

**RED VIARIA**

# PROPUESTA DE CONEXIONES CON LA RED VIARIA "C.P. 3006.- ACCESO A LA ZAPATEIRA" DE URBANIZACIÓN A ZAPATEIRA.

## 1.- ANTECEDENTES

La Empresa Inmobiliaria FADESA, S.A., está a desarrollar un Plan Parcial en la zona de A Zapateira, lugar de Altamira, con una superficie de 23 Ha. en un suelo considerado en el Plan General de A Coruña, recientemente aprobado, como suelo rústico apto para urbanizar.

El acceso a los terrenos que desarrolla este Plan Parcial, se hace a través de la C.P. 3006 propiedad de la Excma. Diputación Provincial de A Coruña, siendo colindante con la parcela en el tramo que va desde las instalaciones del Casino de La Coruña, hasta chalet edificado en su lado izquierdo, próximo al cruce con la ctra. de Uxes.

## 2.- OBJETO

El objeto de esta Memoria, es presentar ante la Excma. Diputación Provincial de A Coruña, propietaria de la C.P. 3006, una propuesta de ordenación de la zona de contacto entre la citada carretera provincial y la urbanización a desarrollar mediante el citado Plan Parcial. Dentro de la propuesta se grafía únicamente una de las soluciones de acceso a la urbanización a través de la C.P., aunque se presenten otras dos soluciones, igualmente posibles, al objeto de ver cual de ellas se encuentra adecuada.

## 3.- INFORMACIÓN PREVIA

Se ha realizado un estudio, donde se plasma la realidad de la configuración de la ctra. desde su comienzo, entronque con la Avda. de Alfonso Molina, hasta la altura del Casino, donde se ubica la urbanización en estudio. Se presentan las diferentes secciones de la carretera en este tramo, (según se puede apreciar en anejo nº 1.- Documento fotográfico).

- Tramo comprendido entre inicio ( conexión con la Av. de Alfonso Molina) y el desvío hacia el campus universitario:
  - Calzada: 8 m.
  - Aceras: 1,50 m. ambos lados
  - Cierres de parcela.

Corresponden las fotos 1 y 2.

- Tramo comprendido entre el desvío hacia el campus universitario y el final del colegio de las Franciscanas:
    - Calzada: 8 m.
    - Aceras: 1.50 m. izq. / 2.50 m. dcha.
    - Cierres de parcela. Muro de 3 m. aprox. del cierre del colegio.
- Corresponde la foto 3

- Tramo comprendido entre el final del colegio de las Franciscanas, camino hacia el Policlínico Sta. Teresa, y el siguiente cruce
    - Calzada: 8 m.
    - Aceras: 1.65 m. izqda. / 1.50 m. dcha.
    - Franja verde de 2 m. en el lado izqdo.
    - Cierres de parcela. Muro de 1.8 m. aprox. del cierre de parcela lado izqdo.
- Corresponde la foto 4

- Tramo comprendido entre el último pto. descrito y el siguiente cruce.
    - Calzada: 8 m.
    - Aceras: 1.6 m. izqda. / 1.6 m. dcha.
    - Franja verde pequeña y variable en el lado izqdo.
    - Cierres de parcela.
- Corresponden las fotos 5, 6 y 7

- Tramo comprendido entre el último pto. descrito y el cruce hacia residencia Rialta.
    - Calzada: 8 m.
    - Aceras: 1.5 m. izqda.
    - Cierres de parcela.
- Corresponden las fotos 8 y 9

- Tramo comprendido entre el cruce hacia residencia Rialta hasta el Casino.
    - Calzada: 8 m.
    - Aceras: no
    - Cierres de parcela.
  - Tramo del inicio de la intervención.
    - Calzada: 8 m.
    - Cunetas a ambos lados
    - Aceras: 1.5 m. dcha.
    - Cierres de parcela: lado del Casino.
- Corresponde la foto 10

#### 4.- SOLUCIÓN QUE SE PROPONE

La solución que se propone, sigue con el concepto con que viene la carretera hasta ese punto; es decir, con una calzada de 8 m. dispuesta en dos carriles de 3,50 m. y zonas de berma de 0,50 y aceras laterales de 2,50m., de forma que se continúa con el concepto de ctra., sin permitir aparcamiento, que podría ser foco de numerosos accidentes, con el concepto de seguridad, que se resuelve por una parte con la construcción de las propias aceras, recogida de pluviales por ambos lados, e iluminación de la vía en toda su longitud, y especialmente en la zona de los accesos a la urbanización.

En lo que se refiere al tipo de acceso a la urbanización, se presentan tres soluciones:

- Solución 1.- Glorieta elíptica
- Solución 2.- Interconexión en T con lágrima lateral y tercer carril de espera, y
- Solución 3.- Rotonda partida.

#### 5.- DOCUMENTACIÓN GRÁFICA QUE SE APORTA

##### - MEMORIA

Anejo nº 1.- Documentación fotográfica.

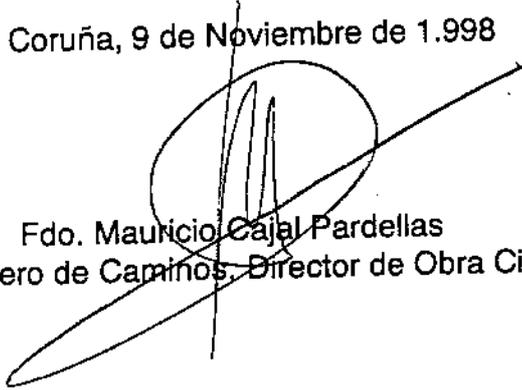
##### - PLANOS

- Plano nº 1.- Situación y Emplazamiento
- Plano nº 2.- Planta estado actual
- Plano nº 3.- Planta general urbanización.
- Plano nº 4.- Sección tipo que se propone.
- Plano nº 5.- Soluciones a la conexión.

#### 6.- CONCLUSIONES

Esperamos que la documentación aquí presentada, sea lo suficientemente explícita para que por esa Excm. Diputación Provincial sea emitido informe sobre la propuesta que se hace, al fin de poder plasmarla en el citado Plan Parcial, y que a la hora de la aprobación del Plan Parcial, esta se encuentre consensuada y se pueda llevar a cabo.

La Coruña, 9 de Noviembre de 1.998

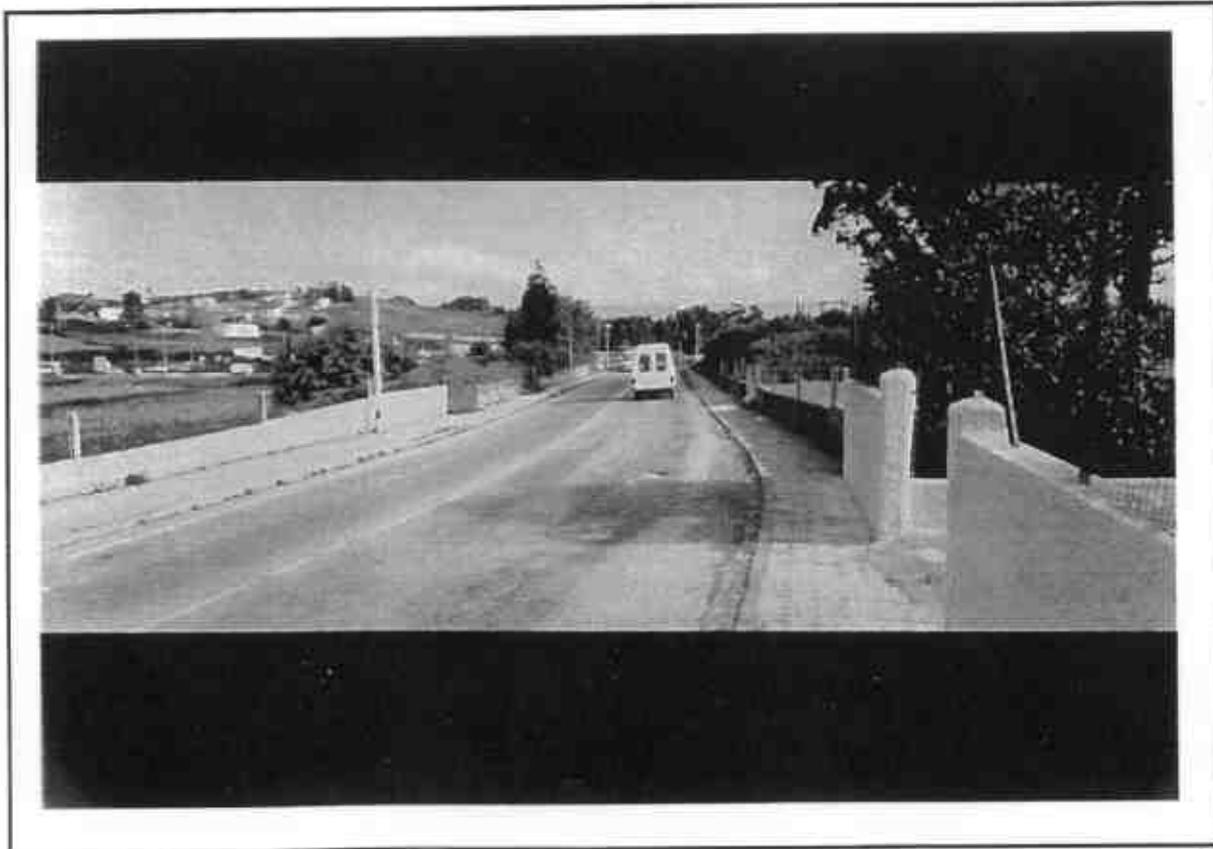
  
Fdo. Mauricio Cajal Pardellas  
Ingeniero de Caminos, Director de Obra Civil

**ANEJO N° 1**

**DOCUMENTACION FOTOGRAFICA**



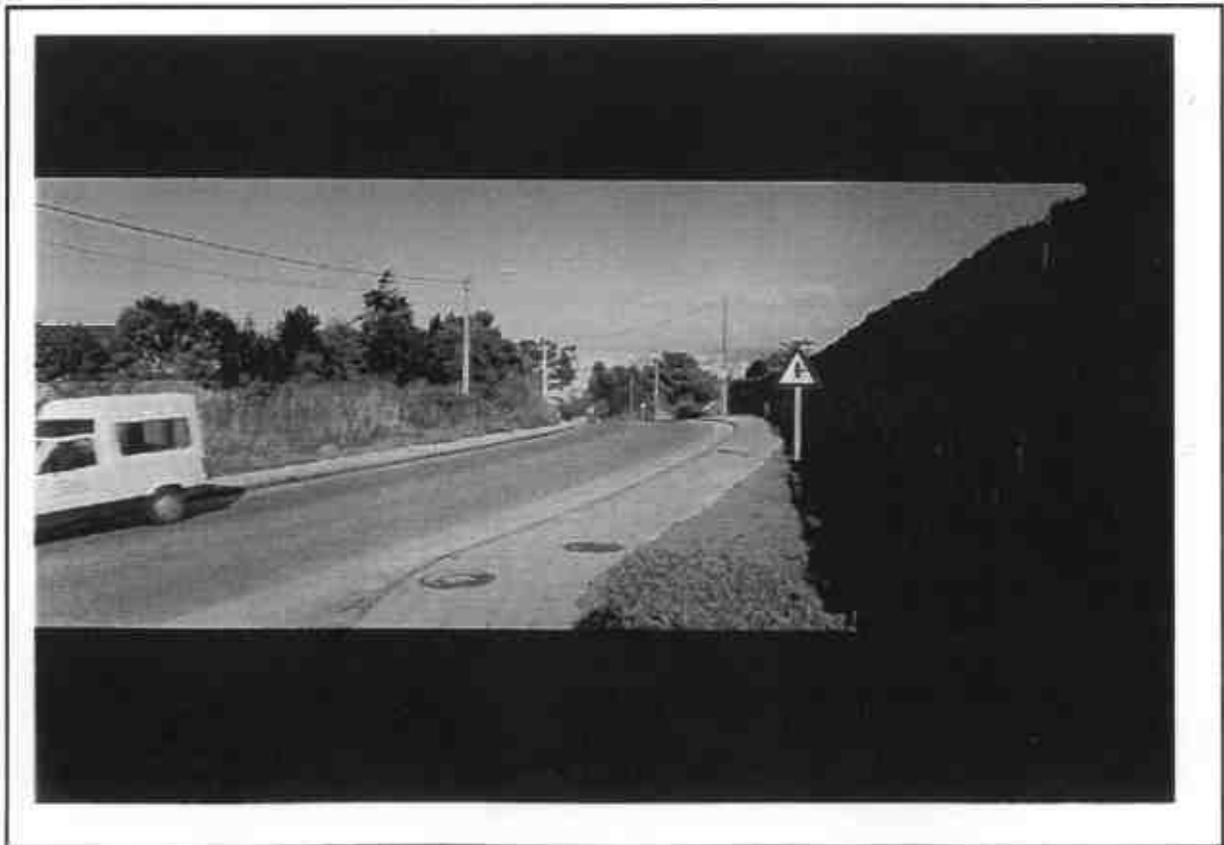
1



2



3



4



5



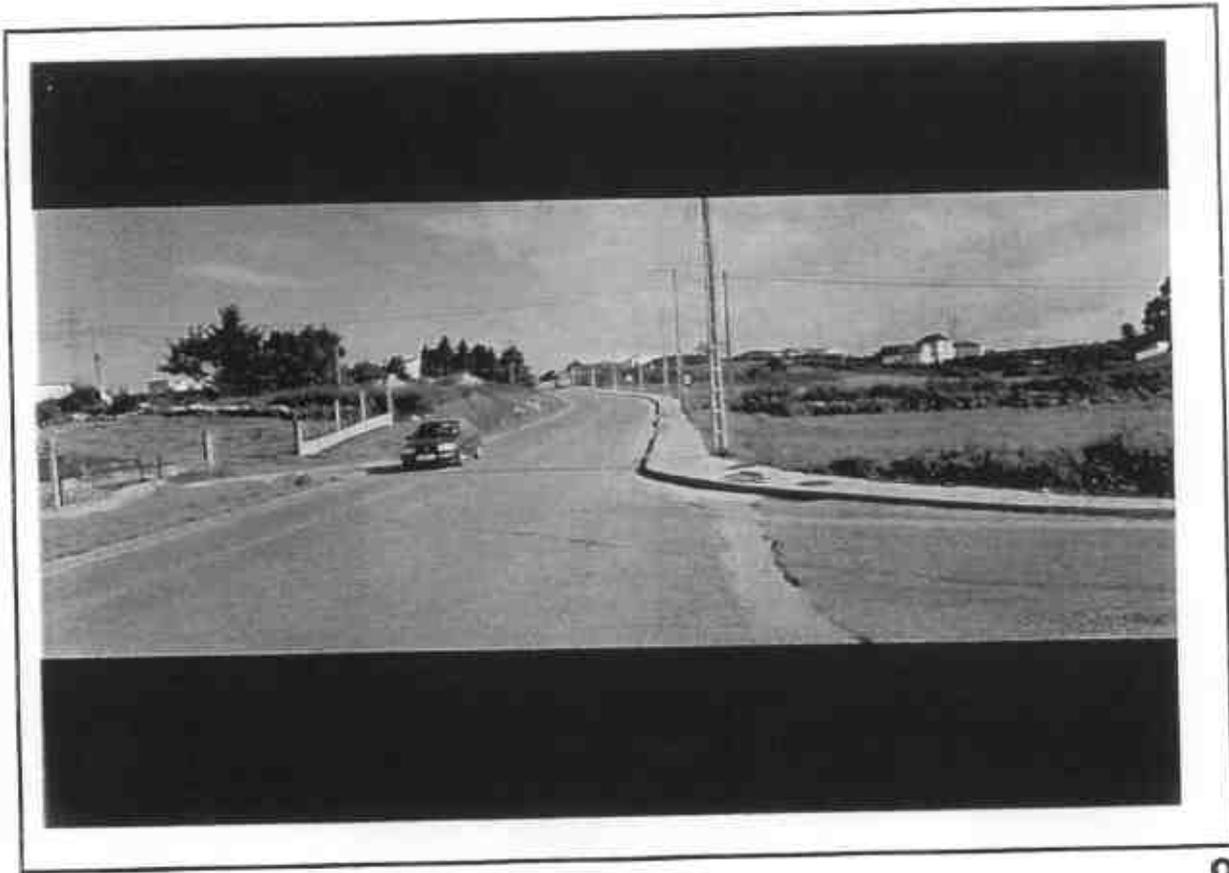
6



7



8



9



10

**ESTUDIO DE VIABILIDAD DE AMPLIACIÓN DE LA CP-3006**



## **1. ANTECEDENTES**

Como complemento al Proyecto del Plan Parcial que desarrolla el área delimitada dentro del Suelo Rústico Común Apto para Urbanizar (SRAU) en el lugar de Altamira en la zona de la Zapateira, al amparo del Plan General de Ordenación Municipal del Ayuntamiento de La Coruña; entregado tras visado colegial con fecha 16 de Diciembre de 1998 en el mismo consistorio y modificado tras requerimiento municipal en Marzo del presente año, se plantea la oportunidad de realizar el presente estudio de viabilidad.

## **2. OBJETO DEL ESTUDIO**

En el seguimiento y estudio del documento del Plan Parcial por parte de la gerencia de urbanismo del Ayuntamiento de La Coruña, se plantea con cierta preocupación, en una previsión de futuro, que la intensidad de tráfico que habrá de soportar la carretera de subida a la Zapateira CP-3006 adquiera un grado importante de ocupación, tanto por la urbanización que el Plan Parcial desarrollará como por las posibles que se puedan plantear en el SRAU en esta zona del municipio, y cuyo vial principal de comunicación con la ciudad es el que ahora se analiza.

De esta forma se solicita un estudio que refleje la posibilidad de mejora de la carretera con la inclusión de dos carriles, consiguiendo con ello un vial de cuatro carriles, lo que conllevaría a una fluidez de tráfico deseada y adecuada al volumen que se prevé.

Para ello el tramo estudiado es el que discurre entre las dos áreas ordenadas del sector del Plan que la propia carretera divide, localizado entre el inicio en contacto con el Casino y la glorieta de conexión que se proyecta.



Las dimensiones necesarias para encajar el trazado de una vial con las características que se solicitan, obligará a una pequeñísima modificación en la alineación de una de las parcelas próximas a la carretera.

### **3. SOLUCIÓN PROPUESTA**

En el Plan Parcial en previsión de las afecciones propias de la carretera, posibles ampliaciones (como ahora es el caso que se plantea), recomendaciones y obligaciones fijadas en el PGOM, distancias de seguridad, etc., se había dispuesto sobre la carretera una franja entre parcelas de 20 metros.

Es importante recalcar que esta distancia es siempre a la línea de la parcela, sobre la que habría que añadir en la mayor parte del tramo una separación de la edificación de ocho metros. Como resultado final se tiene una distancia media de 19.5 metros entre las viviendas al eje de la carretera.

Así mismo, tras conversaciones mantenidas con la Diputación de La Coruña, por ser de ésta la titularidad de la carretera CP-3006, se acordó, junto con la realización de la conexión mediante una glorieta, fijar la previsión necesaria para urbanizar el vial con aceras de 2.5 metros y manteniendo las mismas dimensiones que tiene la calzada actual. De tal forma se dispuso de un ancho total de 13 metros, estrictamente lo que se refiere al ancho de la carretera. Los siete metros restantes hasta completar los veinte reservados entre parcelas se destinaban a una senda peatonal de metro y medio de acceso a las viviendas y el resto para taludes y franjas verdes.

Para la futura ampliación deseada por los técnicos municipales, se plantea, siempre dentro de la franja de 20 metros, un vial de cuatro carriles, con una dimensión de 3.25 metros y aceras de 2 metros, requiriendo un total de 17 metros. Hasta cubrir los veinte metros se dispondrá del metro y medio para la senda peatonal y el resto para el talud vegetal.



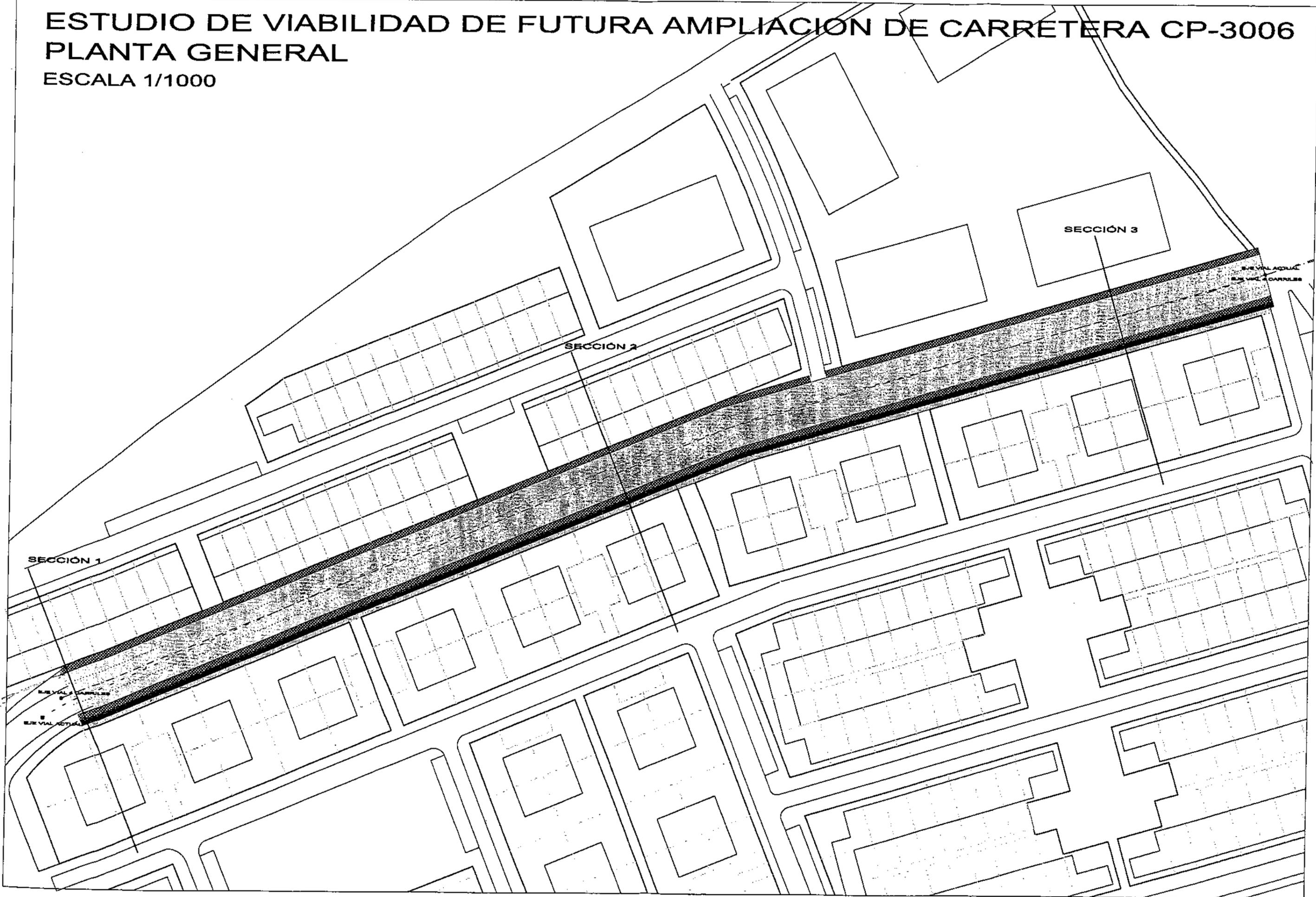
Los perfiles longitudinales y transversales que se adjuntan muestran una implantación de las viviendas sobre rasante de los viales y a la carretera CP-3006 si bien, puesto que todavía se está estudiando este tema, no es definitiva aunque si muy aproximada.

Como se ha expuesto anteriormente, la única modificación necesaria para poder mantener constante la franja de veinte metros a lo largo del trazado, se produce en la parcela denominada VUg-3. El cambio consiste en recortar la esquina superior izquierda y aumentar esta pequeña superficie que se pierde en el lateral izquierdo. De esta forma no habrán de modificarse ningún parámetro numérico que afectaría al cómputo de edificabilidad de la propia parcela afectada. Esta modificación se reproduce en el plano PO4 Alineaciones, ahora llamado PO4m.

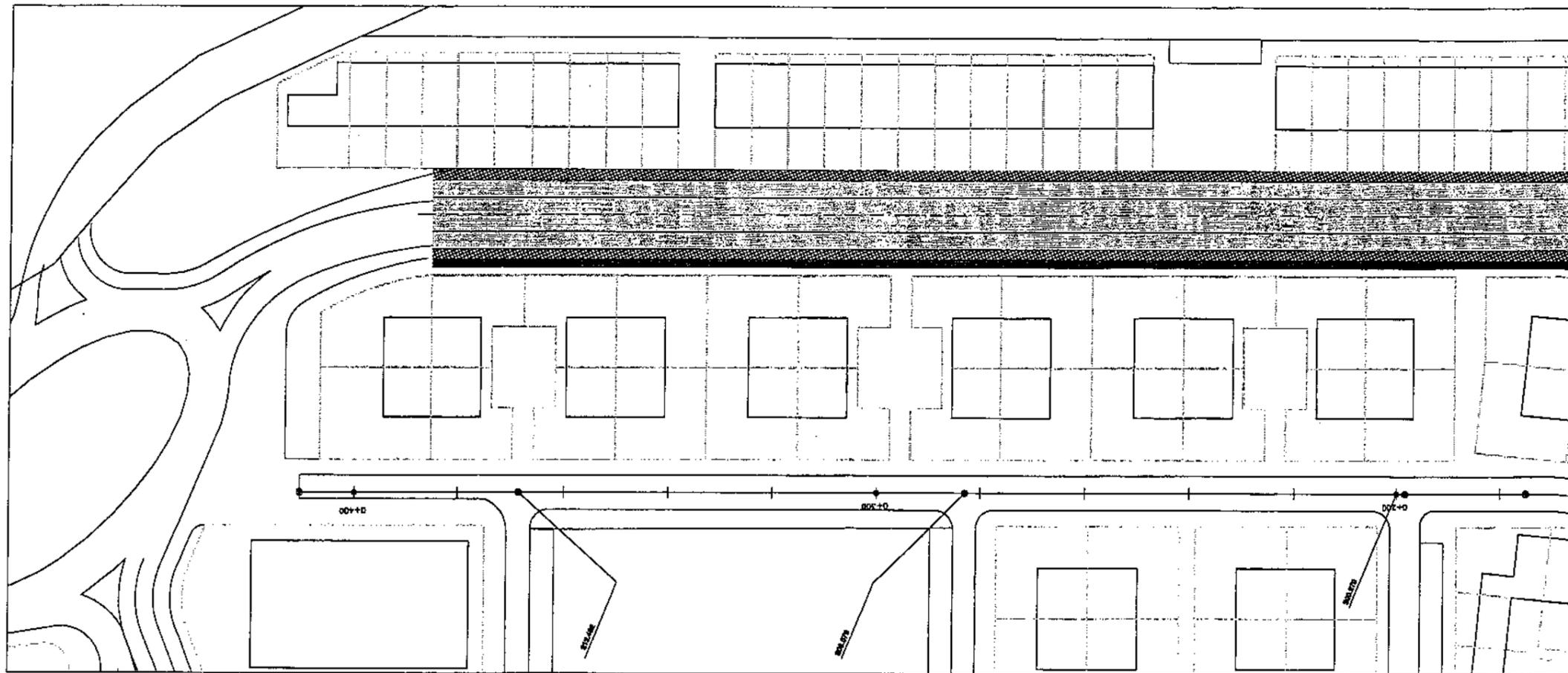
#### **4. CONCLUSIÓN.**

Con lo aquí descrito y lo dispuesto en los planos se justifica claramente que con la reserva de 20 metros fijada en el Plan Parcial en torno a la carretera CP-3006 se garantiza la futura mejora y ampliación de la misma.

**ESTUDIO DE VIABILIDAD DE FUTURA AMPLIACION DE CARRETERA CP-3006**  
**PLANTA GENERAL**  
ESCALA 1/1000



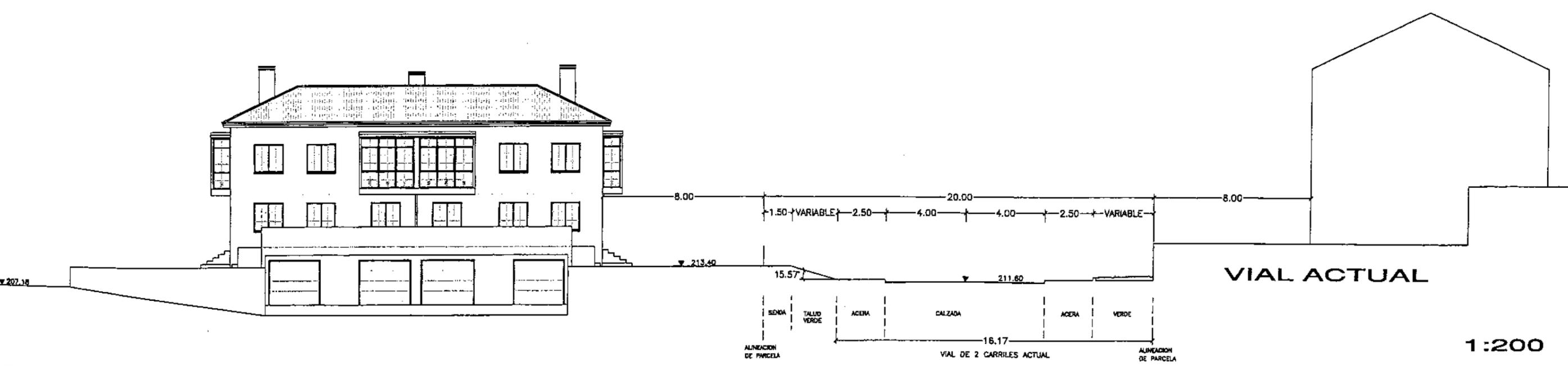
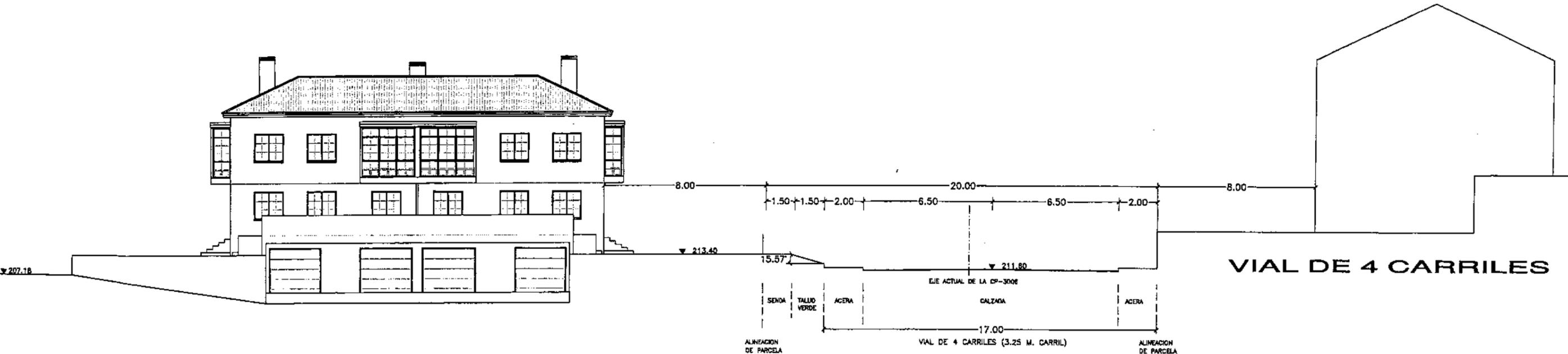
# ESTUDIO DE VIABILIDAD DE FUTURA AMPLIACION DE CARRETERA CP-3006 SECCION LONGITUDINAL



1:1000

# ESTUDIO DE VIABILIDAD DE FUTURA AMPLIACION DE CARRETERA CP-3006

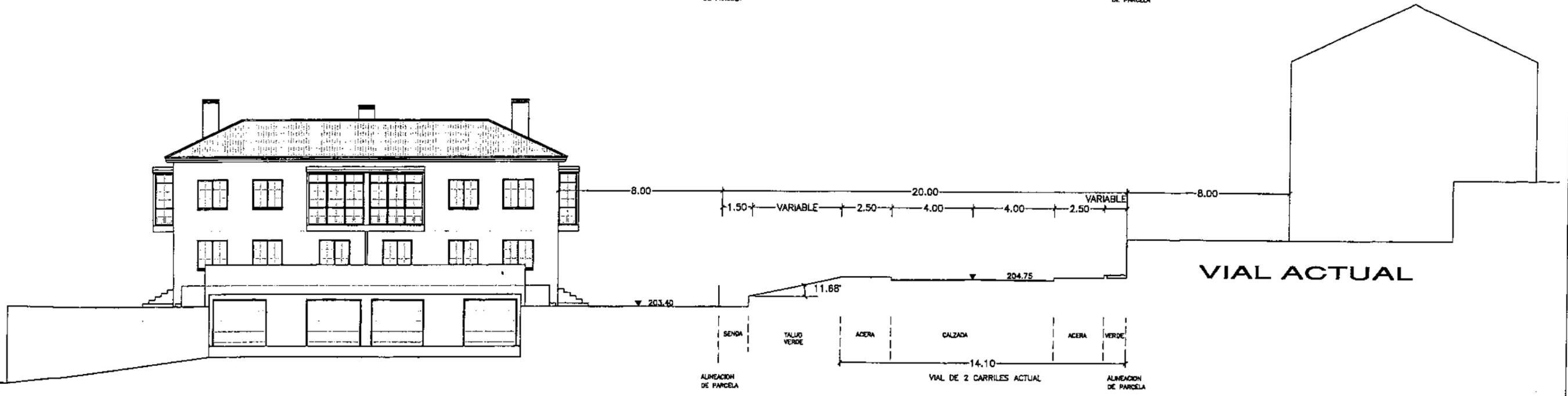
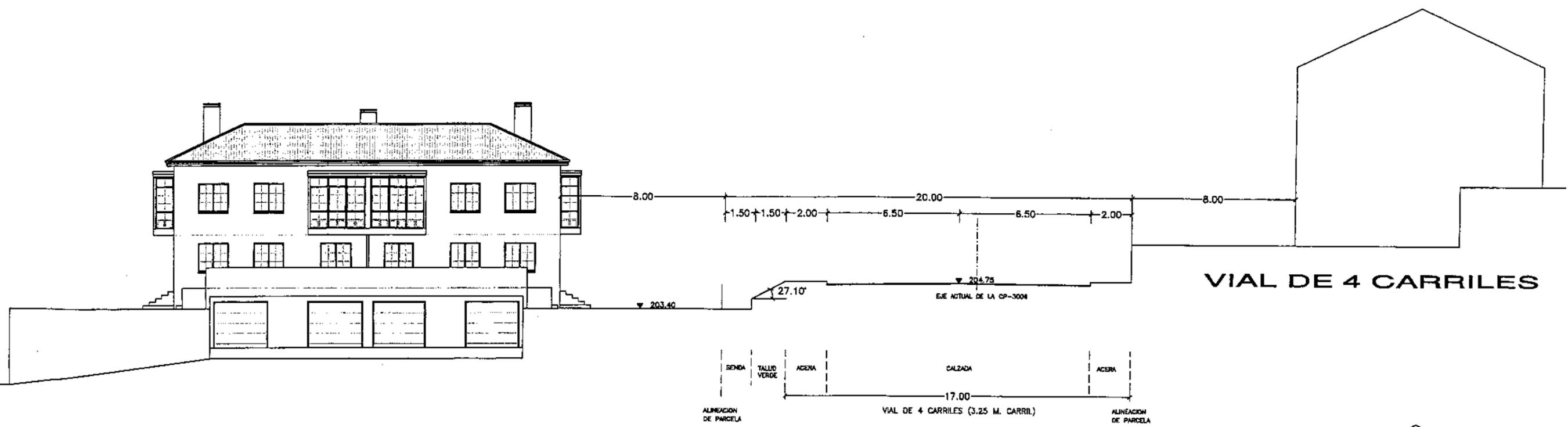
## SECCION 1



1:200

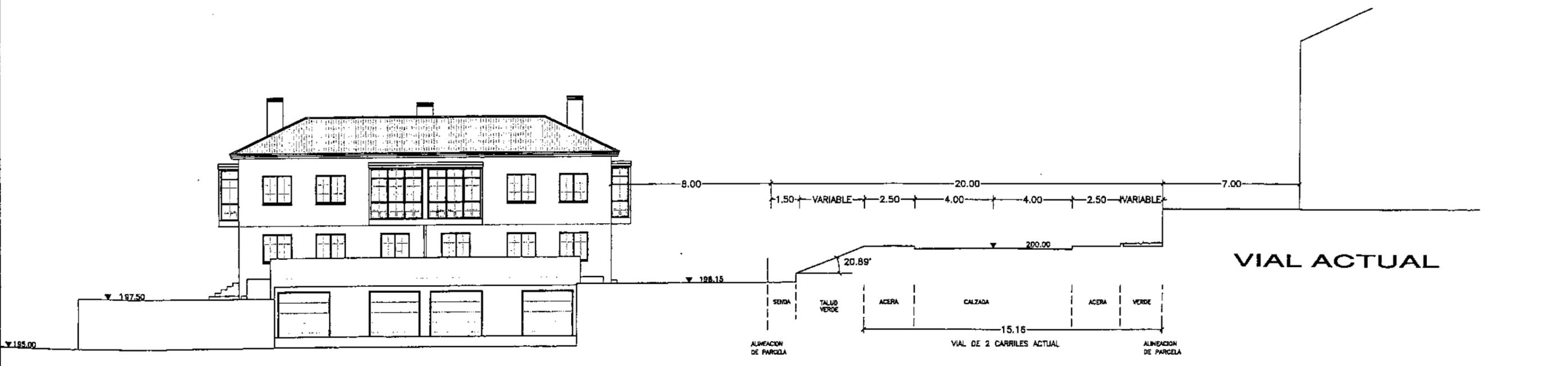
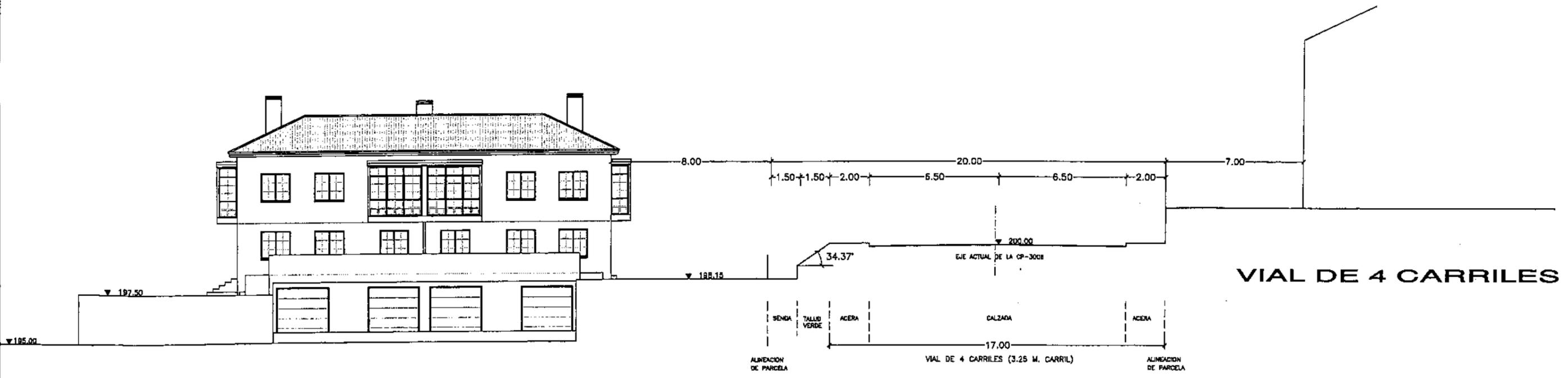
# ESTUDIO DE VIABILIDAD DE FUTURA AMPLIACION DE CARRETERA CP-3006

## SECCION 2



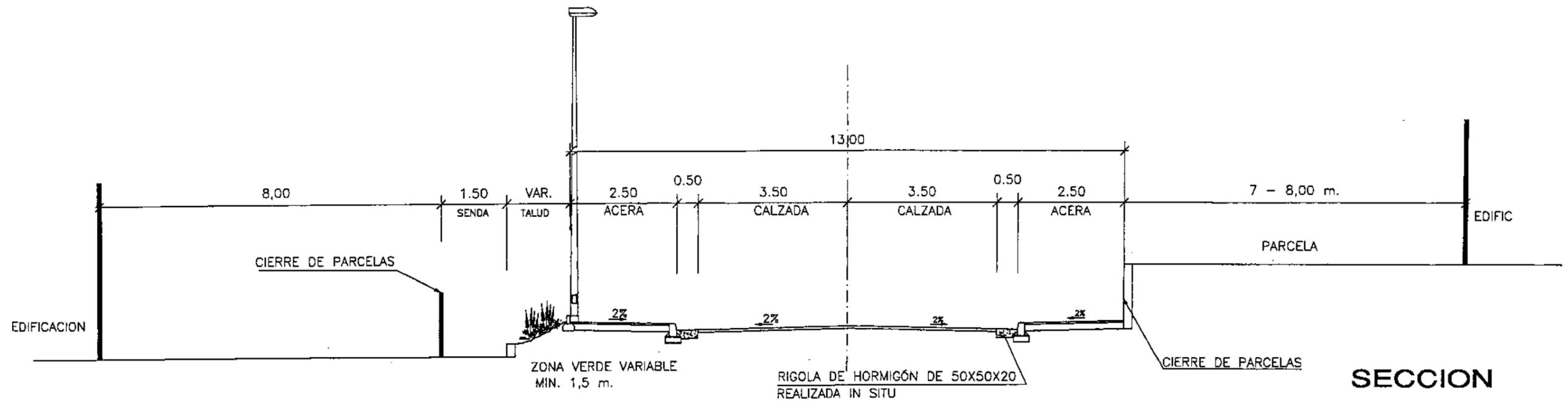
# ESTUDIO DE VIABILIDAD DE FUTURA AMPLIACION DE CARRETERA CP-3006

## SECCION 3



# ESTUDIO DE VIABILIDAD DE FUTURA AMPLIACION DE CARRETERA CP-3006

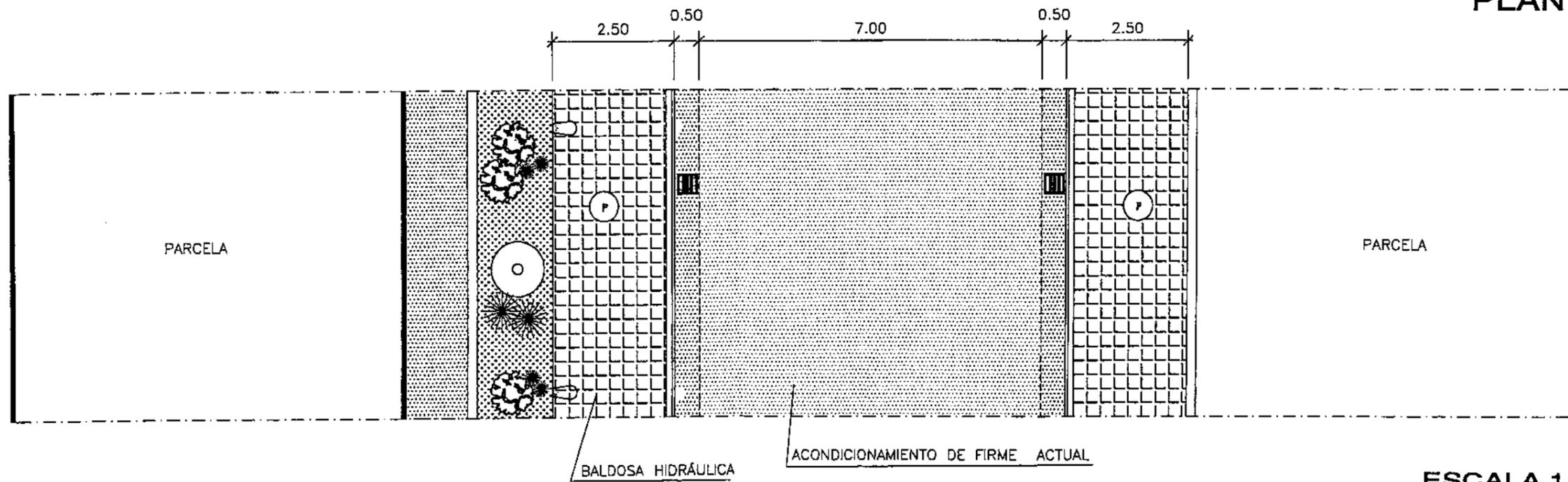
## SECCION TIPO REFLEJADA EN EL PLAN PARCIAL



SECCION

## CARRETERA EXISTENTE C.P.-3006 (DIPUTACION)

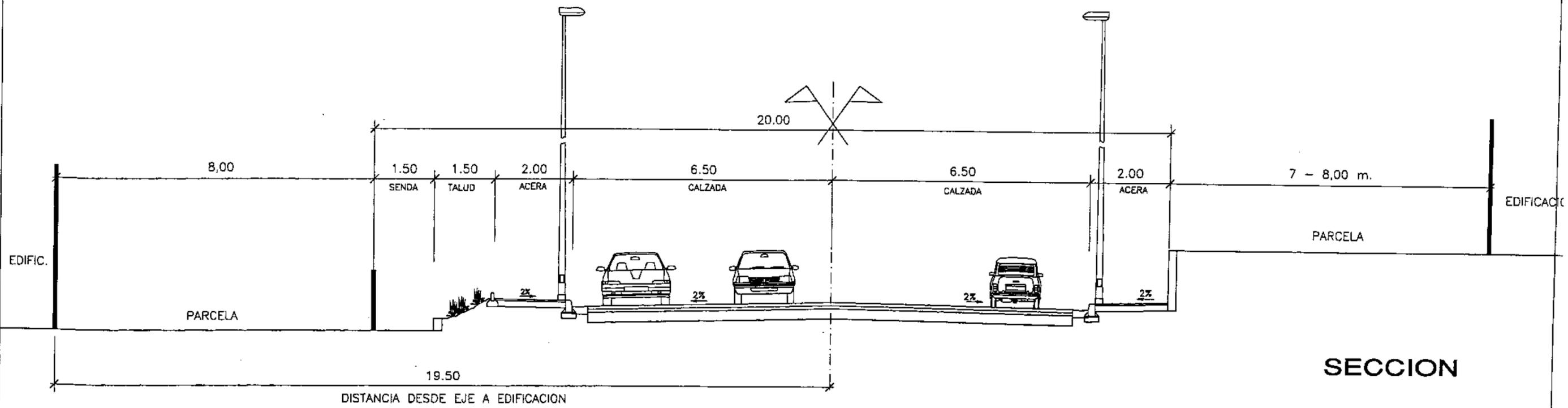
PLANTA



ESCALA 1: 100

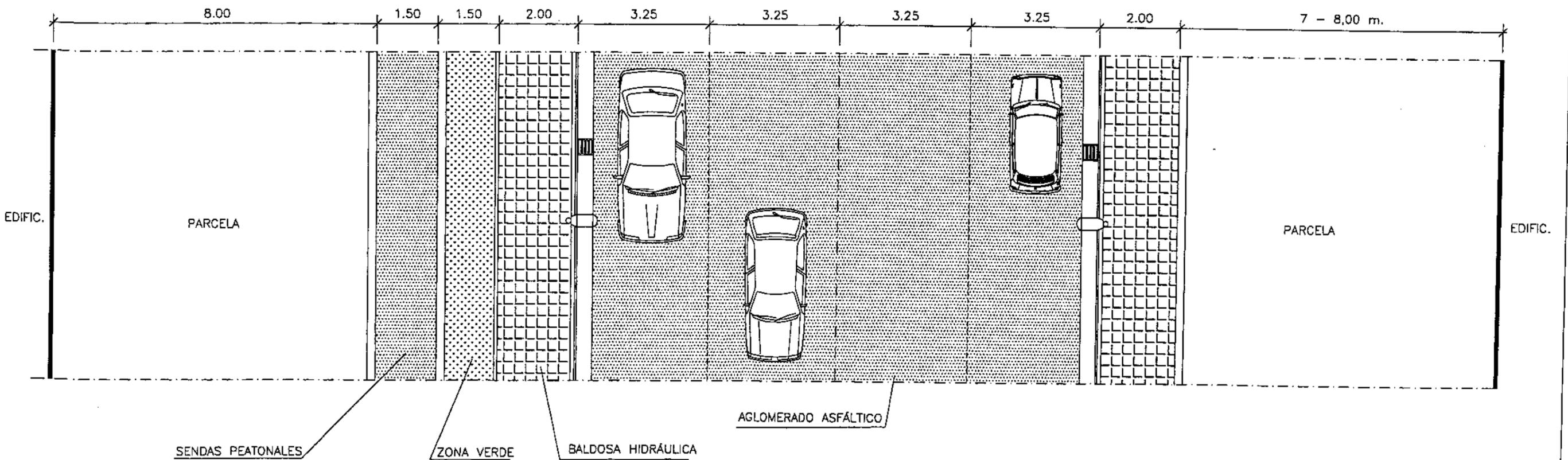
# ESTUDIO DE VIABILIDAD DE FUTURA AMPLIACION DE CARRETERA CP-3006

## SECCION TIPO POSIBLE AMPLIACION 4 CARRILES



SECCION

PLANTA



ESCALA 1: 100