

ÍNDICE DEL DOCUMENTO

1	OBJETO Y DETERMINACIONES DEL ESTUDIO DE DETALLE	1
1.1	PROMOTOR.....	1
1.2	OBJETIVO	2
1.3	NECESIDAD Y JUSTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO	3
1.4	CONTENIDO Y TRAMITACIÓN DEL ESTUDIO DE DETALLE.....	5
2	DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL ESTUDIO DE DETALLE.....	7
2.1	LOCALIZACIÓN	7
2.2	ESTRUCTURA PARCELARIA CATASTRAL.....	8
2.3	INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS EXISTENTES	9
2.4	TOPOGRAFÍA	9
3	ANÁLISIS DE RIESGOS. AFECCIONES EXISTENTES.....	11
3.1	AFECCIÓN AERONÁUTICA	11
3.2	PATRIMONIALES.....	16
3.3	HIDROLÓGICAS	17
3.4	SERVIDUMBRES DE SEGURIDAD	18
4	SITUACIÓN SOBRE EL PLANEAMIENTO VIGENTE	19
5	DETERMINACIONES DEL ESTUDIO DE DETALLE	20
6	ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.....	21
6.1	DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA	21
6.2	JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA	27
6.3	JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD	29
6.4	JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA SECTORIAL EN MATERIA DE RUIDO	33
6.5	JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL CTE DB SI	34
7	ANÁLISIS DEL PAISAJE	36
7.1	INTRODUCCIÓN.....	36
7.2	ANÁLISIS PAISAJÍSTICO Y DEL PAISAJE URBANO	36
8	INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.....	38

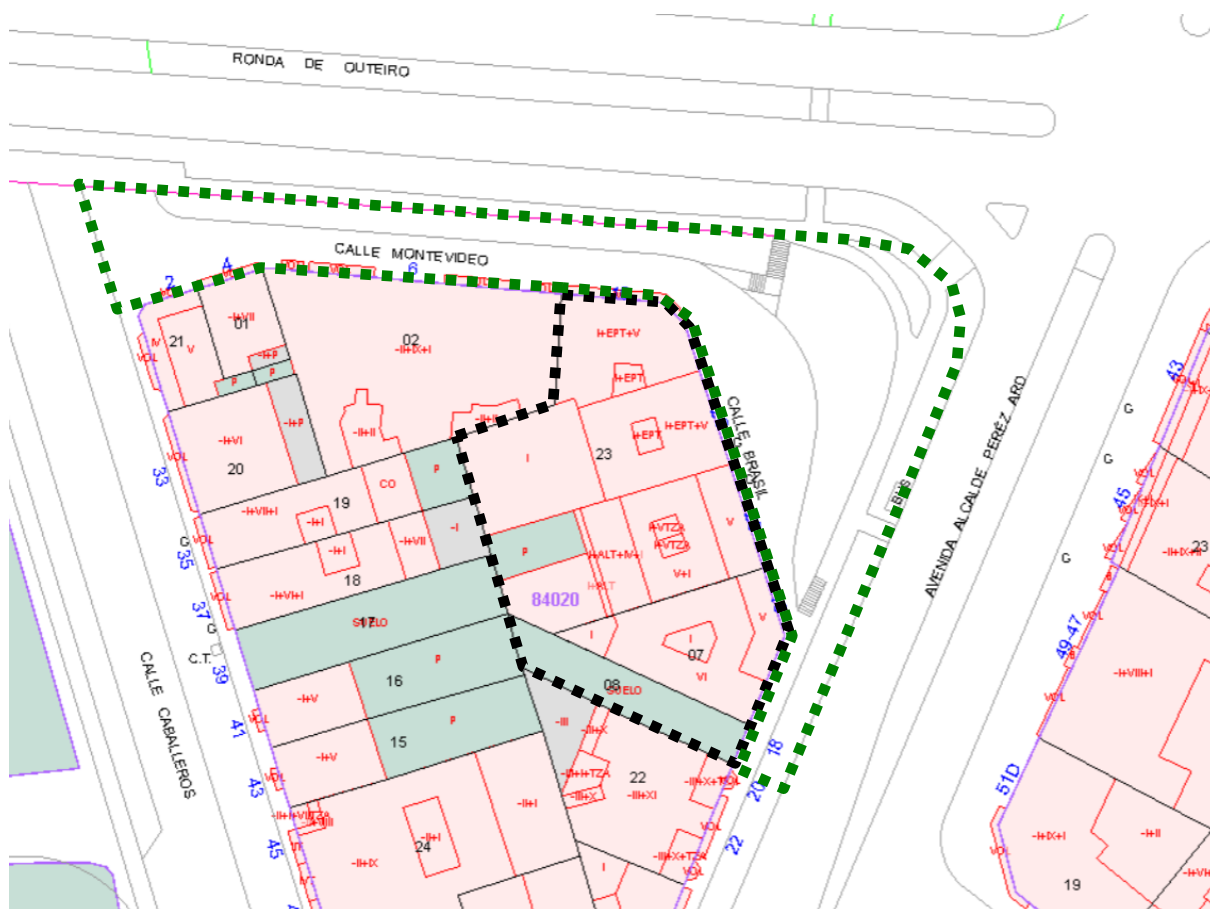
1 OBJETO Y DETERMINACIONES DEL ESTUDIO DE DETALLE

1.1 PROMOTOR

El equipo redactor del presente Estudio de Detalle lo conforman las sociedades Fernández Carballada y Asociados SLP, con CIF B15671563 y domicilio en la calle Posse 45, 1º B, de A Coruña; y Álvaro Romero Arquitectos SLP, con CIF B15914591 y domicilio en la calle Matadero 70, bajo, de A Coruña.

Se redacta el presente Estudio de Detalle a petición de la entidad mercantil “Residencial Montevideo 2022, S.L.”, con CIF número B-09688763 y domicilio en c/ Titán 8, 28045 Madrid, en adelante Promotor, titular de las parcelas privadas afectadas (línea de trazos negra de la imagen siguiente). Así mismo establecer que el presente documento también incluye en su ámbito dominio público viario de titularidad municipal, coincidente con calle Montevideo, el último tramo de la calle Brasil, y las aceras de la Avenida Alcalde Pérez Arda y la ronda de Outeiro al que dan frente estas tres parcelas privadas (línea de trazos verde de la imagen siguiente).

A continuación se incluye una imagen con la delimitación del ámbito del presente estudio de detalle.

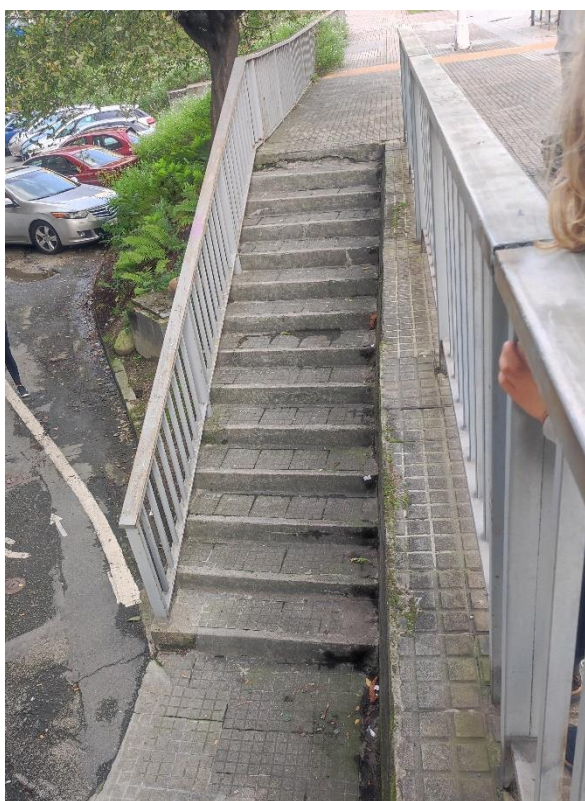


Fuente: Catastro.

1.2 OBJETIVO

El objetivo del Estudio de Detalle es definir una urbanización del viario al que da frente el ámbito adecuado al importante desnivel existente, garantizando las condiciones de accesibilidad universal en los trayectos peatonales, e integrando los tres viarios que bordean el ámbito.

En la actualidad la conexión de la calle Montevideo con la ronda de Outeiro (imagen de la derecha), y con la avda. Pérez Ardá (imagen de la izquierda) únicamente se puede realizar a través de escaleras, tal y como se observa en las imágenes siguientes, imposibilitando unas condiciones de accesibilidad acordes a la actual normativa en vigor. El objetivo del Estudio de Detalle es corregir esta situación, definiendo una nueva urbanización de esta zona.



Una vez definida la nueva urbanización de los viarios a los que da frente el ámbito resulta necesario definir la configuración del volumen edificatorio resultante, adaptado a las nuevas rasantes establecidas, por aplicación de las condiciones definidas en el planeamiento en vigor.

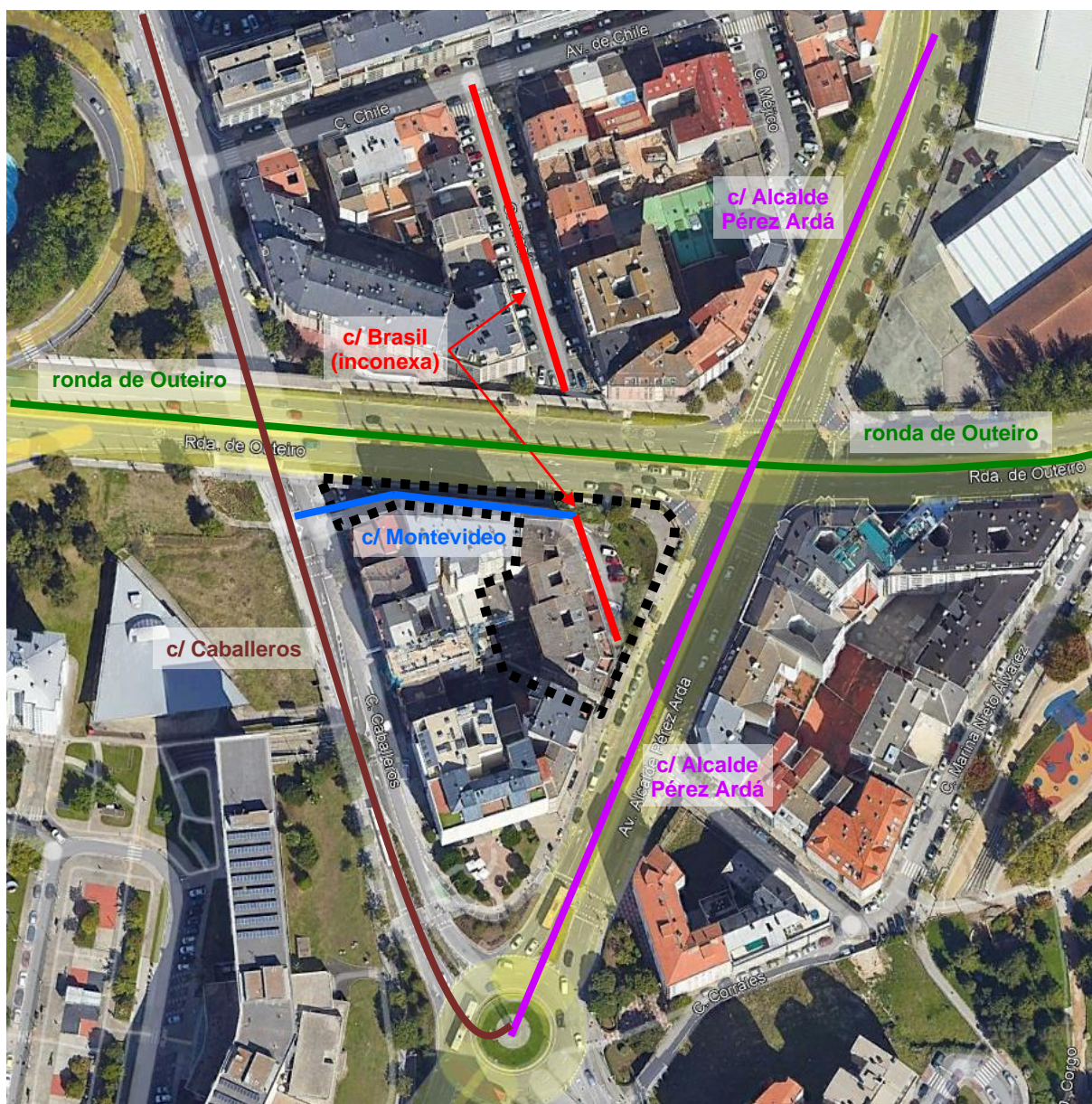
Con todas estas actuaciones se persigue eliminar la actual falta de accesibilidad de la urbanización de esta zona, y posibilitar la materialización de edificaciones que logren uniformidad en el diseño e integradas en su manzana.

1.3 NECESIDAD Y JUSTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO

La calle Montevideo parte de la calle Caballeros a una cota de 10 m, y presenta una pendiente descendiente hasta los 6 m en la intersección con la calle Brasil. Este vial discurre paralelo a la ronda de Outeiro pero a una cota muy inferior (entre ellos hay una diferencia de cota aproximada de 4 m), razón por la que esta zona cuenta con un importante talud ajardinado. El acceso peatonal entre estos dos viales también está resuelto mediante unas escaleras.

Con lo anterior, esta zona no es accesible, y resulta necesario bordear toda la manzana por la calle Caballeros, para lograr un itinerario accesible.

A continuación se incluye una imagen representativa de la configuración del viario de esta zona.



El análisis de esta configuración del viario determina el carácter marginal de este tramo inconexo de la calle Brasil, ya que únicamente da servicio de tráfico rodado a los accesos de garajes de los dos edificios existentes en el ámbito del presente estudio de detalle. Algo parecido ocurre con la calle Montevideo, que únicamente soporta el tráfico de los dos accesos a garajes existentes en el edificio situado en su número 6-8.

Esta situación, unido al intenso tránsito peatonal que discurre por esta zona, genera la necesidad de definir una adecuada urbanización del viario de esta zona, a fin de mejorar las condiciones de accesibilidad, seguridad e iluminación para el tránsito peatonal.

Por otro lado, las tres parcelas privadas que tienen frente a este viario y que forman parte del ámbito presentan unas características muy dispares, en cuanto a tamaño y frente a vía pública; dos de ellas están ocupadas por edificios de viviendas deshabitados, mientras que la situada más al sur se encuentra sin edificar, siendo esta última de muy pequeño tamaño.

Esta última parcela sin edificar cuenta además con un frente de apenas 4,90 m, aspecto que la inhabilita para ser edificada, de ahí su actual estado de “abandono”. Lo anterior unido al hecho de que se posiciona entre dos solares edificados, con alturas de B+E+4+BC y B+8+BC, genera un espacio residual en una zona de cierta exposición dentro del casco urbano de la ciudad.

A continuación se incluyen unas imágenes de detalle de la parcela sin edificar.



Tal y como se observa, el escaso frente de la parcela hace que sea inedificable. Esta parcela sin edificar tiene el acceso desde la avda. Alcalde Pérez Ardá.

Las otras dos parcelas que conforman el ámbito si están edificadas, y tienen su acceso desde un tramo inconexo de la calle Brasil, que en la actualidad es la continuación de la calle Montevideo, la cual presenta un fondo de saco en esta zona que genera problemas de movilidad. Esta tramo inconexo de la calle Brasil discurre paralelo a la avenida Alcalde Pérez Ardá, y se sitúa a una cota aproximada de 6 m, mientras que la avenida Alcalde Pérez Ardá presenta una cota en esta zona de 8 m, por lo que hay una diferencia de cotas entre estos dos viales de 2 m. El acceso peatonal entre estos dos viales está en la actualidad resuelto por unas escaleras, generando problemas de accesibilidad en toda la zona.

Con lo anterior, resulta necesario establecer una nueva configuración del sistema viario, que resuelva los actuales problemas de movilidad en la zona.

1.4 CONTENIDO Y TRAMITACIÓN DEL ESTUDIO DE DETALLE

El contenido del presente Estudio de Detalle da cumplimiento a lo establecido en artículo 79 de la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia (en adelante LSG).

Artículo 79. Estudios de detalle

1. En desarrollo de los planes generales, planes parciales y planes especiales, podrán redactarse estudios de detalle con los siguientes objetivos:

- a) Completar o reajustar las alineaciones y rasantes.
- b) Ordenar los volúmenes edificables.
- c) Concretar las condiciones estéticas y de composición de las edificaciones complementarias del planeamiento.

2. Los estudios de detalle no podrán en caso alguno:

- a) Alterar el destino urbanístico del suelo.
- b) Incrementar el aprovechamiento urbanístico.
- c) Reducir las superficies destinadas a viales, espacios libres o dotaciones públicas.
- d) Prever la apertura de vías de uso público que no estén previamente contempladas en el plan que desarrollen o completen.
- e) Aumentar la ocupación del suelo, las alturas máximas edificables o la intensidad de uso.
- f) Parcelar el suelo.
- g) No tener en cuenta o infringir las demás limitaciones que les imponga el correspondiente plan.
- h) Establecer nuevos usos y ordenanzas.

La tramitación del Estudio de Detalle se ajustará a lo establecido en el artículo 80 de la citada LSG.

Artículo 80. Formulación y aprobación de los estudios de detalle

1. Los estudios de detalle podrán ser formulados por los ayuntamientos, por la Administración autonómica, por otros órganos competentes en el ámbito urbanístico y por los particulares legitimados para hacerlo.

2. Los estudios de detalle serán aprobados inicialmente por el órgano municipal competente y sometidos a información pública por plazo mínimo de un mes mediante anuncio que se publicará en el Diario Oficial de Galicia y en uno de los periódicos de mayor difusión en la provincia. Asimismo, se notificará individualmente a todas las personas titulares catastrales de los terrenos afectados. En su caso, se solicitarán los informes sectoriales preceptivos.

A la vista del resultado de la información pública, el órgano municipal los aprobará definitivamente, con las modificaciones que resultasen pertinentes.

Los plazos para su aprobación definitiva serán los establecidos en el artículo 76.

Diligencia pola que se fai constar que o documento foi aprobado definitivamente polo Pleno do Concello do 05.10.2023.
O Secretario, p.d. (Delegación do 22.10.2018 do Secretario do Pleno no Xefe de Servizo de Planeamento e Xestión do Solo)



2 DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL ESTUDIO DE DETALLE

2.1 LOCALIZACIÓN

El ámbito del presente Estudio de Detalle se localiza en el casco urbano de la ciudad de A Coruña, en la intersección entre la avenida Alcalde Pérez Ardá y la ronda de Outeiro, y se circunscribe a tres parcelas catastrales así como al viario público inmediato al que dan frente.



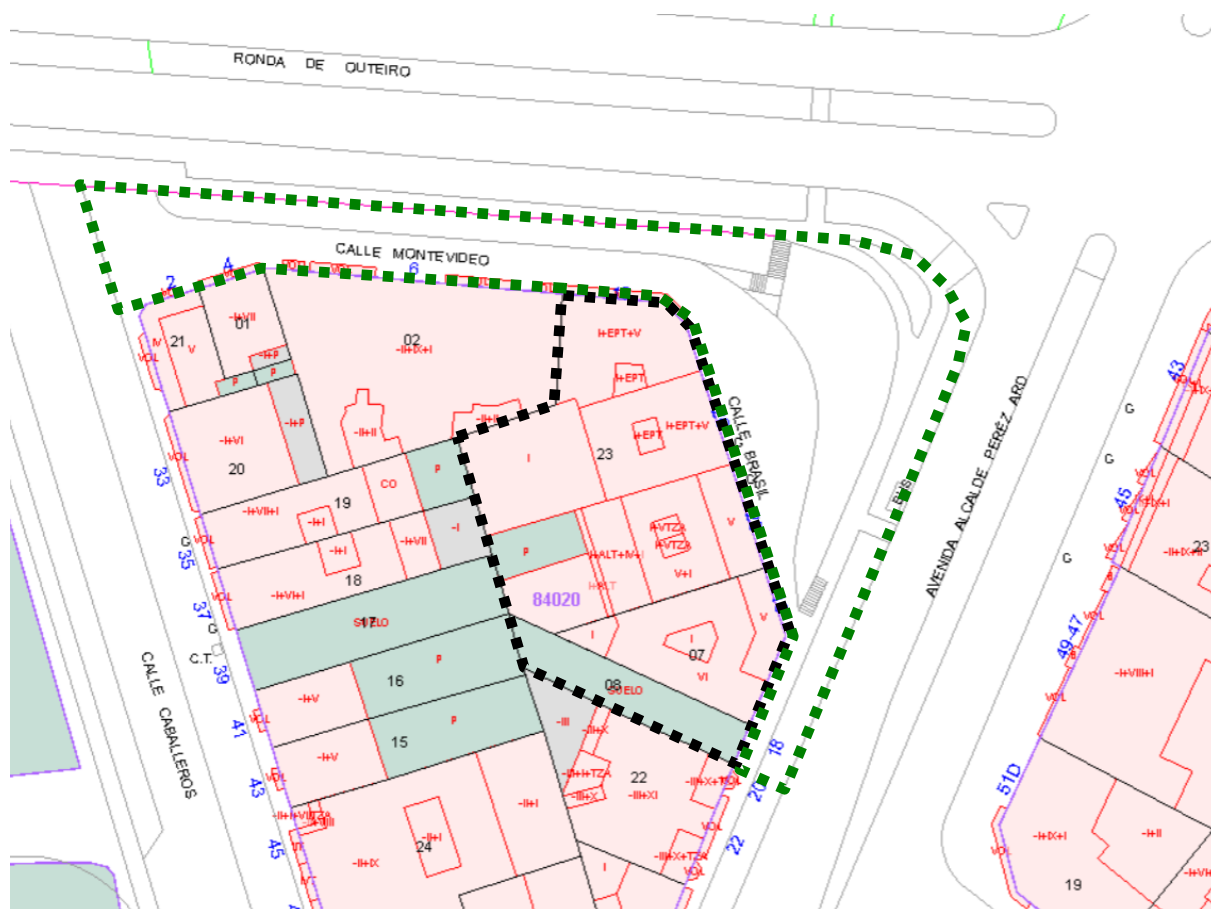
Este espacio residual urbano está a cota de las edificaciones anexas, datadas en 1946 y 1964, y ha quedado deprimido respecto al viario circundante, debido al desarrollo urbano de los viales durante las últimas décadas: la ejecución de la avenida Alcalde Alfonso Molina (inaugurada en el año 1957) supuso la fragmentación del tejido urbano de gran parte de la ciudad existente, y para resolver la conexión entre ambas partes de la ciudad se crearon, en una fase posterior, una serie de vías a distinta altura, entre ellas, el viaducto que continuaba la ronda de Outeiro hacia San Diego. En esta zona de la ciudad (actual zona de Estación de autobuses – Monelos), cuya ordenación deviene del Plan del 1948, supuso una nueva fragmentación de su tejido por la situación elevada del viario hasta su intersección con la actual avda. Alcalde Pérez Ardá. Así, la calle Brasil quedó partida en dos y perdió su conexión final con la avda. del Alcalde Pérez Ardá, cuyas rasantes se modificaron para facilitar su conexión con la Ronda de Outeiro.

El tramo de la calle Brasil en el ámbito del estudio de detalle es una calle sin conexión con los límites de la ronda de Outeiro y avda. del Alcalde Pérez Ardá por encontrarse a distinto nivel, y está conectada exclusivamente con la calle Caballeros a través de la calle Montevideo. Tanto la calle Brasil como la calle Montevideo son calles residuales que se conservaron para mantener los accesos a los garajes de los edificios existentes, y conectar de manera peatonal y a través de un recorrido no accesible las calles Caballeros, ronda de Outeiro y avda. del Alcalde Pérez Ardá. De hecho el tramo de la calle Brasil es tan estrecho que ni siquiera cuenta con aceras. Su sección tampoco coincide con la original de la calle Brasil que era de unos 20 metros de ancho.

Así, las parcelas privadas que forman parte del ámbito del Estudio de Detalle, quedaron a un nivel inferior del existente en el nuevo viario perimetral, ronda de Outeiro y avda. del Alcalde Pérez Ardá, generándose un espacio residual.

2.2 ESTRUCTURA PARCELARIA CATASTRAL

La estructura catastral de los terrenos es muy concreta ya que se inserta dentro del casco urbano de la ciudad. A continuación se incluye la delimitación del ámbito sobre el plano catastral de la zona: en verde la superficie de viario público incluida y en negro la superficie de parcelas privadas.



Fuente: Dirección General del Catastro.

A continuación se incluye una tabla con las superficies catastrales de las tres parcelas privadas afectadas (línea de trazos negra); a este respecto hay que destacar que existen pequeñas diferencias con la superficie obtenida en el levantamiento topográfico realizado.

Parcela	Referencia catastral	Superficie
23	8402023NJ4080S0001YK	836 m ²
7	8402007NJ4080S0001IK	231 m ²
8	8402008NJ4080S0004BZ	140 m ²
Total		1.207 m ²

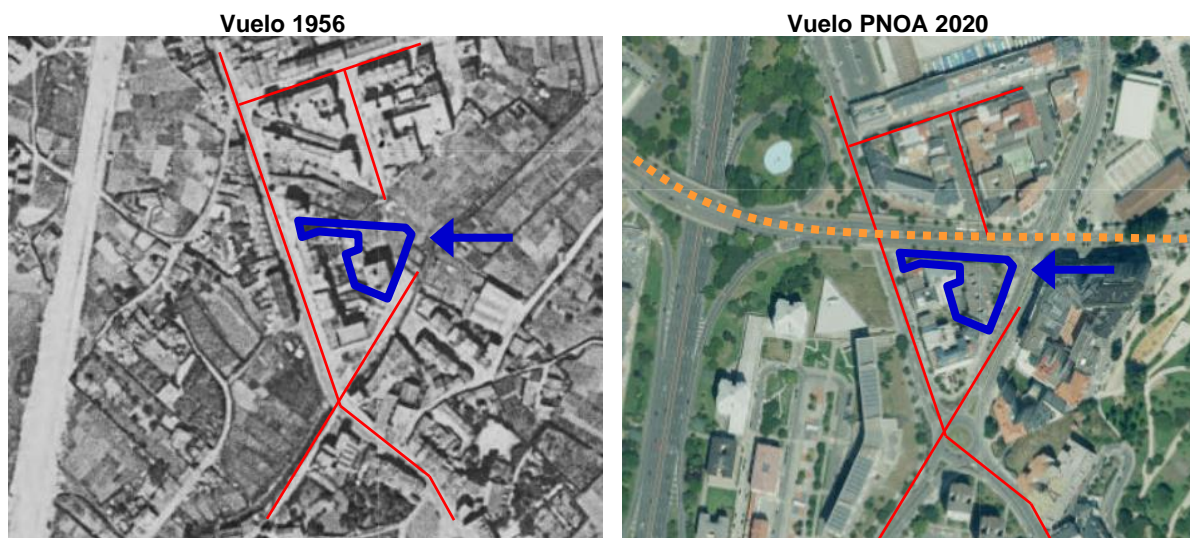
No obstante, la superficie de las parcelas considerada en el presente documento es la resultante del levantamiento topográfico realizado, la cual asciende a 1.245,77 m².

2.3 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS EXISTENTES

El ámbito del Estudio de Detalle cuenta con la totalidad de servicios urbanísticos necesarios para el desarrollo urbanístico previsto, ya que se sitúan en el suelo urbano consolidado de la ciudad.

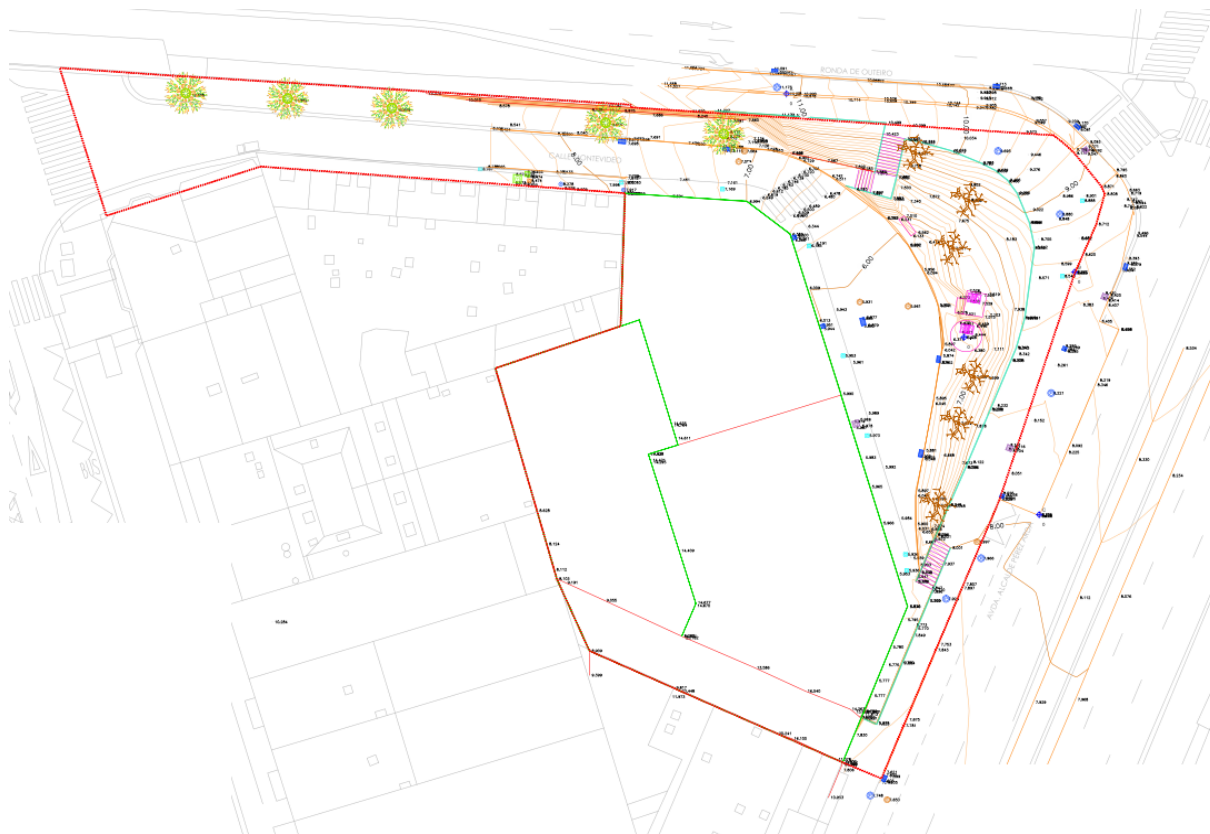
2.4 TOPOGRAFÍA

La topografía del ámbito viene marcada por el desarrollo urbano de los viales próximos durante la segunda mitad del siglo XX, en especial la aparición de la ronda de Outeiro (línea de trazos naranja en la imagen siguiente), que provocó que los viales existentes y las edificaciones ya construidas quedasen por debajo de la cota altimétrica de la calzada de esta nueva vía, como es el caso de las dos edificaciones existentes en el ámbito.



El espacio residual urbano en la calle Brasil, frente de las dos edificaciones existentes en el ámbito del Estudio de Detalle, es sensiblemente horizontal, estando rodeado por un desnivel variable con los viales anexos de ronda de Outeiro y avda. Alcalde Pérez Ardá.

A continuación se incluye una imagen del levantamiento topográfico del ámbito, en el que se observan estas características.



3 ANÁLISIS DE RIESGOS. AFECCIONES EXISTENTES

En este apartado se incluye el análisis de riesgos en el ámbito, teniendo en cuenta la perspectiva de género, en cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

En esta zona del casco urbano de A Coruña no se ha detectado la existencia de ningún riesgo que pueda condicionar la propuesta urbanística prevista en el presente documento.

Respecto del análisis de afecciones existentes, en el ámbito se ha detectado la presencia de las siguientes:

- La producida por la proximidad del aeropuerto de A Coruña.
- La vinculada a la presencia de la ruta del Camino Inglés del Camino de Santiago que discurre por la avda. Alcalde Pérez Ardá.
- La derivada del río Monelos, el cual está soterrado y discurre bajo la citada avda. Alcalde Pérez Ardá.
- Las servidumbres de seguridad producidas por la proximidad de actividades industriales.

Estas afecciones son analizadas en el apartado siguiente, concluyendo con que las mismas no condicionan las determinaciones propuestas en el presente Estudio de Detalle.

3.1 AFECCIÓN AERONÁUTICA

El Real Decreto 369/2023, de 16 de mayo, por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea, y se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, tiene acción en el presente documento por estar situado en un municipio afectado por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de A Coruña.

La normativa citada, en relación al planeamiento urbanístico, establece lo siguiente.

Artículo 10. Limitación de alturas.

1. Dentro del área sometida a servidumbres de aeródromo, podrá tomarse una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar total o parcialmente los existentes, o señalizarlos, balizarlos e iluminarlos.
2. Los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística, territorial o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio que se pretendan llevar a cabo en áreas sometidas a servidumbres de aeródromo, o los de su revisión o modificación, requerirán de un informe previo favorable conforme al artículo 27 y no podrán contemplar la implantación o modificación de elemento alguno o del terreno que sobrepase en altura los límites establecidos por las superficies de las servidumbres de aeródromo, salvo en los casos excepcionales contemplados en el artículo 28.

3. Las actuaciones que se pretendan llevar a cabo en áreas sometidas a servidumbres de aeródromo requerirán un acuerdo previo favorable conforme al artículo 31, y no podrán contemplar la implantación o modificación de elemento alguno o del terreno que sobrepase en altura los límites establecidos por las superficies de las servidumbres de aeródromo, salvo que se encuentren amparadas en su correspondiente autorización de obstáculo prevista en los casos excepcionales contemplados en el artículo 34.

4. El trazado y condiciones de gálibo de las infraestructuras viarias que se construyan en las áreas incluidas dentro del perímetro de las servidumbres de aeródromo, así como la regulación de la detención de vehículos en las mismas deberán ajustarse a las condiciones que se especifiquen en cada caso por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o el Ministerio de Defensa, según corresponda.

Artículo 27. Informes de planes o instrumentos de ordenación.

1. Todos los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio o los de su revisión o modificación, que afecten a los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas de aeródromos o instalaciones radioeléctricas civiles y de uso conjunto, serán informados por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En el caso de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, y en el de aeropuertos de competencia autonómica, se requerirá el informe previo del Ministerio de Defensa y del órgano competente en materia aeroportuaria de la comunidad autónoma afectada, respectivamente.

2. Idéntico requisito se aplicará a cualquier instrumento de planificación que contemple la instalación de aerogeneradores en una zona sometida a una servidumbre de protección frente a la instalación de aerogeneradores para instalaciones radioeléctricas civiles y de uso conjunto.

3. A los efectos previstos en los apartados 1 y 2, previamente a la aprobación inicial o equivalente del instrumento de ordenación, el organismo competente para su tramitación solicitará de la Dirección General de Aviación Civil la emisión de dicho informe remitiendo la documentación correspondiente a la aprobación inicial.

4. Los informes relativos a las modificaciones o revisiones de planes o instrumentos de ordenación se ceñirán a los aspectos que hayan sido objeto de alteración.

5. Los informes previstos en este artículo tendrán el carácter de preceptivos y vinculantes en lo que se refiere a la compatibilidad de los planes o instrumentos de ordenación con las servidumbres aeronáuticas y las limitaciones que estas imponen tanto a obstáculos como a actividades. En ellos se podrán establecer las condiciones particulares adicionales que resultasen necesarias para garantizar el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas.

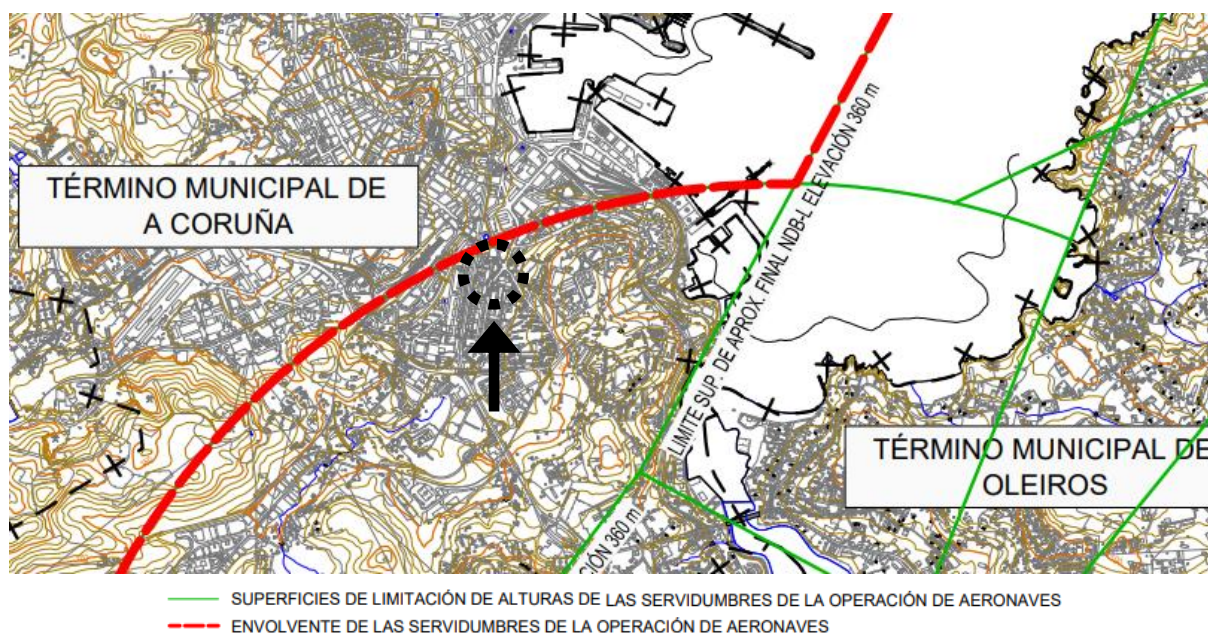
6. El plazo para la emisión de estos informes es de seis meses a contar desde la recepción de la documentación requerida, incluidos el informe del Ministerio de Defensa o el de la comunidad autónoma si fueran necesarios. Transcurrido dicho plazo sin que se haya emitido el informe de la Dirección General de Aviación Civil se entenderá emitido con carácter disconforme.

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

8. En el caso de servidumbres correspondientes a aeropuertos de interés general o instalaciones radioeléctricas incluidas en planes directores, el informe sobre las servidumbres vigentes formará parte del contenido del informe que haya de emitirse conforme a la disposición adicional segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

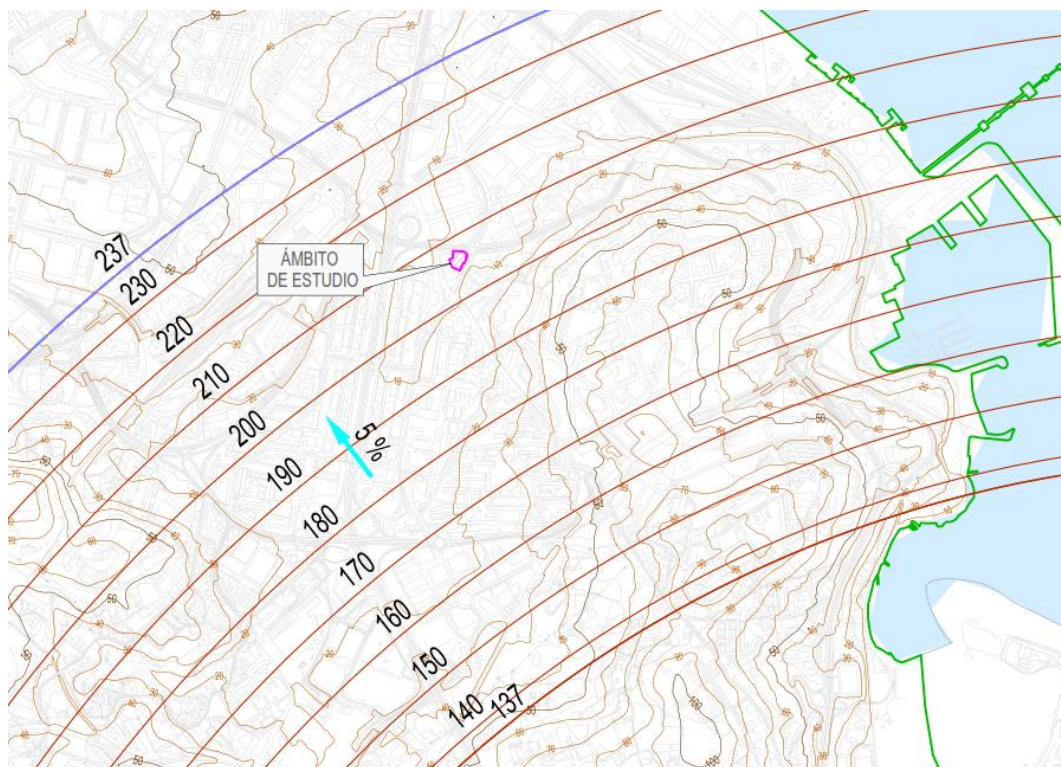
9. Las Administraciones u organismos competentes para la aprobación definitiva del planeamiento territorial o urbanístico deberán remitir a la Dirección General de Aviación Civil, a la mayor brevedad posible, el plan o instrumento de ordenación aprobado definitivamente, acompañado de certificación del acto de aprobación definitiva. El Centro directivo comprobará la inclusión de las servidumbres aeronáuticas y de las medidas que se adopten para garantizar su cumplimiento efectivo y resolverá al efecto. Transcurridos dos meses desde la recepción de dicha certificación sin que se formulen reparos, se entenderá emitida resolución en sentido favorable.

A este respecto establecer que la totalidad del ámbito está afectado por la superficie cónica de las Servidumbres Aeronáuticas de aeródromo y radioeléctricas tanto del Real Decreto 374/1996, de 23 de febrero, por el que se modifica las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de La Coruña, como las actuales y previsibles delimitadas en el Plan Director del Aeropuerto de A Coruña aprobado recientemente.



Fuente: Plan Director del Aeropuerto de A Coruña 2022.

Las líneas de nivel de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de A Coruña determinan las alturas (respecto del nivel del mar), que no deben sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terrenos u objetos fijos (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea. En el ámbito de estudio estas líneas de nivel se sitúan entre los 200-210 metros sobre el nivel del mar.



Fuente: servidumbres de aeródromo e instalacións radioeléctricas. Plan Director. Estado Actual.

Teniendo en cuenta que en el ámbito de estudio las cotas del terreno varían entre las cotas +5 y +12 metros sobre el nivel del mar, y que el margen mínimo entre ambas es de 190 metros, hay cota suficiente para el desarrollo propuesto.

Así mismo, el artículo 14 del citado Real Decreto 369/2023 de servidumbres aeronáuticas establece que, el área afectada por las servidumbres de aeródromo y por las servidumbres de instalaciones radioeléctricas, queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas.

Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:

- Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos de tal índole que puedan producir turbulencias.
- El uso de luces, incluidos proyectores o emisores láser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.
- Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.

- Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.
- Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir en el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.
- Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.
- El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.

Cualquier emisor radioeléctrico o dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el artículo 16 del citado Decreto 584/1972.

Por último hay que indicar que, conforme a lo establecido en los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972, al encontrarse la totalidad del ámbito incluido en las zonas y espacios afectados por Servidumbres Aeronáuticas legales, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas), medios necesarios para la construcción (grúas y similares) o plantación, requerirá previo acuerdo favorable de la AESA.

HUELLA SONORA

El ámbito no se encuentra afectado por la huella sonora vinculada al aeródromo.

3.2 PATRIMONIALES

Tal y como se observa en la imagen siguiente (vista del Plan Básico Autonómico correspondiente a la zona donde se localizan las parcelas), por el vial que ejerce de límite este del ámbito discurre el Camino de Santiago (ruta del Camino Inglés), por lo que se encuentra dentro del ámbito del Camino.



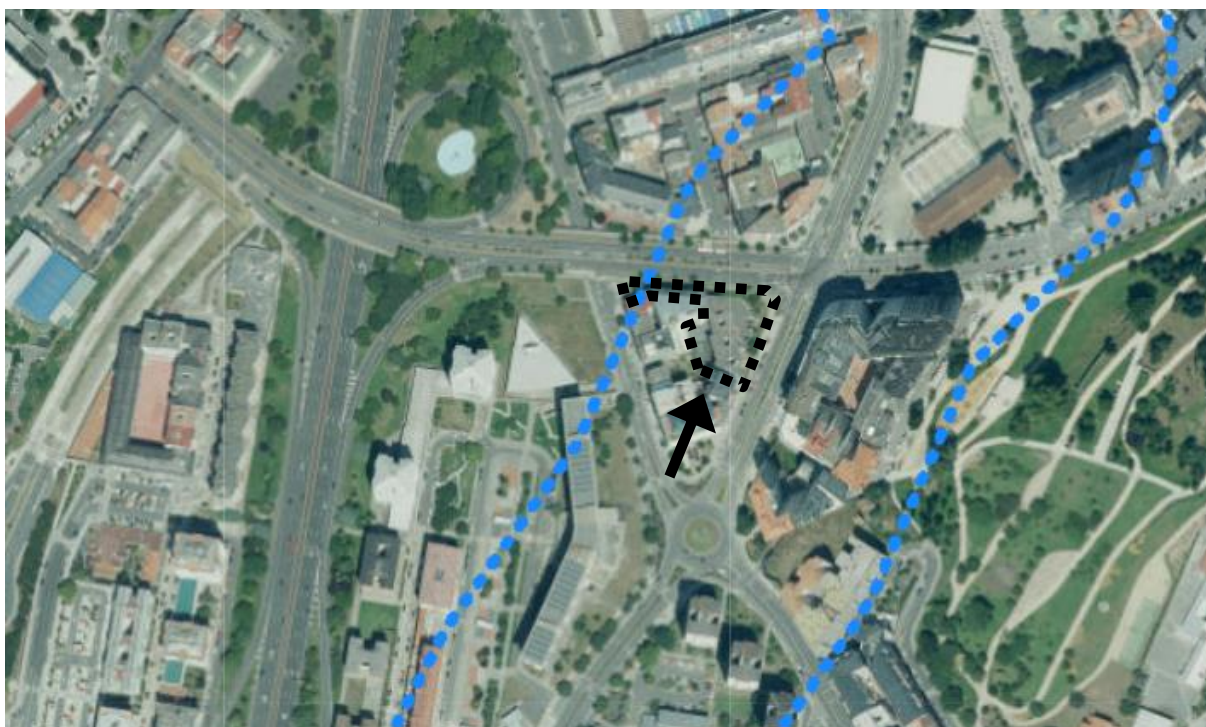
Con lo anterior, le resulta de aplicación lo establecido en el Título VI de la Ley 5/2016, de 4 de mayo, del patrimonio cultural de Galicia. Esta ruta tiene la consideración de bien catalogado, con la categoría de territorio histórico.

A los efectos de garantizar la correcta integración de las edificaciones previstas en esta zona de elevado valor cultural, se establecen unas condiciones de diseño para la edificación prevista en el ámbito, y le resultará de aplicación la “Guía de color y materiales de la Xunta de Galicia”.

3.3 HIDROLÓGICAS

El ámbito se sitúa en la zona de policía de aguas vinculada al río Monelos, cauce fluvial soterrado existente bajo la avda. Alcalde Pérez Ardá, que vierte en el Puerto de A Coruña, por lo que deberá respetarse la legislación sectorial en materia de aguas:

- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.
- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico que desarrolla los títulos preliminar, I, IV, V, VI, VII y VIII del texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio.
- Plan Hidrológico Galicia Costa, aprobado en el Real Decreto 48/2023, de 24 de enero.
- Ley 9/2010, de 4 de noviembre, de aguas de Galicia.




Fuente: Visor del Plan Básico Autonómico de Galicia. Afecciones de aguas.

Esta normativa deberá tenerse en cuenta en especial en lo que respecta a la regulación de la zona de servidumbre y a la zona de policía. A este respecto, la ordenación volumétrica propuesta en el presente documento no afecta a la protección del dominio público hidráulico, ya que se mantienen las alineaciones y ordenanzas previstas en el Plan General en vigor.

3.4 SERVIDUMBRES DE SEGURIDAD

Se ha procedido a la consulta de las correspondientes servidumbres de seguridad establecidas en el Decreto 174/2021, do 29 de diciembre, por el que se adoptan medidas en relación con los planes de emergencia exterior del polígono de A Grela-Bens y del polígono de Os Praceres-Lourizán (DOG 18/01/2022), concluyendo que el ámbito se encuentra fuera de la zona de intervención, pero dentro de la zona de alerta al igual que la totalidad del Concello de A Coruña, tal y como se muestra en la imagen siguiente.

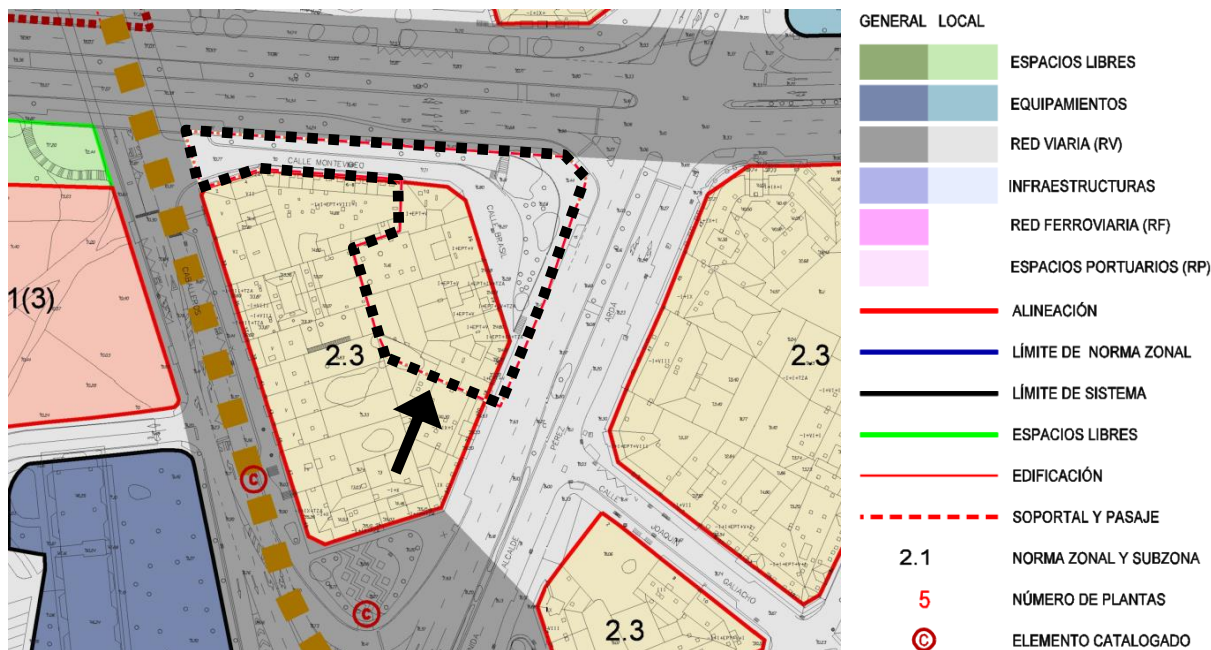


 XUNTA DE GALICIA CONSELLERÍA DE PRESIDENCIA, ADMINISTRACIÓN PÚBLICA E XUSTIZA Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	PLAN EMERXENCIA EXTERIOR A GRELA – BENS	
Zona de Intervención Zona de Alerta	Envoltentes máximas dos radios de intervención e alerta para Repsol Petróleo, S.A. (Dispersión tóxica)	
		DATA: Novembro 2019 ESCALA: 1:45.000 (A4)

Con lo anterior, resulta de aplicación lo dispuesto en el artículo 4.7.2. Servidumbre de la Refinería, del PXOM de A Coruña, el cual establece que dentro de la zona de alerta se admite el uso residencial en general.

4 SITUACIÓN SOBRE EL PLANEAMIENTO VIGENTE

El planeamiento vigente en las parcelas es el Plan General de Ordenación Municipal del Concello de A Coruña, aprobado definitivamente en el año 2013. Los viales incluidos en el ámbito pertenecen al sistema local viario; y las parcelas privadas forman parte de la manzana delimitada por las calles Caballeros, Montevideo, Brasil y la avda. Alcalde Pérez Ardá, calificada en el PGOM como Normal Zonal 2.3, tipo manzana compacta.



Fuente: PGOM. Plano Ordenación O6_068

Los principales parámetros del PGOM 2013 de aplicación en las parcelas del ámbito son los siguientes:

- Calificación: Suelo urbano consolidado
- Tipología edificatoria: Manzana compacta (Norma zonal 2, grado 3)
- Alturas permitidas: B + 7
- Superficie parcelas edificables, anexas al espacio residual urbano: 1.245,77 m²
- Edificabilidad máxima: Según ocupación: 100% en planta baja y 70% en plantas altas
- Usos Permitidos: Uso residencial y otros usos en planta baja
- Alineaciones: Según planos de Ordenación
- Fondo edificable: Según condiciones de ocupación

5 DETERMINACIONES DEL ESTUDIO DE DETALLE

La ordenación propuesta parte de la necesidad de cumplir con los objetivos establecidos, esto es:

- Posibilitar una urbanización del viario al que dan frente las tres parcelas, adecuada al importante desnivel existente, garantizando las condiciones de accesibilidad universal y eliminando el carácter marginal del último tramo de la calle Montevideo.
- Mejorar la imagen edificatoria de esta zona considerando la eliminación de las medianeras existentes en los edificios lindantes.
- Definir la configuración del volumen considerando las nuevas rasantes generadas, y respetando el volumen máximo definido en el planeamiento en vigor.

Tomando como objetivos de partida los aspectos señalados en los apartados anteriores, el estudio de Detalle incorpora las siguientes determinaciones de ordenación:

- Diseño de un sistema viario público que sea accesible universalmente. Para ello se adaptan las rasantes de las calles Brasil y Montevideo al sistema viario perimetral que las rodea, esto es a la avenida Alcalde Pérez Ardá y la ronda de Outeiro, adecuándolas al importante desnivel existente y garantizando las condiciones de accesibilidad universal en todos los recorridos. Así resulta necesario elevar la rasante de los viales inferiores (calles Brasil y Montevideo) de manera adecuada.
- Determinar el volumen edificatorio en las tres parcelas a las que da frente este sistema viario, considerando las nuevas rasantes establecidas, respetando el volumen máximo definido en el planeamiento en vigor, y sin superar la altura máxima de los edificios lindantes (el situado en la avenida Alcalde Pérez Ardá 20-22 y el situado en la calle Montevideo 6-8).

A este respecto, por aplicación de la normativa del PGOM resulta una altura máxima de la edificación de 8 plantas (B+7), y se establece la determinación de rematar la edificación mediante la ejecución de un ático retranqueado.

6 ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

6.1 DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

A continuación se describen las condiciones que define el presente documento para la consecución de los objetivos establecidos.

El presente Estudio de Detalle mantiene la totalidad de los parámetros urbanísticos establecidos en la zona, y únicamente incorpora la adaptación de las rasantes del tramo final de la calle Montevideo y del tramo inconexo de la calle Brasil, así como su intersección con el sistema viario perimetral, la ronda de Outeiro y la avda. Alcalde Pérez Ardá.

Esta nueva definición de las calles Montevideo y Brasil parte de la necesidad de mejorar sus actuales condiciones logrando la accesibilidad universal en esta zona, principal objetivo de interés público perseguido por el planeamiento, ya que en la actualidad no cuenta con una conexión accesible desde los viales circundantes, limitándose a la existencia de dos escaleras, tal y como se muestra en las imágenes siguientes:

A la derecha, escalera de acceso desde la calle Montevideo a la ronda de Outeiro. A la izquierda, acceso desde la calle Brasil a la avda. Alcalde Pérez Ardá.



Esta situación se resuelve en el presente documento mediante las siguientes actuaciones.

En primer lugar se prevé resolver el cierre de esta manzana con un único edificio, cuyo acceso de vehículos al garaje se prevé realizar desde la avda. Alcalde Pérez Ardá, lo que posibilita la implantación de la segunda actuación prevista en el presente documento, la eliminación del tráfico

rodado en este último tramo de la calle Montevideo y en el tramo inconexo de la calle Brasil,
destinando la totalidad de su superficie al tránsito peatonal y a zonas ajardinadas. Con esta segunda medida se prevé mejorar el espacio urbano público, humanizándolo y eliminando la actual situación de “abandono” que lo caracteriza.

La supresión del tráfico rodado de esta zona posibilita la elevación de su rasante, adaptándola a los viales perimetrales (avenida Alcalde Pérez Ardá y ronda de Outeiro). Así se prevé la eliminación de los actuales taludes entre la calle Montevideo y la ronda de Outeiro, así como del muro de contención entre la calle Brasil y la avenida Alcalde Pérez Ardá, posibilitando el resolver la falta de accesibilidad universal entre estas calles. Así, además de generar itinerarios accesibles estos serán más seguros, al eliminarse las zonas poco visibles, contarán con una adecuada iluminación y estarán correctamente ajardinados, lo que conlleva un importante incremento de la calidad de la urbanización en esta zona de la ciudad, e incorpora la perspectiva de género en el urbanismo.

A continuación se incluye una imagen representativa del estado de la urbanización de esta tramo inconexo de la calle Brasil, en la zona de chaflán entre la avenida Alcalde Pérez Ardá y la ronda de Outeiro.



Así mismo, y dando cumplimiento al informe municipal emitido una vez finalizado el trámite de aprobación inicial, se amplía el sistema viario incluido en el ámbito del Estudio de Detalle, incorporando la totalidad de la calle Montevideo, con el objetivo de mejorar la urbanización de la totalidad de este vial, adaptándolo a las nuevas previsiones. Así, se prevé su transformación pasando

a tener carácter peatonal, con tráfico restringido de residentes únicamente para el acceso a los garajes existentes.

Con lo anterior, la totalidad de la actual calle Montevideo tendrá una plataforma única con preferencia del tránsito peatonal, la totalidad del espacio público tendrá accesibilidad universal, estará correctamente iluminado y ajardinado, y se elimina el actual fondo de saco, mejorando con ello las condiciones de seguridad.

A este respecto hay que indicar que será un proyecto de obras ordinarias el documento que concretará el diseño de esta zona, razón por la que podrá concretar o realizar pequeños ajustes de las cotas y rasantes establecidas en el presente documento, bien por necesidades técnicas o para facilitar la implantación de soluciones accesibles. A este respecto, el presente documento únicamente define las conexiones peatonales accesibles entre la calle Caballeros y la intersección entre la avenida Alcalde Pérez Ardá con la ronda de Outeiro; el resto de los elementos de la urbanización de esta zona (zonas ajardinadas, parterres, rampas, mobiliario urbano, etc.) los establecerá el proyecto que defina las obras de urbanización.

Por último, elevar la rasante en esta zona de chaflán posibilita la eliminación de las dos medianeras existentes (ver imagen siguiente), dando homogeneidad al conjunto de la manzana.



Esta determinación permitirá ocultar las dos medianeras actuales, lo que redundará en una mejora de la imagen y del paisaje urbano de esta zona de la ciudad, en línea con los preceptos establecidos en el propio PXOM así como en las Directrices del Paisaje de Galicia.

A continuación, y a efectos únicamente informativos, se incluyen unas imagen representativas de la nueva urbanización prevista para las calles Montevideo y Brasil, en su confluencia con la ronda de Outeiro y la avenida Alcalde Pérez Ardá, resultado de las actuaciones descritas. A este respecto hay que reiterar que será el proyecto que desarrolle las obras de esta zona el que concrete la imagen final resultante de la aplicación de las medidas establecidas en el presente documento.

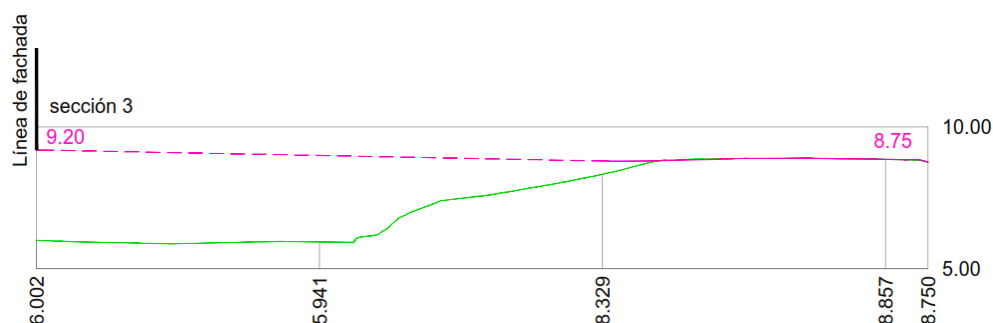
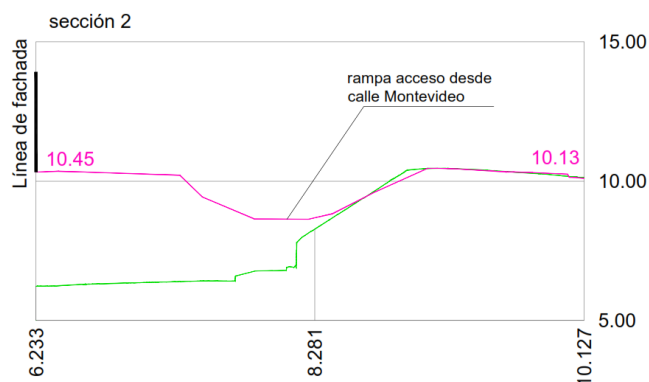
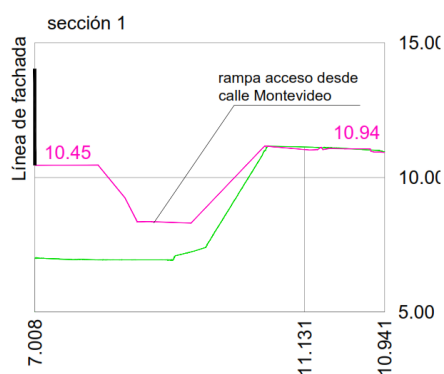
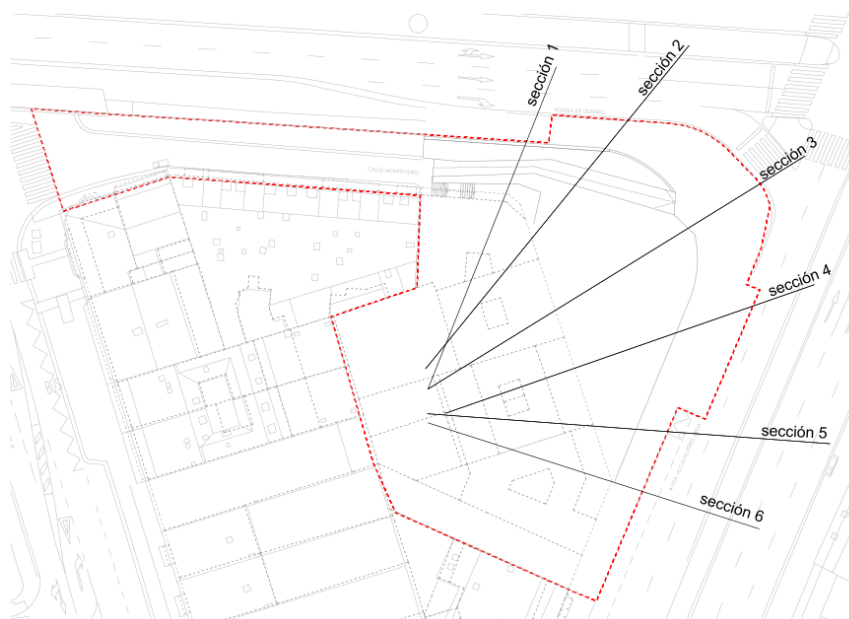


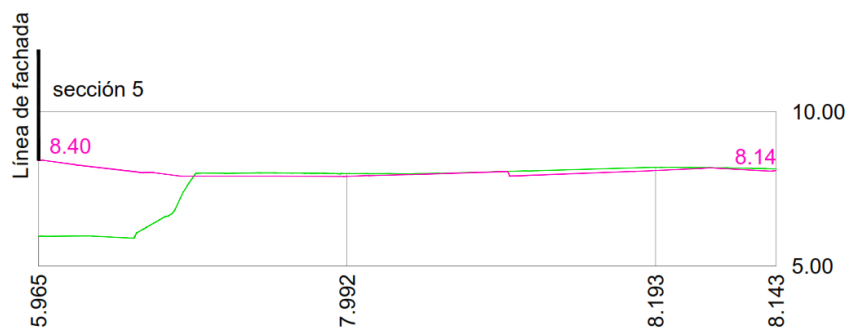
Con estas medidas se modifica la rasante del tramo final de la calle Montevideo y del tramo inconexo de la calle Brasil, viales que ejercen de frente a las parcelas privadas, igualándola a la de los viales perimetrales (ronda de Outeiro y avenida Alcalde Pérez Ardá), y resulta una nueva cota de implantación para la edificación prevista en el ámbito del Estudio de Detalle. Esta nueva rasante se ha determinado con el criterio de trasladar las cotas existentes en los viales perimetrales (ronda de Outeiro y avenida Alcalde Pérez Ardá), a la alineación prevista en el PGOM para las tres parcelas, y a la vez prever un acceso peatonal accesible entre la calle Caballeros y el cruce entre las citadas ronda de Outeiro y avenida Alcalde Pérez Ardá. Estas premisas hacen necesaria elevar la cota del vial en

contacto con la alineación de las parcelas de una manera gradual (inferior al 6 % para cumplir las determinaciones de la normativa en materia de accesibilidad), desde los 8 m existentes en la calle Montevideo nº 6-8 a la altura del último acceso a garajes existente en el edificio lindante (ya que es necesario mantenerlo), hasta la rasante en la confluencia de la ronda de Outeiro y la avenida Alcalde Pérez Ardá.

A continuación se muestran unas imágenes, extractadas de los planos de ordenación que acompañan el presente documento, en la que se muestra el detalle del traslado de cotas efectuado.

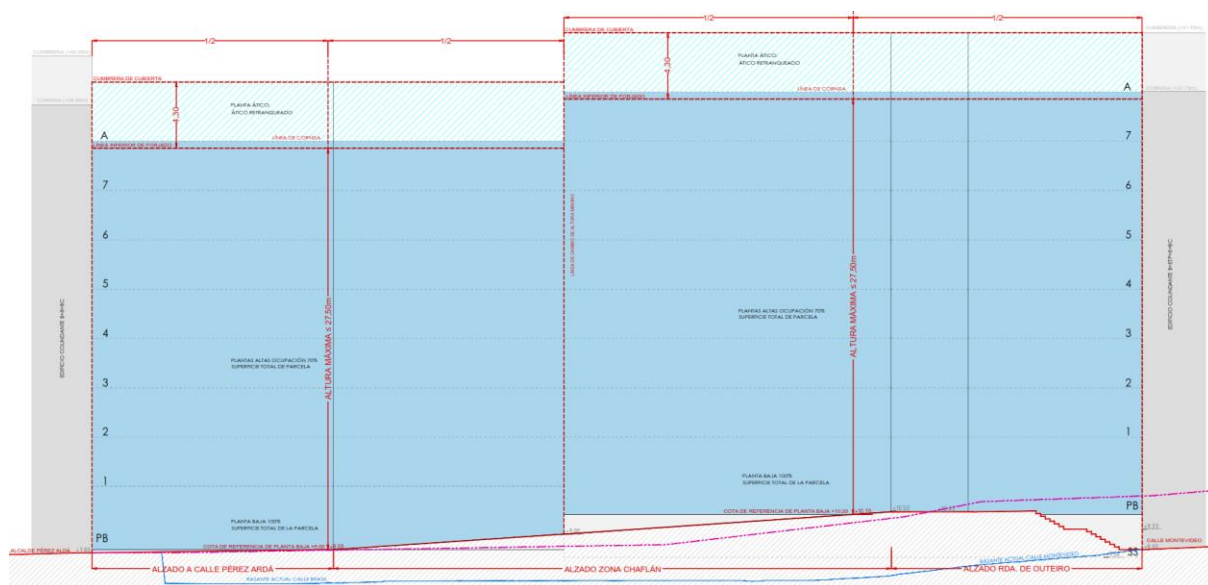
Diligencia pola que se fai constar que o documento foi aprobado definitivamente polo Pleno do Concello do 05.10.2023.
O Secretario, p.d. (Delegación do 22.10.2018 do Secretario do Pleno no Xefe de Servizo de Planeamento e Xestión do Solo)





Tal y como se observa, las nuevas cotas propuestas para el sistema viario en la zona de contacto con la alineación, coinciden sensiblemente con la cota actual del sistema viario circundante (ronda de Outeiro y la avenida Alcalde Pérez Ardá).

A continuación se incluye una imagen con el alzado desarrollado de la edificación prevista en el ámbito, por aplicación de las nuevas rasantes definidas en el presente documento, y las condiciones de edificación establecidas en el PGOM en vigor (ordenanza 2.3).



Se observa que el volumen máximo previsto para la edificación materializable en el ámbito es de 8 plantas (configuración intensiva para calles de ancho ≥ 20 m), en aplicación de las condiciones establecidas en la ordenanza del PGOM.

Por otro lado, dadas las diferencias de cotas generadas para posibilitar la accesibilidad universal en esta zona, la edificación resultante presentará un escalonamiento para adaptarse a ella, en aplicación del artículo 6.4.6.4.e) de la normativa del PGOM, que permite escalonar la edificación en aquellas zonas donde se produzca una diferencia de cotas superior a 60 cm con respecto a la cota de referencia. A este respecto, el extremo de la parcela sur se sitúa a la cota 7,80 m, y para el caso de la parcela norte se ha considerado 10,50 m (cota resultado de dotar al ámbito de accesibilidad universal).

Se ha establecido la cota de referencia para cada uno de los volúmenes edificatorios siguiendo lo establecido en el artículo 6.3.5.4 del PGOM, y a partir de ella se ha dibujado la volumetría máxima permitida en aplicación de la ordenanza. A este respecto establecer que, por aplicación de lo establecido en la ordenanza (artículo 7.2.2. Norma zonal. Ensanche), se ha considerado una altura máxima de plantas de piso de 3,30 m y de 4,40 m para la planta baja.

Con lo anterior se comprueba que el volumen con frente a la avda. Alcalde Pérez Ardá no supera la altura del edificio existente en su linde (avda. Alcalde Pérez Ardá 20-22), mientras que el volumen previsto con frente a la calle Montevideo superaría la altura máxima del edificio existente en este linde. Por ello y con el objetivo de mantener la homogeneidad de la manzana, se establece una altura máxima para el volumen en contacto con el edificio situado en la calle Montevideo 6-8 coincidente con la de este edificio. Con lo anterior se garantiza que la altura máxima (tanto de cornisa como de cumbreira) de la edificación que se materialice en el ámbito del Estudio de Detalle no supere la existente en las dos edificaciones lindantes.

Respecto a la materialización de la planta de bajo cubierta, su configuración se adaptará a lo establecido en el PGOM (artículo 6.4.3.4.c)) para el caso de áticos retranqueados. Esta determinación se incorpora también en los planos de ordenación del presente documento. Así mismo, sobre la cubierta se permite la ejecución de los elementos edificatorios necesarios de cara garantizar su accesibilidad y seguridad en el trabajo (ascensores y escaleras), los cuales podrán superar el volumen máximo únicamente en el caso de resultar imprescindible para garantizar su funcionalidad, y que en todo caso, deberán contar con los elementos de protección visual necesarios para garantizar su integración visual.

Por último, dado que por la avda. Alcalde Pérez Ardá discurre el Camino de Santiago, el acabado y diseño del edificio que se desarrolle en el ámbito, así como la selección de materiales de fachada, seguirán los criterios de composición armónica empleados en la arquitectura contemporánea, en línea con las edificaciones existentes de reciente construcción, y le resultará de aplicación la Guía de Color y Materiales de la Xunta de Galicia.

6.2 JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

Considerando las determinaciones establecidas en los apartados precedentes, el presente Estudio de Detalle mantiene:

- El destino urbanístico del suelo.
- El aprovechamiento urbanístico.
- La superficie destinada a viales.
- Las vías de uso público existentes.
- La ocupación del suelo, las alturas máximas edificables y la intensidad de uso.
- Los usos y ordenanzas previstos en el PGOM en vigor.

- No parcela el suelo, al contrario prevé la conformación de una única edificación en las tres parcelas existentes.
- Las demás limitaciones que establece el PGOM en vigor.

La alineación de la planta baja prevista en el presente Estudio de Detalle coincide con la alineación de parcela definida en el PGOM en vigor. Lo mismo ocurre con el número de plantas previstas (8 plantas), y el resto de los parámetros de la edificación establecidos en el PGOM; es decir, el Estudio de Detalle no modifica ningún aspecto de las superficies edificables por planta previstas en el planeamiento en vigor, únicamente se ve modificada la cota de implantación de las futuras edificaciones, al cambiar la rasante del vial al que dan frente. Con lo anterior se concluye que la adaptación de las rasantes propuesta mantiene la superficie edificable resultante prevista, y por lo tanto, el aprovechamiento urbanístico de las parcelas incluidas en su ámbito.

La solución propuesta no supone una alteración de las condiciones de las parcelas colindantes, por cuanto se ajusta a lo establecido en el Plan General y no supera la altura máxima de los edificios colindantes.

Los planos de este Estudio de Detalle definen el volumen máximo de la edificación que se proyecta en su ámbito, garantizando la volumetría máxima derivada de la aplicación en las parcelas de las condiciones del PGOM en vigor.

Aplicando las previsiones definidas en el presente documento, el volumen máximo resultante definido en los planos de ordenación está incluido en el volumen máximo previsto en el planeamiento en vigor, por lo que el proyecto de edificación que se desarrolle en este ámbito deberá ajustarse a las determinaciones volumétricas fijadas en el presente documento.

hay que mencionar que para establecer la nueva rasante de la calle Brasil se ha tenido en especial consideración la ubicación estratégica de las parcelas respecto de:

- El sistema viario circundante: el ámbito se sitúa en la confluencia de dos importantes ejes viarios de la ciudad, la avenida Alcalde Pérez Ardá (de unos 25 m de sección), y la ronda de Outeiro (de 30 m de sección).
- Los edificios existentes en las parcelas linderas, calle Montevideo nº 6-8 y avda. Pérez Ardá nº 20-22, a fin de garantizar la no superación por la nueva edificación de sus alturas.

Este análisis permitió definir las actuaciones que posibilitan la consecución de los objetivos fijados para el documento, manteniendo la imagen del edificado perseguida en el planeamiento en vigor. La singularidad de las actuaciones previstas en el presente documento se han diseñado para el caso concreto de esta actuación, considerando su posición y la necesidad de dotar de accesibilidad al tránsito peatonal desde la calle Caballeros hasta la ronda de Outeiro y la avda. Alcalde Pérez Ardá, ya perseguida en el planeamiento en vigor.

Por último hay que mencionar que la ordenación propuesta ha tenido en especial consideración la perspectiva de género y hacia grupos de edad vulnerables, principalmente en la determinación de los siguientes aspectos:

- Garantizar la seguridad en los espacios públicos, resolviendo adecuadamente las rasantes y las cotas altimétricas, de forma que se eviten zonas deprimidas susceptibles de actos que vulneren los derechos de los ciudadanos.
- Garantizar la seguridad de la nueva urbanización y de las zonas ajardinadas, estableciendo las determinaciones necesarias para el proyecto que defina las obras de urbanización, al cual estudiará y resolverá de forma adecuada el nivel de iluminación y su uniformidad, de forma que se eviten zonas de oscuridad.

6.3 JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD

La legislación de referencia en materia de accesibilidad está conformada por:

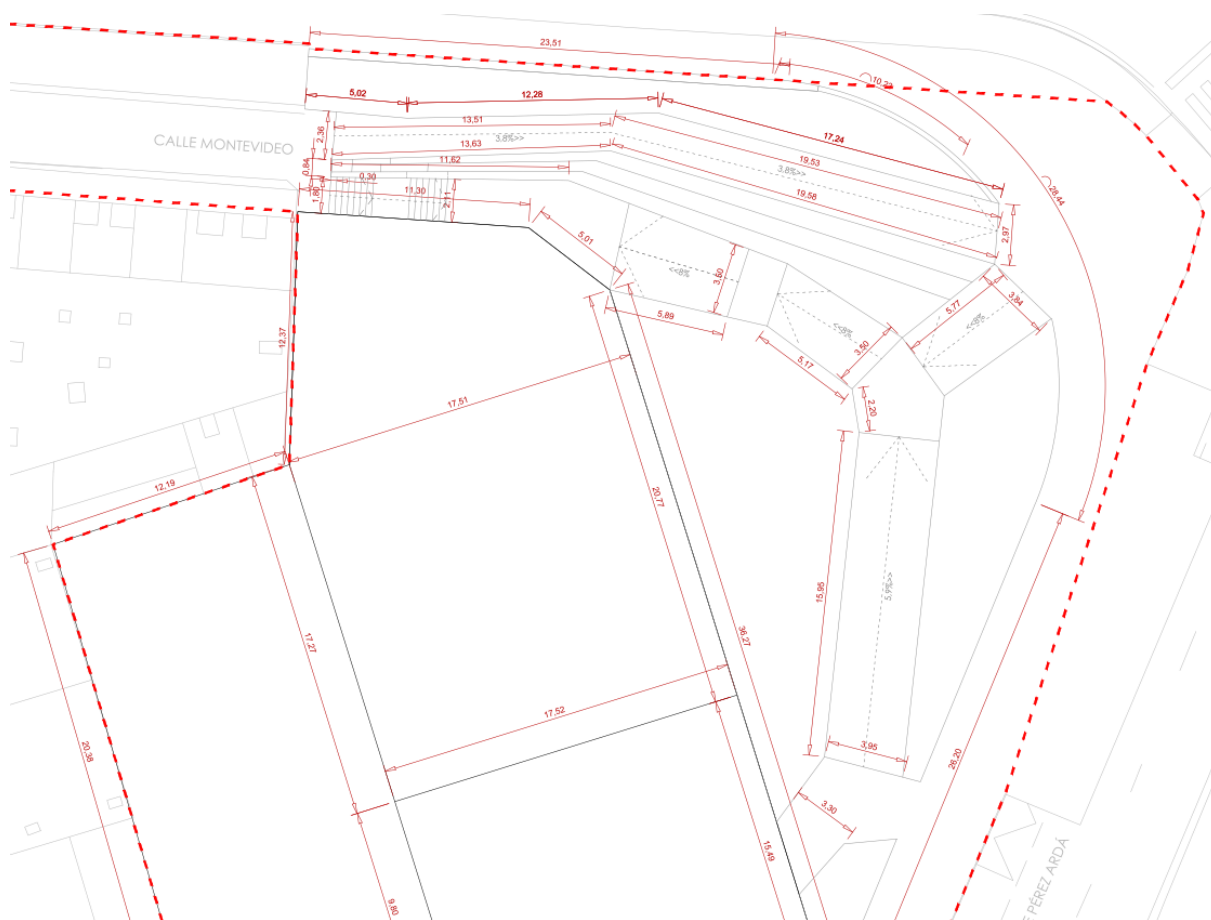
- La Ley 8/1997, de 20 de agosto, de accesibilidad y supresión de barreras en la Comunidad Autónoma de Galicia
- El Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.
- La Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- La Ley 10/2014, de 3 de diciembre, de accesibilidad.
- El Decreto 35/2000, de 28 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Desarrollo y Ejecución de la Ley de Accesibilidad y Supresión de Barreras en la Comunidad Autónoma de Galicia.

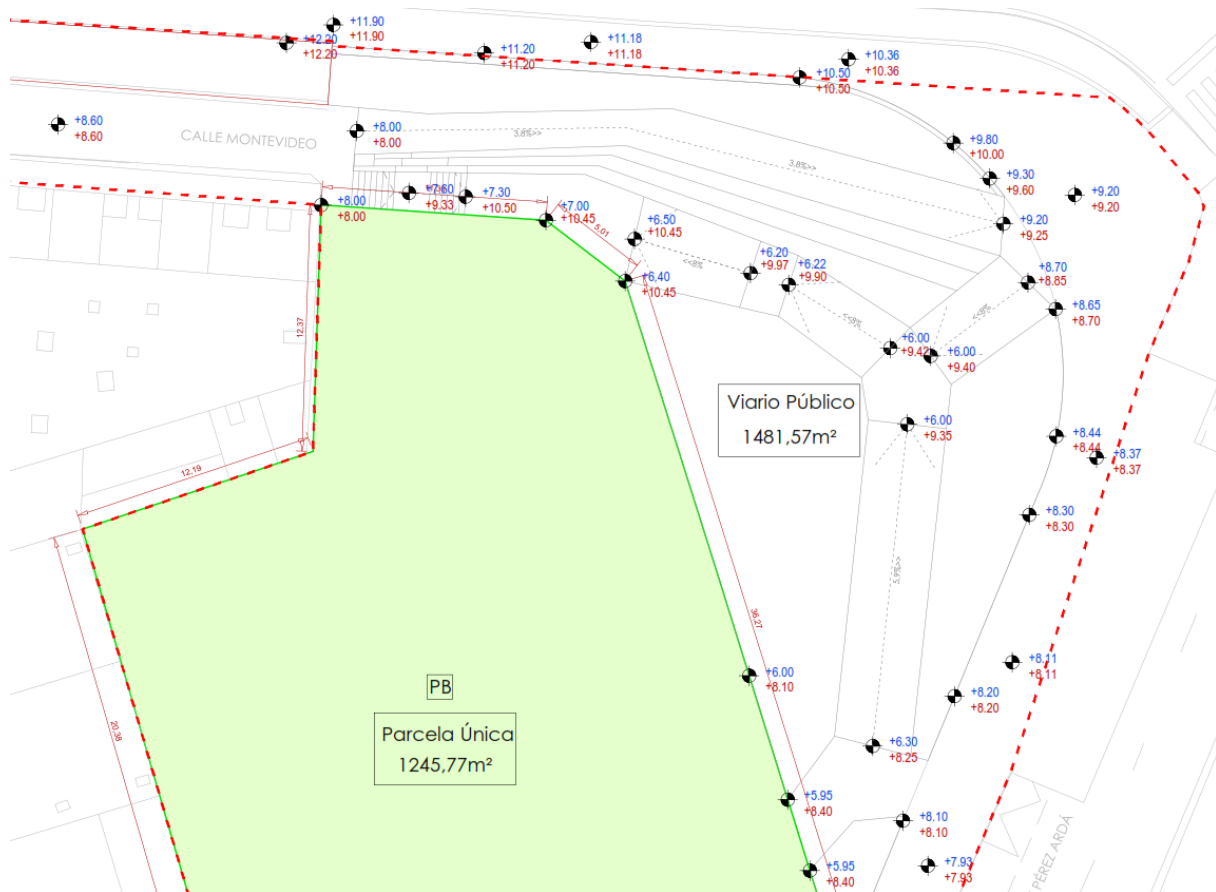
Los espacios de dominio público deben cumplir con los criterios básicos que al respecto se fijan en el citado Decreto 35/2000, la Orden TMA/851/2021, y lo establecido a tal efecto en el DB-SUA del CTE (Código Técnico de la Edificación).

A tal efecto, el presente Estudio de Detalle ha adaptado las rasantes del sistema viario definido en el PGOM, posibilitando nuevos itinerarios accesibles que cumplen con todas las especificaciones establecidas en la normativa anteriormente citada, planificándose de forma que resulte accesible a personas de movilidad reducida, dotando de accesibilidad universal en todo su ámbito.

La modificación de las rasantes que se proponen afectan al tramo final de la calle Montevideo, con un desarrollo longitudinal de aproximadamente 33 metros, con un desnivel total de 1,20 metros, creciente en dirección este - oeste, resultando una pendiente media del 3,8%, dando cumplimiento a las condiciones recogidas en la normativa de accesibilidad correspondiente. Así mismo, en el resto del sistema viario se prevén también itinerarios peatonales accesibles a las tres parcelas que conforman el ámbito. Con lo anterior se da cumplimiento al principal objetivo establecido: dotar de accesibilidad universal a la conexión entre la calle Caballeros y la ronda de Outeiro y la avenida Alcalde Pérez Ardá, a través de la calle Montevideo.

A continuación se incluyen unas imágenes de la solución adoptada.





Así mesmo, la ordenación detallada cumple con los criterios básicos establecidos en la normativa de obligado cumplimiento, en lo tocante a:

- Itinerarios peatonales.
- Itinerarios mixtos de peatones y vehículos.
- Vados para vehículos.
- Vados peatonales.
- Elementos de mobiliario urbano.
- Elementos de urbanización: pavimentos, bordillos, escaleras, rampas.
- Elementos de señalización y comunicación sensorial.

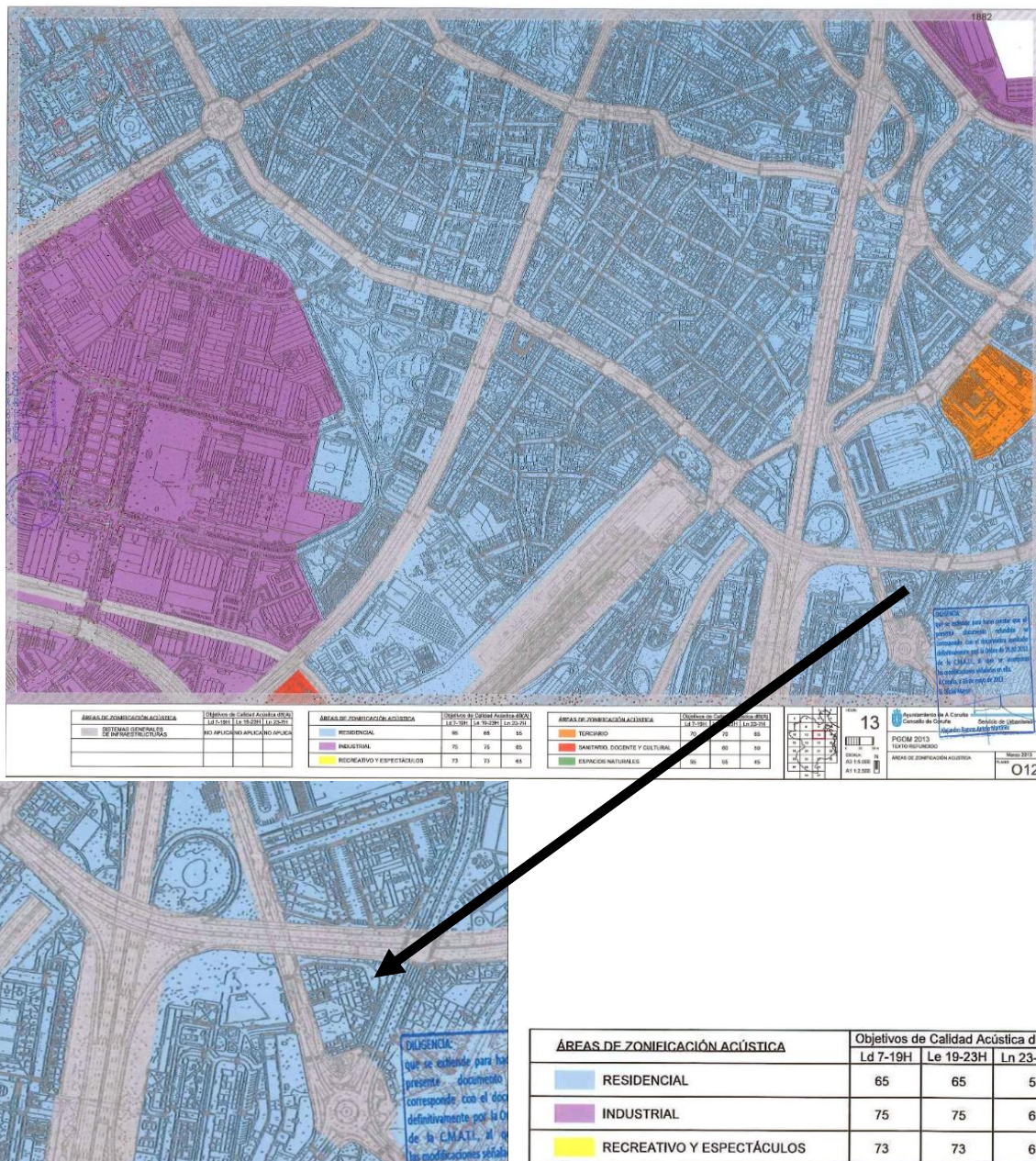
Las condiciones del viario propuesto deberán de justificarse de forma explícita en el correspondiente documento que defina las características del sistema viario, el proyecto que defina las obras a realizar. No obstante lo anterior, el sistema viario previsto ha sido dimensionado de tal manera que pueda diseñarse cumpliendo en todo momento con las dimensiones y pendientes requeridas por la normativa sectorial en materia de accesibilidad de aplicación vigente.

A continuación, y a modo informativo, se realiza un cuadro justificativo y comparativo de la normativa de obligado cumplimiento en materia de accesibilidad. El CTE DB SUA 9 sólo es de aplicación para la accesibilidad en el exterior de los edificios, de tal manera que las parcelas dispondrán al menos de un itinerario accesible que comunique una entrada principal al edificio con la vía pública y con las zonas comunes exteriores.

	DECRETO 35/2000	ORDEN TMA/561/2021	CTE DB SUA 9	PERI
ITINERARIO PEATONAL ACCESIBLE (para el DB SUA 9 únicamente es en el acceso a la edificación)				
Ancho mínimo	1,80 m	1,80 m	1,20 m	> 1,80 m
Pdte. máx. longitudinal	10 %	6 %	4 %	< 4 %
Pdte. máx. transversal	2 %	2 %	2 %	< 2 %
Desniveles	Rampa adaptada	Escalera y/o rampa accesible	Rampa accesible	No existen desniveles, en su caso: rampas adaptadas y/o accesibles
VADOS PARA VEHÍCULOS				
Dimensión máx. sentido perpendicular calzada	0,60 m.	---	---	> 0,60 m
Resalte máx. entre vado y calzada	2 cm.	---	---	< 2 cm
Ancho mín. de paso libre de obstáculos entre final del vado y fachada	0,90 m.	---	---	> 0,90 m.

6.4 JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA SECTORIAL EN MATERIA DE RUIDO

De conformidad con el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas (artículo 5). A continuación se incorpora plano de Zonificación Acústica, que refleja los límites sonoros máximos admisibles por zonas, establecidos en el documento del PGOM vigente.



Tal y como se observa, el ámbito del Estudio de Detalle se incluye dentro del área de zonificación acústica residencial, coincidente con el uso previsto.

6.5 JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL CTE DB SI

La sección 5 del CTE DB SI (Seguridad en caso de incendio) establece las condiciones de accesibilidad a los edificios de cara a garantizar la correcta intervención de los bomberos en caso de incendio.

APROXIMACIÓN A LOS EDIFICIOS

Los viales de aproximación a los espacios de maniobra a los que se refiere el apartado 1.2 de esta Sección, deben cumplir las condiciones que se establecen en el apartado 1.1 de esta Sección.

Anchura mínima libre (m)		Altura mínima libre o gálibo (m)		Capacidad portante del vial (kN/m ²)		Tramos curvos					
						Radio interior (m)		Radio exterior (m)		Anchura libre de circulación (m)	
Norma	ED	Norma	ED	Norma	ED	Norma	ED	Norma	ED	Norma	ED
3,50	Cumple	4,50	Cumple	20	No incide	5,30	Cumple	12,50	Cumple	7,20	Cumple

En cuanto a los viales de acceso a estas zonas de emplazamiento se cumplirá lo establecido en el apartado 1 de la Sección 5 del Código Técnico de la Edificación, Documento Básico de seguridad en caso de incendio (SI). Así tendremos estas condiciones:

- Anchura mínima: 3,5 m
- Altura libre de: 4,5 m
- Capacidad portante del vial 20 kN/m².
- En los tramos curvos, el carril de rodadura quedará delimitado por la traza de una corona circular de radios 5,30 m y 12,50 m, con una anchura libre de 7,20 m.
- Los viales de acceso al edificio se deben mantener libres de mobiliario urbano, arbolado, jardines, mojones u otros obstáculos que dificulten las posibilidades de accesibilidad.

ENTORNO DE LOS EDIFICIOS

Los edificios con una altura de evacuación descendente mayor que 9 metros deben disponer de un espacio de maniobra a lo largo de las fachadas en las que estén situados los accesos principales que cumpla las condiciones que establece el apartado 1.2 de esta Sección.

El espacio de maniobra debe mantenerse libre de mobiliario urbano, arbolado, jardines, mojones u otros obstáculos. De igual forma, donde se prevea el acceso a una fachada con escaleras o plataformas hidráulicas, se evitarán elementos tales como cables eléctricos aéreos o ramas de árboles que puedan interferir con las escaleras, etc.

En el caso de que el edificio esté equipado con columna seca debe haber acceso para un equipo de bombeo a menos de 18 m de cada punto de conexión a ella, debiendo ser visible el punto de conexión desde el camión de bombeo.

Anchura mínima libre (m)		Altura libre (m) (1)		Separación máxima del vehículo (m) (2)		Distancia máxima (m) (3)		Pendiente máxima (%)		Resistencia al punzonamiento del suelo	
Norma	ED	Norma	ED.	Norma	ED	Norma	ED	Norma	ED	Norma	ED
5,00	Cumple	Edificio	Cumple	10	Cumple	30,00	Cumple	10	Cumple	20 kN/m2	No incide

La zona de emplazamiento del vehículo de bomberos cumple con las condiciones establecidas:

- Anchura mínima libre: 5 m y altura libre la del edificio.
- Separación máxima del edificio en edificios de más de 20 m de altura de evacuación: 10m.
- Distancia máxima hasta cualquier acceso principal del edificio: 30 m
- Pendiente máxima: 10%
- Sobrecarga de uso: 2000 kg/m²
- Resistencia al punzonamiento del suelo de 10 T sobre 20 cm. de Ø.

La condiciones referidas a la sobrecarga de uso y al punzonamiento deberán incorporarse en el proyecto de que defina las obras de urbanización de la zona, ya que el presente documento no incide sobre estos aspectos.

7 ANÁLISIS DEL PAISAJE

7.1 INTRODUCCIÓN

El Texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje establece lo siguiente.

Artículo 41. Estudios de detalle.

1. Los estudios de detalle definen o remodelan volúmenes y alineaciones, sin que puedan modificar otras determinaciones propias del plan que desarrolla.
2. Se formularán para las áreas delimitadas o en los supuestos definidos por los planes de rango superior, debiendo comprender, como mínimo, manzanas o unidades urbanas equivalentes completas.
3. Podrán crear los nuevos viales o suelos dotacionales que precise la remodelación tipológica o morfológica del volumen ordenado, o ampliarlos, pero sin alterar la funcionalidad de los previstos en el plan que desarrollen.
4. Contendrán la documentación informativa y normativa propia que sea adecuada a sus fines e incluirán un análisis de su integración en el paisaje urbano.

A fin de dar cumplimiento al artículo transcrito se redacta el presente documento de análisis paisajístico.

7.2 ANÁLISIS PAISAJÍSTICO Y DEL PAISAJE URBANO

El presente Estudio de Detalle se limita a reconfigurar las rasantes previstas en el planeamiento en vigor para el tramo final de la calle Montevideo, situada en el casco urbano de A Coruña, definiendo el volumen máximo previsto en las parcelas a las que da frente por aplicación del planeamiento en vigor, por lo que su impacto en el paisaje urbano de la zona es muy limitado.



La propuesta de urbanización de la calle Montevideo que se recoge en el presente Estudio de Detalle mejora notablemente respecto del estado actual, ya que prevé disminuir el tráfico rodado, elimina el

fondo de saco que presenta este vial en la actualidad, eleva la cota de su rasante a la existente en los viales próximos, y destina la totalidad de su superficie al tránsito peatonal y a zonas ajardinadas.

En este sentido el presente documento propone la conservación de la vegetación de porte existente en la actualidad en la zona de actuación, y que por estado fitosanitario y su cota de implantación, permita finalmente su conservación. El diseño propuesto de la urbanización se ha realizado teniendo en cuenta la vegetación existente, analizando su ubicación según el plano de PORD-07, en el que se propone la conservación, reubicación (si es posible) y eliminación en el caso de su total incompatibilidad de los árboles de porte existentes, lo que deberá de ser justificado específicamente en el anejo al Proyecto de edificación de “*obras de urbanización*” que deberá desarrollar las obras de urbanización del espacio de titularidad municipal.

La manzana tiene una exposición visual con cierta perspectiva, tanto desde el punto de vista del tráfico rodado como de los viandantes. Esta exposición que tiene la manzana, sumado a la distancia desde la que se percibirá el edificio, aconsejan de forma razonable plantear un volumen con imagen contundente y limpia, que no entre en conflicto con el entorno. Para ello se proyectan unas condiciones que resuelven el volumen con una graduación vertical e imagen contemporánea. La resolución de la edificación de esta esquina corrige la actual percepción de los edificios próximos, eliminando las actuales medianeras, y posibilitando la edificación de una parcela vacante que presenta un estado de total abandono y unas condiciones de inedificabilidad por su reducido tamaño.

Todos aquellos elementos que el planeamiento permite disponer sobre el volumen máximo previsto y que puedan verse desde la vía pública, se tratarán de tal forma que queden integrados en la composición del edificio. Para ello se empleará un cerramiento coherente con la imagen de fachada.

Así mismo, en esta zona del casco urbano existe una importante mezcla de acabados edificatorios, derivados de la existencia de construcciones ejecutadas hace más de 30 años con otras más contemporáneas, de acabados muy diversos, por lo que la solución propuesta será en todo caso integradora en el conjunto. El tratamiento de esta nueva pieza se realiza cumpliendo los parámetros de integración paisajística, y se prevé el empleo de materiales similares a los utilizados en los edificios de nueva construcción próximos.

Por otro lado, dado que por la avda. Alcalde Pérez Ardá discurre el Camino de Santiago, el acabado y diseño del edificio que se desarrolle en el ámbito, así como la selección de materiales de fachada, seguirán los criterios de composición armónica empleados en la arquitectura contemporánea, en línea con las edificaciones existentes de reciente construcción, y le resultará de aplicación la Guía de Color y Materiales de la Xunta de Galicia.

Por último establecer que el desarrollo de las determinaciones del presente estudio de detalle no tendrán afección sobre ningún elemento protegido ni catalogado.

En este caso la actuación viene justificada por la necesidad de mejorar las condiciones de urbanización de la calle Montevideo, con el fin de dotar de accesibilidad a la confluencia de este vial con los existentes en su entorno, en unas condiciones adecuadas al tejido urbano circundante. Del análisis realizado en este apartado se concluye que el presente documento de planeamiento no tendrá una incidencia negativa sobre el paisaje urbano circundante.

8 INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

A continuación se incluye el contenido de estos estudios según la Ley del Suelo estatal.

REAL DECRETO LEGISLATIVO 7/2015, DE 30 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE SUELO Y REHABILITACIÓN URBANA

Artículo 22. Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano, y garantía de la viabilidad técnica y económica de las actuaciones sobre el medio urbano.

1. (...)

4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

5. La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación, y contendrá, al menos, los siguientes elementos:

a), b), c), d) y e) (Anuladas).

Una vez analizados los artículos transcritos se quiere poner de manifiesto que, el ámbito del presente Estudio de Detalle se circunscribe a tres parcelas situadas en el suelo urbano consolidado de la ciudad de A Coruña, totalmente urbanizadas.

Por otro lado establecer que el coste de ejecución de la nueva urbanización prevista en el presente Estudio de Detalle para la calle Montevideo, será asumida por la propiedad de las tres parcelas privadas incluidas en el ámbito, por lo que no afecta a la capacidad presupuestaria del Concello da Coruña.

Así mismo, el desarrollo de las determinaciones del Estudio de Detalle no conllevarán ninguna afectación a las parcelas circundantes, que mantendrán su actual estado.

Considerando lo anteriormente expuesto, se concluye que el desarrollo del Estudio de Detalle no altera la sostenibilidad económica del planeamiento en vigor, ya que no modifica la superficie ni el destino de las parcelas públicas que se incluyen en su ámbito, viarios públicos ya urbanizados, por lo que no se modifican los costes derivados del mantenimiento de las dotaciones públicas previstas para la administración local en el planeamiento en vigor.

Por otro lado, y dado que el Estudio de Detalle propuesto no se trata de una actuación de rehabilitación, renovación o regeneración urbana, y mantiene el aprovechamiento urbanístico de la manzana, los propietarios de las parcelas no ven modificada la rentabilidad económica de la

actuación, máxime cuando el presente documento no implica la necesidad de ceder superficie de suelo. Por lo que no se altera la viabilidad económica prevista.

A Coruña, septiembre de 2023

Por FERNÁNDEZ CARBALLADA Y ASOCIADOS, S.L.P., los arquitectos:

Fdo.: Álvaro Fernández Carballada

Fdo.: Beatriz Aneiros Filgueira

Por ÁLVARO ROMERO ARQUITECTOS S.L.P., los arquitectos:

Fdo.: Álvaro P. Romero Gil-Delgado

Fdo.: Hugo Romero Novás

Diligencia pola que se fai constar que o documento foi aprobado definitivamente polo Pleno do Concello do 05.10.2023.
O Secretario, p.d. (Delegación do 22.10.2018 do Secretario do Pleno no Xefe de Servizo de Planeamento e Xestión do Solo)

