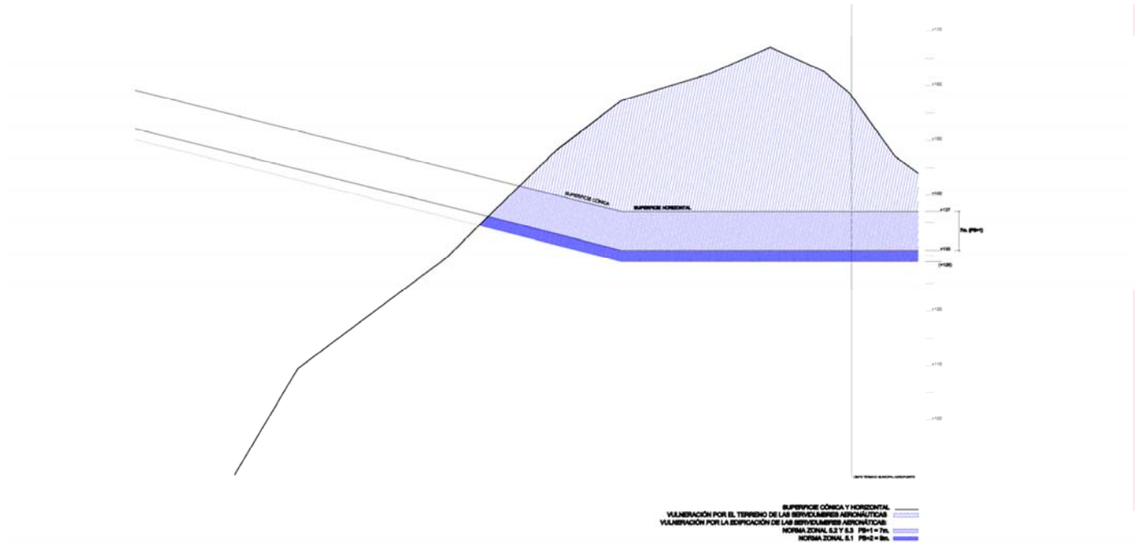




Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

3 Ámbitos no afectados por servidumbres aeronáuticas

De acuerdo con las normas anteriores, los ámbitos situados dentro de la proyección pero fuera de las zonas de vulneración de la edificación, no se encuentran afectados por servidumbres aeronáuticas, lo cual no exime a las edificaciones que se sitúan dentro de cumplir con lo estipulado sectorialmente por la legislación en materia aeronáutica, de solicitar los correspondientes permisos a la administración pertinente. La intersección de la superficie limitadora con el terreno genera la zona de vulneración de la servidumbre por el terreno. La intersección de la superficie limitadora, desplazada en vertical hacia abajo la misma distancia que la edificación que se puede construir, genera la zona de vulneración de la servidumbre por la edificación.



4. Tratamiento de las servidumbres por el plan

En la regulación normativa vigente en materia de servidumbres aeronáuticas se parte del establecimiento de las superficies limitadoras de obstáculos, por considerar que constituyen en su conjunto un instrumento eficaz y relativamente simple para identificar y, en su caso, restringir o eliminar posibles obstáculos a la navegación aérea con el fin de preservar su seguridad. Pero en la misma legislación, se reconoce también que el carácter genérico de tales superficies puede dar lugar a restricciones localmente innecesarias, lo que no es impedimento para recomendarse de modo general que no se permita la presencia de nuevos obstáculos.

Por tanto, en el presente apartado pasaremos a analizar la situación existente y las propuestas que realiza el PGOM 2009 para regular las futuras actuaciones dentro de los ámbitos de afección por servidumbres aeronáuticas. Los ámbitos en los que la reclasificación de suelo, o en su caso la recalificación, que podrían aumentar las alturas de aquellas zonas en que el terreno vulnera o se encuentra próximo a las cotas de la Superficie Horizontal Interna o Superficie cónica, o bien la altura de construcciones puede vulnerar dichas superficies, son:

Suelo Urbano:

Urbanización de Peñaredonda (suelo urbano entre el SUD 6 y el SUD7)
Campus de Zapateira (suelo urbano entre el SUD 6 y el SUD7)
Urbanización de la Zapateira (suelo urbano en el entorno del SUD 7)
Urbanización de Obradoiro (suelo urbano al Noroeste de Zapateira)
Urbanización de Breogán (suelo urbano al Oeste del SUD 7)

Suelo Urbanizable:

SUD 6 Monte Alfeirán
SUD 7 Zapateira I
SUD 9 Zapateira II
Suelo Rústico Especialmente Protegido

Con carácter general, el PGOM 2009 mantiene la clasificación del suelo que el PGOM 98 establecía para el Suelo Urbano y Urbanizable, así como las alturas previstas para estos suelos. Dicha clasificación se representa en los planos Clases de suelo del PGOM 2009 y Clases de suelo del PGOM 1998. Las alturas máximas asignadas se corresponden con las de las edificaciones existentes en el entorno de las urbanizaciones y de los antiguos núcleos tradicionales, que como se ha explicado anteriormente son de dos plantas de altura y puntualmente de tres. Estas alturas se sobrepasan, excepcionalmente, en algunos de los edificios existentes en el Campus Universitario de la Zapateira.

El Suelo Rústico Especialmente Protegido se ha ampliado notablemente en relación al PGOM 98, mediante la clasificación de suelos que en el PGOM 98 eran suelos rústicos aptos para urbanizar (únicamente precisaban de un proyecto de sectorización previo para convertirse en urbanizables).

Una pequeña parte de los suelos aptos para urbanizar se ha delimitado para ser desarrollados a través de planes parciales, en relación a suelos que tenían tramitación iniciada (SUD 6) o a suelos que completan y rematan las urbanizaciones existentes (SUD 7 y SUD 9). También se han delimitado ámbitos de suelo urbano para completar las urbanizaciones existentes, aunque la delimitación de este suelo urbano siempre se ha reducido en relación al PGOM 98 en aras a aumentar la superficie de suelo rústico especialmente protegido.

La estrategia general para las urbanizaciones existentes es completarlas y aislarlas en el territorio, permitiendo la continuidad de los espacios libres y limitando definitivamente su expansión. De hecho, la formalización del Parque Alto de la cota +125 en suelo rústico de especial protección forestal corresponde bien con las zonas arboladas y con las zonas de vulneración de las superficies, y garantiza para los elementos situados por debajo de esta cota, que para las alturas máximas que el PGOM 2009 determina en su entorno (PB +1= 7m y PB+2= 9m) la edificación no vulnera la superficie de servidumbres situada por encima de la cota +137 (125+7=132 m y 125+9=134 m)

En conjunto, se han disminuido considerablemente las posibles vulneraciones de las servidumbres por las nuevas edificaciones. Ello es así porque no se propone respecto la situación anterior, la recalificación en las zonas de suelo urbano ni en el suelo urbanizable, ni tampoco el incremento de las alturas.

Estas limitaciones urbanísticas se refuerzan en las Normas del plan con una regulación específica sobre servidumbres aeronáuticas, adaptada a la legislación sectorial correspondiente.

Ámbitos analizados en relación a la zona de afección por servidumbres aeronáuticas:

a) Urbanización de Peñarredonda (suelo urbano entre el SUD 6 y el SUD7)

Una parte significativa de los suelos de la urbanización se encuentra dentro de la zona de vulneración por la edificación. Un 80% de la superficie de este suelo está edificada, mientras que la mayor parte de la superficie libre restante se acumula en el sureste. En el suroeste existe otra zona libre de edificación incluida en el ámbito de expropiación de la autovía al aeropuerto. La topografía es bastante uniforme, con pendientes medias inferiores al 15%, que se acentúan en los bordes, donde alcanzan valores superiores al 20%.

La mayor parte del suelo está ocupado por la edificación existente, excepto 3 zonas relativamente pequeñas situadas en posición interior, de las cuales 2 están casi completamente edificadas. Dado el pequeño tamaño de estas zonas se plantea mantenerlas como edificables.

b) Campus de Zapateira (suelo urbano entre el SUD 6 y el SUD7)

Los suelos del Campus de Zapateira se distribuyen fundamentalmente en dos niveles: el de la plataforma de la cota +157 y los situados por debajo de la cota +120.

Las alturas máximas de los edificios existentes en el conjunto del campus oscilan entre 3 y 5 plantas. Pero los suelos situados por debajo de la cota +120, edificables con 4 plantas de altura, se encuentran fuera del ámbito de vulneración de la edificación (120 + 4 x 4 = 136). En este contexto, y dada la gran envergadura de los edificios existentes, de 5 plantas en cotas más altas, el desarrollo de nuevos suelos resulta coherente con la altura de las edificaciones consolidadas, a las cuales no superan.

Mientras, en los suelos situados por encima de la cota 157, ya existen edificios que pueden alcanzar las 5 plantas de altura que, por su posición, no superan la altura resultante de la facultad de Filología.

c) SUD 6 Monte Alfeirán.

La totalidad de los suelos edificables se sitúan por debajo de la cota + 125 m, por lo que no vulneran en ningún caso las superficies limitadoras (125 +7 = 132m y 125 +9=134m; el plano superior de la edificación siempre se sitúa por debajo de la superficie horizontal interna y de la superficie cónica).

d) Urbanización de la Zapateira (suelo urbano en el entorno del SUD 7)

Todo el ámbito de suelo urbano está incluido en la zona de vulneración por la edificación. El ámbito se encuentra densamente ocupado y únicamente quedan por edificar algunos solares de equipamientos. La clinometría es muy uniforme con pendientes medias inferiores al 10%.

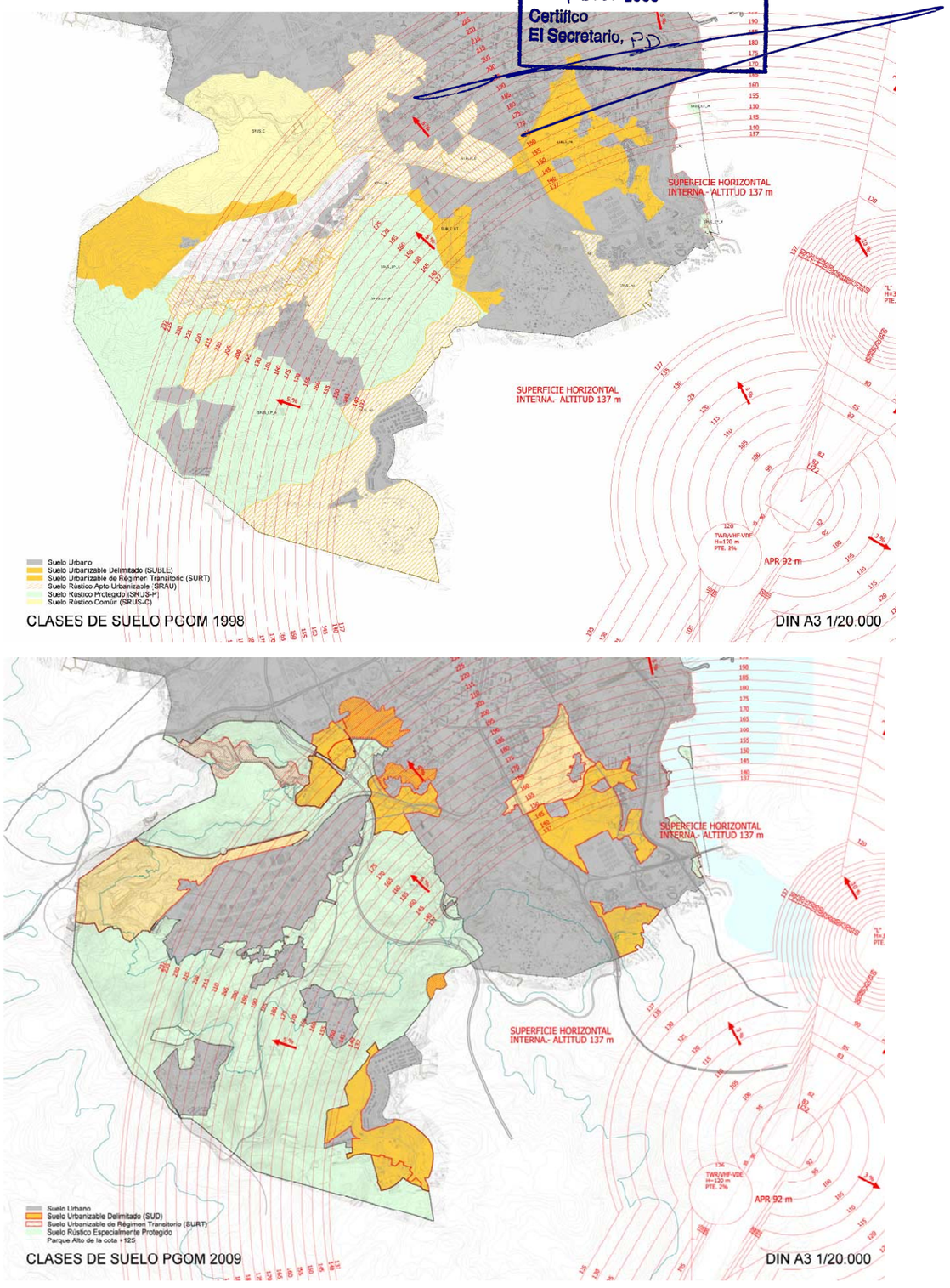
Dada la densidad de la edificación, con casas unifamiliares, pareadas y bloques de casas adosadas, que distan entre sí entre 20 y 50 m de media, la totalidad de los suelos resultan homogéneamente ocupados.

e) Sur de la urbanización Breogán (suelo urbano al Oeste del SUD 7).

La parte situada más próxima al límite del término municipal se encuentra completamente edificada por construcciones de 2 plantas de altura, separadas entre sí menos de 20 m, muy próximas a la cumbrera, en terrazas de pendiente media del 15%. Más allá de éstas, los suelos que aún quedan por edificar se disponen sobre una topografía menos favorable, con pendientes medias superiores al 20%.

Todo el suelo libre de edificación se encuentra dentro del ámbito de vulneración de la servidumbre por la edificación, aunque en la vertiente opuesta a la situación del aeropuerto. La totalidad de los suelos urbanos pendientes de edificar mantendrían las alturas, en número de plantas, de los edificios existentes.

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

f) Urbanización de Obradoiro (suelo urbano al Noroeste de Zapateira)

El ámbito de vulneración por la edificación afecta a menos de un tercio de la superficie del mismo y se encuentra edificado casi totalmente en los suelos previstos para ello (únicamente quedan 3 parcelas pendientes de la prolongación de un vial).

La totalidad de los suelos edificables, dentro del ámbito de vulneración, por su dimensión i posición rodeada de preexistencias y al lado contrario del morro de la montaña respecto al aeropuerto, no suponen una alteración de las condiciones actuales.

g) SUD 7 Zapateira I

Todo el suelo delimitado se encuentra dentro de la zona de vulneración por la edificación. El ámbito se encuentra escasamente edificado por casas situadas preferentemente al sur del mismo, próximas al Club de Golf. La clinometría es variada, aunque un tercio del ámbito tiene una pendiente media superior al 18%.

El borde suroeste mantiene el tono de la edificación existente y se sitúa al lado contrario respecto al aeropuerto de la cumbrera que discurre paralela a la carretera de la Zapateira. Por su parte, en el sector central las edificaciones existentes marcan la referencia máxima para las futuras nuevas edificaciones.

La zona situada al sureste se encuentra mucho más expuesta a la influencia del aeropuerto, si bien aquí se han dispuesto la mayor parte de las zonas libres del sector, como continuación de los espacios libres existentes y para limitar definitivamente la expansión de la edificación hacia el propio aeropuerto.

h) SUD 9 Zapateira II

El ámbito delimitado se corresponde con un asentamiento surgido al margen del planeamiento y está ocupado por la edificación en más de dos tercios de los suelos aptos para ella. Los edificios distan entre 20 y 50 m de media. La zona central del ámbito, que corresponde aproximadamente con la mitad de la superficie del mismo, se levanta sobre un terreno de pendiente superior al 20%. La zona inferior del ámbito se encuentra densamente ocupada.

Una parte significativa de los suelos del ámbito, más de la mitad de su superficie, se encuentra en el lado contrario de la cumbrera respecto del aeropuerto.

Por otro lado, dada la proximidad de las edificaciones de la zona inferior, la mayoría de la superficie de suelo con pendiente inferior al 20% se enmarca en la referencia de altura de los edificios existentes y se sitúan en sentido opuesto al del aeropuerto.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Fuente: Paisajes Españoles.

24. EL PAISAJE TERRITORIAL Y URBANO EN LA ESCALA METROPOLITANA.

Los pasajes –recorridos- y paisajes de la ciudad contemporánea parecen inaprensibles porque se ha perdido la continuidad formal de la ciudad del pasado y su lectura está sometida a distintas velocidades y puntos de vista. Hay una necesidad acuciante de redefinir las imágenes de la ciudad metropolitana. La dureza del desarrollismo y sus procesos especulativos van a ser difíciles de borrar, aunque los ritmos y procesos de transformación históricos demuestran que las intervenciones y regeneraciones en el tiempo acaban ayudando a su integración.

La ciudad ya no se recompone desde una imagen como hacían verlas las postales fotográficas, sino desde explicaciones e interpretaciones más complejas.

Para definir los nuevos paisajes de esta “ciudad región” habrá que trabajar en varios niveles:

1- Desde la ciudad construida, buscando su permeabilidad interior y el disfrute de los puntos de panorama y visión exterior.

2- Desde la “panorámica general”, tratando de añadir valores a la ciudad heredada que mantiene su primacía como seña de identidad.

3- Desde fuera de la ciudad, buscando nuevas relaciones con el espacio natural para tratar de lograr una ciudad abierta al paisaje. Sabemos que la ciudad no es un ente orgánico, aunque a veces copiando el léxico de la biología se lo apliquemos. Al construirse la ciudad se adapta al medio natural y lo modifica con mayor o menor impacto, y puede estar –aunque no debería- en contradicción con el sistema natural, porque es un producto separado y distinto: De ahí el interés que tiene cuando ambos sistemas configuran un paisaje armónico.

4- Especial cuidado deben merecer las infraestructuras que se modifiquen o desarrollen, porque es a partir de ellas –por la capacidad expositiva y de accesibilidad que ofrecen- desde donde muchas veces se ha impulsado el crecimiento desordenado, donde la coartada de la transitoriedad es la excusa para el caos y la sin razón.

Seguramente la cuestión de la imagen metropolitana tiene el valor de ser un elemento sincrético de otras variables, y en su coherencia se explican otras formas de la distribución espacial. El plan de Coruña supone una decidida apuesta por este objetivo.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario,

24.1 VALORES AMBIENTALES

En un municipio con un desarrollo de la línea de costa tan grande, el agua en sus diferentes manifestaciones –el mar abierto frente a los Montes de San Pedro, frente al mar abrigado de la bahía de A Coruña y del puerto- se convierte en el protagonista fundamental. Los edificios y los espacios situados en la fachada litoral disfrutan ampliamente de esta panorámica.

Tras esta fachada es posible descubrir otros “valores”, algunos de ellos seguramente bien conocidos por la gente del lugar y otros, que en ocasiones pueden pasar más inadvertidos.

En la ciudad antigua predominan los edificios tradicionales y los equipamientos representativos, las calles estrechas, las placitas y algunos espacios de gran significación como la Plaza de María Pita.

Fuera de ella, las vías se ensanchan y se amplían las perspectivas y adquieren especial relevancia las calles con visuales sobre la lámina de agua. De entre éstas, destacan aquellas con cierta pendiente porque aumenta la profundidad del campo visual.

Estos pequeños viales apuntan ciertos sistemas de relaciones entre algunos pequeños espacios y equipamientos, que se constituyen en “ejes de barrio”. En este contexto, se singularizan algunas piezas, como el fuerte de San Diego o la muralla de tierra, de la que permanece como único vestigio el espigón del Caramachón. También afloran los edificios “altos” que miran por encima de los otros, pero que sobre todo son vistos y reconocidos y configuran el “skyline” característico de la ciudad.

A medida que nos alejamos de la ciudad consolidada “disminuyen” los valores urbanos y se hacen más presentes los naturales.

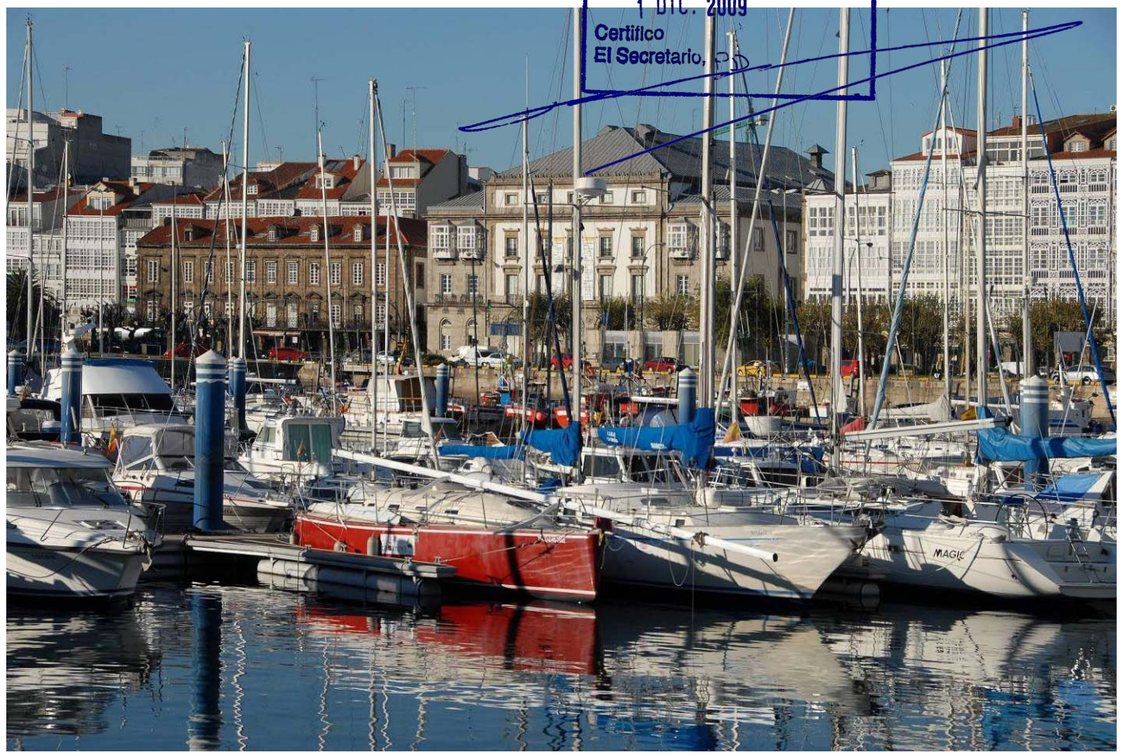
Todavía en el borde litoral, más allá de la boca del puerto, domina el paisaje de la Ría. El espacio entre la avenida del Pasaje y la Ría del Burgo conserva, a pesar de algunos grandes volúmenes, arboledas significativas que le confieren una presencia singular.

Un poco más atrás, entre la citada avenida y la de Montserrat, se destaca el Monte Mero rodeado de suelos pendientes de desarrollar, con buenas vistas sobre la Ría.

Al fondo, la corona semicircular de montes que limita el término municipal, conserva formaciones arbóreas de cierta envergadura, que aumentan a medida que se incrementa la altitud.

En una posición intermedia entre éstos y la tercera ronda, se encaja el lecho del Río Mesoiro, entre el polígono comercial POCOMACO y el nuevo barrio residencial de Mesoiro. El río y los torrentes que lo alimentan serpentean por algunos valles de pendiente poco pronunciada, salpicados de casas y pequeñas huertas familiares - antiguos núcleos rurales- desvirtuados puntualmente por algunas edificaciones mayores. También, próximo a los núcleos, el alto donde se encuentran los restos arqueológicos del Castro de Elviña.

Sin ánimo de agotar la relación se ha pretendido ofrecer un esbozo de algunas situaciones y algunos elementos de alcance diverso, que significan “lugares” y los convierten en singulares, apreciables y en definitiva, valiosos. Esta lectura supone aportar un nivel más de información, y cuando es “superpuesto” sobre otros, ha permitido por ejemplo, escoger entre las diferentes calles que configuran el viario más local, aquellas que podían resultar más interesantes para configurar la malla de corredores verdes; establecer prioridades para actuaciones de reurbanización de calles y espacios; o para la delimitación de áreas de remodelación, o simplemente orientar las decisiones o la regulación para preservar estos valores.



La Dársena y las galerías de la Marina

El paisaje de la Ría del Burgo. Plaza de María Pita. Calle con visuales sobre la bahía de Orzán

Polígono de POCOMACO enclavado en el valle del río Monelos visto desde el barrio de Mesoiro. Al fondo la masa boscosa del Monte das Chans.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

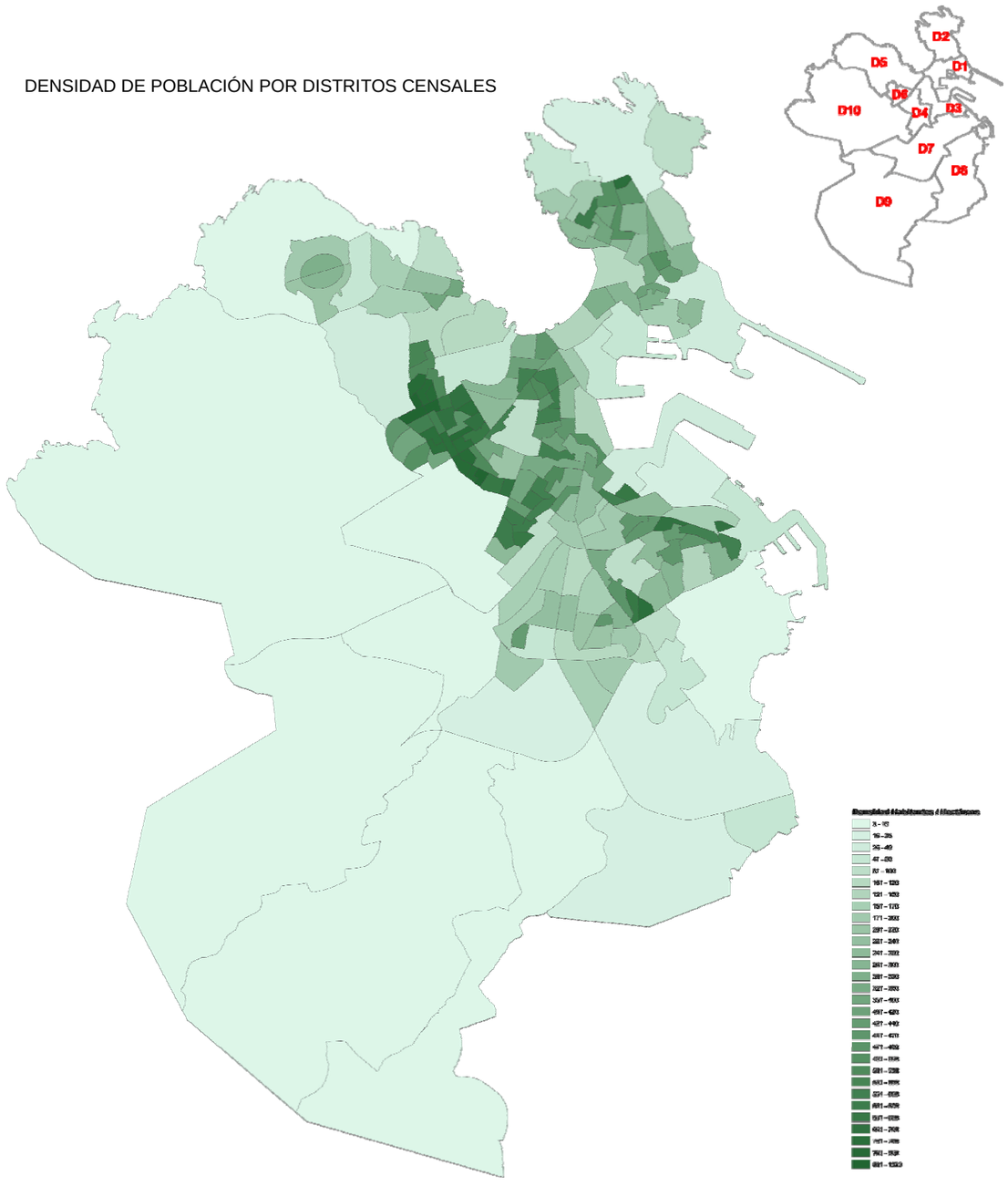
24.2 PROPUESTA PARA ELEMENTOS DE PAISAJE NATURAL

Desde el plan se propone la creación de un Sistema de Espacios Libres Naturales que articule las piezas periurbanas interiores y litorales, a través del tejido urbano. Para ello el plan trabaja con los siguientes elementos:

- El sistema libre interior: el Parque Alto (Cota 125), sobre el cual ya hemos hablado en el capítulo 12, que se promueve como una parte de un sistema más ambicioso de carácter supramunicipal para las cotas más altas del término municipal.
- Espacios libres Costeros, que constituyen los tres promontorios costeros de poniente que son calificados como parque rústico especialmente protegido. Incorporan la franja mínima de 200 metros de protección según la legislación de costas, e incluyen puntualmente la instalación de la depuradora.
- El corredor fluvial del Río Monelos. Discurre por zonas de baja pendiente donde se mantienen parcelas cultivadas. Permite la conexión entre el Sistema Interior, el núcleo urbano y el sistema de espacios libres costeros. En alguno de los tramos, está total o parcialmente canalizado y cubierto. Dado que la canalización podría presentar problemas ambientales actualmente, se propone mantener la cobertura de la misma allá donde exista, pero señalando su presencia mediante una urbanización adecuada en superficie que rememore su curso.
- El sistema de espacios de la Ría del Burgo. Desde la boca de la ría hasta el embalse de Cecebre, pasando por la playa Santa Cristina y el humedal protegido situado en el municipio de Oleiros. Existe desde Cecebre una pista para bicicletas que bordea la línea de ferrocarril. Al llegar a Oleiros conecta con el paseo “litoral” existente, que se prolonga hasta el límite con el término municipal de A Coruña. Se propone extender dentro del municipio este paseo litoral y conectar a través de los nuevos desarrollos del puerto con el paseo marítimo existente, configurando un corredor territorial desde Cecebre hasta Punta Langosteira.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

DENSIDAD DE POBLACIÓN POR DISTRITOS CENSALES



25. LAS PROYECCIONES DEL PLAN.

La concreción de las propuestas del plan prefiguran el futuro urbanístico de la ciudad, el cual supone una anticipación al desarrollo urbano previsible desde las dinámicas previstas. El plan establece un modelo de crecimiento que atiende a unos objetivos básicos ya definidos pero que se podrían sintetizar en la mejora de la calidad urbana para el disfrute de toda la población. Esta guía, que podría parecer ambiciosa y hasta cierto punto utópica, por cuanto la ciudad preexistente se conserva con todos sus invariantes –defectos y virtudes- nos parece más asequible cuando la escala a la que la dimensionamos pasa a ser la población como referente básico para la sostenibilidad.

Así, la mejora en la accesibilidad general, no sólo motorizada, persigue un trato equilibrado entre las diferentes alternativas de movilidad, en el que el transporte rápido tiene una red bien estructurada pero el peatón y las bicis también disponen de sus espacios propios compatibles con aquellos; se habla de población cuando se prevén reservas para equipamientos de ciudad y metropolitanos, de vivienda con diferentes tipologías de promoción y de mezcla de usos; la estructura de espacios libres, buscando articular los espacios naturales con aquellos de carácter mas urbano i los itinerarios de relación.

Estos aspectos de índole estructural tienen una dimensión cualitativa sobre la que hemos ido desgranando esta memoria. Sin embargo, no podemos perder de vista los valores cuantitativos en la medida que responden a unos estándares que señala la legislación y un balance final que nos da la medida del alcance de la propuesta

Por tanto, hemos considerado que un punto de partida para referir los grandes números del plan, es el referente poblacional, sobre el cual se proyecta el crecimiento previsto para los próximos años, sobre el cual se ha planteado la estrategia de la propuesta. En este capítulo expondremos los diferentes parámetros que dimensionan el plan.

Se ha de recordar que el plan general anterior basó una parte importante de su estrategia, de acuerdo con los postulados de la Ley de Valoraciones de 1998, en promover una gran cantidad de suelo. En el planteamiento actual, se prima la calidad del suelo sobre la cantidad. Este plan busca optimizar los recursos disponibles sin depreciar los escasos recursos naturales que aún persisten, e incluso recuperando su valor allí donde sea posible para la mejora de la calidad urbana. De esta manera, parte de los suelos no desarrollados se vuelven a recuperar, aunque no se disponga de superficies considerables.

De los sectores urbanizables previstos en 1998 se han desarrollado 7 de ellos desde el punto de vista del planeamiento, con un coeficiente medio de edificabilidad de 0,92 m2t/m2s. El hecho de que se encuentren en diferentes fases de desarrollo permite disponer de una cierta reserva para los primeros años de ejecución del plan que actualmente se redacta.

En la nueva situación, no obstante, se pretende hacer jugar piezas urbanas con usos obsoletos que permitan la recuperación de grandes vacíos en el corazón de la ciudad. Se trata de suelos bien comunicados, que requieren una mejor articulación con su entorno, pero que por su centralidad y grado de dotación en infraestructuras generales, adquieren un enorme interés para la mejora de Coruña desde su interior.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Por otra parte, esta centralidad permite también una edificabilidad neta equilibrada entre un buen aprovechamiento del suelo y unos niveles de calidad urbana y medioambiental que son irrenunciables. La Fábrica de Armas, el Puerto y la reforma del entorno de la estación son oportunidades de mejora para el centro.

En el mismo sentido, la optimización de los usos del suelo requiere un consumo racional, que evite las grandes ocupaciones viarias de gran generosidad cuando ya se trata de vías urbanas que se han situado en el interior y mueren en el interior del casco. Un tratamiento progresivo en la condición de vía urbana no ha de suponer una merma en el nivel funcional ni en la seguridad. Algunas vías urbanas, sobredimensionadas para los vehículos, se propone rediseñarlas para destinarlas parcialmente al transporte público y bicis.

Por otra parte, la concentración facilita la rentabilidad social del transporte público. La compacidad es un valor añadido en la sostenibilidad urbana. No se ha de confundir compacidad con sobredensificación, pues se trata de un concepto de equilibrio entre uso optimizado y calidad ambiental. Por ello, algunos servicios, dotaciones o funciones, pueden ser perfectamente compatibles con otros que ya existan o se planteen en un futuro. La coexistencia en un mismo emplazamiento puede optimizar costes de mantenimiento y un uso continuado a lo largo de toda la semana. En la misma línea de optimización del uso del suelo, cabe recordar que muchas funciones actuales en superficie podrían trasladarse a plantas sótano, como de hecho ya se hace con la ocupación por aparcamientos, sótanos comerciales, servicios, etc, funciones que en muchos casos suponen altas superficies de ocupación en plantas emergentes.

25.1 ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

A Coruña es una ciudad de población estancada en la última década, con algún signo de recuperación reciente. La evolución de los últimos once años es:

1997	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007
245.557	242.914	242.458	243.902	242.846	243.349	243.320	244.388

No obstante, el comportamiento de descenso de los primeros años, se ha visto compensado por la segunda mitad, con un incremento medio anual del 0,2%. Esta tendencia se ha visto confirmada por datos recientes que situarían el crecimiento absoluto del último año por encima del 1,5%.

Densidad de Población.-

Desde principios de siglo la densidad poblacional en Galicia siempre ha superado a la de España. Actualmente este diferencial se sitúa en un valor de 14 habitantes/km2: 93,6 habitantes/km2 en Galicia y 80 habitantes/km2 en España, según los datos demográficos correspondientes al Padrón Municipal de Habitantes del 2006.

Dentro de la comunidad gallega, la provincia de Pontevedra sobrepasa los 200 habitantes/km2, mientras que le sigue la provincia de A Coruña, con 142 habitantes/km2 de densidad de población. En el otro extremo, Lugo y Ourense presentan cifras significativamente menores, con el 36,2 y 46,6 habitantes/km2, respectivamente. Se hace latente pues la diferencia entre zonas del interior, con un carácter regresivo en términos absolutos y una enorme dispersión de la población, y las zonas que quedan dentro del ámbito de influencia del eje atlántico.

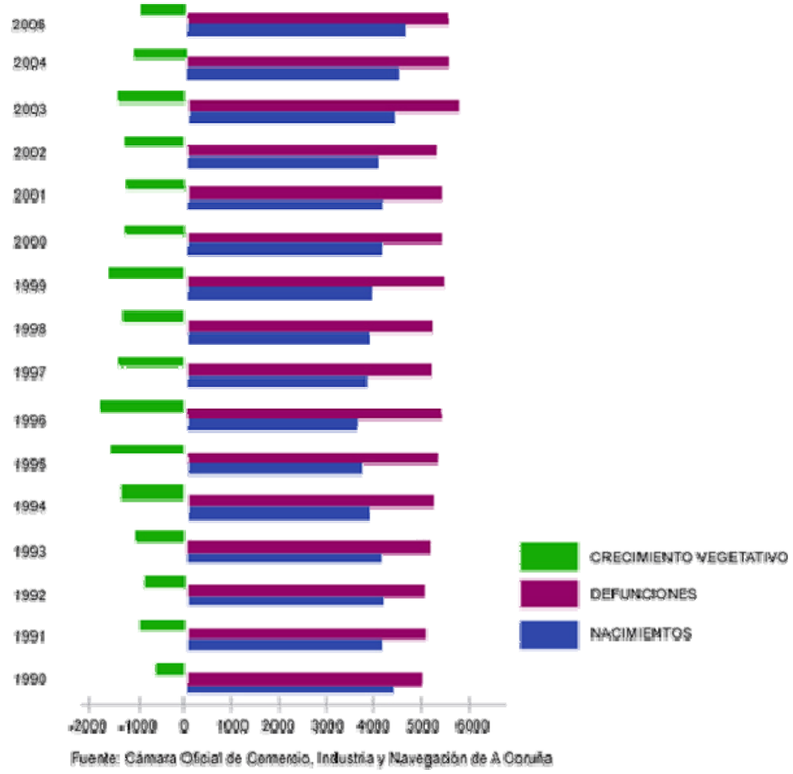
En el contexto metropolitano de A Coruña, el municipio que presenta una distribución de densidad de población más alta es precisamente la capital, con 6.471,3 habitantes/km2. Le siguen a gran distancia los municipios de Oleiros, Betanzos, Cambre, Sada, Culleredo, Corcubión y Arteixo, que superan los 200 habitantes/km2.

Los mayores incrementos de población de la provincia han sido en Cambre, Culleredo, Oleiros, Oroso, Arteixo y Sada, mientras que las mayores disminuciones se han dado en la zona más central: Cesuras, Val do Dubra, Mesía y Trazo. En el municipio de A Coruña, el incremento total de población ha sido del 0,20%. En general, los municipios que han tenido tasas de crecimiento positivas, son aquellos que componen el área metropolitana de A Coruña y Arteixo, a diferencia de otras grandes poblaciones de Galicia, que presentan crecimientos negativos.

Evolución del crecimiento vegetativo.-

El grave problema de pérdida de población generalizada que se registra en Galicia tiene, en cuanto al componente del crecimiento vegetativo (diferencia entre nacimientos y defunciones), un comportamiento y evolución similar al de otras regiones españolas y europeas. Es un hecho constado la caída paulatina de la natalidad y, dado que las tasas de mortalidad tienen una trayectoria más estable, esto hace que se observen comportamientos vegetativos negativos.

Es claro pues, ante este contexto generalizado, que el crecimiento del área metropolitana de A Coruña [área urbana más dinámica de Galicia en cuanto a aportes de capital humano] no viene dado por el crecimiento vegetativo como aporte endógeno, sino por el aporte exógeno de llegada de inmigrantes. En consecuencia, el mayor potencial de crecimiento y de renovación demográfica del área metropolitana coincide con los municipios más industrializados, por su oferta de empleo, y donde la oferta de vivienda es más asequible económicamente.



Fuente: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de A Coruña

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

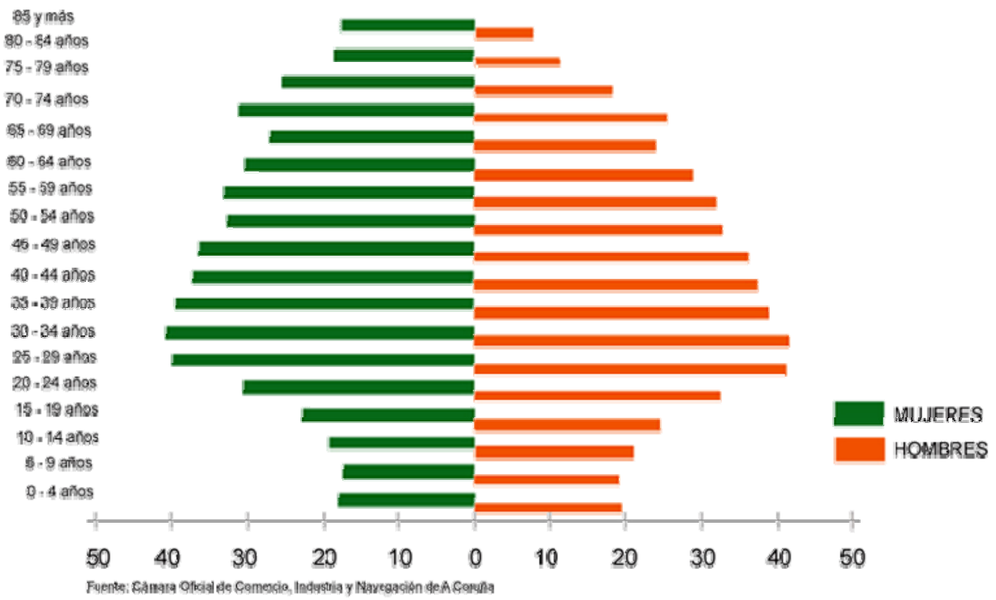
Densidad de población en los distritos y secciones censales.-

La asignación de la población por secciones censales ha permitido estudiar el mosaico de densidades y su distribución territorial. La densidad media de la ciudad de A Coruña es de 65 habitantes por Hectárea, y ésta pasaría a ser de 167 con tan sólo descontar los distritos 8, 9 y 10, los cuales presentan grandes vacíos de ocupación.

Considerando los distritos censales, el distrito 6 (635 hab/Ha) es el que presenta una densidad más elevada y concretamente su sección censal 13 (1.420 hab/Ha) es la más densa de entre todas las de la ciudad. Casi el 60% de la población reside en secciones que superan los 250 hab/Ha, o lo que es lo mismo, en densidades brutas próximas a 100 viv/Ha. El punto medio de densidad es de 535 hab/Ha (214 viv/Ha).

Pirámide de edades en A Coruña.-

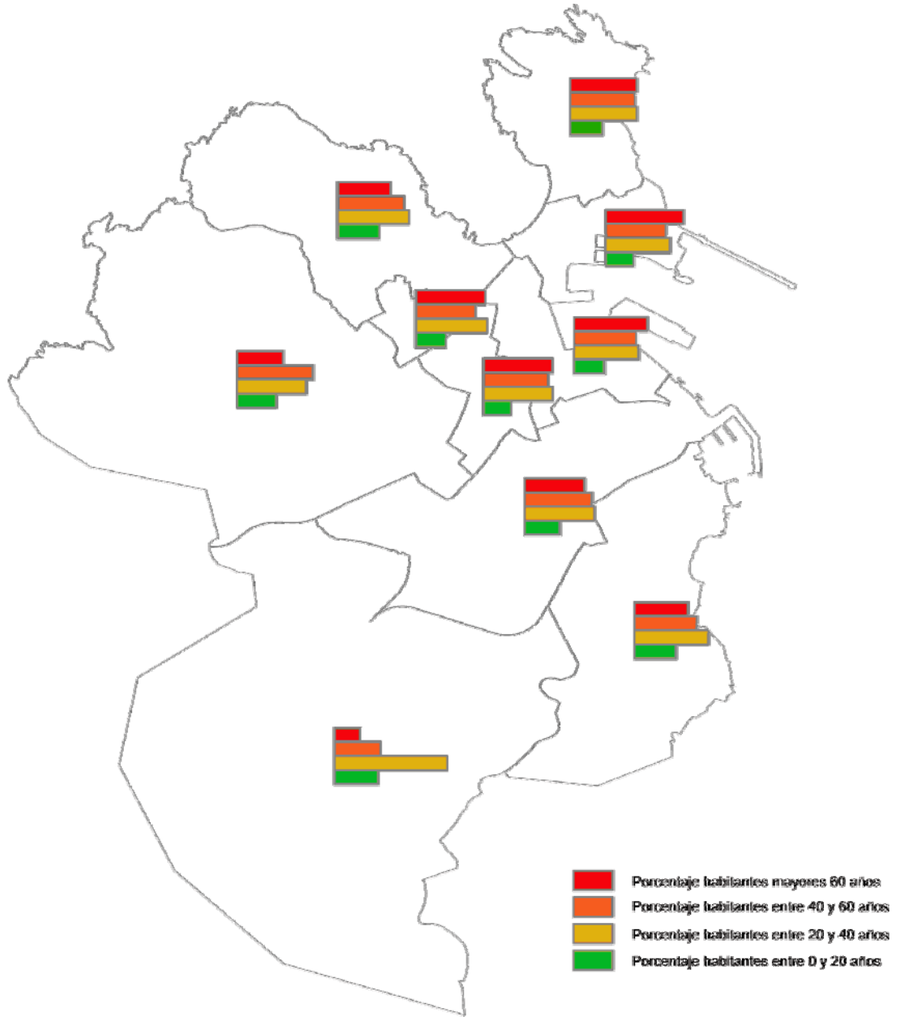
La estructura de la población presenta una pirámide de edades característica de envejecimiento de la población, aunque aparecen indicios de recuperación en su base. Se observa también un mayor número de mujeres en los niveles superiores, hecho habitual por la esperanza de vida de este género, pero que en el caso de A Coruña dicha diferencia se produce ya a partir de los 30 años, y se va acrecentando con la edad. Esta severa descompensación puede ser dada por la migración de población masculina



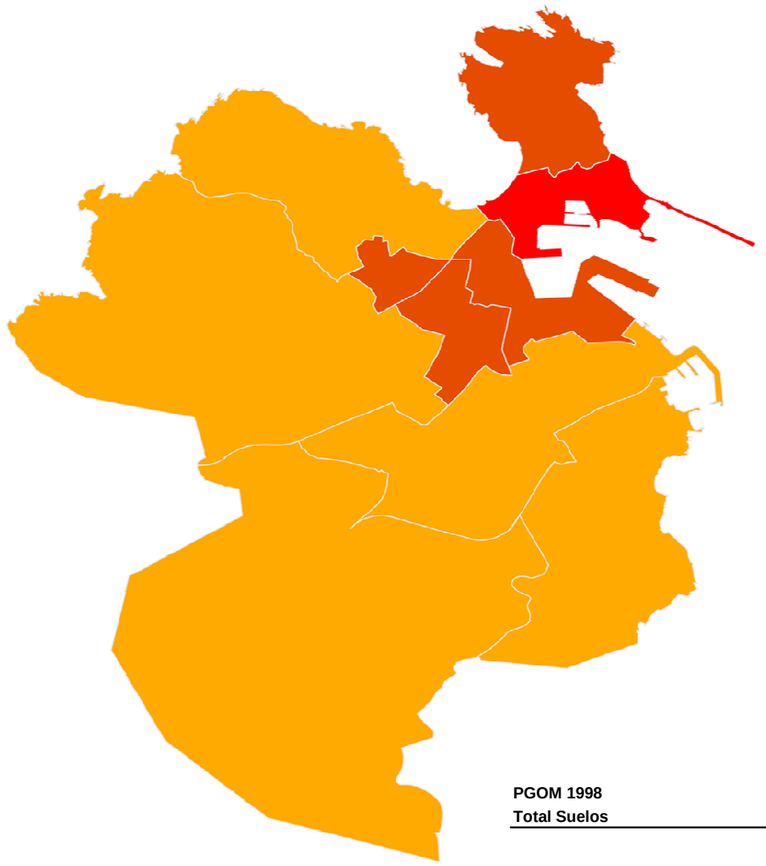
Fuente: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de A Coruña

Tipologías de pirámides de edad en los distritos censales.-

Obteniendo las pirámides de edades de los 10 distritos de A Coruña, observamos tres tipologías. La primera podría ser llamada estándar por la naturaleza de su forma, que viene descrita por un mayor volumen de habitantes entre 20 y 60 años. Se encuentra presente en 5 de los 10 distritos de A Coruña, todos ellos circundantes a los distritos centrales. La segunda tipología encontrada puede ser catalogada como de madura, debido a que las franjas compuestas por los habitantes desde los 20 a mayores de 60 dan la forma a la pirámide. Se encuentra en 4 distritos más centrales, aquellos colindantes con el distrito central 1. Finalmente, la tercera tipología es llamada envejecida por el predominio de las personas mayores de 60 años sobre el resto. Se localiza en el distrito 1, que corresponde aproximadamente con la ciudad histórica.



Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



Género de los habitantes por distrito y sección censal.-

El número total de mujeres es superior al de hombres, y solamente en 8 secciones censales (sobre 186) el número de hombres supera al de mujeres. Este dato es importante si tenemos en cuenta las consideraciones que planteábamos sobre movilidad en el capítulo correspondiente, dado que la mujer es usuaria preferente en el transporte público, así como otros colectivos considerados más débiles como la tercera edad, los menores o los discapacitados. Por tanto, las medidas tendentes a una mayor sostenibilidad en el uso del bien urbano redundarán en beneficios a una mayoría de la población.

Los porcentajes más altos de mujeres se presentan en las secciones censales de los distritos más centrales, coincidiendo con aquellos distritos que presentan una tipología de pirámide de edad o bien madura o bien ya envejecida. Por el contrario, el mayor número de hombres se encuentra concentrado en secciones censales de distritos más bien periféricos, como es el caso de los distritos 8, 9 o 10.

Distribución extranjería por distrito y sección censal.-

Los distritos con el porcentaje más alto de extranjeros y extracomunitarios son el 4 y el 6, seguidos del distrito 1. Distritos más periféricos resultan tener un porcentaje menor de extranjeros y extracomunitarios. Una posible causa del alto porcentaje de extranjeros y extracomunitarios en los distritos 4 y 6 puede ser dada por su proximidad al Polígono de A Grela-Bens, representando esta población trabajadores de este polígono.

El distrito 1, al coincidir aproximadamente con la ciudad histórica, con una fábrica urbana envejecida, presenta una ocasión de vivienda para los recién llegados.

25.2 DISTRIBUCIÓN DE LOS SUELOS SEGÚN SU CLASIFICACIÓN

La comparación entre el régimen de suelos del plan anterior y la propuesta actual permite comprobar alguno de los criterios que se han seguido en la delimitación. En primer lugar, se ha de aclarar que la diferencia de superficie total se debe a desajustes entre la delimitación global de los suelos incorporados, ya que las cifras obedecen a la suma total en cada caso.
Por otra parte, es importante recordar que en el plan anterior existía el SRAU que permitía su transformación a urbanizable, como de hecho así ha ocurrido en algún caso, por lo que no se ha contabilizado como rústico propiamente. Incluso el SRC podía seguir un proceso análogo al no estar especialmente protegido, aunque no se ha dado ningún caso.

PGOM 1998												
Total Suelos	**38.495.961**	**Suelo Urbano**	**19.659.070**	**(51,07%)**	**Suelo Urbanizable**	**9.512.640**	**(24,71%)**	**Suelo Rústico**	**9.200.010**	**(23,90%)**	**Suelo de Núcleo Rural**	**124.241**	**(0,32%)**
		SUC	17.921.500	(46,55%)	SURT	182.019	(0,47%)	SREP	6.607.900	(17,17%)	Núcleo rural	124.241	(0,32%)
		SUNC	1.737.570	(4,51%)	SUD	5.703.231	(14,82%)	SRC	2.592.110	(6,73%)			
					SRAU	3627390	(9,42%)						
PGOM 2009												
Total Suelos	**38.766.651**	**Suelo Urbano**	**21.079.400**	**(54,38%)**	**Suelo Urbanizable**	**6.006.110**	**(15,49%)**	**Suelo Rústico**	**11.681.141**	**(30,13%)**			
		SUC	16.617.159	(42,86%)	SURT	1.698.800	(4,38%)	SREP	11.532.600	(29,75%)			
		SUNC	4.462.241	(11,51%)	SUD	4.307.310	(11,11%)	SRPO	148.541	(0,38%)			

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

25.3. USO RACIONAL DEL SUELO

La propuesta para el Plan General de Ordenación de A Coruña incorpora los criterios de sostenibilidad requeridos por la legislación para garantizar un crecimiento equilibrado y adecuado a las necesidades previstas y justificadas en el mismo, no incorporando más suelo que el necesario para garantizar su desarrollo.

En esta materia, la LOUG establece de manera general, en el artículo 4, los "Fines de la actividad urbanística", que en el punto e) concreta: "***Armonizar*** *las exigencias de ordenación y conservación de los recursos naturales y del paisaje rural y urbano* ***con el mantenimiento, diversificación y desarrollo sostenible del territorio y de su población****, para contribuir a elevar la calidad de vida y la cohesión social de la población*".

De manera más específica, el artículo 52 de la misma, determina en su epígrafe 2 que *"El contenido de los planes generales de ordenación municipal deberá ser congruente con los fines que en los mismos se determinen y* ***adaptarse a las características y complejidad urbanística del territorio que sea objeto de la ordenación****, garantizando la coordinación de los elementos fundamentales de los respectivos sistemas generales"*. Para ello, "*el plan general deberá garantizar la coherencia interna de las determinaciones urbanísticas, la viabilidad técnica y económica de la ordenación propuesta, el equilibrio de los beneficios y cargas derivados del plan entre las distintas áreas de reparto, la* proporcionalidad *entre el volumen edificable y los espacios libres públicos de cada ámbito de ordenación y la participación de la comunidad en las plusvalías generadas en cada área de reparto*", según se concreta, entre otros, en su epígrafe tercero.

Asimismo, la Ley de suelo, de ámbito estatal, fija en el artículo 2 el "*Principio de desarrollo territorial y* urbano *sostenible",* según el cual "l*as políticas públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo tienen como fin común la utilización de este recurso conforme al interés general y según el principio de desarrollo sostenible…."* Para ello, se debe propiciar el uso racional de los recursos naturales, procurando en particular:

a) La eficacia de las medidas de conservación y mejora de la naturaleza, la flora y la fauna y de la protección del patrimonio cultural y del paisaje.

b) La protección, adecuada a su carácter, del medio rural y la preservación de los valores del suelo innecesario o inidóneo para atender las necesidades de transformación urbanística.

c) Un medio urbano en el que la ocupación del suelo sea eficiente, que esté suficientemente dotado por las infraestructuras y los servicios que le son propios y en el que los usos se combinen de forma funcional y se implanten efectivamente, cuando cumplan una función social. La persecución de estos fines se adaptará a las peculiaridades que resulten del modelo territorial adoptado en cada caso por los poderes públicos competentes en materia de ordenación territorial y urbanística.

En este sentido, "*los poderes públicos promoverán las condiciones para que los derechos y deberes de los* ciudadanos *establecidos en los artículos siguientes sean reales y efectivos, adoptando las medidas de ordenación territorial y urbanística que procedan para asegurar un resultado equilibrado****, favoreciendo o conteniendo, según proceda, los procesos de ocupación y transformación del suelo****. El suelo vinculado a un uso residencial por la ordenación territorial y urbanística está al servicio de la efectividad del derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada, en los términos que disponga la legislación en la materia".*

Para concretar estos objetivos, la Ley de suelo especifica en el artículo 10 los Criterios básicos de utilización del suelo, entre los que se especifican:

a) Atribuir en la ordenación territorial y urbanística un destino que comporte o posibilite el paso de la situación de suelo rural a la de suelo urbanizado, mediante la urbanización, al suelo preciso para satisfacer las necesidades que lo justifiquen, impedir la especulación con él y preservar de la urbanización al resto del suelo rural.

b) Destinar suelo adecuado y suficiente para usos productivos y para uso residencial, con reserva en todo caso de una parte proporcionada a vivienda *sujeta a un régimen de protección pública que, al menos, permita establecer su precio máximo en venta, alquiler u otras formas de acceso a la vivienda, como el derecho de superficie o la concesión administrativa.*

Para analizar los aspectos de tipo medioambiental, el plan incorpora el correspondiente "Informe de Sostenibilidad Ambiental" que abarca tanto el grado de conservación del medio natural, como el modelo territorial y de ocupación del suelo, así como aspectos del metabolismo como el ciclo del agua, de materiales, energía y atmósfera, utilizando indicadores para su evaluación y una constante referencia comparativa entre los planes de 1998 y la propuesta de revisión de 2008.

El plan formula y desarrolla unos objetivos que están fundamentados en los objetivos de la Agenda 21 local, a la cual se ha adherido la Coruña, en desarrollo de los compromisos de la Carta de Aalborg. En esta línea cabe recordar los objetivos que han dirigido la concreción del plan:

1. Ciudad emblemática singular.
2. Ciudad compacta y confortable.
3. Reciclaje urbano y rehabilitación residencial.
4. Nueva movilidad.
5. Ciudad más sostenible.
6. Diseño distintivo de edificios relevantes y de espacios públicos.
7. Ciudad más humana.
8. Ciudad económicamente más equilibrada.
9. Patrimonio natural.
10. Mejora de los sistemas de soporte urbano.

25.3.1. Dinámica poblacional y de viviendas para el desarrollo de las propuestas del plan

El plan incorpora un estudio sobre la dinámica poblacional que permita fijar las necesidades de vivienda para la duración de su vigencia y, por tanto, la dimensión de las actuaciones previstas. La manera que el plan utiliza es, desde criterios de sostenibilidad, incorporar suelos de transformación interiores al casco urbano con actividades obsoletas y, en la medida de lo posible, piezas con tramitación ya iniciada –en algunos casos falta completar el proceso de urbanización- en las cuales las expectativas creadas por el planeamiento de cambio de régimen de suelo han abocado en muchos casos al abandono de actividades agrícolas de difícil restitución y en su caso, a la implantación eventual y transitoria de actividades periurbanas.

Para evaluar las necesidades se han considerado dos referentes que van muy unidos en relación con la realidad de la ciudad: su entorno metropolitano, que presenta una dinámica de crecimiento medio más alta que la propia Coruña, y el Plan Sectorial Galego de Solo Residencial, en el que el papel de la ciudad central continua teniendo un peso específico muy notable.

La propuesta para el plan general, como se explica más detalladamente en su Memoria, prevé un horizonte de población estimado de 318.000 habitantes, lo que supone un crecimiento de unas 70..400 personas y un equivalente de 27.080 viviendas principales (2,6 pers/viv).

Por tanto, el desarrollo máximo del plan supondría un crecimiento del 31,5% en viviendas totales. Esta cifra resulta realmente contenida si la comparamos con otras ciudades principales de Galicia que han visto aprobado recientemente su planeamiento general. Utilizando los mismos parámetros porcentuales de población por vivienda, en Santiago el incremento de viviendas que se prevé es del 83%, mientras que en Vigo la misma cifra asciende al 133%

Se ha de tener en cuenta, no obstante, que la experiencia en el desarrollo del planeamiento pone de manifiesto de manera general que las dificultades de gestión impiden desarrollar la totalidad de los suelos previstos, lo que acaba limitando las expectativas iniciales en el número de viviendas, pero a su vez, puede promover desarrollos aleatorios que creen discontinuidades urbanas poco deseables. La garantía en el caso de A Coruña para un desarrollo equilibrado radica en una importante apuesta por la

transformación y rehabilitación urbana, en la línea de un consumo limitado, racional y sostenible de nuevo suelo.

Resulta relevante el hecho que cuando se analizan estimaciones del PGOM de 1998 en relación con los resultados de los últimos 10 años, se da la paradoja de que el crecimiento de unas 22.000 viviendas nuevas (se habían previsto más de 43.000) no ha ido acompañado de un incremento paralelo del número de habitantes, que se ha estancado sobre los 245.000 (se estimaban casi 290.000). En el "Plan Sectorial Galego de Solo Residencial", Area Funcional de A Coruña se señalan como explicación: la desdensificación estructural de los hogares gallegos y más específicamente de los sectores más centrales del casco y el crecimiento del número de viviendas no ocupadas, ya sea porque se vacían en el centro por ser obsoletas (problemas de degradación si no se rehabilitan), por la adquisición de inmuebles como inversión o la generación de un parque de viviendas pendiente de ser absorbido aún.

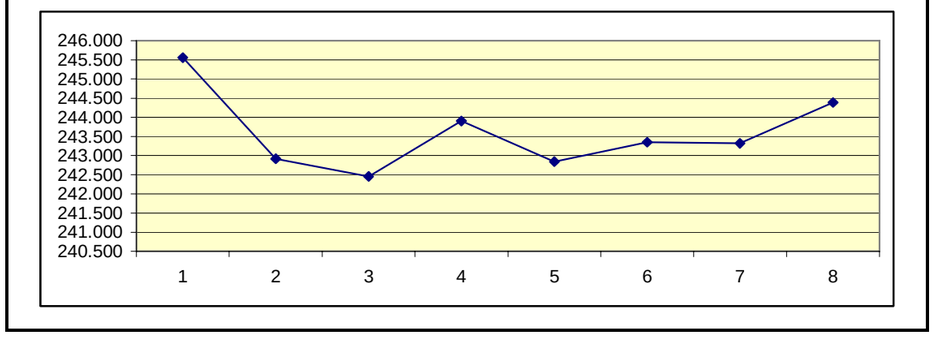
La estimación de 70.400 habitantes de crecimiento, para 12 años de proyección de las previsiones de nuevas viviendas principales, supone un incremento medio del 2,13% anual. No obstante, si tenemos en cuenta el mencionado Anexo III.1.2 del Plan Sectorial para el Área Funcional de A Coruña, podemos ver que para el período 2008-2017 se evalúa para A Coruña en 1/3 aproximadamente el peso de la creación de viviendas en la capital respecto a su área funcional. Así, cuando el mismo estudio evalúa para la misma zona el crecimiento en la próxima década, establece un escenario medio de unos 110.000 habitantes de incremento. Las necesidades de viviendas proyectadas para dicho período se establecen en 65.054, de las que 61.941 corresponden al saldo de hogares por necesidades exógenas.

La evolución de la población y de la vivienda en los últimos años presenta dos ritmos diferentes que ponen de manifiesto las necesidades de nuevas viviendas, aunque el valor del crecimiento de la población pudiera significar una mayor contención. La demanda de una mayor calidad de vida aparecería como una causa importante. Es por ello que no se puede referir exclusivamente el crecimiento del plan al de la población. Otros factores también apuntan en este sentido, como pone de manifiesto el estudio sectorial de vivienda cuando indica una tendencia a la baja en el ratio de ocupantes por vivienda.

En la situación actual, en que se ha producido una retracción en la producción inmobiliaria, no supone que las necesidades de vivienda hayan desaparecido, sino que siguen latentes y que en un periodo de recuperación próximo ha de repuntar, favorecido por la contención que se ha producido en los precios de la vivienda, y por la propia dinámica del área de A Coruña.

Evolución de la Población

1997	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007
245.557	242.914	242.458	243.902	242.846	243.349	243.320	244.388

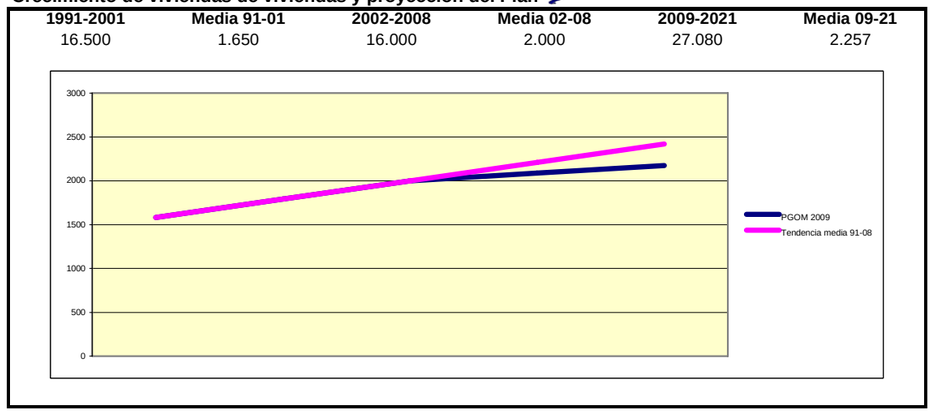


La disociación entre el ritmo de crecimiento poblacional en 10 años, todo y el repunte más reciente, y la evolución del número de viviendas, se puede apreciar al comparar las gráficas de ambos conceptos. La propuesta del plan (en su máximo desarrollo) supone una ralentización de la tendencia del ritmo de crecimiento:

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Crecimiento de viviendas de viviendas y proyección del Plan

1991-2001	Media 91-01	2002-2008	Media 02-08	2009-2021	Media 09-21
16.500	1.650	16.000	2.000	27.080	2.257



El incremento que supone el plan general, tanto en número de viviendas como en población potencial, se encuentra dentro del margen que definen el escenario medio y el bajo para el Área Funcional de A Coruña, aceptando que la capital continuará soportando un peso próximo al tercio del total y teniendo en cuenta que el período previsto para el Plan General es algo más dilatado en el tiempo. Por tanto, se puede afirmar que el Plan previsto cumple doblemente con su objetivo de contener la expansión urbana tanto por un crecimiento potencial situado en escenario bajo y por la reutilización de suelos de transformación para contener una parte significativa de dicho crecimiento.

No obstante, y a pesar de estas consideraciones en materia de desarrollo cuantificable, el plan pondera otros valores de sostenibilidad que van más allá de la dimensión de las superficies de suelo –que como ya se explica se hacen con criterios del menor consumo de nuevos suelos rurales en activo-, sino que se han de considerar otros elementos de valoración medioambiental del plan, como (a) la cualificación de la ciudad mediante la ordenación de su estructura entendida en su expresión más amplia, (b) el establecimiento de unas prioridades de transformación que eviten desarrollos aleatorios o excepcionalmente excesivos que den lugar a discontinuidades urbanas, c) de acuerdo con las mecánicas del mercado, la diversificación de la oferta entre los diferentes operadores, o (d) la excepcional situación de transformación del puerto, con el traslado próximo de focos de actividades y, como consecuencia, de las necesidades de nueva vivienda.

En el siguiente apartado de analizan otras de las cuestiones que, de acuerdo con la legislación, se han de ponderar en la evaluación de la sostenibilidad urbanística de la propuesta.

25.3.2. La propuesta en relación con los criterios de sostenibilidad

Para ponderar otros elementos que inciden sobre las condiciones de sostenibilidad del plan, ultra los demográficos, se entra en consideración no sólo de valores inherentes a la misma, sino que también se relativizan respecto a otras situaciones que ha conocido la ciudad: el planeamiento anterior vigente y la propia ciudad actual.

Una primera valoración muy significativa sobre el cambio en la concepción del nuevo plan se deriva de la comparación con el de 1998. La reducción de suelo urbanizable supone el crecimiento del suelo rústico en 2.843.389 m2 que pasan a incrementar los espacios agrícolas y naturales dentro del término. Esta cifra se aproxima a los 3.627.390 m2 que el plan del 98 preveía como suelo rústico apto para urbanizar.

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

	Suelo urbano	SU consolidado / SU no consolidado	Suelo Urbanizable	Suelo no urbanizable
PGOM1998	51,39 %	46,87% / 4,51%	24,71 %	23,9 %
PGOM2009	54,38	42,86% / 11,51%	15,49 %	31,13 %

Una consecuencia de estos valores es la densificación media de los suelos urbanos y urbanizables, que de las 38 viv/Ha del PGOM de 1998 ha pasado a 44 viv/Ha en el PGOM presente, lo cual supone un incremento del 15,8 % entre ambos planes. Es el resultado de reducir los suelos urbanizables a la vez que se ha aumentado la capacidad en los nuevos desarrollos y se recuperan vacíos urbanos actuales o potenciales, como lo demuestra el hecho de que aunque la delimitación del suelo urbano crece en un 3%, el suelo urbano consolidado se reduce en un 4%, como resultado de que cerca de un 25% del suelo urbano total en el plan de 2009 se somete a procesos de transformación o de remodelación.

Estas piezas de transformación nacen de la necesidad de afrontar el reciclaje en lugar del crecimiento extensivo continuo, poniendo atención a los vacíos urbanos. Se trata de suelos situados estratégicamente en la ciudad, con una dimensión suficiente para constituir una entidad propia, y con una gran vocación de catalizar la mejora cualitativa de toda la urbe.

Algunas de ellas estaban calificadas por el plan anterior como grandes sistemas generales de ciudad, ocupando lugares preeminentes. Son piezas sin uso o de baja intensidad y su reactivación es importante por sus potenciales opciones de desarrollo. Nos estamos refiriendo al traslado de la mayor parte de las actividades portuarias al nuevo puerto exterior de Punta Langosteira o la remodelación de las instalaciones ferroviarias, entre otras. En conjunto, la superficie de suelos recuperados es aproximadamente 1/3 de los nuevos suelos a desarrollar o transformar por el plan, con una superficie global de unas 130 has. Si además se incluyen los suelos a reordenar en el entorno de San Cristóbal, la superficie final superaría las 160 has.

Otros aspectos que han permitido incidir indirectamente en la optimización del uso del suelo ha sido tanto en el incremento de la densidad residencial en áreas urbanas de baja ocupación y en la cualificación de las áreas productivas, diversificando los usos y admitiendo nuevas actividades, con mayor valor añadido y menor ocupación de suelo, y por ello con un mejor rendimiento social de este bien escaso.

Entre estas transformaciones, no puede olvidarse que estamos asistiendo a un momento clave para la ciudad, en el que el puerto tradicional –asociado desde su génesis a su propia historia- deja su emplazamiento para las actividades comerciales, que son trasladadas a Punta Langosteira. La potencialidad de esta nueva gran infraestructura, en relación con la mejora de las de comunicación terrestre, ha de suponer un salto cualitativo en la actividad productiva del área de A Coruña, y por ende de la propia ciudad, induciendo el crecimiento urbano y las necesidades de nueva vivienda y con tipologías diversificadas.

Para que el desarrollo del plan se produzca de manera coherente con el propósito de evitar un consumo aleatorio de suelo se ha programado un ritmo que sigue criterios de temporalidad, como ya se ha explicado, que prevén un crecimiento progresivo –no aleatorio- a lo largo de los 12 años de su desarrollo.

Estas previsiones actúan en el sentido de dotar de mayor calidad urbana al territorio consolidado, ajustando las reservas de las grandes infraestructuras para no menoscavar los espacios libres y edificados que son atravesados. Por contra, se prevé una distribución de las dotaciones y los espacios libres en las zonas de transformación y nuevo desarrollo, de manera que contribuyan al bienestar y la calidad de vida de las áreas consolidadas, en las que los déficits estructurales no se pueden resolver en su interior dada la alta ocupación que existe actualmente.

Como resumen de las directrices del Plan que siguen los postulados de la Carta de Ciudades y Pueblos Sostenibles, la Carta de Aalborg, cabe repasar las grandes líneas de concreción de la propuesta:

01. Hacia una ciudad **emblemática, singular**

- Asegurando que los nuevos desarrollos son respetuosos y protegen formas paisajísticas, panorámicas especiales, edificios particulares así como ecosistemas que son bienes de la ciudad.

- Auditando las herencias culturales y naturales, para asegurar su protección, preservación y reinserción en las nuevas formas de la ciudad

02.-Hacia una ciudad más **compacta y confortable**

- Promoviendo e incrementando la densidad e intensidad de uso en los centros urbanos, pero también a su alrededor, a través de corredores de transporte público.

- Desarrollando vecindades de uso mixto y de alta calidad que incorporen un amplio rango de usos, incluyendo comercios convenientemente localizados, espacios para trabajar, dotaciones para la comunidad – todo ello en un entorno próximo que facilite los desplazamientos no motorizados.

- Incentivando expectativas y estándares en la calidad del diseño y construcción, para asegurar que los desarrollos de alta densidad conllevan la creación de espacios de alta calidad.

- Vigilando los usos ineficientes del suelo en casos de baja densidad inapropiada en lugares estratégicos de la ciudad.

03.- Hacia una ciudad más **conectada**: nuevos modelos de movilidad

- Reinventando el transporte en la ciudad: la Nueva Movilida. La Nueva Movilidad se ha de basar en:

  - la elección entre formas de transporte
  - la reducción del uso de vehículos, el mejor uso de las infraestructuras, más y mejor transporte compartido, y un fácil acceso a la información sobre el Nuevo Sistema de Movilidad
  - Suprimir sus puntos débiles: sus principales componentes han sido entendidos hasta el momento como alternativas secundarias, no al mismo nivel del transporte habitual
  - El paso del viejo sistema a la Nueva Movilidad pasa por entender los altos costes de la Vieja Movilidad, así como los costes del aparcamiento gratuito en la ciudad…
  - Para ello se han de tomar Medidas y Políticas asociadas que pasan por la reducción del Tráfico; la reducción de la velocidad en vías rápidas (Importante por seguridad, contaminación, calidad de vida;…); favorecer las alternativas de Movilidad (Transporte Público: Bici, Espacios Públicos que permitan caminar de una manera confortable; Transporte compartido,…); o la reducción de la Movilidad Obligada (actividades económicas por vecindades; telecom…)

- El Modelo de Nueva Movilidad en A Coruña, basado en cinco prioridades: Calidad del aire y salud pública; Mejora de la movilidad para todos; Convertir la ciudad en más atractiva; Incentivar la vitalidad económica; Promover la solidaridad entre distritos.

04.- Hacia una **ciudad más sostenible**

- Las formas urbanas y los patrones de uso del suelo pueden incentivar un comportamiento más sostenible que minimice el impacto de las acciones humanas sobre el medio ambiente.

- Las propuestas de edificaciones, espacios libres e infraestructuras deben estar basadas en las últimas tecnologías sostenibles. Esta sostenibilidad debe quedar reflejada en la función, diseño, construcción, uso de los recursos y gestión a largo plazo de cada una de las propuestas urbanas.

- Promover aquellas construcciones que posean características de adaptabilidad y que por tanto puedan responder a cambios en las condiciones sociales, tecnológicas, económicas o ambientales.

- Las propiedades intrínsecas de nuestros paisajes y sistemas ecológicos deben ser respetados y subrayados, e incluso rehabilitados cuando ello sea posible.

05.- Hacia una **ciudad más humana**

Para ello, se ha de cambiar la prioridad de los espacios públicos a través de la incorporación de estrategias de diseño sensible, de manera que los peatones reciban una mayor preferencia sobre los vehículos privados.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Las calles no deben ser pensadas sólo como corredores de movilidad, sino como espacios tridimensionales enmarcados por edificios, árboles y otros elementos.

Asegurar que aquellas partes de los edificios que están más en contacto con las personas, sean partes tratadas muy al detalle para poder transmitir la escala humana y riqueza visual a los usuarios de estos espacios. En este contexto, se han de incorporar en el diseño elementos que favorezcan y den prioridades a los usuarios más débiles y desfavorecidos en el sistema de relaciones urbanas.

0.6.- Hacia una ciudad **económicamente más equilibrada**

Se deben preparar las infraestructuras necesarias para permitir la transición de un sector industrial pesado a la baja, hacia un perfil de industria más fina, o microempresa. Al mismo tiempo se debe considerar el sector de servicios claramente en aumento, así como la emergente economía del conocimiento y su imagen.

La propuesta para el plan de A Coruña, además de estar planteado desde parámetros de sostenibilidad en el crecimiento urbano, permite la creación de 36.000 viviendas, que se ajustan a las necesidades de nuevas viviendas en el horizonte temporal de 12 años.

25.4 POTENCIAL POBLACIONAL PARA EL DESARROLLO DE LAS PROPUESTAS DEL PLAN

Las grandes cifras del plan general para el municipio de A Coruña, recordando las estimaciones del capítulo 3:

PLAN GENERAL 2009

- Ratio de habitantes por vivienda: 2,6 (media ponderada para 10 años)
- Estimación de superficie residencial 4.453.964,96 m2
- Superficie neta (sin planta baja: aprox 80%) 3.563.171,97m2
- Superficie residencial principal (76%) 2.708.010,70 m2
- Número de viviendas principales (100 m2/viv) 27.080,11 viv
- Incremento de población (2,6 hab/viv) 70.400 hab
- Horizonte de población estimado 318.000 (habitantes en 2008+incremento)

Recordemos la paradoja mencionada en el apartado anterior, por la cual al comparar las estimaciones del PGOM de 1998 con los resultados de estos últimos 10 años, el crecimiento de unas 22.000 viviendas nuevas ejecutadas no se ha correspondido con un incremento de la población, que se ha estancado en torno a 245.000. Es de suponer un doble efecto que explicaría este fenómeno, en la línea tal como se identifica en el "Plan Sectorial Galego de Solo Residencial", Area Funcional de A Coruña: la desdensificación estructural de los hogares gallegos y más específicamente de los sectores más centrales del casco y el crecimiento del número de viviendas no ocupadas, ya sea porque se vacían en el centro por ser obsoletas (problemas de degradación si no se rehabilitan), por la adquisición de inmuebles como inversión o por la generación de un parque de viviendas pendiente de ser absorbido aún.

No obstante el estancamiento de la población de los últimos 10 años en A Coruña, como también se ha apuntado, presenta recientemente un ligero repunte del crecimiento vegetativo así como del absoluto. La estimación de 70.400 habitantes de crecimiento, para los 12 años de proyección de las previsiones de nuevas viviendas principales, supone un incremento moderado.

Como referencia para ponderar estos resultados, se han comparado en relación a estudios más específicos sobre las necesidades futuras de vivienda. En el mencionado Anexo III.1.2 del "Plan Sectorial Galego de Solo Residencial", Area Funcional de A Coruña, podemos ver que para el período 2008-2017 se evalúa para A Coruña en 1/3 aproximadamente el peso de la creación de viviendas en la capital respecto a su área funcional, mientras que los crecimientos relativos más significativos los han soportado los municipios más inmediatos de su entorno. Este dato, con el hecho de que A Coruña supone casi el 50% de la población de dicha área, muestra que el crecimiento más acelerado no se da en la capital, pero los valores absolutos continúan siendo muy significativos.

Así, el incremento que supone el plan tanto en número de viviendas como en población potencial, se encuentra dentro del margen que definen el escenario medio y el bajo para el Área Funcional de A Coruña, aceptando que la capital continuará soportando un peso próximo al tercio del total y teniendo en cuenta que el período previsto para el Plan General es más dilatado en el tiempo. Por tanto, se puede afirmar que el Plan previsto cumple doblemente con su objetivo de contener la expansión urbana tanto por un crecimiento potencial situado en escenario bajo y por la reutilización de suelos de transformación para contener una parte significativa de dicho crecimiento.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

25.5 LOS ESTÁNDARES DOTACIONALES: ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

En el presente apartado se han verifican los estándares de espacios libres y equipamientos para **dotaciones generales** propuestas por el PLAN 2009 (en m2 dotacionales/100 m2 residenciales), partiendo de la situación actual

Para la contabilización de la situación actual se ha considerado el techo total, con ayuda de programas informáticos, a partir de la mapificación de la edificación existente por plantas (sumatorio de las superficies de todas las plantas de cada edificio). De este techo se ha descontado el correspondiente a los polígonos industriales y comerciales y el de los edificios exclusivos calificados con uso diferente del residencial –industrias asiladas, terciario, equipamientos…-.

Este techo residencial, que hemos llamado bruto por incluir parcialmente otros usos, se ha ponderado en relación a la tipología edificatoria y a la posición urbana, teniendo en consideración:

- las plantas de bloques plurifamiliares como comerciales
- las plantas bajas en vivienda unifamiliar y baja densidad como residenciales
- en los sectores más centrales se ha considerado que podían haber plantas por encima de la baja destinadas a usos no residenciales y edificios exclusivos de uso terciario-

Para el cálculo correspondiente al PGOM 1998 se han considerado todos los suelos calificados como espacios libres y equipamientos, en relación a la residencia existente más las extensiones residenciales pendientes previstas en los sectores de desarrollo.

Para el cálculo correspondiente al PGOM 2009 se han considerado todos los suelos calificados de espacios libres y equipamientos propuestos, en relación a la residencia existente, más las extensiones residenciales previstas en los ámbitos de desarrollo.

Como resultados, se comprueba que el ratio de espacios libres actuales es superior al mínimo determinado por la ley vigente: 16,5m2/100m2 superficie edificable de uso residencial frente a los 15m2 exigidos por la ley. En suelo de equipamientos este valor es aún más superior: 11,2m2/100m2 frente a 5 m2 de la ley.

Estos mismos valores según el PGOM 1998 anterior, sumando a los del estado actual los suelos pendientes de desarrollo actualmente, es ligeramente inferior al mínimo determinado por la ley vigente en cuanto a los espacios libres (12,4m2/100m2 superficie edificable de uso residencial frente a 15) y superior en cuanto a los equipamientos (13,3 frente a 5, respectivamente).

Las diferencias de las previsiones del PGOM 98 en relación con la situación actual, que reflejan que el estándar de espacios libres existentes es superior al previsto en el pla general, se explican porque se han producido modificaciones puntuales del plan general y también por la urbanización de suelos como sistemas no previstos inicialmente, que han aumentado la delimitación de algunos de los espacios libres del PGOM de 1998 –por ejemplo, la ampliación del área del Castro de Elviña-, el acondicionamiento de espacios calificados para otros sistemas –desplome del vertedero de Bens, que una vez estabilizado y clausurado se ha convertido en el actual Parque de Bens- y la urbanización de los suelos de equipamiento previsto en el parque de San Pedro, en el entorno de la Batería de San Pedro, como sistema de espacios libres que se suman como ampliación del parque. Por otro lado, en las grandes piezas de equipamientos se han descontado las superficies de equipamiento destinadas a vialidad.

ESPACIOS DOTACIONALES GENERALES EXISTENTES

DISTRITOS CENSALES	EDIFICACIÓN RESIDENCIAL		ESPACIOS LIBRES GENERALES EXISTENTES		EQUIPAMIENTOS GENERALES EXISTENTES	
	SUPERFÍCIE BRUTA	SUPERFICIE CORREGIDA (R)	SUPERFÍCIE (m2) (EL)	RATIO (m2 EL/ m2 R x 100)	SUPERFÍCIE (m2) (EQ)	RATIO (m2 EQ/ m2 R x 100)
1	1.167.588	817.312	63.710	7,8	44.850	5,5
2	1.415.485	1.061.614	95.719	9,0	174.139	16,4
3	1.915.856	1.341.099	0	0,0	2.416	0,2
4	1.732.872	1.386.298	73.937	5,3	22.482	1,6
5	1.755.714	1.492.357	273.373	18,3	102.691	6,9
6	1.337.648	1.070.118	0	0,0	0	0,0
7	2.753.017	2.340.064	119.538	5,1	81.605	3,5
8	498.271	423.530	31.055	7,3	168.442	39,8
9	618.377	525.620	662.727	126,1	520.609	99,0
10	436.673	371.172	471.849	127,1	97.556	26,3
TOTAL	**13.631.501**	**10.829.185**	**1.791.907**	**16,5**	**1.214.789**	**11,2**

ESPACIOS DOTACIONALES GENERALES PGOM 1998

	EDIFICACIÓN		ESPACIOS LIBRES GENERALES		EQUIPAMIENTOS GENERALES	
	SUPERFÍCIE BRUTA	SUPERFICIE CORREGIDA (R)	SUPERFÍCIE (m2) (EL)	RATIO (m2 EL/ m2 R x 100)	SUPERFÍCIE (m2) (EQ)	RATIO (m2 EQ/ m2 R x 100)
TOTAL	15.883.546	12.743.423	1.576.707	12,4	1.698.387	13,3

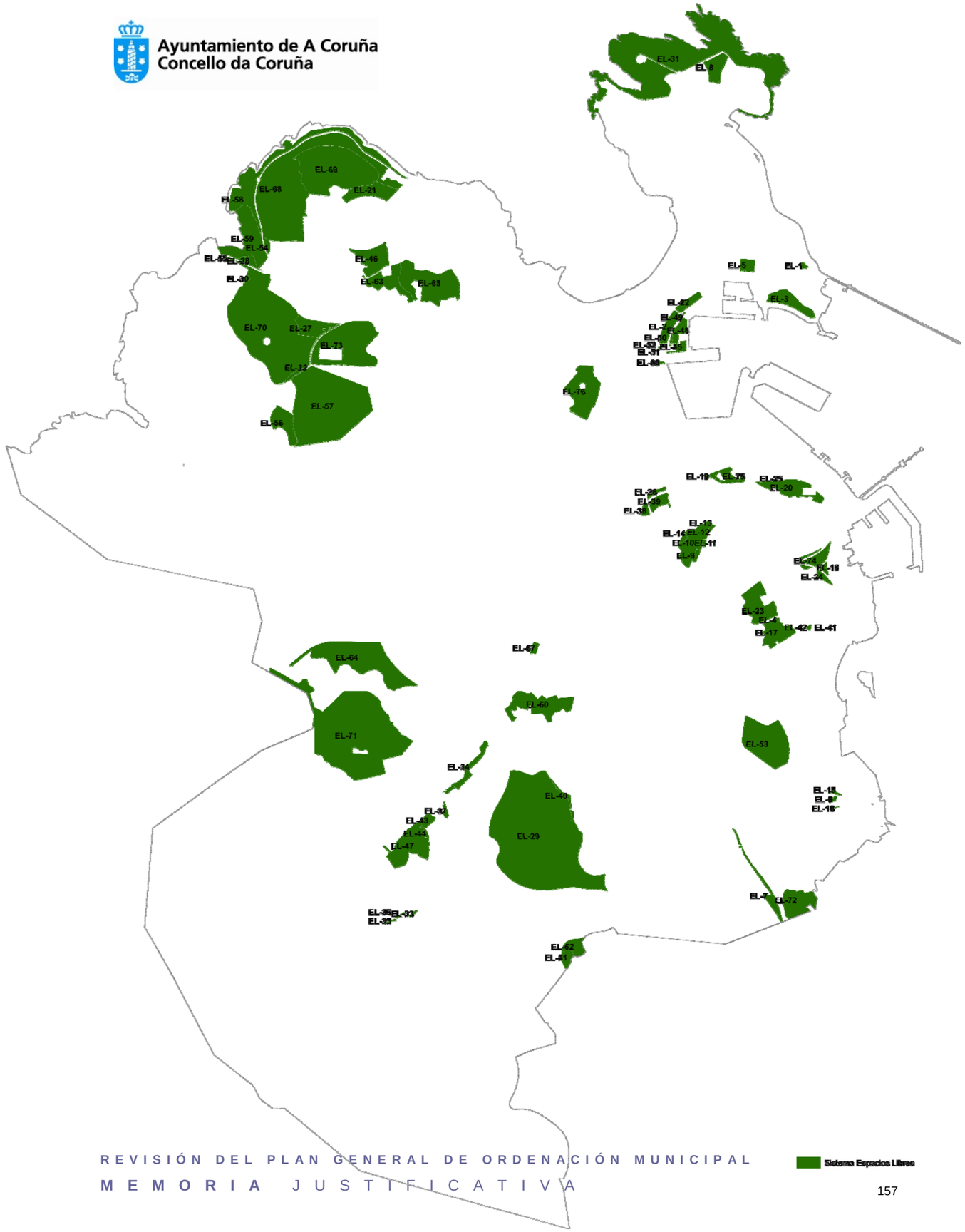
NOTA: La superficie residencial se ha calculado partiendo de la tabla anterior, a la que se le han sumado las piezas que faltan por desarrollar de las previsiones del PGOM 1998. La superficie de equipamientos incluye la correspondiente a la ampliación de la universidad

	SUPERFÍCIE BRUTA	SUPERFICIE CORREGIDA (R)	SUPERFÍCIE (m2) (EL)	RATIO (m2 EL/ m2 R x 100)	SUPERFÍCIE (m2) (EQ)	RATIO (m2 EQ/ m2 R x 100)
1	13.631.501	10.829.185	1.791.907	16,5	1.081.555	10,0
2	4.453.965	3.563.172	2.426.709	68,1	290.549	8,2
TOTAL	**18.085.466**	**14.392.357**	**4.218.616**	29,3	**1.372.104**	9,5

NOTA: La superficie de equipamientos existentes se ha reducido algo respecto de la inicial porque se han ajustado los limites de algunos equipamientos existentes y parte de la universidad se ha pasado a otros sistemas.
Se han incluido en el cómputo las superficies de los espacios libres y equipamientos indicativos grafiados en las fichas de planeamiento derivado.

Por su parte, el ratio de espacios libres propuesto por el PGOM 2009 es muy superior al mínimo determinado por la ley vigente, de 29,3m2/100m2 superficie edificable de uso residencial frente a 15m2, mientras que el de los equipamientos, aún habiéndose reducido respecto al PGOM 1998 por las razones expuestas, casi continúa doblando el ratio mínimo con 9,5 m2/100m2 frente a 5m2. Efectivamente, aún habiéndose añadido nuevas reservas de equipamientos en el PGOM 2009, algunas grandes piezas del plan anterior se debido de ajustar, fundamentalmente porque se han calificado de vial y de espacios libres algunos suelos del campus de Elvira y Zapateira – que ya tenían este uso- y se ha reducido la delimitación del suelo previsto para la ampliación de la universidad, además de las transformaciones en suelos libres de equipamientos, antes aludidas.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

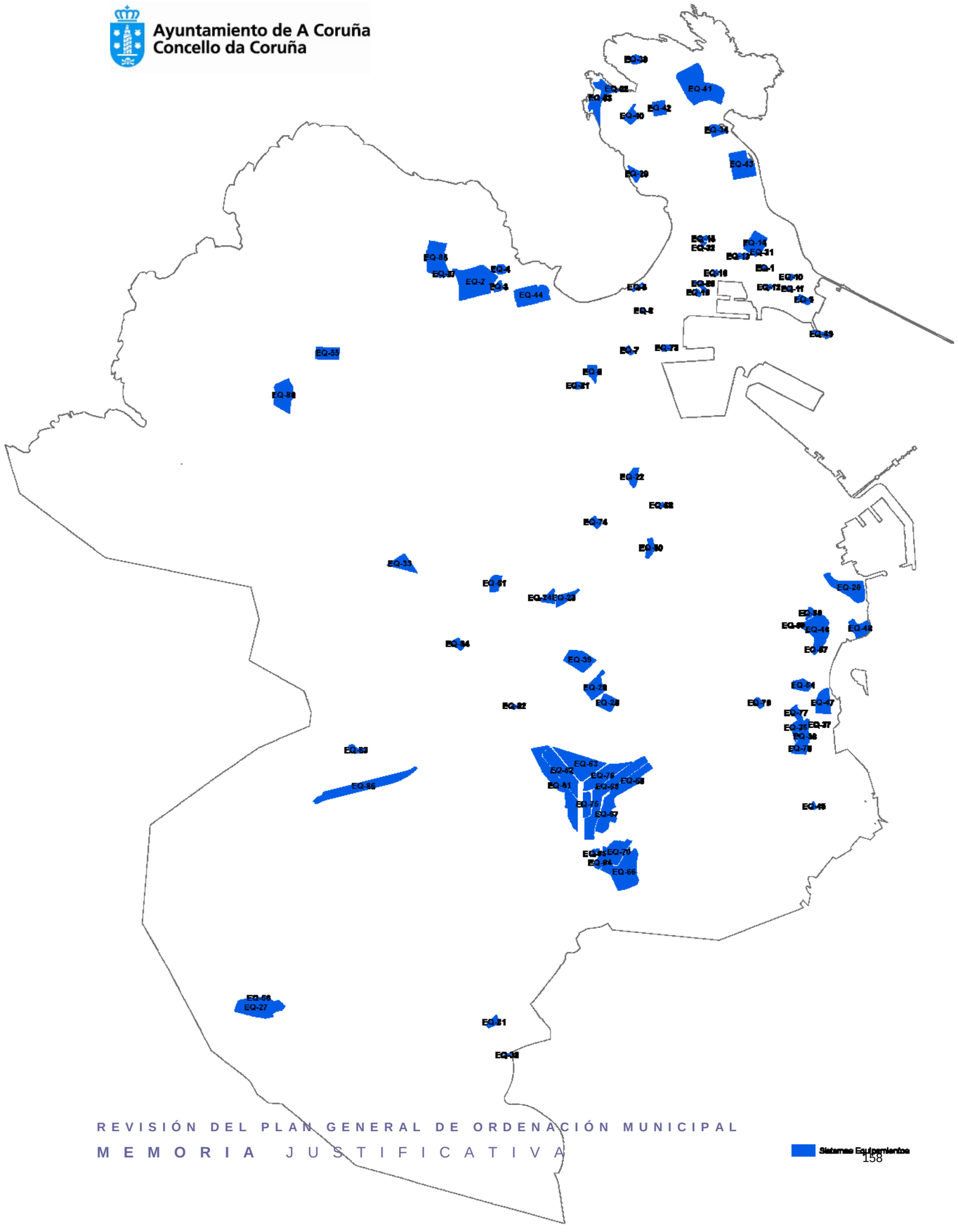


En los cuadros siguientes se expresan las superficies de sistemas generales de espacios libres y equipamientos, respectivamente, previstas en el PGOM 2009. No se relacionan las superficies de estos sistemas contenidas en las fichas de planeamiento de desarrollo cuya posición es de carácter indicativo, aunque si se ha considerado su superficie en el cuadro resumen anterior.

Espacios libres generales PGOM 2009	
Identificación	Superficie (m2)
EL-1	1.805
EL-2	18.183
EL-3	32.106
EL-4	544
EL-5	11.070
EL-6	1.520
EL-7	18.993
EL-8	26.024
EL-9	3.151
EL-10	45.528
EL-11	1.184
EL-12	28
EL-13	1.651
EL-14	2.653
EL-15	1.727
EL-16	453
EL-17	36.563
EL-18	3.179
EL-19	577
EL-20	40.493
EL-21	38.380
EL-22	11.981
EL-23	53.309
EL-24	5.427
EL-25	2.417
EL-26	3.795
EL-27	33.255
EL-28	7.876
EL-29	574.149
EL-30	1.757
EL-31	436.275
EL-32	7.512
EL-33	1.371
EL-34	20.554
EL-35	1.183
EL-36	797
EL-37	3.132
EL-38	4.844
EL-39	13.302
EL-40	6.960

Espacios libres generales PGOM 2009	
Identificación	Superficie (m2)
EL-41	1.097
EL-42	12
EL-43	8.306
EL-44	1.903
EL-45	7.311
EL-46	43.809
EL-47	68.123
EL-48	7.260
EL-48	13.067
EL-49	93
EL-50	1.191
EL-51	203
EL-52	158
EL-53	108.759
EL-54	3.893
EL-55	888
EL-56	33.985
EL-57	299.207
EL-58	104.860
EL-59	79.254
EL-60	68.262
EL-61	10.052
EL-62	17.775
EL-63	39.653
EL-64	156.326
EL-65	102.993
EL-66	1.010
EL-67	4.252
EL-68	304.458
EL-69	188.486
EL-70	350.920
EL-71	399.825
EL-72	46.954
EL-73	125.063
EL-74	21.516
EL-75	12.140
EL-76	69.001
TOTAL	**4.177.773**

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.



Equipamiento generales PGOM 2009	
Identificación	Superficie (m2)
EQ-1	1.021
EQ-2	65.787
EQ-3	4.149
EQ-4	5.672
EQ-5	1.780
EQ-6	766
EQ-7	2.304
EQ-8	7.754
EQ-9	5.089
EQ-10	1.710
EQ-11	1.027
EQ-12	1.582
EQ-13	2.993
EQ-14	18.175
EQ-15	2.141
EQ-16	1.735
EQ-17	224
EQ-18	471
EQ-19	1.820
EQ-20	1.616
EQ-21	2.893
EQ-22	9.213
EQ-23	11.213
EQ-24	7.620
EQ-25	13.162
EQ-26	36.383
EQ-27	49.409
EQ-28	19.261
EQ-29	6.760
EQ-30	5.574
EQ-31	3.806
EQ-32	787
EQ-33	16.618
EQ-34	9.042
EQ-35	8.649
EQ-36	8.331
EQ-37	3.475
EQ-38	857
EQ-39	27.819
EQ-40	9.283

Equipamiento generales PGOM 2009	
Identificación	Superficie (m2)
EQ-41	71.368
EQ-42	11.514
EQ-43	35.803
EQ-44	36.743
EQ-45	2.082
EQ-46	30.493
EQ-47	20.000
EQ-48	16.731
EQ-49	5.049
EQ-50	7.849
EQ-51	10.652
EQ-52	51
EQ-53	25.165
EQ-54	11.200
EQ-55	18.797
EQ-56	49.409
EQ-57	3.179
EQ-58	1.600
EQ-59	3.678
EQ-60	3.163
EQ-61	51.900
EQ-62	36.328
EQ-63	46.106
EQ-64	4.780
EQ-65	9.749
EQ-66	54.723
EQ-67	28.748
EQ-68	58.402
EQ-69	25.997
EQ-70	17.839
EQ-71	263
EQ-72	1.807
EQ-73	3.351
EQ-74	5.500
EQ-75	12.106
EQ-76	32.192
EQ-77	6.209
EQ-78	9.899
EQ-79	3895
EQ-80	30545
EQ-81	5430
EQ-82	957
EQ-83	6128
EQ-84	4944
EQ-85	36001
EQ-86	52705
EQ-87	4091
TOTAL	**1.293.092**

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

25.6 ELEMENTOS PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS COEFICIENTES DE PONDERACIÓN Y HOMOGENEIZACIÓN

Consideraciones iniciales

De acuerdo con lo que se expone en el artículo 113 de la Ley 9/2002, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia, "el aprovechamiento tipo de cada área de reparto se obtendrá dividiendo el aprovechamiento lucrativo total, incluido el dotacional privado correspondiente a la misma, expresado siempre en metros cuadrados edificables del uso y tipología edificatoria característicos, por su superficie total, excluidos los terrenos afectos a dotaciones públicas, de carácter general o local, ya existentes en el momento de aprobación del plan general que se mantengan. El resultado reflejará siempre, unitariamente, la superficie edificable del uso y tipología característicos por cada metro cuadrado de suelo del área respectiva". Y más en concreto, el apartado 3 de ese mismo artículo estable que "para que el aprovechamiento tipo pueda expresarse por referencia al uso y tipología edificatoria característicos, el planeamiento fijará justificadamente los coeficientes de ponderación relativa entre dicho uso y tipología, al que siempre se le asignará el valor de la unidad, y los restantes, a los que corresponderán valores superiores o inferiores, en función de las circunstancias concretas del municipio y área de reparto".

La obtención del aprovechamiento total del ámbito (la edificabilidad ponderada total) implica la determinación del aprovechamiento objetivo establecido para cada uno de los espacios elementales de dicho ámbito, la homogeneización entre los diferentes aprovechamientos de los diferentes espacios elementales (a través de "traductores" o coeficientes de homogeneización, ponderación o asimilados, salvo que se quede en el ámbito de la edificabilidad) y la suma de todo el aprovechamiento del ámbito como suma del aprovechamiento objetivo que se ha asignado a cada uno de los espacios elementales.

Los Planes Generales deben fijar unas series de coeficientes de ponderación relativa entre el uso y tipología característico y los restantes usos y tipologías posibles para cada área de reparto, de manera que el valor de todas esas series de coeficientes habría de variar en función de las circunstancias concretas que se den en cada una de las áreas de reparto. Y por tanto, la determinación de estos coeficientes de ponderación implica realizar los cálculos correspondientes en relación tanto a las características de cada área como a su tipología.

En economía se define una operación financiera como toda operación que tiene por objeto el intercambio de unos capitales por otros, disponibles en tiempos diferentes y se denomina ley financiera al criterio que nos permite sustituir capitales financieros de diferente cuantía y/o vencimiento. La homogeneización del suelo es algo parecido. Homogeneizar es toda operación que tiene por objeto intercambiar un suelo por otro equivalente, disponible en el mismo tiempo o en otro diferente, mediante una ley que se establece en base a unos parámetros previamente definidos. Desde el punto de vista urbanístico se entiende que, homogeneizar es establecer unos coeficientes de relación de valor de los terrenos entre sí, bien sea en referencia a uno de ellos o en referencia a uno tipo ideal establecido previamente, que permitan sustituir económicamente unos terrenos por otros†.

Es indudable la complejidad que conlleva una tal cantidad de coeficientes posibles (tantos como usos/tipologías definidos, multiplicado por el número de áreas de reparto), si bien es mayor aún la evidente dificultad de garantizar que el Plan asigne una valoración justa y adecuada caso por caso. Igualmente, sería conveniente homogeneizar las distintas series de Coeficientes de Ponderación que surgen de cada una de las áreas de reparto, en función de su localización, entorno, accesibilidad, comunicaciones, cualidades urbanísticas, etc.

† Para más información ver *Buj Ramo, Antonio: Homogeneización de aprovechamientos*, disponible en línea en http://www.catastro.meh.es/esp/publicaciones/ct/ct43/A_Buj.pdf

Habiendo tenido en consideración todo lo anterior, y habiendo tenido en cuenta asimismo los análisis realizados sobre las diferencias zonales, se considera adecuado mantener la ponderación relativa de los usos definidos en iguales proporciones para todas las áreas de reparto, siendo por tanto invariable en todo el territorio, y constituyendo éste el ámbito único de aplicación de los Coeficientes de ponderación. Asimismo, estas consideraciones se hacen extensivas a los usos en suelo urbanizable en tanto que los sectores de este tipo de suelo se encuentran muy imbricados con el suelo urbano actual, en algún caso con procesos de completar la urbanización para adquirir plenamente la condición urbana, y en un término municipal de reducidas dimensiones, en el que resulta difícil de justificar una relación porcentual diferente a la del suelo urbano.

Esta simplificación podría no obstante dar lugar a una corrección, a tramitar mediante modificación puntual del Plan, si de la experiencia de la aplicación práctica de los coeficientes se dedujera que zonalmente existen diferencias notables que justifican la matización de los coeficientes de homogeneización en función del área donde se ubica el aprovechamiento a considerar, o bien si los valores de mercado inicialmente considerados para cada tipología hubiesen variado de forma tal que aconsejasen una actualización de los mismos. Por este motivo se establecerán inicialmente una única lista de coeficientes, directamente asociados a cada uso/tipología y por tanto a todas y cada una de las Calificaciones pormenorizadas con aprovechamiento lucrativo, considerando que éstas reflejan precisamente todas y cada una de las combinaciones de uso y tipología diferentes que se contemplan en el municipio. Estos coeficientes de ponderación no varían según el Área de Reparto donde deban aplicarse, denominándose por ello coeficientes de homogeneización.

Para poder relacionar los coeficientes de homogeneización se deben poder convertir todos ellos a una escala de valores estándar únicos que sirvan de referencia para todo el municipio. Dentro de los usos/tipologías considerados por el Plan General, se ha seleccionado uno como el uso/tipología estándar, utilizándose como referencia de todos los demás en cuanto a la asignación del valor de los coeficientes de homogeneización y como referencia unificada para todo el término municipal con el objeto de equiparar y comparar respecto a esa referencia común, las intensidades de aprovechamiento asignadas en cada caso. Este uso/tipología estándar se ha hecho coincidir con un uso residencial genérico.

En las áreas de Reparto de ámbitos de planeamiento a desarrollar la aplicación de los Coeficientes de homogeneización se entenderá aplicable solamente a los usos/tipologías que hayan llegado a ser definidos por el Plan General para esos ámbitos (generalmente Calificaciones de carácter global), de forma que la posterior conversión al nivel de la calificación pormenorizada que establezca en su día el planeamiento de desarrollo, y la ponderación de los usos/tipologías pormenorizadas, corresponderá exclusivamente a ese Instrumento de planeamiento, que podrá si lo estima conveniente seguir el mismo método de cálculo de los coeficientes empleado por el Plan General.

Parámetros en la elaboración de los coeficientes y resultados

La determinación de los coeficientes ha sido realizada a partir de un análisis genérico del mercado inmobiliario de la ciudad de A Coruña, teniendo en cuenta sus diferentes zonas y usos. Tanto en el análisis del precio de la vivienda, considerando sus diferentes tipologías, como en el caso de los diferentes tipos de actividades económicas, se han analizado fuentes de información registral y fuentes de información de mercado, centradas principalmente en la constatación de precios de oferta y transacción reflejados en contextos comprendidos desde los portales inmobiliarios hasta las informaciones cualitativas individualizadas. Así mismo, se han considerado los Coeficientes del Valor de las Construcciones que figuran en el RD1020/1993, de 25 de junio, por el que se aprueban las normas técnicas de valoración.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

También se han tenido en cuenta documentos recientes relacionados con el planeamiento urbanístico, como el Plan Sectorial Gallego de Solo Residencial, actualmente en fase de exposición pública. En todo caso, los valores genéricos que se concluyen son valores medios ponderados, sobre los cuales pueden producirse desviaciones sustanciales y que requerirán su determinación y ajuste concretos en las figuras de planeamiento derivado. Aún así, se ha preferido ofrecer un punto de partida a partir del cual ajustar los coeficientes en cada una de las áreas. Estos coeficientes, igualmente, deberían ser ajustados en función de las valoraciones catastrales específicas vigentes en las diferentes zonas. A continuación se presentan los valores identificados para estos coeficientes:

	Coeficientes de ponderación comparativa
Residencial Unifamiliar.	1,20
Residencial unifamiliar núcleo tradicional.	1,10
Residencial colectiva entre Medianeras.	1,00
Residencial colectiva en Bloque.	1,10
Residencial colectiva núcleo tradicional.	1,00
Residencial de Protección.	0,50
Grandes superficies comerciales.	1,35
Industrial-comercial en polígono.	1,20
Terciario de servicios en edificio exclusivo.	1,35
Dotacional Privado.	0,50

Residencial unifamiliar: Teniendo en cuenta el análisis realizado en cuanto al mercado residencial de la ciudad, la estructura inmobiliaria y el potencial de desarrollo de vivienda unifamiliar con jardín, se ha asignado un diferencial del 20% entre la vivienda unifamiliar y la vivienda colectiva tipo.

Residencial unifamiliar núcleo tradicional: Se trata de un modelo unifamiliar más compacto que el anterior, por lo que se ha ponderado tan sólo en un 10% el diferencial.

Residencial colectiva entre Medianeras. Se adopta como el tipo edificatorio de referencia básico, de valor 1,0, dominante en la ciudad consolidada tanto en el casco antiguo como en los ensanches sucesivos según el modelo de alineación de vial.

Residencial colectiva en Bloque: Las condiciones de este modelo de ordenación ofrecen un producto más atractivo tipológicamente, dadas las exigencias ambientales a las que está sometido, con viviendas con frente a espacios abiertos normalmente garantizados.

Residencial colectiva núcleo tradicional: En estos casos, como modelo edificatorio, no difiere esencialmente de las condiciones de la vivienda colectiva entre medianeras, que adopta sistemas de ordenación en manzanas con patio, por lo que se adopta un valor análogo del 1,0.

Residencial de Protección en general: Se ha establecido un coeficiente de 0,5, de acuerdo con los contenidos del Anexo III.1 (Areas Funcionais. A Coruña) del Plan Sectorial Galego de Solo Residencial, y las valoraciones que en éste se realizan en base a los parámetros establecidos. En este valor se ponderan las diferentes modalidades de vivienda de protección: concertada, de régimen general y de régimen especial, teniendo en cuenta que estos valores están sometidos a la disposiciones reglamentarias por las que son actualizados periódicamente.

Grandes superficies comerciales y Terciario en edificio en edificio exclusivo y otras situaciones: En estos casos, la categoría incluye actividades diversas con distinto nivel de intensidad de uso, pero también se han considerado que el tejido comercial y terciario debe ser un activo importante para el crecimiento de la ciudad y para la mejora del equilibrio de su estructura económica, y por tanto su superficie es un elemento relativamente valioso en el marco del desarrollo del Plan. Por ello se ha asignado un valor superior para el coeficiente de este tipo de actividades, de 1,35, que prima el valor de este suelo.

Industrial-comercial en polígono: Debe tenerse en cuenta finalmente el desarrollo de actividades industriales ligeras (o vinculadas directamente a actividades industriales a partir de procesos de externalización o apoyo) en sectores de alto potencial de crecimiento o de valor estratégico para el desarrollo económico de la ciudad. Deberán establecerse las condiciones y las ramas de actividad que se quiera impulsar o favorecer, pero en todo caso estas actividades podrán (y sería conveniente que conviviesen) con usos terciarios avanzados (de servicios a empresas, comercio especializado, etc) en entornos con características de parque empresarial. Por tanto, se ha ponderado este suelo con un valor del 1,20.

Dotacional Privado: Este tipo de actividad complementa las dotaciones públicas existentes y las del planeamiento de desarrollo, pero que se somete a un mercado muy restrictivo, dada la concreción y especificidad de los usos a los que puede ser destinado este techo.

25.6 EQUILIBRIO DE RESERVAS DOTACIONALES POR DISTRITOS

Se han evaluado las reservas de zonas verdes y equipamientos para cada uno de los dos distritos urbanísticos. No se ha incluido las reservas previstas en piezas de transformación a partir de anteriores sistemas generales, para evitar que distorsionen los valores generales.

En las páginas siguientes se aportan desglosados los dos distritos. También se incorpora al principio la contabilización de las piezas provinentes de sistemas generales, según cada distrito

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

DISTRITOS URBANÍSTICOS		PGOM 2008	LEGISLACIÓN VIGENTE
1			
SUNC			
	Espacios Libres	22.783	16.020
	Equipamientos	15.313	7.969
2			
SUNC			
	Espacios Libres	633.229	329.216
	Equipamientos	110.277	102.083
TOTAL	**Espacios Libres**	**656.012**	**345.237**
	Equipamientos	**125.590**	**110.052**

Las dotaciones locales incluidas en los ámbitos de Suelo Urbano No Consolidado que proceden de la transformación de sistemas generales no se han considerado a efectos de compensar los posibles déficits de dotaciones locales de los distritos urbanísticos. En estos ámbitos se cumplen, como mínimo, los estándares de dotaciones locales en cada distrito independientemente de los anteriores.

DISTRITOS URBANÍSTICOS		PGOM 2008	LEGISLACIÓN VIGENTE
1			
SUNC-PUERTO ZONA 1y2			
	Espacios Libres	71.591	71.553
	Equipamientos	35.114	35.114
SUNC-Estación de Autobuses			
	Espacios Libres	9.262	7.420
	Equipamientos	3.326	3.265
2			
SUNC-Estación de San Cristóbal			
	Espacios Libres	12.117	9.912
	Equipamientos	6.272	2.598
TOTAL	**Espacios Libres**	**92.969**	**88.884**
	Equipamientos	**44.712**	**40.976**

DISTRITOS URBANÍSTICOS		PGOM 2008	LEGISLACIÓN VIGENTE
1			
SUNC-API			
	Espacios Libres	29.636,54	32.319
	Equipamientos	10.676,59	15.325
2			
SUNC-API			
	Espacios Libres	80.304,41	75.539
	Equipamientos	33.671,45	41.723
TOTAL	**Espacios Libres**	**109.940,95**	**107.858**
	Equipamientos	**44.348,04**	**57.049**

TOTAL SUNC		PGOM 2008	LEGISLACIÓN VIGENTE
1			
SUNC			
	Espacios Libres	**133.272,19**	**127.311**
	Equipamientos	**64.429,10**	**61.673**
2			
SUNC			
	Espacios Libres	**725.650,23**	**414.668**
	Equipamientos	**150.220,73**	**146.404**
	Espacios Libres	**858.922,42**	**541.979**
	Equipamientos	**214.649,82**	**208.076**

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Seguidamente se detallan los parámetros de superficie total, superficie edificable por usos, superficie de espacios libres y de equipamientos locales, de cada ámbito, clasificados por figuras de planeamiento según los distritos a los que pertenecen.

Figura	P.E.				
Clave	PE M18				
Superficie total del ámbito	42.268,58				
Superficie edificable	50.659				
Espacios Libres	13.545,12	10%S.T.	4.227	18m./100m. edificab. R	9.118,61
Equipamientos	141,74			10m./100m. edificab. R	5.065,89
Figura	Polígono				
Clave	POL M20				
Superficie total del ámbito	5.568,52				
Superficie edificable	2.227				
S.edificable Dotacinal Pv	2.227				
Espacios Libres	0,00	10%S.T.	557	18m./100m. edificab. R	400,93
Equipamientos	5.041,26			10m./100m. edificab. R	222,74
Figura	Polígono				
Clave	POL M24				
Superficie total del ámbito	1.507,28				
Superficie edificable	3.273,74				
Espacios Libres	386,75	10%S.T.	150,73	18m./100m. edificab. R	589,27
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	327,37
Figura	Polígono				
Clave	POL O29				
Superficie total del ámbito	34.236,06				
Superficie edificable	10.576				
Espacios Libres	7.364,71	10%S.T.	3.424	18m./100m. edificab. R	1.903,67
Equipamientos	9.878,03			10m./100m. edificab. R	1.057,59
Figura	Polígono				
Clave	POL P25				
Superficie total del ámbito	905,72				
Superficie edificable	2.581,30				
Espacios Libres	0,00	10%S.T.	90,57	18m./100m. edificab. R	464,63
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	258,13
Figura	Polígono				
Clave	POL Q16.1				
Superficie total del ámbito	346,09				
Superficie edificable	496				
Espacios Libres	95,96	10%S.T.	35	18m./100m. edificab. R	89,26
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	49,59
Figura	Polígono				
Clave	POL Q18				
Superficie total del ámbito	2.313,47				
Superficie edificable	1.491				
Espacios Libres	560,28	10%S.T.	231	18m./100m. edificab. R	268,41
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	149,12
Figura	Polígono				
Clave	POL Q28.1				
Superficie total del ámbito	2.000,10				
Superficie edificable	3.421				
Espacios Libres	830,23	10%S.T.	200	18m./100m. edificab. R	615,72
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	342,06
Figura	Polígono				
Clave	POL Q28.3				
Superficie total del ámbito	826,59				
Superficie edificable	768,11				
Espacios Libres	0,00	10%S.T.	82,66	18m./100m. edificab. R	138,26
Equipamientos	251,95			10m./100m. edificab. R	76,81
Figura	Polígono				
Clave	POL R28.1				
Superficie total del ámbito	1.348,00				
Superficie edificable	2.077,97				
Espacios Libres	0,00	10%S.T.	134,80	18m./100m. edificab. R	374,03
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	207,80
Figura	Polígono				
Clave	POL R28.2				
Superficie total del ámbito	1.479,63				
Superficie edificable	2.121,18				
Espacios Libres	0,00	10%S.T.	147,96	18m./100m. edificab. R	381,81
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	212,12
DISTRITO 1 SUNC					
	PGOM 2008			Legislación Vigente	
Superficie Edificable	79.692				
Sistemas Locales					
Espacios Libres	22.783,05			16.020,46	
Equipamientos	15.312,98			7.969,23	

Figura	Plan Especial de Transformación				
Clave	PET R37	Fábrica de Armas			
Superficie total del ámbito	153.954,25				
Superficie edificable	151.911				
Espacios Libres	42.739,32	10%S.T.	15.395,43	18m./100m. edificab. R	27.343,90
Equipamientos	20.000,00			10m./100m. edificab. R	15.191,05
Figura	P.E.				
Clave	PE I29				
Superficie total del ámbito	216.235,92				
Superficie edificable	199.318				
S. efificable Terciaria	199.318				
Espacios Libres	85.501,00	10%S.T.	21.624		
Equipamientos	4.324,72	2%S. Terciariar	4.324,72		
Figura	P.E.				
Clave	PE J31				
Superficie total del ámbito	126.909,06				
Superficie edificable	104.134,06				
S. efificable Terciaria	104.134,06				
Espacios Libres	12.690,91	10%S.T.	12.690,91		
Equipamientos	2.538,18	2%S. Terciariar	2.538,18		
Figura	P.E.				
Clave	PE K32				
Superficie total del ámbito	88.526,60				
Superficie edificable	106.232				
S. efificable Terciaria	106.232				
Espacios Libres	17.521,20	10%S.T.	8.853		
Equipamientos	0,00	2%S. Terciariar	1.770,53		
Figura	P.E.				
Clave	PE P34	Alcalde Alfonso Molina			
Superficie total del ámbito	97.330,51				
Superficie edificable	118.328				
S. Edificable Residencial	23.666				
S. Edificable Terciaria	94.662				
Espacios Libres	15.904,80	10%S. Residenc	1.946,61	10%S. Terciario	7.786,44
		18m./100m.edifi	4.259,81		
Equipamientos	15.655,52	10m./100m.edifi	2.366,56	2%S. Terciario	1.557,29
Figura	Plan Especial				
Clave	PE P40				
Superficie total del ámbito	74.186,61				
Superficie edificable	20.022,45				
Espacios Libres	6.976,42	10%S.T.	7.418,66	18m./100m. edificab. R	3.604,04
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	2.002,25
Figura	Plan Especial				
Clave	PE P41				
Superficie total del ámbito	139.985,35				
Superficie edificable	39.537,59				
Espacios Libres	3.178,87	10%S.T.	13.998,54	18m./100m. edificab. R	7.116,77
Equipamientos	11.462,94			10m./100m. edificab. R	3.953,76
Figura	PE				
Clave	PE Q40				
Superficie total del ámbito	134.562,90				
Superficie edificable	37.434,12				
Espacios Libres	0,00	10%S.T.	13.456,29	18m./100m. edificab. R	6.738,14
Equipamientos	3.200,00			10m./100m. edificab. R	3.743,41
Figura	PE				
Clave	PE Q41				
Superficie total del ámbito	157.968,52				
Superficie edificable	43.358				
Espacios Libres	1.483,93	10%S.T.	15.797	18m./100m. edificab. R	7.804,50
Equipamientos	2.200,00			10m./100m. edificab. R	4.335,83
Figura	PE				
Clave	PE R41				
Superficie total del ámbito	79.746,88				
Superficie edificable	20.898,41				
Espacios Libres	681,87	10%ST	7.974,69	18m./100m. edificab. R	3.761,71
Equipamientos	1.954,95			10m./100m. edificab. R	2.089,84
Figura	P.E.				
Clave	PE S38.2				
Superficie total del ámbito	18.105,88				
Superficie edificable	18.105,88				
Espacios Libres	5.000,00	10%S.T.	1.810,59	18m./100m. edificab. R	3.259,06
Equipamientos	1.810,59			10m./100m. edificab. R	1.810,59

Figura	P.E. Protección y Desarrollo					
Clave	PEMD L26					
Superficie total del ámbito	35.387,03					
Superficie edificable	7.767					
Espacios Libres	15.378,40	10%S.T.	3.539	18m./100m. edificab. R	1.398,06	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	776,70	
Figura	P.E. Protección y Desarrollo					
Clave	PEMD L41					
Superficie total del ámbito	10.391,90					
Superficie edificable	3.098					
Espacios Libres	1.933,18	10%S.T.	1.039	18m./100m. edificab. R	557,59	
Equipamientos	309,77			10m./100m. edificab. R	309,77	
Figura	P.E. Protección y Desarrollo					
Clave	PEMD M21					
Superficie total del ámbito	37.553,70					
Superficie edificable	12.849					
Espacios Libres	11.506,60	10%S.T.	3.755	18m./100m. edificab. R	2.312,82	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	1.284,90	
Figura	P.E. Protección y Desarrollo					
Clave	PEMD M26					
Superficie total del ámbito	10.419,57					
Superficie edificable	3.576,72					
Espacios Libres	0,00	10%S.T.	1.041,96	18m./100m. edificab. R	643,81	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	357,67	
Figura	P.E. Protección y Desarrollo					
Clave	PEMD M37					
Superficie total del ámbito	9.315,59					
Superficie edificable	3.458					
Espacios Libres	50.144,70	10%S.T.	932	18m./100m. edificab. R	622,49	
Equipamientos	345,83			10m./100m. edificab. R	345,83	
Figura	P.E. Protección y Desarrollo					
Clave	PEMD N31					
Superficie total del ámbito	17.233,70					
Superficie edificable	5.226					
Espacios Libres	2.730,66	10%S.T.	1.723	18m./100m. edificab. R	940,71	
Equipamientos	993,86			10m./100m. edificab. R	522,62	
Figura	P.E. Protección y Desarrollo					
Clave	PEPD N32					
Superficie total del ámbito	53.873,24					
Superficie edificable	19.848					
Espacios Libres	5.387,32	10%S.T.	5.387	18m./100m. edificab. R	3.572,67	
Equipamientos	3.900,38			10m./100m. edificab. R	1.984,81	
Figura	P.E. Protección y Desarrollo					
Clave	PEMD N34					
Superficie total del ámbito	10.045,80					
Superficie edificable	4.045					
Espacios Libres	1.589,84	10%S.T.	1.005	18m./100m. edificab. R	728,04	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	404,47	
Figura	P.E. Protección y Desarrollo					
Clave	PEMD P36					
Superficie total del ámbito	18.197,51					
Superficie edificable	5.268					
Espacios Libres	10.588,10	10%S.T.	1.820	18m./100m. edificab. R	948,21	
Equipamientos	320,59			10m./100m. edificab. R	526,78	
Figura	P.E. Protección y Desarrollo					
Clave	PEMD P38					
Superficie total del ámbito	10.518,60					
Superficie edificable	3.249					
Espacios Libres	1.599,60	10%S.T.	1.052	18m./100m. edificab. R	584,76	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	324,87	
Figura	P.E. Protección y Desarrollo					
Clave	PEMD R34					
Superficie total del ámbito	2.959,38					
Superficie edificable	1.159,92					
Espacios Libres	128,05	10%S.T.	295,94	18m./100m. edificab. R	208,78	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	115,99	
Figura	P.E. Protección y Desarrollo					
Clave	PEMD S39					
Superficie total del ámbito	2.092,33					
Superficie edificable	538					
Espacios Libres	256,09	10%S.T.	209	18m./100m. edificab. R	96,85	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	53,80	

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Figura	Polígono					
Clave	POL K39					
Superficie total del ámbito	740.086,82					
Superficie edificable	668.834					
S. efificable Terciaria	668.834					
Espacios Libres	103.163,50	10%S.T.	74.008,68			
Equipamientos	14.801,74	2%S. Terciaria	14.801,74			
Figura	Polígono					
Clave	POL L20					
Superficie total del ámbito	53.145,49					
Superficie edificable	20.340					
Espacios Libres	0,00	10%S.T.	1.146	18m./100m. edificab. R	3.661,20	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	2.034,00	
Figura	Polígono					
Clave	POL L21					
Superficie total del ámbito	2.125,88					
Superficie edificable	2.449,04					
Espacios Libres	18,58	10%S.T.	212,59	18m./100m. edificab. R	440,83	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	244,90	
Figura	Polígono					
Clave	POL L27					
Superficie total del ámbito	34.187,06					
Superficie edificable	40.277					
S. efificable Terciaria	40.277					
Espacios Libres	10.323,10	10%S.T.	3.419			
Equipamientos	0,00	2%S. Terciaria	683,74			
Figura	Polígono					
Clave	POL L31 GRELA					
Superficie total del ámbito	47.635,12					
Superficie edificable	71.453					
S. efificable Terciaria	71.452,68					
Espacios Libres	0,00	10%S.T.	4.764			
Equipamientos	9.720,52	2%S. Terciario	953			
Figura	Polígono					
Clave	POL M26					
Superficie total del ámbito	38.632,75					
Superficie edificable	34.699					
Espacios Libres	10.518,60	10%S.T.	3.863	18m./100m. edificab. R	6.245,83	
Equipamientos	2.233,71			10m./100m. edificab. R	3.469,91	
Figura	Polígono					
Clave	POL M28.1 GRELA					
Superficie total del ámbito	13.177,78					
Superficie edificable	19.767					
S. efificable Terciaria	19.766,67					
Espacios Libres	3271,85	10%S.T.	1.318			
Equipamientos	0	2%S. Terciario	263,56			
Figura	Polígono					
Clave	POL M28.2 GRELA					
Superficie total del ámbito	8.120					
Superficie edificable	17.052					
S. efificable Terciaria	17.052,48					
Espacios Libres	1.372	10%S.T.	812,02			
Equipamientos	0	2%S. Terciario	162,40			
Figura	Polígono					
Clave	POL M29 GRELA					
Superficie total del ámbito	24.446,31					
Superficie edificable	44.348					
S. efificable Terciaria	44.348,18					
Espacios Libres	0,00	10%S.T.	2.445			
Equipamientos	0,00	2%S. Terciario	488,93			

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Figura	Polígono					
Clave	POL M38					
Superficie total del ámbito	46.161,18					
Superficie edificable	12.946,65					
Espacios Libres	0,00	10%S.T.	4.616,12	18m./100m. edificab. R	2.330,40	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	1.294,66	
Figura	Polígono					
Clave	POL M43					
Superficie total del ámbito	82.193,09					
Superficie edificable	20.815					
Espacios Libres	8.007,22	10%S.T.	8.219	18m./100m. edificab. R	3.746,76	
Equipamientos	2.000,00			10m./100m. edificab. R	2.081,53	
Figura	Polígono					
Clave	POL N31.1					
Superficie total del ámbito	43.204,26					
Superficie edificable	39.295					
Espacios Libres	21.318,20	10%S.T.	4.320	18m./100m. edificab. R	7.073,04	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	3.929,47	
Figura	Polígono					
Clave	POL N31.2					
Superficie total del ámbito	5.950,94					
Superficie edificable	6.885,44					
Espacios Libres	0,00	10%S.T.	595,09	18m./100m. edificab. R	1.239,38	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	688,54	
Figura	Polígono					
Clave	POL N32					
Superficie total del ámbito	31.822,05					
Superficie edificable	24.034					
Espacios Libres	11.890,49	10%S.T.	3.182	18m./100m. edificab. R	4.326,11	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	2.403,40	
Figura	Polígono					
Clave	POL N33					
Superficie total del ámbito	71.708,08					
Superficie edificable	60.363					
Espacios Libres	15.165,00	10%S.T.	7.171	18m./100m. edificab. R	10.865,37	
Equipamientos	6.036,32			10m./100m. edificab. R	6.036,32	
Figura	Polígono					
Clave	POL O30					
Superficie total del ámbito	96.053,12					
Superficie edificable	50.000,00					
S. Edificable Residencial	27.500,00					
S. Edificable Terciaria	22.500,00					
Espacios Libres	5.000,00	10%S. Residen	5.282,92	10%S. Terciario	4.322,39	
		18m./100m.edifi	4.950,00			
Equipamientos	0,00	10m./100m.edifi	2.750,00	2%S. Terciario	864,48	
Figura	Polígono					
Clave	POL O34					
Superficie total del ámbito	7.015,00					
Superficie edificable	7.015					
Espacios Libres	2.447,64	10%S.T.	702	18m./100m. edificab. R	1.262,70	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	701,50	
Figura	Polígono					
Clave	POL P33					
Superficie total del ámbito	23.201,62					
Superficie edificable	29.711					
S. Edificable Terciaria	29.711					
Espacios Libres	10.300,80	10%S.T.	2.320			
Equipamientos	0,00	2%S. Terciario	464,03			
Figura	Polígono					
Clave	POL Q28.2					
Superficie total del ámbito	1.592,59					
Superficie edificable	2.299					
Espacios Libres	438,69	10%S.T.	159	18m./100m. edificab. R	413,90	
Equipamientos	180,21			10m./100m. edificab. R	229,95	

Figura	Polígono					
Clave	POL Q38					
Superficie total del ámbito	20.153,88					
Superficie edificable	13.964					
S. Edificable Terciaria	7.946					
S. Edificable Dotacional Pv	6.018					
Espacios Libres	5.412,63	10%S.T.	2.015			
Equipamientos	6.018,74	2%S. Terciario	105,95			
Figura	Polígono					
Clave	POL R28.3					
Superficie total del ámbito	2.211,23					
Superficie edificable	2.027,34					
Espacios Libres	493,82	10%S.T.	221,12	18m./100m. edificab. R	364,92	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	202,73	
Figura	Polígono					
Clave	POL R29 SUPERFICIAR					
Superficie total del ámbito	867,90					
Superficie edificable	2.039,57					
Espacios Libres	0,00	10%S.T.	86,79	18m./100m. edificab. R	367,12	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	203,96	
Figura	Polígono					
Clave	POL R31					
Superficie total del ámbito	8.234,75					
Superficie edificable	1.647					
Espacios Libres	2.466,19	10%S.T.	823	18m./100m. edificab. R	296,45	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	164,70	
Figura	Polígono					
Clave	POL R40					
Superficie total del ámbito	39.188,07					
Superficie edificable	7.533,50					
Espacios Libres	19.103,39	10%S.T.	3.918,81	18m./100m. edificab. R	1.356,03	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	753,35	
Figura	Polígono					
Clave	POL S29					
Superficie total del ámbito	2.361,91					
Superficie edificable	3.349					
Espacios Libres	1.027,21	10%S.T.	236	18m./100m. edificab. R	602,81	
Equipamientos	268,45			10m./100m. edificab. R	334,89	
Figura	Polígono					
Clave	POL S31					
Superficie total del ámbito	17.518,02					
Superficie edificable	9.615					
S. Edificable Terciaria	9.615					
Espacios Libres	3.707,99	10%S.T.	1.752	18m./100m. edificab. R	1.730,65	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	961,47	
Figura	Polígono					
Clave	POL S32.1					
Superficie total del ámbito	23.148,81					
Superficie edificable	10.530					
Espacios Libres	2.866,52	10%S.T.	2.315	18m./100m. edificab. R	0,00	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	1.053,05	
Figura	Polígono					
Clave	POL S32.3					
Superficie total del ámbito	8.011,61					
Superficie edificable	2.633					
S.edificable Dotacinal Pv	2.633					
Espacios Libres	0,00	10%S.T.	801	18m./100m. edificab. R	473,93	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	263,29	
Figura	Polígono					
Clave	POL S38.1					
Superficie total del ámbito	29.410,93					
Superficie edificable	8.012					
Espacios Libres	11.994,94	10%S.T.	2.941	18m./100m. edificab. R	1.442,18	
Equipamientos	0,00			10m./100m. edificab. R	801,21	
DISTRITO 2 SUNC						
	PGOM 2008			Legislación Vigente		
Superficie Edificable	2.163.295					
Sistemas Locales						
Espacios Libres	543.229,13			329.216,28		
Equipamientos	110.277,02			102.082,58		

	Plan Especial de Transformación					
Clave	PET Q23		Puerto Zona1			
Superficie total del ámbito	93.163,09					
Superficie edificable	50.000					
S. Edificable Terciaria-Hotelera	6.000					
S. Edificable Terciaria	44.000					
Espacios Libres	12.299,50		10%S. Residenc	1.118	10%S. Terciario	8.198,35
			18m./100m.edifi	1.080,00		
Equipamientos	5.106,37		10m./100m.edifi	600	2%S. Terciario	1.639,67
	Plan Especial de Transformación					
Clave	PET R26		Puerto Zona2			
Superficie total del ámbito	371.517,09					
Superficie edificable	366.904					
S. Edificable Residencial	319.047					
S. Edificable Terciaria	47.857					
Espacios Libres	59.291,10		10%S. Residenc	32.305,85	10%S. Terciario	4.845,86
			18m./100m.edifi	57.428,43		
Equipamientos	30.007,16		10m./100m.edifi	31.904,68	2%S. Terciario	969,17
DISTRITO 1	SUNC-PUERTO ZONAS 1 y 2					
	PGOM 2008		Legislación Vigente			
Superficie Edificable	416.904					
Sistemas Locales						
Espacios Libres	71.590,60		71.552,64			
Equipamientos	35.113,53		35.113,53			

	Plan Especial de Transformación					
Clave	PET P28		Estación de Autobuses			
Superficie total del ámbito	74.195,84					
Superficie edificable	37.098					
S. Edificable Residencial	29.678					
S. Edificable Terciaria	7.420					
Espacios Libres	9.262,00		10%S. Residenc	5.935,67	10%S. Terciario	1.483,92
			18m./100m.edifi	5.342,10		
Equipamientos	3.326,00		10m./100m.edifi	2.967,83	2%S. Terciario	296,78
DISTRITO 1	SUNC-Estación de Autobuses					
	PGOM 2008		Legislación Vigente			
Superficie Edificable	37.098					
Sistemas Locales						
Espacios Libres	9.262,00		7.419,58			
Equipamientos	3.326,00		3.264,62			

Figura	Plan Especial de Transformación					
Clave	PET O29		San Cristóbal			
Superficie total del ámbito	99.121,61					
Superficie edificable	45.000					
Superficie edificable R.Hot.	11.000					
Superficie edificable R	0					
S. Edificable Terciaria	34.000					
Espacios Libres	12.116,69		10%S. Residenc	2.422,97	10%S. Terciario	7.489,19
			18m./100m.edifi	1.980,00		
Equipamientos	6.272,26		10m./100m.edifi	1.100,00	2%S. Terciario	1.497,84
DISTRITO 2	SUNC-San Cristóbal					
	PGOM 2008		Legislación Vigente			
Superficie Edificable	45.000					
Sistemas Locales						
Espacios Libres	12.116,69		9.912,16			
Equipamientos	6.272,26		2.597,84			

Figura	Plan Especial Universidad					
Clave	PE P37					
Superficie total del ámbito	179.714,00					
Superficie edificable	130.336					
S. Edificable Residencial						
S. Edificable Terciaria						
Espacios Libres	90.000,00					
Equipamientos	0,00					
DISTRITO 2	SUNC-Universidad					
	PGOM 2008		Legislación Vigente			
Superficie Edificable	130.336					
Sistemas Locales						
Espacios Libres	90.000,00		0,00			
Equipamientos	0,00		0,00			

Aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

POL				
S. Edificable Residencial	82.853,34			
Vivienda de protección	33.141,34		40% edificab. R	33.141,34
PET-Provinientes de Sistemas				
S. Edificable Residencial	348.725,17			
Vivienda de protección	174.362,58	50%	40% edificab. R	139.490,07
VIVIENDA DE PROTECCIÓN (SUNC-Distrito_1)				
S. Edificable Residencial	431.578,51			
Vivienda de protección	207.503,92	48,08%	40% edificab. R	172.631,40
PET				
S. Edificable Residencial	151.910,53			
Vivienda de protección	75.955,27	50%	40% edificab. R	60.764,21
PEPD				
S. Edificable Residencial	70.082,10			
Vivienda de protección	28.032,84		40% edificab. R	28.032,84
POL+PE				
S. Edificable Residencial	491.414,54			
Vivienda de protección	120.725,92	24,57%	40% edificab. R	196.565,82
PET-Provinientes de Sistemas				
S. Edificable Residencial	0,00			
Vivienda de protección	0,00	50%	40% edificab. R	0,00
VIVIENDA DE PROTECCIÓN (SUNC-Distrito_2)				
S. Edificable Residencial	713.407,16			
Vivienda de protección	224.714,02	31,50%	40% edificab. R	285.362,87
VIVIENDA DE PROTECCIÓN (SUNC-Distritos 1 y 2)				
S. Edificable Residencial	**1.144.985,67**			
Vivienda de protección	**432.217,94**	**37,75%**	**40% edificab. R**	**184.956,41**

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

A continuación se detallan los parámetros más relevantes de los ámbitos de planeamiento incorporado en suelo urbano no consolidado, por distritos urbanísticos.

RELACIÓN DE AREAS DE PLANEAMIENTO INCORPORADO EN SUNC

		Aprovechamiento								Dotaciones						Ambitos		
API Clave	Denominación	V.libre m^2_e	VPA m^2_e	VPA %	VPA para los del 40%	Otros m^2_e	Residencial TOTAL	VP Ley 40%	VP Ley 20% Y 40%	QG m^2_s	QL m^2_s	QL Ley	EG m^2_s	EL m^2_s	EL Ley	Sup. Total m^2_e	Coef. Edificabilidad	Suelo no computable m^2_e
Distrito 1																		
API M22.1	**Parque del Agra**	31.467,25	7.868,00	20,00%		-	39.335,25	15.734,10	7.867,05		3.979,86	3.933,53		14.283,88	7.080,35	31.724,25	1,51	5.591,07
API N20.1	**Escuela de Náutica**	32.368,00	-	0,00%		-	32.368,00	12.947,20	6.473,60		-	3.236,80		547,00	5.826,24	16.586,02	3,19	6.427,70
API O22.1	**Plaza Porticada I**	21.566,00	-	0,00%		-	21.566,00	8.626,40	4.313,20		-	2.156,60		510,00	3.881,88	7.402,62	3,21	693,00
API O23.1	**Plaza Porticada II**	14.994,00	-	0,00%		-	14.994,00	5.997,60	2.998,80		-	1.499,40		963,00	2.698,92	7.071,41	2,76	1.632,00
API Q16.2	**San Amaro-Orillamar**	15.777,00	10.518,00	40,00%	5259,00	-	26.295,00	10.518,00	10.518,00		-			5.308,79	4.733,10	28807,23	0,98	2.970,00
API Q19	**Ciudad Vieja - Pescadería**						-	-	-			-			-			
	POL-2 Orzán - Cordelería	780,00	-	0,00%		-	780,00	312,00	156,00		-	78,00		-	140,40	144,00	0,18	0,00
	POL-3 San Andrés - Mantelería	2.879,00	-	0,00%		-	2.879,00	1.151,60	575,80		-	287,90		97,00	518,22	554,00	0,19	0,00
API Q26	**Fábrica de Tabacos**	24.798,00	16.532,00	40,00%	8266,00	-	41.330,00	16.532,00	16.532,00		6.696,73	4.133,00		7.926,87	7.439,40	33.887,32	1,33	2.705,00
		144.629,25	**34.918,00**	**19,45%**		**-**	**179.547,25**	**71.818,90**	**49.434,45**	**-**	**10.676,59**	**15.325,23**	**-**	**29.636,54**	**32.318,51**	**126.176,85**	**1,69**	**20.018,77**
											-	4.648,64		-	2.681,97			
Distrito 2																		
API L25.1	**Cantera de Mesejo**	11.449,63	-	0,00%		2.428,71	11.449,63	4.579,85	2.289,93		-	902,09		-	2.060,93	13.074,83	1,16	1.082,28
API O37.1	**Residencia Universitaria**	-	18.450,00	100,00%	3.690,00	-	18.450,00	7.380,00	7.380,00	28.697,00	-	1.845,00		3.644,06	3.321,00	38.305,26	0,50	1394,5
API Q28.1	**Parque de Oza I**	-	-	-		-	-	-	-		-	-	55.630,00	-	-	56.269,29	-	1.024,00
API Q28.2	**Parque de Oza II**	107.408,49	-	0,00%		-	107.408,49	42.963,40	21.481,70		6.107,00	10.740,85		6.603,00	19.333,53	64.247,97	1,92	8.409,00
API R29	**Bergondo - C. Eiris - Oleoducto**	139.052,00	-	0,00%		-	139.052,00	55.620,80	27.810,40		9.279,00	13.905,20		2.116,00	25.029,36	57.048,48	2,66	4.682,00
API Q32.1	**Avenida de Monelos II**	4.383,00	2.922,00	40,00%	1.461,00	-	7.305,00	2.922,00	2.922,00		-	730,50		-	1.314,90	9.634,78	1,27	340
API R32.1	**Eiris de Arriba II**	9.300,00	-	0,00%		-	9.300,00	3.720,00	1.860,00		1.326,80	930,00		-	1.674,00	9.428,94	1,00	125,00
API R33	**Eiris de Arriba I**	4.612,00	-	0,00%		-	4.612,00	1.844,80	922,40		-	461,20		-	830,16	6.962,48	0,70	381,00
API R38.1	**Lugar de Palavea**	7.137,00	-	0,00%		-	7.137,00	2.854,80	1.427,40		-	713,70		1.126,00	1.284,66	11.308,95	0,77	2.049,86
API S35	**Ría del Burgo**							-	-			-			-			
	POL-RB1	3.535,75	883,94	20,00%		-	4.419,69	1.767,88	883,94		-	441,97		-	795,54	4.007,04	0,91	0,00
	POL-RB2	11.001,60	2.750,40	20,00%		-	13.752,00	5.500,80	2.750,40		1.204,00	1.375,20		2.337,00	2.475,36	13.434,00	1,03	19,07
	POL-RB3	2.182,40	545,60	20,00%		-	2.728,00	1.091,20	545,60		-	272,80		-	491,04	4.105,00	0,67	5,18
	POL-RB4	40.931,20	10.232,80	20,00%		-	51.164,00	20.465,60	10.232,80		13.679,00	5.116,40		32.610,00	9.209,52	80.119,00	0,78	14.309,16
	POL-RB5	2.540,80	635,20	20,00%		-	3.176,00	1.270,40	635,20		-	317,60		3.050,00	571,68	5.781,00	0,64	826,60
	POL-RB6	10.857,60	2.714,40	20,00%		-	13.572,00	5.428,80	2.714,40		74,00	1.357,20		8.678,00	2.442,96	14.595,00	0,98	692,00
	POL-RB7	475,20	118,80	20,00%		-	594,00	237,60	118,80		-	59,40		665,00	106,92	982,00	0,67	93,82
	POL-RB8	1.310,40	327,60	20,00%		-	1.638,00	655,20	327,60		-	163,80		1.281,00	294,84	1.885,00	1,15	0,00
	POL-RB9	1.215,20	303,80	20,00%		-	1.519,00	607,60	303,80		-	151,90		3.441,00	273,42	4.218,00	2,77	6,67
	AC-RB0	-	-			-	-	-	-		-	-		248,02	-			
	AC-RB1	-	-			-	-	-	-		-	-		3.737,00	-			
	AC-RB2	-	-			-	-	-	-		-	-		4.081,00	-			
	AC-RB3	-	-			-	-	-	-		-	-		3.479,00	-			
API S37.1	**Avda del Pasaje**						-	-	-			-			-	24.097,37	0,93	
	POL-01	16.457,14	2.238,56	11,97%		-	18.695,70	7.478,28	3.739,14		806,37	1.869,57		3.208,33	3.365,23		-	0,00
	POL-02	3.689,98	-	0,00%		-	3.689,98	1.475,99	738,00		1.195,28	369,00		-	664,20		-	0,00
		377.539,39	**42.123,10**	**10,04%**	**2.428,71**		**419.662,49**	**167.865,00**	**89.083,50**	**28.697,00**	**33.671,45**	**41.723,38**	**55.630,00**	**80.304,41**	**75.539,25**	**419.504,39**	1,10	**35.440,14**
											-	8.051,93			4.765,16			
Distritos 1 y 2			**77.041,10**	**12,86%**			**599.209,74**	**239.683,90**	**138.517,95**	**28.697,00**	**44.348,04**	**57.048,60**	**55.630,00**	**109.940,95**	**107.857,75**	**545.681,24**		

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

DISTRITOS URBANÍSTICOS		PGOM 2008	LEGISLACIÓN VIGENTE
1			
SUNC			
	Índice Sostenibilidad	1,21	1,50
2			
SUNC			
	Índice Sostenibilidad	0,78	1,50
TOTAL	**Índice Sostenibilidad**	**0,79**	**1,50**

DISTRITOS URBANÍSTICOS		PGOM 2008	LEGISLACIÓN VIGENTE
1			
SUNC-Puerto Zona 1, 2 y Est. de Autobuses			
	Índice Sostenibilidad	0,95	1,50
2			
SUNC-API Estación de San Cristóbal			
	Índice Sostenibilidad	0,85	1,50
TOTAL	**Índice Sostenibilidad**	**0,91**	**1,50**

DISTRITOS URBANÍSTICOS		PGOM 2008	LEGISLACIÓN VIGENTE
1			
SUNC-API			
	Índice Sostenibilidad	1,69	1,50
2			
SUNC-API			
	Índice Sostenibilidad	1,10	1,50
TOTAL	**Índice Sostenibilidad**	**1,23**	**1,50**

TOTAL SUNC		PGOM 2008	LEGISLACIÓN VIGENTE
1			
SUNC			
	Índice Sostenibilidad	0,88	1,50
2			
SUNC			
	Índice Sostenibilidad	0,78	1,50
	Índice Sostenibilidad	**0,83**	**1,50**

D1
D1 SUNC NO COMPUTA 27.201
S. EDIFICABLE 79.692
S. TOTAL 92.800,04

D2
D2 SUNC NO COMPUTA 250.240
S. EDIFICABLE 2.160.995,26
S. TOTAL 3.027.067,31

D1
D1 PET-PUERTO Z1Y2 Y ESTACIÓN AUTOBUSES NC 61.831
S. EDIFICABLE 454.002
S. TOTAL 538.876,02

D2
D2 PET-ESTACIÓN SAN CRISTÓBAL NC 29.410
S. EDIFICABLE 45.000
S. TOTAL 99.121,61

D1
D1 API NC 20.018,77
S. EDIFICABLE 179.547,25
S. TOTAL 126.176,85

D2
D2 API NC 35.440,14
S. EDIFICABLE 422.091,20
S. TOTAL 419.504,39

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

25.7 LOS SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO

En las siguientes tablas se recogen los estándares en SUD y las reservas previstas. Se incluye la parte dotacional correspondiente a la reserva de suelo con el carácter de dotación autonómica a que se refiere el artículo 47.10 de la LOUGA.

SUD	PGOM 2008	LEGISLACIÓN VIGENTE
Sistemas Locales		
Espacios Libres	643.998,73	475.914,85
Equipamientos	190.645,37	185.756,41
Sistemas Generales		
Espacios Libres	1.854.192,71	234.713,09
Equipamientos	110.652,46	78.237,70

Figura	Suelo Urbanizable Delimitado					
Clave	SUD 1	O Portiño				
Superficie total del ámbito	494.604,06					
Superficie edificable	341.473,00					
S. Edificable Residencial	328.106,00					
S. Edificable Terciaria	12.838,00					
S. Edificable Infraestructuras	529,00					
Sistemas Locales						
Espacios Libres	60.918,59		10%S. Residencial	47.524,27	10%S. Terciario	1.859,51
			18m./100m.edificab. R	59.059,08		
Equipamientos	33.182,50		10m./100m.edificab. R	32.810,60	2%S. Terciario	371,90
Sistemas Generales						
Espacios Libres	0,00	127.745,00	15m./100m.edificab.	49.215,90		
Equipamientos	16.405,30		5m./100m. edificab.	16.405,30		
Figura	Suelo Urbanizable Delimitado					
Clave	SUD 2	Penamoa				
Superficie total del ámbito	1.078.646,38					
Superficie edificable	790.444,52					
S. Edificable Residencial	442.648,93					
S. Edificable Terciaria	347.795,59					
Sistemas Locales						
Espacios Libres	218.741,00		10%S. Residencial	58.908,47	10%S. Terciario	47.126,77
			18m./100m.edificab. R	81.350,46		
Equipamientos	54.620,05		10m./100m.edificab. R	45.194,70	2%S. Terciario	9.425,35
Sistemas Generales						
Espacios Libres	333.195,00	328.777,72	15m./100m.edificab.	67.792,05		
Equipamientos	30.544,53		5m./100m. edificab.	22.597,35		
Figura	Suelo Urbanizable Delimitado					
Clave	SUD 3	Martinete				
Superficie total del ámbito	208.634,81					
Superficie edificable	71.120,20					
S. Edificable Residencial	71.120,20					
S. Edificable Terciaria	0,00					
Espacios Libres	60.000,00		10%S. Residencial	20.863,48		
			18m./100m.edificab. R	13.121,68		
Equipamientos	8.576,34		10m./100m.edificab. R	7.289,82		
Sistemas Generales						
Espacios Libres	0,00	78.317,78	15m./100m.edificab.	10.934,73		
Equipamientos	0,00	957,49	5m./100m. edificab.	3.644,91		
Figura	Suelo Urbanizable Delimitado					
Clave	SUD 4	Monte Mero				
Superficie total del ámbito	511.843,00					
Superficie edificable	504.804,08					
S. Edificable Residencial	504.804,08					
S. Edificable Terciaria	0,00					
Espacios Libres	93.136,35		10%S. Residencial	51.184,30		
			18m./100m.edificab. R	93.136,35		
Equipamientos	51.742,42		10m./100m.edificab. R	51.742,42		
Sistemas Generales						
Espacios Libres	108.783,04	262.641,45	15m./100m.edificab.	77.613,63		
Equipamientos	25.871,21	4.943,85	5m./100m. edificab.	25.871,21		

Figura	Suelo Urbanizable Delimitado					
Clave	SUD 5	Cantera de As Rañas				
Superficie total del ámbito	974.187,87					
Superficie edificable	535.803,33					
S. Edificable Residencial	0,00					
S. Edificable Terciaria	535.803,33					
Espacios Libres	50.000,00				10%S. Terciario	97.418,79
Equipamientos	4.000,00				2%Ambito Tercia	19.483,76
Sistemas Generales						
Espacios Libres	550.004,00	0,00				
Equipamientos	26.500,00					
Figura	Suelo Urbanizable Delimitado					
Clave	SUD 6	Monte Alfeirán				
Superficie total del ámbito	166.743,30					
Superficie edificable	75.034,49					
S. Edificable Residencial	75.034,49					
S. Edificable Terciaria	0,00					
Espacios Libres	23.000,00		10%S. Residencial	16.674,33		
			18m./100m.edificab. R	13.843,86		
Equipamientos	7.691,03		10m./100m.edificab. R	7.691,03		
Sistemas Generales						
Espacios Libres	46.954,00		15m./100m.edificab.	11.536,55		
Equipamientos	0,00		5m./100m. edificab.	3.845,52		
Figura	Suelo Urbanizable Delimitado					
Clave	SUD 7	Zapateira				
Superficie total del ámbito	391.090,02					
Superficie edificable	76.980,23					
S. Edificable Residencial	76.980,23					
S. Edificable Terciaria	0,00					
Espacios Libres	115.000,00		10%S. Residencial	39.109,00		
			18m./100m.edificab. R	14.202,85		
Equipamientos	26.776,68		10m./100m.edificab. R	7.890,47		
Sistemas Generales						
Espacios Libres	0,00	17.774,72	15m./100m.edificab.	11.835,71		
Equipamientos	5.430,08		5m./100m. edificab.	3.945,24		
Figura	Suelo Urbanizable Delimitado					
Clave	SUD 8	As Rañas				
Superficie total del ámbito	47.384,93					
Superficie edificable	9.476,99					
S. Edificable Residencial	9.476,99					
S. Edificable Terciaria	0,00					
Espacios Libres	6.975,75		10%S. Residencial	4.738,49		
			18m./100m.edificab. R	1.748,50		
Equipamientos	1.171,39		10m./100m.edificab. R	971,39		
Sistemas Generales						
Espacios Libres	0,00		15m./100m.edificab.	1.457,09		
Equipamientos	0,00		5m./100m. edificab.	485,70		
Figura	Suelo Urbanizable Delimitado					
Clave	SUD 9	ZapateiraII				
Superficie total del ámbito	145.785,82					
Superficie edificable	28.145,88					
S. Edificable Residencial	28.145,88					
S. Edificable Terciaria	0,00					
Espacios Libres	16.227,04		10%S. Residencial	14.578,58		
			18m./100m.edificab. R	5.192,91		
Equipamientos	2.884,95		10m./100m.edificab. R	2.884,95		
Sistemas Generales						
Espacios Libres	0,00	0,00	15m./100m.edificab.	4.327,43		
Equipamientos	0,00		5m./100m. edificab.	1.442,48		

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.

Bibliografía, documentación e imágenes:

- Correa Corredoira y Teresa Díaz Sotelo. *A Coruña, cielo y mar*. Xulio Ed. Hércules. 2000
- A. Precedo. *El área metropolitana de A Coruña: una Metrópoli Euroatlántica. Estudio de posicionamiento, constitución y marketing.* Diputación Provincial de a Coruña.2007
- J.L.Dalda, M.G.Docampo, J.G.Harguindey. *Ciudad Difusa en Galicia*.
- José González-Cebrián Tello.*La Ciudad a Través de su Plano. La Coruña*. Excmo. Ayuntamiento de La Coruña. 1984
- Manuel Gallego y J. González Cebrián. *Análisis del desarrollo urbano de La Coruña*.
- Joan Busquets. *A Coruña. A nova Cidade marítima no Porto*. Ayuntamiento de La Coruña. 2005
- Xosé Lois Martínez Suárez. *A praza de María Pita. A Coruña (1859-1959).* Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia. 1993

- AA. VV. Estudio de Suelo Industrial en la demarcación de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de A Coruña: Situación actual y necesidades futuras. 2007
- AA. VV. Estudio Tren Ligero Metropolitano. Octubre de 1992
- AA. VV. Estudio del Ponte dos Miradoiros sobre la Ría del Burgo y proyecto de construcción
- AA. VV. Proyecto de construcción la 3ª Ronda
- AA. VV. Acceso ferroviario al Puerto Exterior. Mayo 2007
- AA. VV. Análisis de las variables de Tráfico en la Ciudad de La Coruña. Segundo trimestre 2007
- AA. VV. Mapa ruidos AC14 As Lozas A Zapateira. Octubre 2006
- AA. VV. Plan Sectorial y Red Viaria de los Municipios de A Coruña-Arteixo-Cambre-Culleredo-Oleiros. (1998)
- AA. VV. Plan Sectorial de A Coruña-Arteixo-Bergondo-Culleredo-Cambre-Oleiros-Sada. (2004)
- AA.VV. Transporte metropolitano da Coruña. Debate sobre unha proposta de CC.OO. Cadernos socioeconómicos de DEZEME. 2006
- Joan Busquets. Plan director del puerto de A Coruña. (Mímeo). 2004

- INE (Instituto Nacional de Estadística)
- IGE (Instituto Gallego de Estadística)
- Asociación de empresarios del Parque Empresarial de A Grela
- Asociación del Polígono Comercial Mayorista de A Coruña

- PGOM-98
- Plano de Fermín Gutiérrez, 1931
- Cartografía de Referencia 2007

- Ortofotografías de 2006
- Vuelos realizados por Paisajes Españoles ©

Nota: todas aquellas imágenes en las que no se cita la fuente son de elaboración propia.

Aprobado inicialmente por el
Pleno Municipal en sesión de
1 DIC. 2009
Certifico
El Secretario, P.D.