



ID SITAG: 1904

OBJETO:	BORRADOR DEL PLAN PARA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA
PROYECTO:	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE O BARCO DE VALDEORRAS Y ORDENACIÓN DETALLADA DE UN ÁMBITO DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO COMPRENDIDO EN EL ÁREA DE REPARTO AR-1 (PERI-1.1)
SITUACIÓN:	AVENIDA DE GALICIA, O BARCO DE VALDEORRAS (OURENSE)
PROMOTOR:	AYUNTAMIENTO DE O BARCO DE VALDEORRAS
FECHA:	MARZO 2020

32815628
X RAMON
CORROCH
ANO (R:
B7028605
9)

Firmado digitalmente por
32815628X RAMON
CORROCHANO (R: B70286059)
Nombre de reconocimiento
(DN): 2.5.4.13=Reg:15021 /Hoja:
C-47220 /Tomo:3411 /
Folio:149 /Fecha:19/08/2011 /
Inscripción:2ª,
serialNumber=IDCES-32815628
X, givenName=RAMON,
sn=CORROCHANO ROYO,
cn=32815628X RAMON
CORROCHANO (R: B70286059),
2.5.4.97=VATES-B70286059,
o=SITAG ARQUITECTURA SLP,
c=ES
Fecha: 2020.06.01 17:19:35
+02'00'

s i t a g
A R Q U I T E C T U R A

CONTENIDO DEL PROYECTO1904
LISTADO DE DOCUMENTOS:

I. MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
2. ORDENACIÓN DETALLADA DEL ÁMBITO PERI-1.1

II. PLANOS

1. PLANOS DE INFORMACIÓN
2. PLANOS DE ORDENACIÓN

III. ANEJOS

1. ESTUDIO DE TRÁFICO
2. RESOLUCIÓN DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA MIÑO -SIL



I. MEMORIA

ID SITAG: 1904

OBJETO:	BORRADOR DEL PLAN PARA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA
PROYECTO:	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE O BARCO DE VALDEORRAS Y ORDENACIÓN DETALLADA DE UN ÁMBITO DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO COMPRENDIDO EN EL ÁREA DE REPARTO AR-1 (PERI-1.1)
SITUACIÓN:	AVENIDA DE GALICIA, O BARCO DE VALDEORRAS (OURENSE)
PROMOTOR:	AYUNTAMIENTO DE O BARCO DE VALDEORRAS
FECHA:	MARZO 2020

s i t a g
A R Q U I T E C T U R A

CONTENIDO DEL PROYECTO1904
LISTADO DE DOCUMENTOS:

I. MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
2. ORDENACIÓN DETALLADA DEL ÁMBITO PERI-1.1

II. PLANOS

1. PLANOS DE INFORMACIÓN
2. PLANOS DE ORDENACIÓN

III. ANEJOS

1. ESTUDIO DE TRÁFICO
2. RESOLUCIÓN DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA MIÑO -SIL



ÍNDICE MEMORIA



1.MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.....	8
1.1.INTRODUCCIÓN.....	8
1.1.1.Objeto.....	8
1.1.2.Promotor.....	9
1.1.3.Equipo redactor.....	9
1.1.4.Encaje legal.....	9
1.1.5.Antecedentes.....	10
1.2.INFORMACIÓN.....	12
1.2.1.Delimitación del ámbito de actuación.....	12
1.2.2.Características naturales del territorio.....	13
1.2.3.Usos actuales del suelo.....	18
1.2.4.El paisaje.....	19
1.2.5.Riesgos tecnológicos, geotécnicos o naturales.....	20
1.2.6.Valores objeto de protección.....	24
1.2.7.Determinaciones establecidas por instrumentos de ordenación del territorio con incidencia en el ámbito de la presente modificación.....	25
1.2.8.Afecciones sectoriales con incidencia en el ámbito de la presente modificación.....	27
1.2.9.Análisis del planeamiento vigente.....	28
1.2.10.Adecuación de las dotaciones urbanísticas existentes.....	31
1.2.11.Características demográficas y socioeconómicas de la población.....	35
1.2.12.Análisis de necesidades.....	38
1.3.JUSTIFICACIÓN.....	41
1.3.1.Delimitación del ámbito de la actuación.....	41
1.3.2.Interés público de la modificación.....	43
1.3.3.Análisis de las alternativas previstas.....	45
1.3.4Ordenación propuesta.....	48
1.3.5.Clases y categorías de suelo establecidas por la modificación.....	49
1.3.6.Determinaciones relativas al suelo urbano consolidado.....	50
1.3.7.Determinaciones relativas al suelo urbano no consolidado.....	54
1.3.8.Determinaciones relativas al suelo rústico.....	57
1.3.9.Justificación del cumplimiento de las reservas del suelo legalmente exigidas....	58
1.3.10.Conexión con los sistemas generales del municipio.....	64
1.3.11.Justificación del cumplimiento de los instrumentos de ordenación del territorio	



.....	65
1.3.12. Justificación del cumplimiento de la normativa sectorial de aplicación.....	69
2.MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN DETALLADA DEL ÁMBITO PERI-1.1.....	80
2.1.INTRODUCCIÓN.....	80
2.1.1.Objeto.....	80
2.1.2.Encaje legal.....	80
2.2.INFORMACIÓN.....	81
2.2.1.Delimitación del ámbito de actuación.....	81
2.2.2.Características naturales del territorio.....	81
2.2.3.Usos, edificaciones e infraestructuras existentes.....	87
2.2.4.Paisaje y relación visual con el entorno.....	88
2.2.5.Estructura de la propiedad del suelo.....	89
2.2.6.Parcelas catastrales afectadas.....	89
2.2.7.Condicionantes de la delimitación y ordenación.....	90
2.2.8.Afecciones sectoriales.....	91
2.3.JUSTIFICACIÓN.....	91
2.3.1.Conveniencia y oportunidad.....	91
2.3.2.Objetivos y criterios de la ordenación.....	92
2.3.3.Justificación del cumplimiento de las reservas de suelo legalmente exigidas.....	92
2.3.4.Determinaciones del área de reparto.....	96
2.3.5.Sistemas locales de infraestructuras y su conexión con los sistemas generales del municipio.....	99
2.3.6.Justificación del cumplimiento de la normativa sectorial de aplicación.....	104
2.3.7.Ficha resumen.....	112





1. MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL



1. MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

1.1. INTRODUCCIÓN

1.1.1. Objeto

El objeto del presente documento es describir y justificar las modificaciones propuestas a llevar a cabo en el Plan General de Ordenación Municipal de O Barco de Valdeorras (en adelante PGOM), en los terrenos del entorno de la Compañía Española de Industrias Electroquímicas, S.A. (en adelante CEDIE), entre la Avenida de Galicia y la línea de ferrocarril Palencia - A Coruña.

El objeto de las modificaciones propuestas, según se explicará más adelante, es el ajuste del PGOM a las necesidades actuales y la resolución de problemática existente en el ámbito de intervención.

Conforme a la definición que establece el artículo 83 de Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia (en adelante LSG), sobre la modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico, se entiende que el presente documento y la propuesta a llevar a cabo constituye una modificación del PGOM (no una revisión del mismo), ya que la alteración de las determinaciones afectan de manera puntual a una parte del territorio y del contenido del plan, sin que suponga la adopción de nuevos criterios respecto de la estructura general y orgánica del territorio o de la clasificación del suelo.

Este mencionado artículo 83, establece que cualquier modificación del planeamiento urbanístico habrá de fundamentarse en razones de interés público debidamente justificadas. Así, el objeto del presente documento será también presentar y justificar los fundamentos de la modificación en razón del interés público.

Por otro lado, el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (en adelante LEA), indica que dentro del procedimiento sustantivo de adopción o aprobación del plan o programa (asimilándolo a una modificación puntual de un plan, en el caso que nos ocupa), el promotor presentará ante el órgano sustantivo, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, acompañada del borrador del plan o programa (o modificación puntual del plan, como es el caso que nos ocupa) y de un documento inicial estratégico.

De conformidad con la legislación vigente, el presente documento constituye el borrador de la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Municipal de O Barco de Valdeorras para dar inicio a la Evaluación Ambiental Estratégica (en adelante EAE).



1.1.2. Promotor

El promotor de la presente Modificación Puntual será el Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras, previo convenio urbanístico con la mercantil CEDIE, S.A. como titular de la totalidad de los terrenos, a excepción de una parcela cedida previamente al Ayuntamiento durante el desarrollo del suelo urbanizable no delimitado SUND-VI, destinada a zona verde, así como del vial de acceso y aparcamiento que da servicio a dicho espacio público.

1.1.3. Equipo redactor

Según lo indicado en el artículo 85 del Reglamento de la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia (en adelante RLSG), las modificaciones puntuales de los instrumentos de planeamiento, o la redacción o modificación de sus instrumentos de desarrollo, podrán ser redactados por personas o equipos multidisciplinares que serán, o en los que por lo menos un miembro de los mismos deberá ser arquitecto, ingeniero de caminos, canales y puertos o tendrá el grado en arquitectura o ingeniería de caminos, canales y puertos.

Así, el autor responsable del proyecto es:

Ramón Corrochano Royo, Arquitecto. Nº colegiado 4043 del COAG.

Actuando en nombre de:

Sitag Arquitectura, S.L.P. Nº colegiación 20263 del COAG.

B-70286059

Darwin, 13 Bajo, Santa Cristina - Perillo - Oleiros, 15172 - A Coruña

Teléfono 981639509 - Fax 981639998

ramoncorrochano@sitag.net

1.1.4. Encaje legal

El artículo 83 de la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del Suelo de Galicia (en adelante LSG) y el artículo 200 del Decreto 143/2016, de 22 de septiembre, por el que se aprueba su Reglamento (en adelante RLSG) regulan la posibilidad de proceder a la modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico bien mediante su revisión bien mediante la modificación de alguno de sus elementos, debiendo en cualquier caso fundamentarse en razones de interés público debidamente justificadas.

El apartado cuarto de los artículos citados determina que la alteración de las determinaciones del plan se considerará como modificación del mismo, aún cuando dicha alteración implicase cambios en la clasificación, la calificación del suelo o la delimitación del ámbito de los polígonos.



Por su parte, el apartado quinto de los mismos establece que la modificación de cualquiera de los elementos de planeamiento se sujetará a las mismas disposiciones enunciadas para su tramitación y aprobación.

Finalmente, los artículos 56.2 de la LSG y 126.2 del RLSG, 95.3 de la LSG y 221.3 del RLSG prevén expresamente la posibilidad de que los planes generales ordenen detalladamente sectores, con el mismo contenido y determinaciones exigibles a un plan parcial, de manera que puedan ejecutarse directamente sin necesidad de planeamiento de desarrollo.

Consiguientemente, el objeto del presente documento tiene encaje legal en las determinaciones legales vigentes ya que se procederá a la Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras, en base a razones de interés público debidamente justificadas, procediéndose a la introducción de cambios en la clasificación y calificación del suelo, a la delimitación de un sector de suelo urbano no consolidado y a la ordenación del mismo.

Por su parte, el presente documento conlleva la reclasificación del suelo afectado por el ámbito del mismo, y ello en función de sus circunstancias reales así como de la caracterización de las distintas clases de suelo en el marco normativo vigente de aplicación, por lo que, en consecuencia, el instrumento adecuado para el alcance del objeto procurado resulta ser la Modificación Puntual del PGOM del Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras, modificación mediante la cual, entre otros extremos, se procederá a la delimitación de un sector de suelo urbano no consolidado y a la ordenación detallada del mismo.

1.1.5. Antecedentes

El planeamiento vigente en O Barco de Valdeorras es el Plan General de Ordenación Municipal aprobado definitivamente en sesión plenaria del 27 de junio de 2003. Dicho plan general, junto con su posterior planeamiento de desarrollo, clasifica los terrenos objeto del presente documento como:

- Suelo urbano (terrenos de uso industrial sujetos a la ordenanza O-6.2).
- Suelo urbano (terrenos de uso industrial sujetos a la ordenanza ORD-1) y zona verde pública).
- Suelo urbano no consolidado (PERI-1.1).
- Sistema general viario nuevo (SN-V4 y SN-V5).

A continuación, se presenta el cuadro resumen de las parcelas afectadas por la presente Modificación Puntual.

Cabe señalar que las parcelas identificadas en el cuadro como 1, 2 y 3 constituyen una única finca registral y que el ámbito de actuación afecta solo a una parte de las parcelas 2 y 4.



RESUMEN DE PARCELAS AFECTADAS				
ID PARCELA	REFERENCIA CATASTRAL	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUP. TOTAL (m ²)	SUP. ÁMBITO (m ²)
1	4484909PG6948S0001QJ	URBANO INDUSTRIAL	60.902,00	60.902,00
2	5084101PG6948S0001AJ	SUNC (PERI-1.1)	9.786,00	9.324,60
3	5085901PG6948N0001WO	SUNC (PERI-1.1)	3.255,00	3.255,00
4	4484913PG6948S0001PJ	URBANO INDUSTRIAL	42.049,20	7.990,85
5	4484921PG6948S0001OJ	ZONA VERDE PÚBLICA	6.228,25	6.228,25
6	-	VIAL PÚBLICO EXISTENTE	741,60	741,60
-	-	ARROYO MARIÑÁN	-	1.732,70
TOTAL			122.962,05	90.175,00



Así, la superficie total del ámbito de la Modificación Puntual es de 90.175m².

Además, el ámbito se encuentra delimitado por:

- Suelo urbano no consolidado (PERI-2.1) aprobado y ejecutada su urbanización, al este.
- Suelo urbanizable (SUR-12) aprobado y parcialmente ejecutada su urbanización, al este.
- Suelo urbano (terrenos de uso residencial sujetos a la ordenanza O-3), al sur y este.
- Sistema general viario existente (SE-VI), al sur (Avenida de Galicia y Conde de Fenosa).
- Sistema general ferroviario, al norte (FFCC Palencia - A Coruña).
- Suelo urbano (terrenos de uso industrial sujetos a la ordenanza ORD-1, al oeste.

Desde el momento de su aprobación, el PGOM ha sufrido diversas modificaciones puntuales que no afectan al ámbito objeto de la presente documentación. Dichas modificaciones puntuales, ya aprobadas, son las siguientes:



- Modificación puntual PGOM 06/01.
- Modificación puntual PGOM 08/02 (Avenida de Portugal).
- Modificación puntual PGOM 06/03 (Gimnasio de Viloiira).
- Modificación puntual PGOM 07/01 (Edificio Sindical).
- Modificación puntual PGOM 05/01 (Núcleo rural de Vilariño).
- Modificación puntual PGOM 06/06 (Suelo de espacio libre privado a suelo viario para enlace con una pasarela sobre el río Sil).
- Modificación puntual PGOM 06/02.
- Modificación puntual PGOM 04/02.
- Modificación puntual PGOM 04/06.
- Modificación puntual PGOM 04/10.
- Modificación puntual PGOM 04/03.
- Modificación puntual PGOM 04/05 (entre Avenida del Sil y Avenida Elena Quiroga).
- Modificación Puntual PGOM 04/01 (NUA 04-22 NU).

Este PGOM no se encuentra adaptado a la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia, por lo que será de aplicación la Disposición Transitoria primera de la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia (en adelante LSG) en lo relativo al Régimen de aplicación a los municipios con planeamiento no adaptado.

1.2. INFORMACIÓN

1.2.1. Delimitación del ámbito de actuación

El ámbito de la presente modificación se encuentra situado al oeste del núcleo urbano, en una franja de terreno delimitada por la vía del ferrocarril Palencia - A Coruña y las Avenidas de Galicia y Conde de Fenosa, y subdividida por el curso del Arroyo Mariñán.





La totalidad del ámbito, según se refleja en la documentación gráfica adjunta, tiene forma poligonal y se encuentra delimitado por:

- Al norte: Vía de ferrocarril Palencia - A Coruña.
- Al sur: Avenida de Galicia, Avenida Conde de Fenosa y suelo urbano industrial.
- Al este: Suelos urbanizable (SUR-12) y urbano no consolidado (PERI 2.1).
- Al oeste: Suelo urbano industrial.

El Arroyo Mariñán discurre por el ámbito de la modificación, atravesándolo de Norte a Sur y dividiéndolo en dos subzonas.

1.2.2. Características naturales del territorio

A continuación se realiza una breve descripción del entorno natural del ámbito de actuación que podría verse afectado por las acciones que implique la Modificación Puntual, que se desarrollará con más detalle en el Documento Ambiental Estratégico correspondiente.

El ámbito de estudio tendrá un alcance diferente para los distintos elementos que forman parte del medio natural, en función de la problemática de los mismos, que puede ser mayor del estricto ámbito de la Modificación Puntual.

Este análisis figura desarrollado con detalle en el Documento Ambiental Estratégico procediendo a realizar en el presente epígrafe una síntesis del mismo adaptada al documento urbanístico en el que se integra.

Topografía y Geomorfología

El municipio de O Barco, englobado en la comarca de Valdeorras, se sitúa en el extremo nororiental de la provincia de Ourense. Tiene una extensión de 86,1km² y limita al norte con la Sierra da Enciña da Lastra, que mira hacia a las cimas de O Caurel, al este con tierras de Rubiá y Carballeda, al oeste con Vilamartín y al sur con la Sierra de O Eixe, que se eleva hasta las montañas de Trevinca, las cimas más altas de Galicia.

El territorio de Valdeorras se localiza en el trayecto inicial del río Sil en Galicia. Está fuertemente encajado en sus últimos trechos y abierto en la extensa fosa o plataforma de la vega del Sil situada a la altura de O Barco. La transición hacia la montaña se hace presente con cierta brusquedad y a escasa distancia del valle.

La Modificación Puntual objeto de este estudio se ubica en la llanura del río Sil, a cota 320m sobre el nivel del mar, con una pendiente media inferior al 3% y orientación sur.



Según la información obtenida de la cartografía del Instituto Geológico y Minero de España (en adelante IGME), la zona de estudio pertenece a las terrazas del Sil, concretamente la denominada QT₂, más moderna y ampliamente representada en la zona, en inmediato contacto con la formación aluvial del río Sil, a unos 3-6m por encima de la misma.

La tectónica de la zona en la que se enmarca la Modificación Puntual muestra una deformación hercínica con una clara etapa compresiva y una posthercínica, en el Terciario final, con movimientos verticales intensivos que provocan un reajuste de bloques a favor de fracturas preexistentes.

Aguas

El ámbito de actuación se enmarca dentro de la subcuenca hidrográfica del río Mariñán, con una superficie de 16,7km².

El núcleo de O Barco presenta una densa red fluvial dominada por el paso del río Sil y sus afluentes que conforman numerosos valles de pequeña entidad. El río Mariñán atraviesa la parcela objeto de este estudio, dejando una estrecha franja a su derecha. Actualmente el río Mariñán está canalizado en su tramo más bajo, a su paso por el núcleo de O Barco, con una longitud total de 7km. De carácter permanente, su caudal ecológico medio, establecido por la Confederación Hidrográfica Miño-Sil es de 0,081m³/s.

El elevado índice pluviométrico de la región y la impermeabilidad del terreno condicionan una elevada escorrentía con un coeficiente de infiltración profunda relativamente bajo. En consecuencia los caudales subterráneos susceptibles de captación son muy limitados.

Un aspecto clave en el estudio hidrológico ligado a la ordenación del territorio, es la identificación y gestión de los riesgos por inundación.

Aguas de Galicia ha incluido, dentro del ciclo 2015-2021 los principales cursos fluviales del núcleo urbano de O Barco como área de riesgo potencial significativo de inundación (en adelante ARPSI) de origen fluvial. El río Mariñán, que atraviesa el ámbito de actuación, desde Armontes hasta su confluencia con el río Sil (1,81km) se considera ARPSI por superación natural de la capacidad, con posibles consecuencias para la salud humana, en medio ambiente y las actividades económicas.

La propiedad de los terrenos pertenecientes al ámbito de actuación que discurren junto al tramo del arroyo Mariñán situado entre el ferrocarril y la carretera N-536, considera que gran parte del área ARPSI no corresponde a la realidad física existente y la experiencia de los últimos 70 años.



Con fecha 14 de agosto de 2019 D. Isidoro Pardilla Gago, en calidad de Presidente de la sociedad Cedie 2018, S.A., solicita al Organismo de Cuenca, durante el trámite de información pública de la revisión y actualización de los Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación (MAPRI) 2º Ciclo de la Demarcación Hidrográfica Miño - Sil, que se realice un estudio pormenorizado del tramo del río Mariñán canalizado incluido en el cauce denominado ES010-OU-02-02-17367-10, a su paso por el municipio de O Barco de Valdeorras, analizando en el terreno todas las obras e infraestructuras existentes y encauzamientos, para establecer de forma más adecuada el Derecho Hidráulico Público, las zonas de riesgo y flujo preferente lo más ajustadas posibles a la realidad y poder liberar los equipamientos existentes de importancia en la zona.

Con fecha 16 de marzo de 2020, D. José Antonio Quiroga Díaz, Presidente de la Confederación Hidrográfica Miño - Sil, emite informe favorable a las alegaciones presentadas por D. Isidoro Pardilla Gago, procediendo a admitir la alegación formulada y modificar la delimitación del Dominio Público Hidráulico en el tramo del río Mariñán anteriormente indicado.

Se adjunta a la presente memoria el documento de “Observaciones al trámite de consulta pública de la revisión y actualización de los Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación (MAPRI). 2º Ciclo de la Demarcación Hidrográfica Miño - Sil”, elaborado por la Confederación Hidrográfica Miño - Sil, donde figura el resumen y análisis de alegaciones, así como las conclusiones efectuadas.



Dominio público hidráulico (DPH). Cauce, Zona de Servidumbre (5m) y Zona de Policía (100m). Situación Inicial.



Dominio público hidráulico (DPH). Cauce, Zona de Servidumbre (5m) y Zona de Policía (100m).
Situación Revisada.



Zona de Flujo Preferente (ZFP).
Situación Revisada.

Las imágenes anteriores han sido obtenidas de la página web del SIAMS (Sistema de Información Sobre el Agua) de la Confederación Hidrográfica Miño - Sil. Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables. Ministerio para la Transición Ecológica. Gobierno de España.



Clima

Para la correcta realización de un estudio del medio físico es necesario observar la influencia de los factores climáticos, ya que el clima se puede considerar como uno de los principales elementos determinantes en muchos de los procesos naturales.

El clima en la zona objeto de estudio es Mediterráneo semiárido moderadamente cálido, según la clasificación de Allué Andrade. Se caracteriza por la suavidad de sus temperaturas (media anual de 12,9°C), considerable oscilación térmica (17,2°C entre el mes más cálido y el más frío) y escasas precipitaciones (594 mm anuales).

Entorno natural. Flora, Fauna y Hábitats

El ámbito de la Modificación Puntual se enmarca dentro de un entorno urbano de media densidad, transición entre el tejido residencial e industrial, en el eje principal del núcleo urbano, la carretera N-536 que conecta las comarcas de Valdeorras y El Bierzo.

Este uso condiciona la diversidad de la flora y la fauna presentes, con una baja diversidad y una elevada antropización.

El ámbito de actuación presenta principalmente especies ornamentales asociadas a las viviendas unifamiliares construidas en la parcela de CEDIE en los años 40 y vegetación de ribera asociada al río Mariñán que atraviesa la parcela.

Destacan las alineaciones de Plátano de Sombra (*Platanus x hispanica*) tanto en la avenida principal como en los márgenes canalizados del río Mariñán, y el seto profuso de Boj (*Buxus sempervirens*), especie de gran valor florístico en Galicia, en excelente estado fitosanitario.

Además, se evidencia la presencia de especies ripícolas, tales como los chopos y ornamentales pertenecientes a las villas y barracones construidos en el ámbito de actuación.

En cuanto al estudio de fauna, el ámbito de actuación se enmarca dentro de un entorno urbano, altamente antropizado, por lo que no se ha evidenciado la presencia de fauna relevante, aún teniendo en cuenta el estado de abandono de terrenos incluidos en el área de estudio que normalmente sufren un proceso lógico de naturalización que aumenta progresivamente la diversidad de los mismos.

En líneas generales, la biodiversidad en el ámbito de la Modificación Puntual y su entorno es limitada debido al patrón de uso actual del suelo, en el que predomina un tejido urbano-industrial asociado a las redes de comunicación y un mosaico de transición y disperso de carácter residencial, con escaso uso agrícola con mayor presencia hacia el norte de la



parcela, relegando las áreas naturales hacia espacios más alejados del núcleo urbano, fuera de la vega del Sil.

Prueba de ello es la escasa presencia de hábitats de interés comunitario enmarcados dentro de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, identificándose los más próximos a 1km del ámbito de actuación.

Zonas de especial protección

En el área de influencia de la Modificación Puntual objeto de este estudio no se ha identificado ningún espacio perteneciente a la Red Natura 2000.

Suelos

La zona del ámbito de estudio se localiza sobre materiales cuaternarios. La zona de actuación se asienta sobre depósitos aluviales del Sil con un basamento de esquistos, pizarras y cuarcitas.

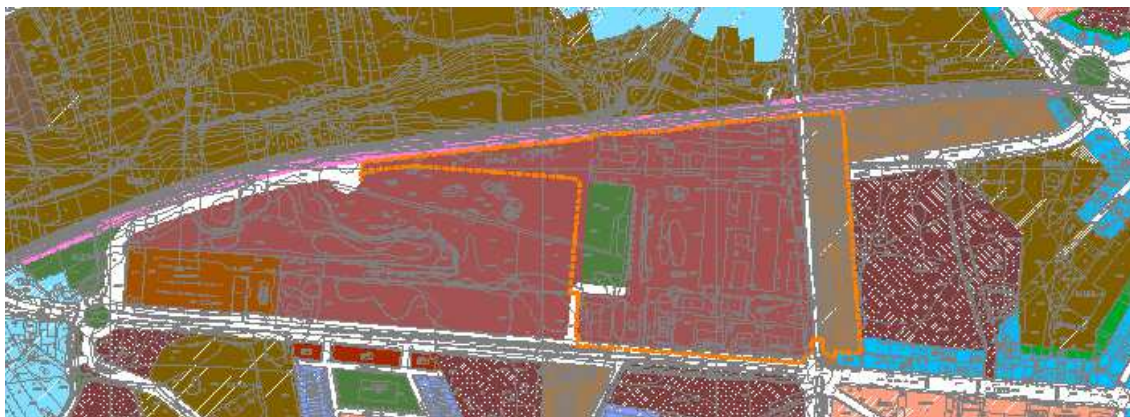
Las cuarcitas del Arenig tienen una clara representación en una amplia y sinuosa banda situada al norte del sinclinal del Sil, y en otros puntos aparecen algunas de diferentes edades.

Los esquistos azulados cuarzo-moscovíticos se hallan al norte de la banda anterior y en conjunto constituyen la región de topografía más atormentada de la zona.

Las pizarras y esquistos de las facies de Luarca cubren casi totalmente la extensión que queda al sur del Sil, salvo en el extremo suroeste del municipio.

1.2.3. Usos actuales del suelo

Los usos establecidos en la cartografía del PGOU del O Barco de Valdeorras son los siguientes:





	Uso industrial
	Zona verde
	Uso residencial (PERI)
	Uso residencial (PP)
	Uso residencial (entre medianeras)

Partiendo de la cartografía del PGOM, en el ámbito de estudio predomina el uso industrial, seguido del residencial y el de zona verde.

Respecto a los usos constructivos, al oeste del arroyo Mariñán, en la parcela de suelo urbano consolidado, existen varias edificaciones entre las que se encuentran un edificio de oficinas, una antigua nave y torre de caleras, varias naves de fabricación y almacenamiento de materiales, edificios auxiliares, así como antiguas viviendas de empleados de la fábrica con zonas recreativas (pistas deportivas y piscinas) actualmente en estado de abandono. Al este del arroyo Mariñán, en la parcela de suelo urbano no consolidado, encontramos varias edificaciones abandonadas, correspondientes a antiguos alojamientos de empleados de la factoría.

De manera que se podría afirmar que se trata de una zona de mosaico industrial y residencial, por la convivencia de los usos mayoritarios presentes.

1.2.4. El paisaje

La parcela objeto de este estudio se enmarca dentro de la Gran Área Paisajística “Riberas Encajadas del Miño y del Sil”, en la comarca paisajística de Valdeorras.

Se trata de un enclave transición entre los valles fuertemente encajados del Río Sil pertenecientes a la Ribeira Sacra y los valles del río Bibei; y la amplia plataforma de la vega del Sil, que se extiende desde el núcleo de Barco de Valdeorras hasta Petín, con un relieve brusco y a escasa distancia del valle.

En este área paisajística domina la tradición vitícola, muy presentes en el margen del Sil y sus valles secundarios, con más restricciones hacia las áreas más montañosas. En el municipio de O Barco, el cultivo del vino representa solamente un porcentaje mínimo de su superficie, perdiendo terreno en la vega baja del Sil donde el crecimiento urbano y periurbano priman sobre el uso tradicional del suelo.

Este conjunto interurbano, que forma el eje O Barco-Vilamartín-A Rúa es el segundo mayor centro urbano de la provincia de Ourense. En un territorio marcado por la intensidad de los



procesos migratorios y la debilidad de las actividades productivas, este eje ha logrado generar dinámicas endógenas que permitieron fijar un cierto porcentaje de población de su contorno rural y consolidar un espacio dinámico que contrasta con el deterioro demográfico de otros municipios del contorno.

La parcela se encuadra dentro de la transición del paisaje urbano al paisaje agrícola y forestal, formando parte de un mosaico en el que se alternan edificaciones, principalmente vivienda unifamiliar, prados, cultivos, pequeñas masas forestales y red viaria secundaria. Destaca en esta transición la presencia de un paisaje industrial delimitada entre el río Sil al sur y la línea de ferrocarril al norte, siguiendo el eje de la carretera N-536 y dominado por las instalaciones de CEDIE.

A pequeña escala, los valores paisajísticos más destacados son la presencia del río Mariñán, canalizado a su paso por la parcela objeto de este estudio, y flanqueado por vegetación de ribera de gran porte, así como la alineación de *Platanus x hispanica* en el límite sur del ámbito limitando con la carretera N-356.

1.2.5. Riesgos tecnológicos, geotécnicos o naturales

De acuerdo con lo establecido en la determinación 3.1.14 de las Directrices de Ordenación del Territorio, los instrumentos de ordenación del territorio y del planeamiento urbanístico deberán contener un análisis de los riesgos naturales, tecnológicos y antrópicos a los que se expone el territorio de su ámbito de influencia, debiendo los terrenos expuestos quedar excluidos del proceso urbanizador y, en todo caso, de los usos por los que puedan verse afectados personas y bienes materiales o que dejen de ser funcionales en el caso de materialización del riesgo.

Para el análisis de estos riesgos naturales, tecnológicos y antrópicos se partirá de las delimitaciones y estimaciones realizadas por los órganos sectoriales competentes en cada caso, o si procediese, se emplearán las fuentes y metodologías de cálculo y estimación que estos establezcan.

En el mismo sentido, el Reglamento de la LSG establece que entre la documentación que debe contener el plan general de ordenación municipal, en la parte informativa de memoria justificativa se deberán identificar las zonas del territorio en las que existan riesgos naturales o tecnológicos, incompatibles con su urbanización, tales como inundación, erosión, hundimiento, incendio, contaminación o cualquier otro tipo de catástrofe, o que perturben el medio ambiente, la seguridad o la salud.



De esta manera, para el análisis de los posibles riesgos asociados al ámbito de actuación, se recurre, en una primera aproximación, al Plan Territorial de Emergencias de Galicia (en adelante PLATERGA), en el que se definen los riesgos como los posibles fenómenos o sucesos de origen natural, generados por la actividad humana o la interacción de ambos, que puedan dar lugar a daños para las personas, bienes y/o el medio ambiente.

Genéricamente se pueden definir tres tipos principales de riesgos:

- Riesgos naturales: Se incluyen aquellos riesgos debidos a factores geográficos y climáticos.
- Riesgos tecnológicos: Se deben a la existencia de actividades de carácter tecnológico y de estructuras fijas o móviles, diseñadas y construidas por el hombre.
- Riesgos antrópicos: Son aquellos provocados o derivados de las acciones o actividades humanas, que se fueron desarrollando a lo largo del tiempo. Están directamente relacionadas con la actividad y comportamiento del hombre:
 - Asociados al tráfico y transporte público.
 - Incendios forestales.
 - Otros riesgos: son aquellos riesgos no tecnológicos debidos a actividades humanas o a la aglomeración de personas en lugares y momentos determinados.

En relación con los riesgos asociados a la modificación puntual, siguiendo el esquema establecido con anterioridad, consideraremos los siguientes:

Se han tomado datos del PLATERGA, de los que se obtiene que el Riesgo Potencial de Emergencia (en adelante RPE) para el término municipal de O Barco de Valdeorras es Alto.

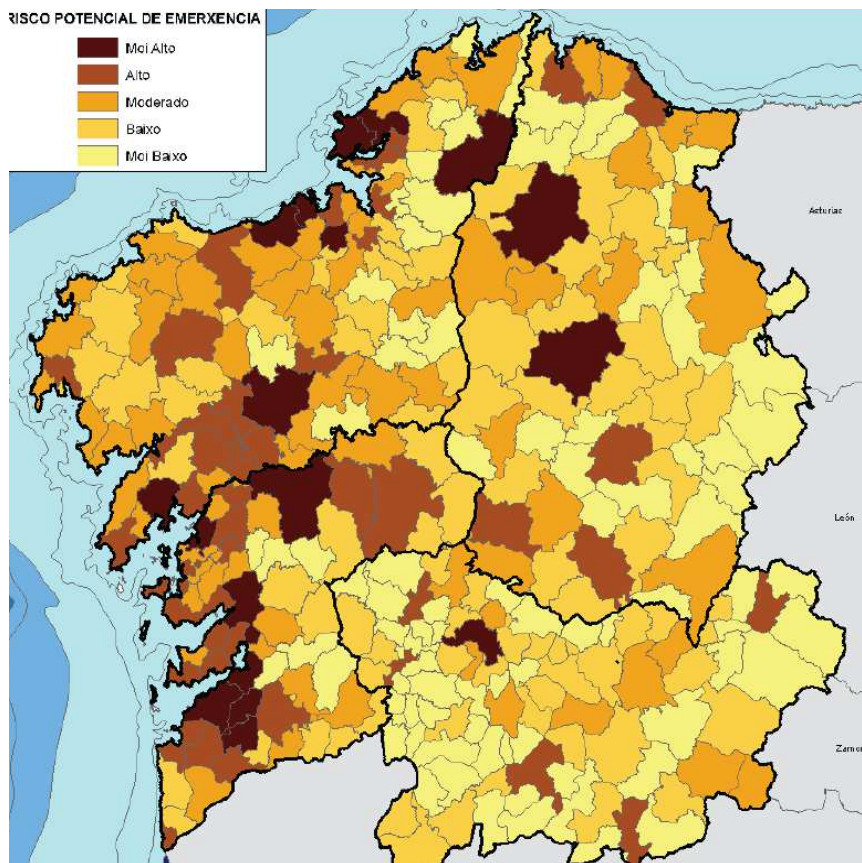
Distribución Territorial del Riesgo Potencial de Emergencia. Imagen tomada del PLATERGA.

RIESGO ESTADÍSTICO			VULNERABILIDAD	
FRECUENCIA	CAUSALIDAD	RIESGO ESTADÍSTICO	POBLACIÓN (Habitantes)	VULNERABILIDAD POBLACIONAL
Moderado	Bajo	Bajo	13.700	Alto

RIESGO DERIVADO DE LAS EMERGENCIAS ESPECIALES								
RIESGO QUÍMICO	MERCANCÍAS PELIGROSAS	SEÍSMOS	INCENDIOS FORESTALES	INUNDACIONES	NEVADAS	TEMPORALES	SAPRAGA	RIESGO ESPECIAL
Sin riesgo	Alto	Moderado	Alto	Moderado	Alto	Moderado	Moderado	Muy alto



Así, en el PLATERGA obtenemos la siguiente información:



Cabe destacar en este apartado, que el municipio de O Barco de Valdeorras tiene en su territorio Áreas con Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI), según datos tomados del Plan Especial de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones en Galicia (Inungal).

El análisis de riesgo por inundaciones en el ámbito municipal tiene por objeto la clasificación de las zonas inundables en función del riesgo y la estimación, en la medida de lo posible, de las afecciones y daños que puedan producirse por la ocurrencia de inundaciones, con la finalidad de prever escenarios de estrategias de intervención en caso de emergencias.

Los municipios con peligrosidad media-baja y riesgo alto, como el caso de O Barco de Valdeorras, debido a la existencia de una población importante y/o actividades económicas situadas en zona inundable, deben elaborar un plan de actuación municipal.

Por otro lado, según el Plan Especial de Protección Civil ante Emergencias por Incendios Forestales en la Comunidad Autónoma de Galicia (Peifoga), O Barco de Valdeorras tiene un Índice de Riesgo Potencial de Incendio moderado y se encuentra incluido en las Zonas de Alto Riesgo.

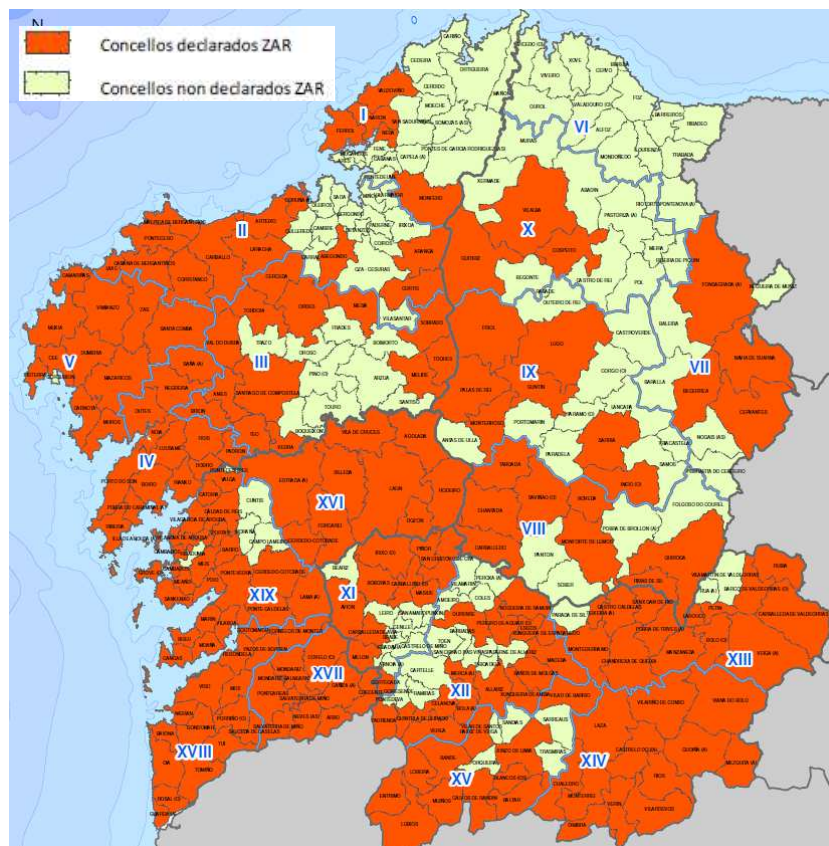


También se han tomado datos del Plan de Prevención y Defensa contra los Incendios Forestales de 2019 (en adelante PLADIGA), constatándose que el municipio de O Barco de Valdeorras pertenece al Distrito Forestal XIII (Valdeorras-Trives).

El municipio no se encuentra bajo ningún régimen de protección (Red Natura 2000 ni Red Gallega de Espacios Protegidos) pero cuenta con una elevada superficie forestal, que lo sitúa como concello declarado de Alto Riesgo de Incendio (ZAR).

Cuenta con la torre de vigilancia de Monzón, una base de helicóptero, tres puntos de agua aptos para helicóptero con un radio de acción de 0 a 2 minutos y cuatro puntos de agua no aptos para helicóptero.

Si bien dadas las características del ámbito de actuación, donde los usos predominantes son el industrial y el residencial y no existiendo ninguna plantación forestal, el riesgo asociado a incendios forestales en el ámbito podría considerarse nulo. Independientemente de ello, en la fase posterior de la tramitación, se solicitará el informe correspondiente al Distrito Forestal XIII (Valdeorras-Trives), en el que se encuentra incluido O Barco de Valdeorras.



Zonas de Alto Riesgo de Incendio (ZAR). Imagen tomada del PLADIGA 2019.



1.2.6. Valores objeto de protección

A continuación se identifican los principales elementos que se encuentran dentro del ámbito de actuación que se deben preservar en la medida de los posible, por su valor intrínseco.

Arbolado de gran porte y especies ornamentales

El ámbito de actuación presenta principalmente especies ornamentales asociadas a las viviendas unifamiliares construidas en la parcela de CEDIE en los años 40 y vegetación de ribera asociada al río Mariñán que atraviesa la parcela.

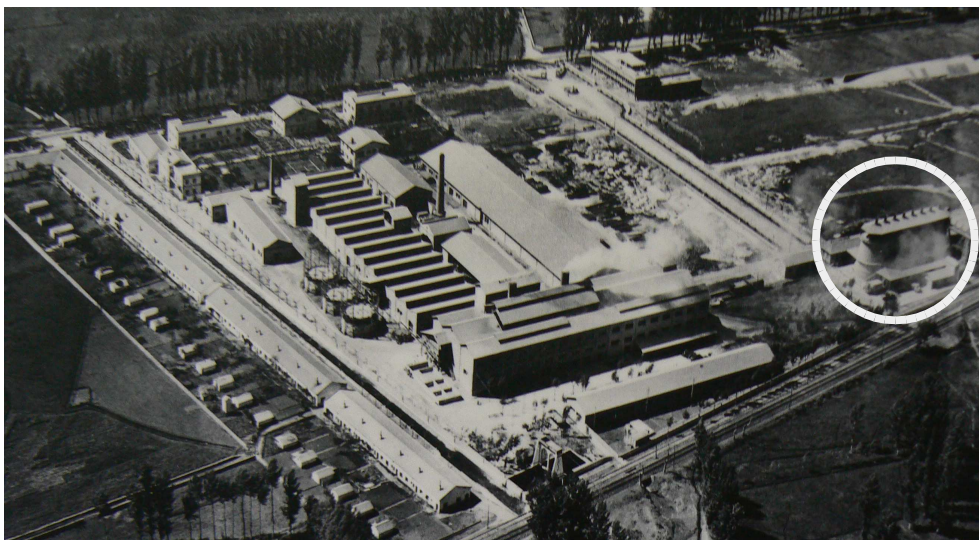
Destacan las alineaciones de Plátano de Sombra (*Platanus x hispanica*) en la avenida principal y en los márgenes canalizados del río Mariñán, y el seto profuso de Boj (*Buxus sempervirens*), especie de gran valor florístico en Galicia, siendo una de las especies más emblemáticas en la jardinería tradicional gallega, dotando a esta especie de interés patrimonial.

Cursos de agua

El Arroyo Mariñán discurre por el ámbito de la modificación, atravesándolo de Norte a Sur y dividiéndolo en dos subzonas. Este cauce se convierte así en un elemento que por un lado divide la parcela en el eje horizontal este-oeste, pero también en un elemento conector en el eje norte sur, constituyendo a su vez un importante corredor ecológico.

Edificaciones características

La Nave de Caleras situada en el norte de la parcela, constituye una construcción industrial muy representativa, que refleja la relevancia de la antigua actividad industrial de la parcela en la comarca.



Vista aérea de Cedie. Año 1957. Situación de la Nave de Caleras.



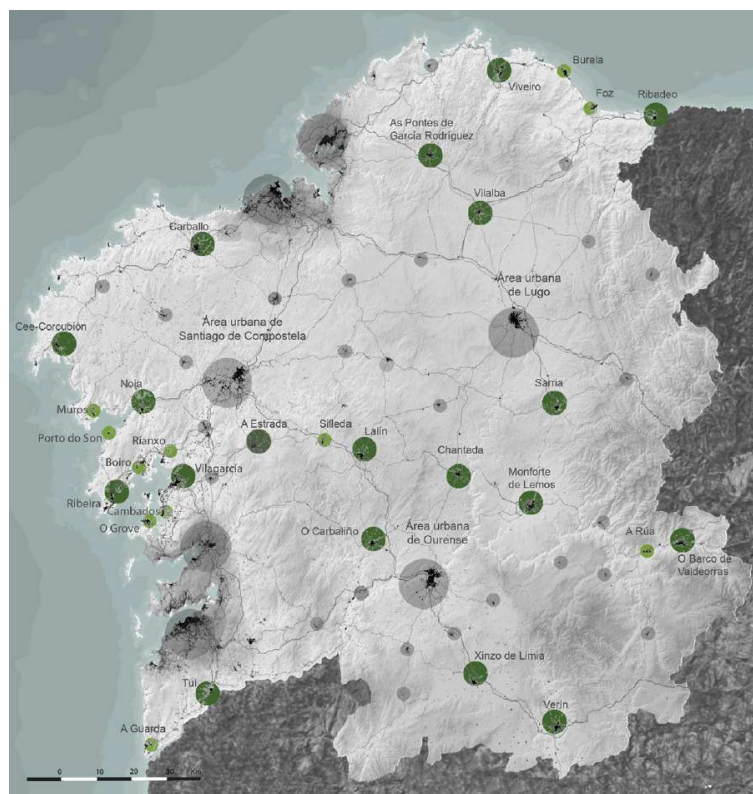
1.2.7. Determinaciones establecidas por instrumentos de ordenación del territorio con incidencia en el ámbito de la presente modificación

Según las consultas realizadas en el Sistema de Información de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Galicia (SIOTUGA), los instrumentos de ordenación del territorio con incidencia en el municipio que será necesario tener en cuenta son:

- Directrices de Ordenación del Territorio (en adelante DOT), aprobadas el 10 de febrero de 2011.
- Plan Sectorial de Ordenación de Áreas Empresariales en la Comunidad Autónoma de Galicia (en adelante PSOATEG), aprobado el 30 de abril de 2014.

Directrices de ordenación del territorio

O Barco de Valdeorras está contemplado en las DOT como un municipio integrado en el sistema urbano intermedio, identificado como cabecera del mismo, caracterizado por constituir el segundo escalón en la jerarquía del sistema urbano, tras las siete ciudades principales.



Sistema urbano intermedio. Cabeceras y subcabeceras. Imagen tomada del documento de las DOT.



El sistema urbano intermedio está formado por un conjunto de núcleos de entre 7.000 y 40.000 habitantes, que se localizan en las zonas menos centrales de la comunidad autónoma, donde la menor influencia de las principales ciudades permite a estos núcleos asumir una mayor centralidad y protagonismo. Se trata de centros que experimentaron un crecimiento demográfico relativo notable, que los diferencia claramente de la tónica de declive poblacional que marca la mayor parte del territorio gallego desde las décadas centrales del siglo XX.

Entre las estrategias para el fortalecimiento del sistema urbano intermedio, las DOT recogen las siguientes:

- *Fortalecimiento de la base productiva, que constituye la referencia fundamental para sostener cualquier otra iniciativa de mejora urbana y de la calidad de vida de los ciudadanos. Es muy importante apoyar iniciativas que favorezcan la implantación de actividad económica y el aumento del nivel formativo y la capacidad de innovación, especialmente con las actividades más importantes para el desarrollo local. Una mayor dimensión y complejidad de la base productiva es, además, un factor decisivo para la aparición de infraestructuras, servicios y dinámicas que son determinantes para fortalecer el rango de las ciudades y ampliar la calidad y la diversidad de la oferta urbana.*

Las referencias territoriales para la articulación del sistema urbano intermedio en relación al municipio de O Barco de Valdeorras, se recogen en las DOT de la siguiente manera:

- *Estructurada por el valle del Sil, el área de influencia de O Barco ocupa una zona de transición entre la depresión del Bierzo y la de Ourense. A pesar de que constituye uno de los accesos naturales a Galicia desde la Meseta, la presencia de áreas de montaña dificulta su accesibilidad y reduce sus posibilidades para aprovechar los procesos de difusión desde espacios más desarrollados.*
- *En este contexto destaca el núcleo de O Barco de Valdeorras, que constituye la cabecera de este espacio, complementado a nivel terciario por A Rúa, y también el segundo mayor centro urbano de la provincia de Ourense. En un territorio marcado por la enorme intensidad de los procesos migratorios y la debilidad de las actividades productivas, O Barco logró generar dinámicas endógenas que permitieron fijar un cierto porcentaje de la población de su entorno rural y consolidar una pequeña villa viable y dinámica que contrasta con el profundo deterioro demográfico de los municipios de su entorna.*
- *El eje O Barco-Vilamartín-A Rúa discurre a lo largo del curso del Sil y es el espacio central donde se concentra la población y las principales actividades de la zona. Se ha*



constituido un pequeño subsistema urbano independiente favorecido por la distancia de las principales ciudades galegas. Por eso, se propone articular estrategias de cooperación y mayor integración entre los diversos asentamientos de este corredor de alta calidad paisajística. Se pretende así aumentar la dimensión urbana global de un ámbito organizado entre O Barco de Valdeorras, que es cabecera, y A Rúa, que puede asumir el papel urbano de subcabecera en este interesante ámbito.

- La clave del futuro está en potenciar las actividades ligadas a los sectores económicos más dinámicos, muy especialmente la pizarra, haciendo evolucionar el importante conglomerado productivo actual de cara a un verdadero clúster de relevancia internacional en este sector, potenciando las actividades de transformación de la materia prima que generan mayor valor añadido, e impulsar activos singulares apoyados en el vino y otras producciones locales, así como en las enormes posibilidades turísticas que se extienden desde las gargantas del Sil hasta la estación de invierno de Manzaneda. Este objetivo puede verse reforzado con la mejora de las infraestructuras y, en particular, con la conexión hacia Ponferrada a través de la A-76 y con el desarrollo de estrategias y acciones de protección paisajística y ambiental y de recuperación de las áreas degradadas por la actividad minera.*

En próximos apartados se justificará la compatibilidad de la actuación con las determinaciones excluyentes de las DOT para el sistema urbano intermedio, entendidas como las pautas excluyentes de cualquier otro criterio, localización, uso o diseño territorial urbanístico, con el carácter vinculante que le proporciona su función de instrumento directriz, y que por tanto, la modificación puntual está obligada a cumplir.

1.2.8. Afecciones sectoriales con incidencia en el ámbito de la presente modificación

La existencia de determinados elementos en el ámbito de la presente modificación conlleva la necesidad de tomar en consideración las determinaciones de normativa sectorial (tanto estatal como autonómica) con incidencia urbanística y, consecuentemente, las afecciones generadas por la misma que resulten de aplicación.

A continuación se relaciona la normativa sectorial que resulta de aplicación con la identificación del concreto elemento que genera la misma; justificándose en el apartado correspondiente, de forma individual y pormenorizada, el respeto de cada una de las afecciones en el presente documento.

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. La aplicación de esta ley viene motivada por la línea de ferrocarril que discurre por el límite norte de la parcela.



- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras. La aplicación de esta ley viene motivada por la carretera nacional N-536, que discurre por el límite sur del ámbito.
- la Ley 9/2010, de 4 de noviembre, de aguas de Galicia y Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la misma, así como el Reglamento del Dominio Público Hidráulico Real Decreto 849/1986, de 11 de abril. La aplicación de esta ley viene motivada por la presencia del arroyo Mariñán, que discurre de norte a sur a través del ámbito.

1.2.9. Análisis del planeamiento vigente

El planeamiento vigente en el municipio de O Barco de Valdeorras es el Plan General de Ordenación Municipal del Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras, aprobado definitivamente en sesión plenaria del 27 de junio de 2003.

Clasificación, categorización y calificación del suelo

Los terrenos afectados por la modificación puntual, y que total (o parcialmente) forman parte del ámbito de la misma, son los siguientes:

- Suelo urbano (O-6.2 Edificación Industrial - Áreas industriales de pequeño tamaño).
- Suelo urbano de uso industrial (ORD-1) y zona verde pública de cesión.
- Suelo urbano no consolidado (PERI-1.1) con calificación de residencial y dotacional.
- Sistema general viario urbano, con los viales de nueva ejecución SN-V5 y parte del SN-V4.





Además, el ámbito se encuentra delimitado por:

- Suelo urbano no consolidado (PERI-2.1) aprobado y ejecutada su urbanización, al este.
- Suelo urbanizable (SUR-12) aprobado y parcialmente ejecutada su urbanización, al este.
- Suelo urbano (terrenos de uso residencial sujetos a la ordenanza O-3), al sur y este.
- Sistema general viario existente (SE-VI), al sur (Avenida de Galicia y Conde de Fenosa).
- Sistema general ferroviario, al norte (FFCC Palencia - A Coruña).
- Suelo urbano (terrenos de uso industrial sujetos a la ordenanza ORD-1, al oeste.

Según el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la LSG (Régimen de aplicación a los municipios con planeamiento no adaptado y los municipios sin planeamiento), el planeamiento aprobado definitivamente con anterioridad a la LSG y no adaptado a la ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia (que es el caso del planeamiento que nos ocupa), conservará su vigencia hasta su revisión o adaptación a la misma, conforme, entre otras, a la siguientes reglas:

a) Al suelo urbano que reúna las condiciones establecidas en el artículo 17.a) de la LSG, se le aplicará lo dispuesto en la misma para el suelo urbano consolidado. Al suelo urbano que reúna las condiciones establecidas en el artículo 17.b) de la LSG, se le aplicará lo dispuesto en la misma para el suelo urbano no consolidado.

LSG, artículo 17.a) Suelo urbano consolidado, integrado por los terrenos que reúnan la condición de solar o que, por su grado de urbanización efectiva y asumida por el planeamiento urbanístico, puedan adquirir dicha condición mediante obras accesorias y de escasa entidad que puedan ejecutarse de forma simultánea con las de edificación.

LSG, artículo 17.b) Suelo urbano no consolidado, integrado por la restante superficie de suelo urbano y, en todo caso, por los terrenos que reúnan alguna de las siguientes condiciones:

- 1. Terrenos en los que sean necesarios procesos de urbanización.*
- 2. Terrenos en los que sean necesarios procesos de reforma interior o renovación urbanística.*
- 3. Terrenos en los que se desarrollen actuaciones de dotación, entendiendo como tales aquellos en los que sea necesario incrementar las dotaciones públicas para reajustar su proporción con la mayor edificabilidad o con los nuevos usos asignados en la ordenación urbanística, sin requerir la reforma o renovación de la urbanización.*

b) Al suelo urbanizable delimitado, se le aplicará lo dispuesto en la LSG para el suelo urbanizable. Al suelo urbanizable no delimitado, apto para urbanizar o rústico apto para el



desarrollo urbanístico, se le aplicará lo dispuesto en la LSG para el suelo rústico.

No obstante lo anterior, al suelo urbanizable delimitado, no delimitado, apto para urbanizar o rústico apto para el desarrollo urbanístico con planeamiento de desarrollo aprobado inicialmente antes de la entrada en vigor de la LSG, se le aplicará el régimen de suelo urbanizable previsto en la misma.

Asimismo, al suelo urbanizable delimitado, no delimitado, apto para urbanizar o rústico apto para el desarrollo urbanístico con planeamiento de desarrollo aprobado definitivamente antes de la entrada en vigor de la LSG se le aplicará íntegramente lo dispuesto en el planeamiento respectivo.

c) Al suelo incluido en los ámbitos de los núcleos rurales o en las delimitaciones de suelo no urbanizable de núcleo rural, en sus áreas de influencia o tolerancia, se le aplicará íntegramente lo dispuesto en el planeamiento respectivo, salvo en lo que se refiere a las edificaciones tradicionales existentes, a las cuales será de aplicación el artículo 40 de la LSG (edificaciones existentes de carácter tradicional).

d) Al suelo no urbanizable o suelo rústico, se le aplicará lo dispuesto en la presente ley para suelo rústico.

Grado de cumplimiento

Se presenta la siguiente tabla en relación a los Suelos Urbanos No Consolidados (en adelante SUNC) delimitados por el PGOM de O Barco de Valdeorras vigente:

NÚCLEO DE O BARCO DE VALDEORRAS											
ÁREAS DE REPARTO				POLÍGONOS						GRADO DE CUMPLIMIENTO	
Nº FICHA	ÁREA DE REPARTO	SUP. (m ²)	APROV. TIPO (m ² /m ²)	Nº FICHA	POLÍGO NO	SUP. (m ²)	APROV. TIPO (m ² /m ²)	SISTEMA DE ACUACIÓN	ORDENACIÓN	EJECUCIÓN	FECHA
1	AR-1	13.163	1,10	1.1	P-1.1	13.163	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-1.1	NO	---
2	AR-2	14.160	1,10	2.1	P-2.1	14.160	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-2.1	PERI APROBADO	07-10-2004
3	AR-3	10.440	1,10	3.1	P-3.1	10.440	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-3.1	NO	---
4	AR-4	8.428	1,10	4.1	P-4.1	8.428	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-4.1	NO	---
5	AR-5	10.574	1,10	5.1	P-5.1	10.574	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-5.1	NO	---
6	AR-6	4.927	1,10	6.1	P-6.1	4.927	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-6.1	NO	---
7	AR-7	7.488	0,41	7.1	P-7.1	7.488	0,41	COMPEN-SACIÓN	Pormenoriza do por Plan	NO	---
8	AR-8	5.022	1,10	8.1	P-8.1	5.022	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-8.1	PERI APROBADO	04-11-2004
9	AR-9	4.149	1,10	9.1	P-9.1	4.149	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-9.1	NO	---



NÚCLEO DE O BARCO DE VALDEORRAS											
ÁREAS DE REPARTO				POLÍGONOS						GRADO DE CUMPLIMIENTO	
Nº FICHA	ÁREA DE REPARTO	SUP. (m ²)	APROV. TIPO (m ² /m ²)	Nº FICHA	POLÍGONO	SUP. (m ²)	APROV. TIPO (m ² /m ²)	SISTEMA DE ACUACIÓN	ORDENACIÓN	EJECUCIÓN	FECHA
10	AR-10	9.485	1,10	10.1	P-10.1	9.485	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-10.1	NO	---
11	AR-11	6.308	1,10	11.1	P-11.1	6.308	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-11.1	PERI APROBADO	07-10-2004
12	AR-12	8.362	0,80	12.1	P-12.1	8.362	0,80	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-12.1	NO	---
13	AR-13	14.815	1,10	13.1	P-13.1	14.815	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-13.1	NO	---
14	AR-14	1.565	1,10	14.1	P-14.1	1.565	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-14.1	NO	---
15	AR-15	27.568	1,10	15.1	P-15.1	27.568	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-15.1	NO	---
16	AR-16	11.729	1,10	16.1	P-16.1	11.729	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-16.1	NO	---
17	AR-17	7.374	1,10	17.1	P-17.1	7.374	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-17.1	NO	---
18	AR-18	6.919	1,10	18.1	P-18.1	6.919	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-18.1	NO	---
19	AR-19	1.326	1,10	19.1	P-19.1	1.326	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-19.1	NO	---
20	AR-20	11.185	1,10	20.1	P-20.1	11.185	1,10	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-20.1	NO	---
21	AR-21	7.075	1,00	21.1	P-21.1	7.075	1,00	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-21.1	NO	---
22	AR-22	7.615	1,43	22.1	P-22.1	7.615	1,43	COMPEN-SACIÓN	MEDIANTE PERI-22.1	PERI APROBADO	16-09-2005
APROVECHAMIENTO MEDIO			1,07								

1.2.10. Adecuación de las dotaciones urbanísticas existentes

Por lo que respecta a las dotaciones urbanísticas tomaremos en consideración las definidas en el Reglamento de la Ley 2/2016 del suelo de Galicia, entendiendo como tal el conjunto de instalaciones y servicios destinados a la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos, pudiendo ser de uso y titularidad públicos o privados.

Las dotaciones se organizan en los siguientes sistemas:

- Sistema de infraestructuras de comunicación.
- Sistema de infraestructuras de redes de servicios.
- Sistema de espacios libres y zonas verdes.
- Sistema de equipamientos.

Sistema de infraestructuras de comunicación

El ámbito de actuación se integra en la malla urbana a través de la red viaria existente, apoyándose en todo su lindero sur en el sistema general viario SE-V1, Avenida de Galicia al oeste del Arroyo Mariñán y Avenida del Conde de Fenosa al este del mismo (carretera nacional



N-536 a su paso por el casco urbano de la villa y eje vertebrador del municipio). Entre ambos tramos, coincidiendo con el cruce del arroyo, existe programada en el PGOM del 2.003 una rotonda de conexión, todavía sin ejecutar.

La Avenida del Conde de Fenosa tiene la consideración de calle urbana, contando con aceras y aparcamientos, así como señalización vertical y horizontal y redes de infraestructuras de servicios. Esta vía conduce al centro del casco urbano, situado a unos 1.000m aproximadamente del inicio de la misma, donde continua como Avenida de Marcelino Suárez y posteriormente Avenida de Manuel Quiroga.

La Avenida de Galicia es una vía de salida del casco urbano, que cuenta con aceras y aparcamientos, además de señalización vertical y horizontal y redes de infraestructuras de servicios. El final de esta vía enlaza con la carretera nacional N-120, denominada como Carretera de Logroño, que comunica la villa con los municipios vecinos (Villamartín de Valdeorras hacia el oeste y Rubiá hacia el este).

En el PGOM de 2.003 se proponía un sistema viario estructurante para unir el sistema general viario existente SE-V11 (Rúa do Miño) con la carretera nacional N-536, a través de los nuevos sistema generales SN-V4 y SN-V5, articulados por una rotonda. El vial programado SN-V5 discurriría paralelo a ambos márgenes del arroyo Mariñán, hasta la rotonda de conexión con la carretera nacional (unión entre la Avenida de Galicia y la Avenida del Conde de Fenosa).

El límite norte del ámbito lo constituye la vía de ferrocarril Palencia - A Coruña.

Estas actuaciones programadas en el PGOM de 2.003 se han llevado a cabo sólo parcialmente, dejando tramos inconexos e infrautilizados. Dos de los viales de este sistema (SN-V4 y SN-V5) discurrirían por el ámbito de intervención. Así, del SN-V4 se ha ejecutado solamente un tramo y del SN-V5 no se ha ejecutado nada, ni tampoco la rotonda de conexión entre los dos, ni la rotonda de conexión entre la Avenida de Galicia y avenida del Conde de Fenosa.

Siendo esta la situación, más de 15 años después de la aprobación del PGOM, se considera la propuesta fracasada.

Sistema de infraestructuras de servicios

RED DE SUMINISTRO ELÉCTRICO

La red de suministro eléctrico existente discurre por ambos márgenes de la carretera nacional N-536 en la Avenida de Galicia y en la Avenida del Conde de Fenosa, tanto en media como en baja tensión.



La red distribuidora de suministro eléctrico en el municipio es UFD Distribución Electricidad, S.A. En los planos de información se representa su trazado actual.

RED DE TELECOMUNICACIONES

La red de telecomunicaciones existente discurre por el margen norte de la carretera nacional N-536 en la Avenida de Galicia y en la Avenida del Conde de Fenosa.

Las redes distribuidoras de telecomunicaciones en el municipio son Telefónica, S.A. y R Cable y Telecomunicaciones Galicia, S.A. En los planos de información se representa su trazado actual.

RED DE ALUMBRADO

La red de alumbrado existente discurre por ambos márgenes de la carretera nacional N-536 en la Avenida de Galicia y en la Avenida del Conde de Fenosa (parcela industrial propiedad de Cedie) y en los caminos rurales, que no cuentan con este servicio, salvo puntos de luz aislados acompañando a las viviendas existentes. En los planos de información se representa su trazado actual.

RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

La red de abastecimiento de agua discurre por ambos márgenes de la carretera nacional N-536 en la Avenida de Galicia y en la Avenida del Conde de Fenosa (parcela industrial propiedad de Cedie). En el margen derecho de la Avenida de Galicia dirección a Proba existe tubería de fundición dúctil de 100mm de diámetro y en el margen izquierdo tubería de PVC de 110mm de diámetro. En la avenida del Conde de Fenosa, además de las redes anteriores, existe tubería de polietileno de 150mm de diámetro en el margen derecho y tubería de fundición dúctil de 150mm en el izquierdo.

La red distribuidora de abastecimiento de agua en el municipio es Aquaourense Sociedade Provincial de Auga e Medio Ambiente, S.A. En los planos de información se representa su trazado actual.

RED SANEAMIENTO

La red de saneamiento de agua discurre por ambos márgenes de la carretera nacional N-536 en la Avenida de Galicia y en la Avenida del Conde de Fenosa (parcela industrial propiedad de Cedie).



1. Red de pluviales: Existe actualmente una red de aguas pluviales de 400mm de diámetro (que más adelante aumenta a 700mm de diámetro) que recoge, además de las aguas de los imbornales y bajantes, las aguas de la cuneta de la Avenida de Galicia en su margen izquierdo en dirección A Proba.
2. Red de saneamiento: Existe una red aguas abajo de 315mm de diámetro en el margen izquierdo de la Avenida de Galicia.

La red que gestiona el saneamiento de agua en el municipio es Aquaourense Sociedade Provincial de Auga e Medio Ambiente, S.A. En los planos anexos se recogen las principales características de la red de saneamiento anexa a la urbanización, con las arquetas de registro y acometidas correspondientes.

RED DE GAS

La red de gas existente discurre por el margen sur de la carretera nacional N-536 en la Avenida de Galicia y por ambos márgenes en la Avenida del Conde de Fenosa. La red distribuidora de gas en el municipio es Nedgia Galicia, S.A. (Grupo Naturgy). En los planos de información se representa su trazado actual.

RECOGIDA DE BASURAS

Se resuelve mediante un servicio de gestión integral de recogida de residuos sólidos urbanos y de limpieza viaria, con una periodicidad diaria. El servicio incluye la limpieza viaria (incluye el desbroce y tratamiento de material vegetal, y limpieza de contenedores), la recogida de todas las fracciones excepto el cartón, así como la recogida de enseres mensual.

En la carretera nacional N-536 (Avenida de Galicia y Avenida del Conde de Fenosa) existen contenedores de basuras (verde y amarillo). Además, en la avenida del Conde de Fenosa existe un contenedor de vidrio.

La empresa concesionaria de la recogida de basuras en el municipio es Fomento de Construcciones y Contratas, S.A. En los planos de información se representa su ubicación actual.

Sistema de espacios libres, zonas verdes y equipamientos

En el ámbito de intervención se encuentra una zona verde que fue cedida al ayuntamiento tras el desarrollo del SUND-VI. Existe también una franja arbolada a ambos lados de Arroyo Mariñán.



Los demás espacios libres son de uso privado, por encontrarse en el interior de las parcelas objeto de la modificación.

1.2.11. Características demográficas y socioeconómicas de la población

Demografía

La población censada en el ayuntamiento de O Barco de Valdeorras a 1 de enero del año 2018, según los últimos datos publicados por el Instituto Nacional del Estadística (INE), es de 13.463 habitantes, de los cuales 6.552 son hombres y 6.911 mujeres. Esta población se distribuye en una superficie total municipal de 86,1 km² y en 14 parroquias, lo que arroja una densidad poblacional media de 157,74 habitantes por km².

MUNICIPIO DE O BARCO DE VALDEORRAS		
PARROQUIAS	LUGARES	HABITANTES
ALIXO (SAN MARTIÑO)	ALIXO, RAXOÁ Y SAN MARTIÑO	86
O BARCO (SAN AMARO)	O BARCO	11.065
O CASTRO DE VALDEORRAS (SANTA MARÍA)	O CASTRO, O CÓRREGO Y OUTARELO	105
CESURES (SAN CLEMENTE)	CESURES Y VALES	78
COEDO (SAN ANTONIO)	COEDO	52
ENTOMA (SAN XOAN)	ENTOMA	330
FORCADELA E NOGALEDO (SANTIAGO)	FORCADELA, NOGALEDO Y REPORICELO	24
MILLAROUSO E SANTURXO (A CONCEPCIÓN)	CANDÍS, AS CARREIRAS, MILLAROUSO Y SANTURXO	130
A PROBA (SANTA MARÍA)	A PROBA Y VEGAMUÍÑOS	393
O MONTE (SANTA MARIÑA)	FERVENZA, O MEIRAL Y SANTA MARIÑA	67
SANTIGOSO (SAN MIGUEL)	CASTRO, SANTIGOSO, SOULECÍN Y VILARIÑO	129
VILANOVA DE VALDEORRAS (SANTA MARÍA)	VILANOVA Y VILOVAL	234
VILORIA (SAN MARTIÑO)	VILORIA	856
XAGOAZA (SAN MIGUEL)	XAGOAZA	44
TOTAL		13.463

Esta información ha sido extraída de las páginas web del Nomenclátor de la Xunta de Galicia, del Concello de O Barco de Valdeorras y de Foro-Ciudad, además del ya mencionado Instituto Nacional del Estadística.

La parroquia de O Barco comprende la mayor parte de la población total del municipio (82,35%), seguida por la parroquia de Viloria (6,35%). Esta última parroquia se considera que forma parte del área urbana de O Barco, estando separada de la misma por el río Sil.

Estableciendo una diferenciación entre la población urbana y rural, se podría considerar como urbana la población de las parroquias de O Barco y Viloria (88,70%) y rural la de las parroquias restantes (11,30%).

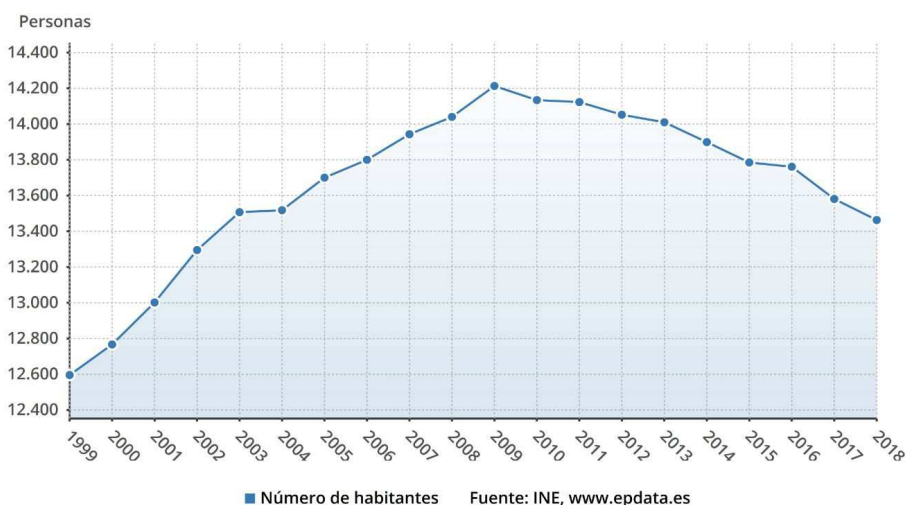


Por tanto, la comarca de Valdeorras se caracteriza por un sistema de asentamientos entre los que destaca la villa de O Barco, que es el núcleo principal de Valdeorras y tiene incidencia supramunicipal. Así, es aquí donde se concentra el mayor volumen de población.

O Barco actúa como centro comercial, administrativo y de servicios sobre el que gravitan los demás municipios de la comarca, y que extiende su mercado a municipios de comarcas limítrofes, debido a la ubicación en O Barco del Hospital Comarcal. Posee funciones terciarias diversificadas y permanentes, como los bancos, y actividades industriales. En la villa se concentran gran parte de los servicios educativos, sanitarios, deportivos y culturales de la comarca.

En el análisis de la demografía empresarial de la comarca, destaca el municipio de O Barco, por ser el más dinámico en cuanto a creación de empresas.

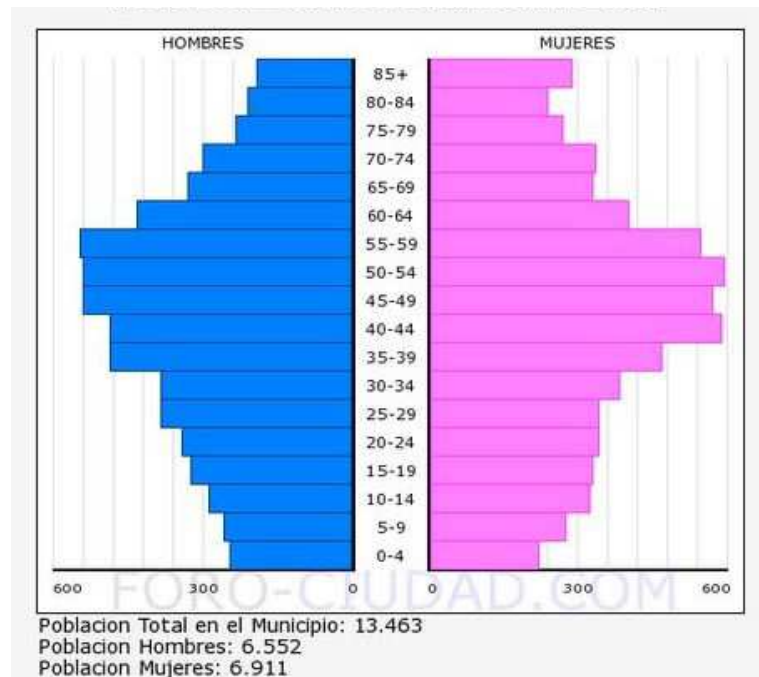
En general, se aprecia un descenso de la población en la comarca, con importantes desequilibrios en los municipios. O Barco y A Rúa concentran el 66% de la población de la comarca.



Los datos anteriores se han obtenido del Estudio Socioeconómico de la Comarca de Valdeorras elaborado por iniciativa de la Cámara de Comercio de Industria de Ourense en 2009.

Tomando datos más actualizados de www.foro-ciudad.com, desde el 2009 O Barco de Valdeorras ha ido perdiendo población paulatinamente, siendo el anterior el resumen de los últimos años.

Se descubren también dificultades en el relevo poblacional en la comarca, siendo menos acentuado gracias a la entrada de personas provenientes del extranjero, sobre todo en el municipio de O Barco.



Población O Barco de Valdeorras 2018. Fuente: INE. Gráfico elaborado por Foro-Ciudad

Se presenta el siguiente resumen de habitantes en función de su lugar de nacimiento, según datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (en adelante INE) para el 2018:

- 44,91% de los habitantes empadronados han nacido en el propio municipio de O Barco.
- 25,69% de los habitantes empadronados proceden de otros municipios de la provincia de Ourense.
- 4,19% de los habitantes empadronados proceden de otras provincias de Galicia.
- 11,42% de los habitantes empadronados proceden de otras comunidades autónomas.
- 13,79% de los habitantes empadronados proceden de otros países.

Condiciones socioeconómicas

En cuanto a la actividad económica municipal, el sector secundario (industrial) se sitúa en primer lugar, seguido del sector terciario (servicios) y por último del sector primario (agricultura, ganadería, apicultura, acuicultura, caza, pesca y minería).

En el municipio hay una alta presencia de las actividades industriales derivadas de la explotación de la pizarra, y dentro de su actividad agroindustrial la vid ocupa un papel primordial. La incidencia del sector ganadero en el municipio es irrelevante, al igual que en el resto de la comarca.



Destaca el peso de las ramas de actividad industrial y de servicios en el total de la población ocupada de la comarca.

Se aprecia una escasez de tejido empresarial moderno y diversificado, con una excesiva concentración en la minería, que limita el desarrollo de nuevos puestos de trabajo en otras actividades poco explotadas en la comarca (turismo, vino, castañas, ganadería, energías renovables, etc.).

Se detecta la necesidad de buscar nuevas alternativas de actividades económicas como el turismo (rural, enológico, gastronómico, etc.) con recursos naturales de gran potencial en la comarca.

Existe una relevante necesidad de disponibilidad de suelo empresarial competitivo en la comarca ya que la actual oferta de polígonos industriales y parques empresariales no cubre las necesidades futuras de las empresas.

Como rasgos más significativos en cuanto a las características socioeconómicas de O Barco de Valdeorras, cabe resaltar los siguientes:

- La elevada concentración de la población en la capital municipal y la baja dispersión existente en el resto del municipio.
- La consolidación de la capital como cabecera comarcal, constituyéndose en el centro comercial, de equipamientos y servicios de la misma.
- La consolidación del sector industrial apoyado por un sólido sector terciario, que constituyen los pilares fundamentales en los que se basa la economía municipal.

1.2.12. Análisis de necesidades

Vivienda

En la actualidad, según datos obtenidos de la Dirección General del Catastro, en el municipio de O Barco de Valdeorras se localizan 7.457 bienes inmuebles de uso residencial.

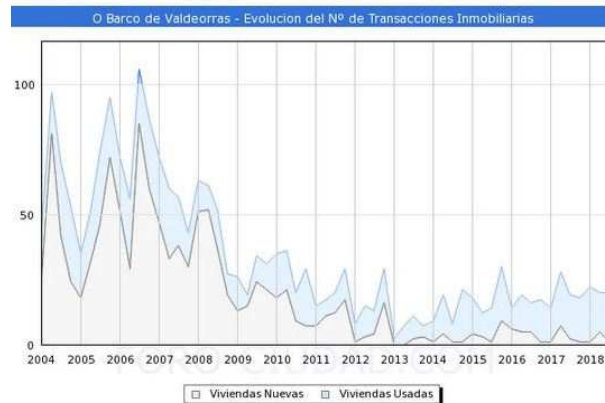
Según datos tomados de la web del Ministerio de fomento y de www.foro-ciudad.com, parece que la tendencia de la realización de transacciones inmobiliarias está en ligero aumento tras la caída en picado del año 2007.

El número de transacciones inmobiliarias en el municipio de O Barco de Valdeorras, para el 4º trimestre del 2018, asciende a un total de 31 (72,22% más que en el 4º trimestre del 2017). De esas 31 transacciones, 7 son de vivienda nueva y 24 de vivienda de segunda mano.



El número total de transacciones de vivienda durante el año 2018 ha sido 93, un 17,72% más que durante el año 2017 (79).

A continuación se muestra la evolución en los últimos años de forma gráfica:



Transacciones O Barco de Valdeorras 2018. Fuente: INE. Gráfico elaborado por Foro-Ciudad

Actividades productivas

Según el análisis DAFO del Estudio Socioeconómico de la Comarca de Valdeorras elaborado por iniciativa de la Cámara de Comercio de Industria de Ourense en 2009, se destaca en las oportunidades del entorno:

- Potencial aprovechamiento de ayudas de la UE para impulsar el turismo industrial.
- Importante potencial para el desarrollo de nuevas empresas especializadas en la prestación de servicios al tejido industrial.

Como se indicaba anteriormente, según este documento existe una relevante necesidad de disponibilidad de suelo empresarial competitivo en la comarca ya que la actual oferta de polígonos industriales y parques empresariales no cubre las necesidades futuras de las empresas.

Según información tomada del Plan de Zona Rural de Valdeorras, derivado del Programa de Desarrollo Rural Sostenible 2010-2014, destaca que en la comarca de Valdeorras la industria duplica los valores provincial y autonómico y que las actividades industriales son las que generan un mayor dinamismo en la economía comarcal (en términos de contribución al Valor Añadido Bruto, exportaciones, ingresos, etc.).

Los polígonos industriales y los parques empresariales existentes en la comarca dan soporte espacial e infraestructural a muchas actividades económicas de la zona. El parque empresarial de O Barco, con una superficie de 297.061m² (fases I, II, III, IV y V), está situado



en el margen izquierdo del río Sil, en la zona denominada A Raña, y su importancia estriba en que está ubicado en una zona de gran riqueza industrial, ligada fundamentalmente a la extracción y transformación de pizarra.

Según el Plan Sectorial de Ordenación de Áreas Empresariales en la Comunidad Autónoma de Galicia (PSOATEG), en el tejido empresarial industrial del área funcional de O Barco de Valdeorras (comarca de Valdeorras y Terra de Trives), destacan empresas de industria manufacturera (industria alimentaria e industria de transformación de productos minerales, principalmente pizarra). Este ámbito de actividad manufacturera vinculado a la pizarra se ve completado con la presencia en el área funcional de empresas centradas en actividades extractivas de pizarra y, en algún caso, también granito. Existe una presencia, casi testimonial, de empresas cuyo negocio principal está relacionado con la producción y distribución de energía, gas y agua.

En el área funcional de O Barco de Valdeorras, existen, según el PSOATEG y su documento refundido aprobado definitivamente en abril de 2014, 27,55 hectáreas de suelo empresarial (promovidas por el IGVS, XESTUR, SEA u otros promotores).

Los parques empresariales que se encuentran en esta área funcional se destinan fundamentalmente a actividades industriales y terciarias.

De acuerdo con la metodología utilizada para la estimación de la demanda de suelo empresarial (ver apartado III.3.3.4 de la Memoria del PSOATEG), la demanda de suelo urbanizado estimada para el año horizonte del PSOATEG (año 2024) en el área funcional de O Barco de Valdeorras, se cifra en 15.803m² (superficie bruta 26.339m²). Si bien, para que esa superficie se encuentre urbanizada en el año 2024, es necesario disponer de la misma cuatro años antes (año 2020), al estimarse cuatro años de plazo para redactar el planeamiento, adquirir los terrenos y urbanizar.

Por otra parte, si se cumplen las previsiones, en el año 2024 tendríamos una superficie urbanizada disponible de 15.803m² (superficie bruta 26.339m²), pero se habría agotado toda la reserva de suelo prevista, considerándose que en dicho año debería existir una reserva de suelo equivalente a la superficie necesaria prevista para el siguiente cuatrienio (año 2028), para iniciar de nuevo el proceso urbanizador.

En resumen, para el año horizonte del PSOATEG (año 2024) se necesitarán 15.803m² (superficie bruta 26.339m²) urbanizados, y prever la reserva de 5.556m² (superficie bruta 9.260m²) para disponer de suelo urbanizado en los cuatro años siguientes y no dejar el mercado de suelo a cero en el año 2024.



1.3. JUSTIFICACIÓN

1.3.1. Delimitación del ámbito de la actuación

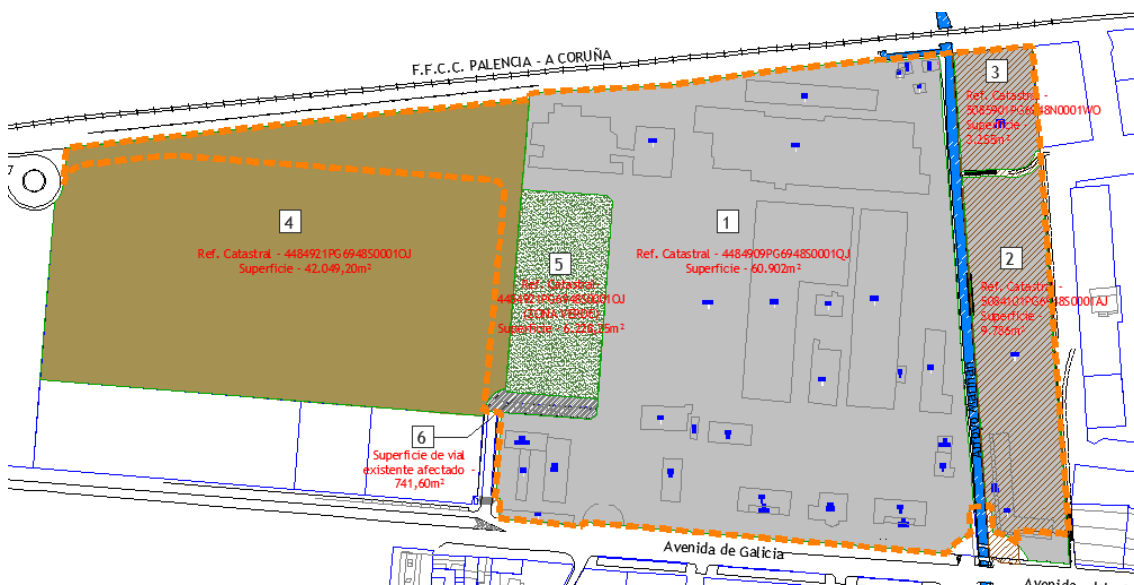
Delimitación del ámbito

Los terrenos comprendidos en el ámbito de la actuación son los siguientes:

- Suelo urbano (terrenos de uso industrial sujetos a la ordenanza O-6.2, de áreas industriales de pequeño tamaño).
- Suelo urbano (terrenos de uso industrial sujetos a la ordenanza ORD-1) y zona verde pública
- Suelo urbano no consolidado (PERI-1.1).
- Sistema general viario nuevo (SN-V4 y SN-V5).

Figura a continuación el cuadro resumen de las parcelas afectadas por la Modificación Puntual, así como la superficie incluida dentro del ámbito de la misma:

RESUMEN DE PARCELAS AFECTADAS				
ID PARCELA	REFERENCIA CATASTRAL	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUP. TOTAL (m ²)	SUP. ÁMBITO (m ²)
1	4484909PG6948S0001QJ	URBANO INDUSTRIAL	60.902,00	60.902,00
2	5084101PG6948S0001AJ	SUNC (PERI-1.1)	9.786,00	9.324,60
3	5085901PG6948N0001WO	SUNC (PERI-1.1)	3.255,00	3.255,00
4	4484913PG6948S0001PJ	URBANO INDUSTRIAL	42.049,20	7.990,85
5	4484921PG6948S0001OJ	ZONA VERDE PÚBLICA	6.228,25	6.228,25
6	-	VIAL PÚBLICO EXISTENTE	741,60	741,60
-	-	ARROYO MARIÑÁN	-	1.732,70
TOTAL			122.962,05	90.175,00



Así, la superficie total del ámbito de la Modificación Puntual es de 90.175m².



La localización del ámbito de actuación está limitada por los siguientes elementos:

- Suelo urbano no consolidado (PERI-2.1) aprobado y ejecutada su urbanización, al este.
- Suelo urbanizable (SUR-12) aprobado y parcialmente ejecutada su urbanización, al este.
- Suelo urbano (terrenos de uso residencial sujetos a la ordenanza O-3, de edificación residencial entre medianeras), al sur y este.
- Sistema general viario existente (SE-VI), al sur (Avenida de Galicia y Conde de Fenosa).
- Sistema general ferroviario, al norte (FFCC Palencia - A Coruña).
- Suelo urbano (terrenos de uso industrial sujetos a la ordenanza ORD-1, al oeste.

Topografía del ámbito

Para la redacción del presente documento se ha realizado un montaje con la cartografía del PGOM y varios levantamientos topográficos de la zona.

Los terrenos son prácticamente horizontales, con una muy ligera pendiente ascendente hacia el norte, es decir, hacia la zona por la que discurre la vía del tren.

El arroyo Mariñán discurre por el ámbito en dirección norte-sur y servirá de eje vertebrador de la zona verde una vez realizada la modificación.

Usos actuales del ámbito

Los terrenos que se encuentran dentro del alcance de la presente modificación puntual se encuentran inmersos en suelos urbanos y urbanizables (con Plan de Sectorización desarrollado) de O Barco de Valdeorras, y están actualmente destinados a usos industriales, residenciales, dotacionales, zona verde y sistema viario.

Así, parte de los terrenos afectados son suelo urbano consolidado directo uso industrial (con aplicación de la ordenanza ORD-1) y zona verde pública de cesión, otros son suelo urbano consolidado directo de uso industrial (con aplicación de la ordenanza O-6.2 Edificación Industrial - Áreas Industriales de pequeño tamaño) y otros se corresponden con el suelo urbano no consolidado del ámbito del PERI 1.1 (con calificación de residencial y dotacional).

Edificaciones existentes en el ámbito

Las edificaciones actuales son principalmente edificios industriales en desuso, o con una explotación muy por debajo de sus posibilidades, y viviendas que estuvieron vinculadas al recinto industrial, pero ahora han quedado abandonadas. Cabe destacar la existencia de un edificio de oficinas propiedad de CEDIE que sí se está utilizando en la actualidad.



1.3.2. Interés público de la modificación

Los artículos 83 de la LSG y 200 del RLSG de 2016 regulan la posibilidad de proceder a la modificación puntual de los instrumentos de planeamiento mediante la modificación de alguno de sus elementos, debiendo en todo caso fundamentarse dicha modificación en razones de interés público debidamente justificadas.

El concepto de interés público, a pesar de formar parte del complejo sistema de los conceptos jurídicos indeterminados de nuestro ordenamiento jurídico, no escapa de una caracterización básica.

Así, siendo concebido como el alter ego del interés privado, no se puede considerar concebido como la suma de intereses particulares individuales (por mucho que cuantitativamente alcancen los mismos) ni como la suma de un conjunto de intereses ciudadanos.

Tal y como ocurre en el caso que nos ocupa el interés público debe responder a la concurrencia de un verdadero interés colectivo, más allá de una suma cierta de intereses individualmente considerados. Pero es más, no basta la simple enunciación genérica de determinados factores para fundamentar las razones de interés público que sustentan y motivan la modificación de planeamiento de acuerdo con la exigencia legal contenida tanto en la LSG 2016 como en el RLSG 2016, sino que es preciso la concreción de dichos factores.

En este sentido, un primer paso responde a la necesidad de determinar los factores a considerar como generadores de interés y beneficio público desde la perspectiva de su influencia en la actividad urbanística. Así las cosas, el punto de partida para la determinación de dichos factores resultan ser los propios mandatos contenidos en la Constitución Española de 1978, en la que se encomienda a los poderes públicos promover y fomentar, entre otras: las condiciones favorables para el progreso social y económico en el marco de una política de estabilidad económica orientada al pleno empleo; la modernización y desarrollo de todos los sectores económicos; la cultura, la ciencia y la investigación científica y técnica en beneficio del interés general; la defensa y restauración del medio ambiente, y la protección de la familia, en sentido amplio entendida.

Ello lleva a configurar cuatro ejes o factores claramente diferenciados: factores socioeconómicos, factores medioambientales, factores de seguridad ciudadana y factores dotacionales.

Al objeto de fundamentar de forma concreta el interés público de la presente modificación, se pasa a continuación a pormenorizar la presencia de los señalados factores en la actuación



que nos ocupa, de forma tal que se pueda alcanzar el juicio de comprensión de unas circunstancias reales en ellos.

El objetivo de la modificación puntual que nos ocupa es de interés público, ya que con su desarrollo:

- Se reorganizarán y potenciarán las zonas verdes del entorno.
- Se redistribuirán los suelos destinados a uso industrial para optimizar los recorridos y circulaciones.
- Se cederán al municipio edificios industriales históricos.
- Se dotará al ámbito de todos los servicios necesarios.
- Se presentará la ordenación detallada de los paquetes de suelo que así lo precisen.
- Se mejorará el entorno del cauce del Arroyo Mariñán y se analizarán los posibles riesgos de inundabilidad de la zona.

Según lo que se va a explicar a continuación, la propuesta garantiza una adecuada integración de los aspectos ambientales de cara a contribuir al desarrollo económico equilibrado y sostenible del territorio, a la cohesión social, a la mejora de la calidad de vida de la población, y a la utilización racional del territorio y la sostenibilidad ambiental, en coherencia con el modelo territorial que establecen las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT).

Factores socioeconómicos

Se consigue compactar el Suelo Urbano Industrial en la zona con los mejores accesos y se dota de todos los servicios necesarios al ámbito, de forma que se posibilite la implantación de nuevos establecimientos industriales para reactivar este suelo y generar puestos de empleo, con la consiguiente dinamización económica.

Se modifica la ordenanza de aplicación en la parte de la parcela del Suelo Urbano Industrial con frente a la Avenida de Galicia o carretera nacional N-536 (SE-V1), definiendo una nueva ordenanza O-7.A, variante de la ordenanza O-7, de edificación de uso comercial. De esta manera se posibilita la implantación de nuevos establecimientos comerciales accesibles y visibles desde el eje vertebrador de la villa, con el objetivo de reactivar también este suelo y generar nuevos puestos de trabajo, con la consiguiente dinamización económica.

Se resuelve la ordenación detallada del PERI 1.1, con la definición de superficies de uso residencial, dotacional, zonas verdes, etc; así como el trazado de las alineaciones.



Factores medioambientales

El desarrollo de la modificación puntual será beneficioso en la medida en la que incorpora una gran zona verde continua y colocada estratégicamente de forma que se potencia el entorno del arroyo y se minimiza el impacto de la vía de ferrocarril, creando una barrera visual verde.

Factores de seguridad ciudadana

Otro gran punto fuerte de la propuesta de modificación es que se mejorará la seguridad ante el riesgo de inundaciones, con la incorporación de los datos analizados por la Confederación Hidrográfica Miño-Sil.

Factores dotacionales

Se plantea la cesión de edificaciones existentes de uso industrial al Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras, que quedarán inmersas en una amplia zona verde y podrán dar servicio a toda la ciudadanía. Estas edificaciones tendrán igualmente fácil acceso rodado y reserva de plazas de aparcamiento.

Con las intervenciones a llevar a cabo y la apertura de los nuevos viales se completa la trama urbana y se amplía la dotación de aparcamientos. Se modifica el trazado de los viales previstos en el PGOM para alejar el tráfico rodado de las orillas del arroyo y conseguir conectar la red viaria existente sin que suponga una intervención de gran impacto en la zona.

1.3.3. Análisis de las alternativas previstas

El artículo 145 del RLSG, establece la obligación de justificar en el borrador del plan, el modelo de desarrollo elegido y la descripción de la ordenación propuesta, previo análisis de las alternativas valoradas.

Partiendo de las consideraciones recogidas en el apartado anterior, en relación a su localización, las tres alternativas a analizar en el mismo espacio son las siguientes:

Alternativa 0

Esta alternativa consistiría en el mantenimiento de la situación actual prevista por el PGOM vigente, quedando sin resolver la problemática existente en la zona.

Así, como resumen de la situación actual, se puede decir que existen viales incompletos y en fondo de saco, zonas verdes residuales e inconexas, edificios industriales subexplotados y, en general, una organización de usos poco optimizada respecto a los accesos principales de la Avenida de Galicia y poco estudiada respecto al trazado de la vía de ferrocarril.



En el PGOM de 2.003 se proponía un sistema viario estructurante que se ha llevado a cabo sólo parcialmente, dejando tramos inconexos e infrautilizados. Siendo esta la situación, más de 15 años después de la aprobación del PGOM, se considera la propuesta fracasada.

Según el documento de Evaluación preliminar del riesgo de inundación e identificación de las áreas con riesgo potencial significativo de inundación del territorio español de la Demarcación Hidrográfica del Miño-Sil, O Barco de Valdeorras se encuentra entre los municipios que han sufrido algún tipo de daño. Así, el núcleo urbano de O Barco de Valdeorras ha venido sufriendo en los últimos años problemas de inundaciones en áreas próximas al ámbito de la modificación puntual.

Por otro lado, a día de hoy la potencialidad del Arroyo Mariñán, que discurre por el ámbito, y sus márgenes está relegada a un papel secundario y no se posibilita su disfrute por parte de la ciudadanía, situación que se agravaría con la ejecución del vial previsto fracasado.

Para dar solución a la problemática y las debilidades detectadas en los distintos aspectos comentados en los párrafos anteriores, se propone la presente modificación puntual.

Las otras dos alternativas, al igual que la anterior, deben garantizar su viabilidad, bajo la premisa de los condicionantes urbanísticos de la LSG, para lo cual, coincidiendo básicamente en su localización, las diferencias fundamentales radicarán en su ordenación.

Alternativa 1

En la alternativa 1 se proponen las siguientes modificaciones y objetivos:

- Posibilitar urbanísticamente la reorganización de usos y circulaciones en los terrenos del ámbito.
- Eliminar la circulación de vehículos del entorno del arroyo (para conseguir un paseo verde en ambas márgenes).
- Incorporar la ordenación detallada para definir zonas verdes, alineaciones y equipamientos del PERI-1.1.
- Analizar los posibles riesgos de inundabilidad de la zona.
- Revisar las ordenanzas de aplicación y la definición de usos (complementarios/compatibles, globales/pormenorizados).

Para llevar a cabo las propuestas de ordenación se considerará el ámbito dividido en dos áreas de reparto: una para el desarrollo del Suelo Urbano No Consolidado del PERI-1.1 y otra para el desarrollo del Suelo Urbano Consolidado de uso Industrial.



Para la organización de recorridos, zonas verdes y aparcamientos en la zona del suelo urbano industrial se plantean cesiones públicas de forma que se puedan ejecutar viales, zonas verdes y zonas de aparcamiento.

Alternativa 2

En la alternativa 2 se proponen las siguientes modificaciones y objetivos:

- Posibilitar urbanísticamente la reorganización de usos y circulaciones en los terrenos del ámbito.
- Eliminar la circulación de vehículos del entorno del arroyo (para conseguir un paseo verde en ambas márgenes).
- Incorporar la ordenación detallada para definir zonas verdes, alineaciones y equipamientos del PERI-1.1.
- Analizar los posibles riesgos de inundabilidad de la zona.
- Revisar las ordenanzas de aplicación y la definición de usos (complementarios/compatibles, globales/pormenorizados).
- Ampliar las superficies destinadas a zonas verdes y situarlas de forma que se optimicen los espacios logrados y se generen corredores verdes en los márgenes del arroyo y en el perímetro de la vía del tren (para conseguir una barrera verde).
- Concentrar el suelo destinado a uso industrial en la zona en la que podría tener los mejores accesos de tráfico rodado. De esta manera, se intercambiaría la actual zona verde por una zona verde situada al norte de la parcela de uso industrial, posibilitando el citado corredor verde frente a la línea ferroviaria, y dotando a la zona de un nuevo espacio de aparcamiento de vehículos. La actual zona verde existente pasaría a formar parte del suelo urbano de uso industrial con ordenanza de aplicación O-6.2 (Edificación industrial - Áreas industriales de pequeño tamaño).

Para llevar a cabo las propuestas de ordenación se considerará el ámbito dividido en dos zonas: una para el desarrollo del Suelo Urbano No Consolidado del PERI-1.1 y otra para el desarrollo del Suelo Urbano Consolidado de uso Industrial.

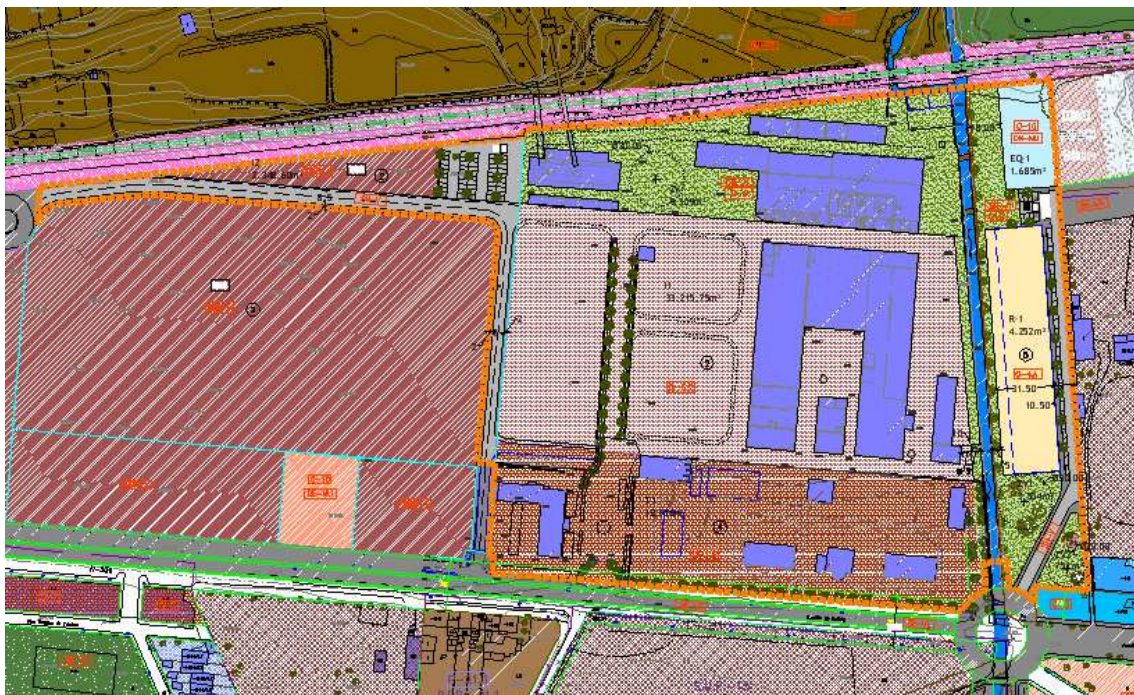
Para la organización de recorridos, zonas verdes y aparcamientos en el suelo urbano de uso industrial se plantea la cesión municipal de forma que se puedan ejecutar viales, zonas verdes y zonas de aparcamiento.

De las tres alternativas expuestas se opta por la alternativa 2, ya que, además de reorganizar los usos y circulaciones del ámbito, eliminando el tráfico rodado y contemplando un paseo



verde a ambos márgenes del arroyo, e incorporar la ordenación detallada del PERI-1.1, así como revisar la ordenación y ordenanzas de aplicación de la zona urbana de uso industrial, apuesta por ampliar las superficies destinadas a zonas verdes, situándolas estratégicamente, de manera que se genere una barrera verde visual frente a la línea de ferrocarril, conectada a su vez con el corredor verde del arroyo, así como con la zona verde dotacional situada al otro lado del río.

1.3.4. Ordenación propuesta



Como ya se adelantaba en el punto anterior, con la modificación planteada se proponen los siguientes cambios en la ordenación, que se reflejan en la documentación gráfica adjunta:

- Convertir parte de la superficie de Suelo Urbano Industrial en Zona Verde vinculada al Arroyo Mariñán, creando una franja verde en sus orillas conectada con la gran zona de equipamientos del extremo norte del ámbito. Se propone de esta forma crear un gran Sistema General que supondría un gran corredor ecológico a lo largo del río a modo de paseo fluvial que desembocaría en una gran Zona Verde para el uso y disfrute de los habitantes de la villa.
- Modificar el vial previsto en el PGOM como SN-V5 y la rotonda de nueva ejecución planteada en el cruce de este vial SN-V5 con el vial ya ejecutado SN-V4, para alejar el tráfico de la zona del arroyo y organizar las circulaciones dentro del ámbito del PERI P-1.1. Así se propone un nuevo vial que de acceso tanto a la zona verde como a la parcela de uso residencial. También



se podrá acceder a la parcela residencial y de equipamiento a través del tramo ya ejecutado del vial SN-V4, que desemboca en una zona de aparcamiento que se plantea entre la parcela dotacional, residencial y la zona verde.

- Modificar la ordenanza de aplicación en la parte de la parcela del Suelo Urbano Industrial con frente a la Avenida de Galicia, definiendo una nueva ordenanza O-7.A, variante de la ordenanza O-7, de edificación de uso comercial, de manera que se posibilite la implantación de nuevos establecimientos comerciales con frente al eje vertebrador de la villa (carretera nacional N-536), con el objetivo de reactivar este suelo y generar nuevos puestos de trabajo, con la consiguiente dinamización económica.
- Trasladar la superficie de Zona Verde existente y convertirla en Suelo Urbano Industrial, anexo al ya previsto en el PGOM. Se convertirá a su vez parte de la superficie de Suelo Urbano Industrial existente en Zona Verde (el área situada más próxima a la vía de ferrocarril). En esta nueva zona verde se mantendrán los edificios industriales existentes y se plantea su cesión pública, aumentando la superficie de zona verde cedida respecto a la anterior.
- Ceder al municipio y abrir viales en el suelo del Plan de Sectorización SUND-VI, de norte a sur (con acceso desde la Avenida de Galicia) y de este a oeste para dar servicio a la nueva zona verde del extremo norte, y dotar de una reserva de aparcamiento vinculada a estos nuevos viales y a dicha zona verde.
- Definir las zonas verdes, las alineaciones de la edificación y la dotación de equipamientos en el PERI-1.1, de forma que al actuar conjuntamente con la modificación propuesta, se posibilite mantener una gran franja verde en el margen del arroyo y se organicen los accesos alejando el tráfico rodado del margen del río.
- Definir las zonas verdes, las alineaciones de la edificación y la dotación de equipamientos en el Suelo Urbano Consolidado de uso Industrial.

1.3.5. Clases y categorías de suelo establecidas por la modificación

Dentro del ámbito de la modificación vamos a tener las siguientes clases y categorías de suelo:

Suelo urbano consolidado

Suelo urbano directo industrial propiedad de CEDIE. Se modificará la ordenanza de parte de este suelo para poder implantar también otros usos como comerciales u hoteleros. Además, se llevarán a cabo cesiones al ayuntamiento por parte de CEDIE para la ejecución de viales, zonas verdes y paquetes de aparcamiento.



Suelo urbano no consolidado

Suelo urbano no consolidado PERI-1.1. Se llevará a cabo su ordenación detallada para la implantación del viario estructurante del ámbito, los usos residenciales y las cesiones municipales, tanto para sistemas generales como para sistemas locales (equipamientos y zonas verdes públicas).

Suelo rústico

En las zonas de afección de ferrocarril y carretera nacional contaremos con suelo rústico de especial protección, concretamente suelo rústico de protección de infraestructuras.

1.3.6. Determinaciones relativas al suelo urbano consolidado

Según el PGOM, en los ámbitos de suelo urbano consolidado, las actuaciones se llevarán a cabo, en general, por ejecución directa.

Ordenanza ORD-1. Edificación industrial

Será de aplicación esta ordenanza en la parcela de Suelo Urbano de Uso Industrial propiedad de CEDIE, en las zonas así grafiadas en la presente Modificación Puntual.

A continuación se describe el ámbito de aplicación así como las condiciones de edificación, uso y estéticas establecidas en la Ordenanza ORD-1.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las condiciones que se establecen en los apartados siguientes serán de aplicación a las zonas de suelo urbano grafiadas en el Plan de Sectorización del Sector SUND-VI con la denominación ORD-1 SUND-VI.

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN

- a) Parcela mínima: El frente mínimo de la parcela será de 20m.
- b) Alineaciones: Las alineaciones oficiales se grafían en los Planos de Ordenación.
- c) Retranqueos mínimos:
 - A alineaciones oficiales: 5m.
 - A linderos privados: 5m.
- d) Ocupación máxima de la parcela: 85% de la superficie de la parcela neta.
- e) Altura máxima de cornisa: 7m, equivalente a bajo y planta (salvo que se precise aumentar



dicha altura por exigencias de la actividad). Las alturas de cornisa y total de la edificación se medirán desde la rasante del encintado de acera del vial al que den frente las parcelas.

f) Sótanos y semisótanos: Se permiten plantas de sótanos y/o semisótanos.

g) Dotación mínima de aparcamiento: 7 plazas de aparcamiento por cada 1.000m² de parcela.

CONDICIONES DE USO

a) Uso característico: Industrial (cumplirá las condiciones establecidas en las normas de uso del PGOM de O Barco de Valdeorras).

En todos los términos que no se especifiquen en la presente ordenanza, habrá de remitirse a lo establecido en el PGOM de O Barco de Valdeorras.

Ordenanza O-6.2. Áreas industriales de pequeño tamaño

Será de aplicación esta ordenanza en la parcela de Suelo Urbano de Uso Industrial propiedad de CEDIE, en las zonas así grafiadas en la presente Modificación Puntual.

A continuación se describe el ámbito de aplicación así como las condiciones de edificación, uso y estéticas establecidas en la Ordenanza O-6.2 (artículo 170 del PGOM).

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las condiciones que se establecen en los apartados siguientes serán de aplicación a las zonas de suelo urbano grafiadas en los Planos de Ordenación y Gestión del PGOM con la denominación O-6.2.

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN

a) Parcela mínima: 600m².

b) Alineaciones: Las alineaciones oficiales se grafían en los Planos de Ordenación.

c) Retranqueos mínimos:

- En parcelas $\leq 1.000\text{m}^2$: 5m a la alineación y no se exige retranqueo a linderos.
- En parcelas $> 1.000\text{m}^2$: 5m a la alineación y 3m a linderos.

d) Ocupación: Vendrá definida por los retranqueos mínimos establecidos, con un máximo del 70% de la superficie de la parcela neta.

e) Edificabilidad máxima sobre parcela neta: 1m²/1m².

f) Altura máxima de cornisa: 7m, equivalente a bajo y planta (esta altura podrá rebasarse en



casos debidamente justificados por los elementos o instalaciones que requiera la actividad).

g) Sótanos y semisótanos: Se autorizan sótanos y semisótanos cumpliendo con las condiciones establecidas en los artículos 105 y 106 de las normas urbanísticas del PGOM.

h) Obras admitidas: En las edificaciones existentes se admiten todo tipo de obras, salvo que el edificio se encuentre en situación de “fuera de ordenación”, en cuyo caso se aplicarán las disposiciones contenidas en los artículos 48 y 49 de las normas urbanísticas del PGOM.

CONDICIONES DE USO

a) Uso característico: Industrial en general.

b) Usos pormenorizados permitidos:

- Industrial: Categorías 4ª y 5ª.
- Almacén: Categorías 3ª, 4ª y 5ª.
- Garaje-Aparcamiento: Categorías 3ª y 5ª.
- Comercial: Categorías 2ª, 3ª y 5ª.

c) Usos complementarios: Como usos complementarios se permiten todos aquellos usos vinculados con las actividades principales como: vivienda para guarda de la instalación (con una superficie máxima de 100m²), oficinas, instalaciones deportivas y similares, todos ellos anexos a las actividades principales.

Los usos citados anteriormente cumplirán las condiciones establecidas en las normas de uso del PGOM.

CONDICIONES ESTÉTICAS

a) El bloque representativo dará frente a la vía pública.

b) Los paramentos que queden al descubierto tendrán calidad de obra terminada similar al de la fachada principal.

c) Los rótulos serán a base de materiales inalterables por los agentes atmosféricos, debiéndose mantener en buen estado de conservación.

d) Los cerramientos de frente de parcela tendrán una altura máxima de 2m y estarán constituidos por base de fábrica de 0,50m de altura y tela metálica o similar en el resto de la altura. Los cerramientos entre linderos tendrán una altura máxima de 2m pudiendo ser de obra de fábrica en toda su altura.



Ordenanza O-7.A

Se introduce una nueva ordenanza en suelo urbano consolidado (variante de la ordenanza O-7 de edificación de uso comercial del PGOM) en la parcela de Suelo Urbano propiedad de CEDIE.

Será de aplicación esta ordenanza en la parcela de Suelo Urbano propiedad de CEDIE, en las zonas así grafiadas en la presente Modificación Puntual.

A continuación se describe al ámbito de aplicación así como las condiciones de edificación, uso y estéticas establecidas en la Ordenanza O-7.A.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las condiciones que se establecen en los apartados siguientes serán de aplicación a las zonas de suelo urbano grafiadas en los Planos de Ordenación de la Modificación Puntual del PGOM con la denominación O-7.A.

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN

- a) Alineaciones: Las alineaciones oficiales se grafían en los Planos de Ordenación.
- b) Retranqueos mínimos:
 - Frontal: Se mantendrán los de la edificación principal.
 - A linderos: 5m, como mínimo, a todos los linderos.
- c) Ocupación máxima sobre parcela neta: 70%
- d) Edificabilidad máxima sobre parcela neta: $1m^2/1m^2$.
- e) Altura máxima de cornisa: La altura de cornisa no podrá rebasar los 13,50m, equivalentes a planta baja y tres plantas piso.
- f) Sótanos y semisótanos: Se autorizan sótanos y semisótanos cumpliendo con las condiciones establecidas en los artículos 105 y 106 de las normas urbanísticas del PGOM.
- g) Obras admitidas: En las edificaciones existentes se admiten todo tipo de obras, salvo que el edificio se encuentre en situación de “fuera de ordenación”, en cuyo caso se aplicarán las disposiciones contenidas en los artículos 48 y 49 de las normas urbanísticas del PGOM.

CONDICIONES DE USO

- a) Uso característico: Terciario
- b) Usos pormenorizados permitidos:



- Comercial: Categorías 2ª, 3ª, 4ª, 5ª y 6ª
- Almacén: Categorías 3ª y 4ª, siempre y cuando el uso de almacén no supere el 50% del uso comercial.
- Oficinas: Categoría 4ª
- Hostelería: Categorías 1ª y 2ª
- Garaje-aparcamiento: Categorías 3ª y 4ª
- Hotelero: Categorías 2ª y 3ª

c) Usos complementarios: Como usos complementarios se permiten todos aquellos usos vinculados con las actividades principales como: vivienda para guarda de la instalación (con una superficie máxima de 100m²), aparcamiento y similares, todos ellos anexos a la actividad principal.

Los usos anteriormente citados cumplirán las condiciones establecidas en las normas de uso del PGOM.

Cesiones

Además, se permutará la zona verde pública existente (6.228,25m²) por una zona verde de mayor superficie situada al norte del ámbito de actuación (9.309m² de espacio libre + 6.363,05m² de suelo edificado). También se abrirán viales públicos de acceso a la parcela y a dicha zona verde, con una zona anexa de estacionamiento de vehículos.

RESUMEN DE SUPERFICIES NUEVA ORDENACIÓN SUELO URBANO CONSOLIDADO					
ID PARCELA	REFERENCIA CATASTRAL	USO		SUP. (m²)	SUP. ÁMBITO (m²)
1	4484909PG6948S0001QJ	INDUSTRIAL			33.215,75
		TERCIARIO			18.976,00
-	-	CESIÓN ZONA VERDE	ESPACIO LIBRE		9.309,00
			EDIFICACIONES		6.363,05
4	4484913PG6948S0001PJ	INDUSTRIAL	P-4A	34.021,50	0
			P-4B		2.348,60
6	-	CESIÓN NUEVO VIAL			4.152,30
-	-	APARCAMIENTOS (50 PLAZAS)			1.498,00
TOTAL					75.862,70

1.3.7. Determinaciones relativas al suelo urbano no consolidado

Según el PGOM, los ámbitos de suelo urbano no consolidado quedan sujetos a un proceso de ejecución integral, necesario para garantizar el cumplimiento de los deberes de cesión, justa distribución de cargas y beneficios, y urbanización.



Así, para el suelo urbano no consolidado, el PGOM establece:

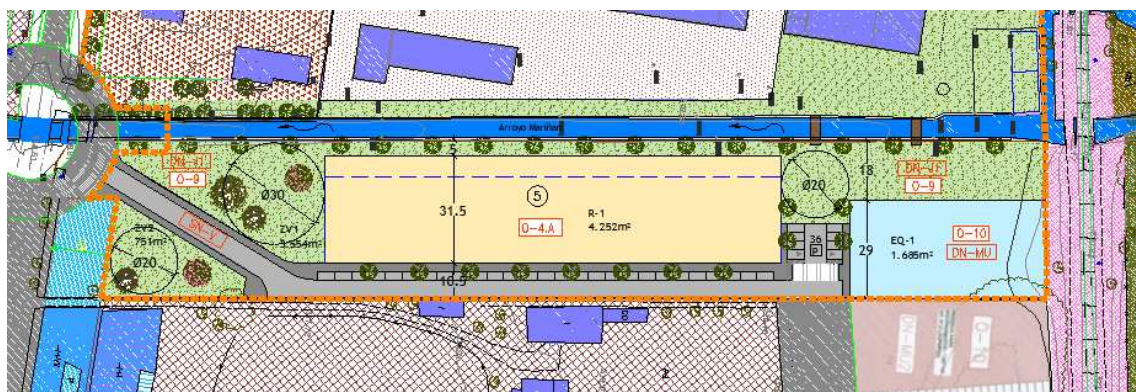
- a) Áreas de reparto y aprovechamiento tipo. Mediante la delimitación de los ámbitos de las áreas de reparto y la fijación de los correspondientes aprovechamientos tipo, el PGOM establece para cada área de reparto los “aprovechamientos susceptibles de apropiación”.
- b) Polígonos y sistemas de actuación. A través de la delimitación de los ámbitos de los polígonos en que se dividirán, en su caso, las áreas de reparto, y de la determinación en cada polígono del correspondiente sistema de actuación, el PGOM establece los ámbitos de ejecución integral del plan y el sistema de actuación más adecuado para su ejecución.

En el PGOM, la definición de las áreas de reparto y el cálculo del aprovechamiento tipo, así como los criterios utilizados para la delimitación de los polígonos y para la determinación de los sistemas de actuación se realizaron conforme a los criterios expuestos en su Memoria Justificativa de Ordenación.

Para las áreas de suelo urbano no consolidado que no contuvieran la ordenación pormenorizada, el PGOM establece los ámbitos de los correspondientes Planes Especiales de Reforma Interior (PERI).

Delimitación de área de reparto y del ámbito

Se presenta el siguiente esquema para la ordenación del área de reparto AR-1:



Usos globales

Según el artículo 120 del Reglamento de la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia, Decreto 143/2016 (en adelante RLSG); para cada uno de los ámbitos de suelo urbano no consolidado que delimite y no ordene, el PGOM asignará los usos globales de acuerdo con las siguientes reglas:



b) Cuando en un mismo ámbito se establezca un único uso global característico, compatible con otros usos, se establecerá un porcentaje máximo en el que el uso característico podrá ser sustituido por los usos compatibles en el momento de proceder a la ordenación detallada del ámbito. En este caso, para el cálculo de la superficie edificable de uso residencial, se tendrá en cuenta lo siguiente:

b.1) Si el uso global característico es residencial, y se establecen usos compatibles industriales o terciarios, la superficie edificable de uso residencial se calculará atribuyendo a toda la superficie del ámbito el uso característico.

Para cada uno de los ámbitos, el PGOM fijará la edificabilidad lucrativa máxima, teniendo en cuenta los límites de sostenibilidad establecidos en el RLSG en los casos en que sean necesarios procesos de urbanización, y según los siguientes criterios:

- La edificabilidad se asignará mediante el parámetro de m^2 de techo edificables por m^2 de superficie de suelo.
- La edificabilidad deberá ser la adecuada para generar reservas eficientes para los sistemas locales de equipamientos y zonas verdes que garanticen una adecuada calidad de vida, y una mezcla de usos que favorezca la vitalidad de la trama urbana.

En el caso que nos ocupa, los usos globales del polígono son el Terciario y el Residencial.

Coeficientes de ponderación y aprovechamiento tipo

El planeamiento que contenga la ordenación detallada fijará, justificadamente, para cada área de reparto, al objeto de determinar el aprovechamiento tipo:

- La justificación razonada del sistema de ponderación empleado para la elección de los de los parámetros aplicables en la obtención del aprovechamiento tipo.
- Los coeficientes de ponderación relativa entre uso y tipología edificatoria característicos (al que siempre se le asignará el valor de la unidad) y los restantes usos y tipologías, a los que corresponderán valores superiores o inferiores, en función de las circunstancias concretas del municipio y área de reparto así como en atención a los respectivos valores de mercado.
- La cuantía de las dotaciones públicas cuya superficie se mantenga así como los restantes parámetros aplicables en la obtención del aprovechamiento tipo.

Se obtendrá así la edificabilidad unitaria ponderada en función de los distintos valores de repercusión del suelo de los usos característicos de la correspondiente área de reparto; o lo que es lo mismo, el aprovechamiento tipo del área de reparto, el cual reflejará,



unitariamente, la superficie edificable del uso y tipología característicos por cada metro cuadrado de suelo de la misma.

Sistema de actuación

Al amparo de lo establecido en los artículos 105.1 e) y 284 del RLSG 2016 se determina, al objeto del desarrollo del sector de suelo urbano no consolidado establecido y teniendo en cuenta tanto las características y complejidades de la iniciativa a desarrollar como la colaboración de la iniciativa privada, como sistema de actuación el de compensación.

En el sistema de compensación los propietarios aportan los terrenos de cesión obligatoria, realizan a su cargo la urbanización en los términos y condiciones que se determinan en el plan y se constituye la junta de compensación (artículo 122 de la LSG).

Cabe destacar en este apartado que los terrenos objeto del presente proyecto son de un único propietario, CEDIE, S.A., a excepción de los terrenos cedidos en su día al ayuntamiento en el desarrollo del suelo urbano no delimitado SUND-VI.

1.3.8. Determinaciones relativas al suelo rústico

Tendrán condición de suelo rústico:

a) Los terrenos sometidos a algún régimen de especial protección incompatible con su transformación mediante la urbanización, de conformidad con la legislación sectorial de protección y policía del dominio público marítimo-terrestre, hidráulico o de infraestructuras, o con la legislación sectorial de protección de los valores agrícolas, ganaderos, forestales, paisajísticos, ambientales, naturales o culturales.

No tendrán la condición de suelo rústico los terrenos que, aunque estén sometidos a alguna protección sectorial de las mencionadas, reúnan las condiciones establecidas en la LSG para ser clasificados como suelo urbano o suelo de núcleo rural, sin perjuicio de que sobre ellos apliquen las determinaciones correspondientes de dicha normativa sectorial de protección.

b) Los terrenos amenazados por riesgos naturales o tecnológicos, incompatibles con su urbanización, tales como inundación, erosión, hundimiento, incendio, contaminación o cualquier otro tipo de catástrofe, o que perturben el ambiente o la seguridad y la salud (artículo 31.1.b) de la LSG).

c) Los terrenos que el plan o instrumentos de ordenación del territorio no juzguen adecuados para el desarrollo urbanístico, considerando los principios de utilización racional de los recursos naturales o de desarrollo sostenible (artículo 31.1.c) de la LSG).



Dentro del suelo rústico se distinguirá entre el suelo rústico de protección ordinaria y el suelo rústico de especial protección (artículo 31.2 de la LSG).

Este apartado no será de aplicación en el presente proyecto para los suelos afectados por la vía del ferrocarril y la carretera nacional, por estar clasificados como suelo urbano.

1.3.9. Justificación del cumplimiento de las reservas del suelo legalmente exigidas

La LSG establece las reservas para dotaciones que tiene que prever el plan general y las que corresponden al planeamiento de desarrollo. Así, el plan general debe establecer los sistemas generales al servicio de todo el término municipal y teniendo en cuenta la capacidad residencial máxima, mientras que el planeamiento de desarrollo es el competente para establecer los sistemas locales al servicio del polígono o sector.

Por ello, en los apartados siguientes se concretarán con detalle los sistemas generales que le corresponden al sector resultante de la MP, mientras que en el caso de los sistemas locales nos limitaremos a enunciar los mínimos que exige el artículo 69 del Reglamento de la LSG, correspondiéndole a la ordenación detallada cuantificar y señalar los ámbitos correspondientes a cada uno de ellos.

Reservas para sistemas generales

Según el artículo 66 del RLSG, el PGOM deberá prever, justificadamente, las reservas de suelo necesarias para la implantación de los sistemas generales al servicio de todo el término municipal, en proporción adecuada a las características del ayuntamiento y a las necesidades de la población, y teniendo en cuenta la capacidad máxima residencial derivada del plan (artículo 42.1 de la LSG).

Esta reserva de suelo para sistemas generales deberá dar solución a las necesidades que se puedan derivar de los nuevos desarrollos urbanísticos, procurando, además, corregir los déficits que pueda presentar el ayuntamiento en el momento de iniciar la redacción del plan.

Para tal efecto, se calculará la capacidad máxima residencial del plan según lo establecido en el artículo 67 del RLSG. Sobre la capacidad máxima residencial calculada se aplicarán los estándares establecidos en el número 2 del artículo 66 del RLSG para las reservas de suelo del sistema general de espacios libre y zonas verdes y del sistema general de equipamientos que corresponda.

Además, el plan deberá prever la situación y cuantía de las reservas de suelo que considere necesarias para el desarrollo de los sistemas generales de infraestructuras de comunicaciones y redes de servicios en el término municipal, teniendo en cuenta lo dispuesto en la normativa



y planificación sectorial correspondiente.

En los ayuntamientos con población superior a 5.000 habitantes (como es el caso de O Barco de Valdeorras) y en ayuntamientos considerados nodos para el equilibrio del territorio en las DOT, estos sistemas generales será, como mínimo, los siguientes:

- a) Sistema general de espacio libres y zonas verdes de dominio y uso públicos: en proporción no inferior a 15m² por cada 100m² edificables de uso residencial.
- b) Sistema general de equipamiento comunitario de titularidad pública: en proporción no inferior a 5m² por cada 100m² edificables de uso residencial (artículo 42.1 de la LSG).

Estas reservas de suelo para los sistemas generales de equipamientos y de espacios libres y zonas verdes tienen carácter de mínimos, de manera que los planes generales siempre podrán establecer mayores exigencias.

En la justificación de las reservas mínimas de suelo para el sistema general de espacios libres y zonas verdes no se computarán los sistemas locales ni los espacios naturales protegidos existentes, sin perjuicio de que estos espacios naturales puedan ser cualificados como parte de dicho sistema, cuando se considere oportuno, por el plan general.

JUSTIFICACIÓN

El ámbito previsto en la modificación puntual abarca una parcela urbana de uso terciario industrial y un área de reparto de suelo urbano no consolidado de uso global residencial con una edificabilidad asignada de 0,85m²/m², según lo establecido en el artículo 41 de la LSG, así como en el artículo 64 del RLSG, por tratarse de un municipio con población igual o superior a 5.000 habitantes e inferior a 20.000 habitantes y considerado un nodo para el equilibrio del territorio en las DOT.

De esta forma, la edificabilidad de uso residencial del sector será de:

CAPACIDAD RESIDENCIAL MÁXIMA DEL SECTOR		
SUPERFICIE AR-1 P-1.1 (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ² /m ²)	SUPERFICIE MÁXIMA EDIFICABLE (m ²)
13.163,00	0,85	11.188,55

Por lo tanto, si las reservas para sistemas generales se establecen en función del artículo 66 del RLSG, en el caso de la modificación puntual que nos ocupa, las necesarias para el ámbito serían las siguientes:



RESERVAS MÍNIMAS PARA SISTEMAS GENERALES		
SISTEMA GENERAL	RESERVAS MÍNIMAS	
ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	15m ² /100m ² edificables	1.768,28 m ²
EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	5m ² /100m ² edificables	559,42 m ²

No obstante, la superficie destinada a espacios libres y zonas verdes de dominio público será mucho mayor, ya que uno de los objetivos de la presente modificación puntual será dotar al municipio de un gran sistema general de espacios libres y zonas verdes, mediante la creación de un paseo fluvial a lo largo del arroyo Mariñán que conecte con una gran zona verde con equipamientos públicos para uso y disfrute de todos los habitantes de la villa.

Reservas para sistemas locales

Según el artículo 69 del RLSG, con independencia de los sistemas generales, el plan que contenga la ordenación detallada establecerá en el suelo urbano no consolidado y en el suelo urbanizable las reservas mínimas de suelo para los siguientes sistemas locales, al servicio del polígono o sector:

ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS

a) Sistema de espacios libres públicos destinados a parques, jardines, áreas recreativas, de expansión y recreo de la población:

- En ámbitos de uso residencial u hotelero: 18m² de suelo por cada 100m² edificables y como mínimo el 10% de la superficie del ámbito.
- En ámbitos de uso terciario o industrial: la superficie que, justificadamente, se establezca en el planeamiento de desarrollo (artículo 42.2.a de la LSG).

Los espacios libres y zonas verdes que formen parte de estas reservas mínimas deberán cumplir las condiciones establecidas para ellas en el artículo 70 del RLSG (Condiciones de las reservas de suelo para el sistema de espacios libres y zonas verdes).

EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

b) Sistema de equipamientos públicos destinados a la prestación de servicios sanitarios, asistenciales, docentes, culturales, deportivos y otros que sean necesarios:

- En ámbitos de uso residencial u hotelero: 10m² de suelo por cada 100m² edificables.
- En ámbitos de uso terciario o industrial: la superficie que, justificadamente, se establezca en el planeamiento de desarrollo (artículo 42.2.b de la LSG).



Las reservas de suelo para sistemas locales, en los ámbitos de uso industrial o terciario distinto del hotelero, se realizarán teniendo en cuenta las necesidades que se generen en el ámbito de actuación y atendiendo a las relaciones del ámbito con el contorno en que se localiza.

Los sistemas de equipamientos públicos deberán cumplir las condiciones establecidas para ellos en el artículo 71 del RLSG (Condiciones de las reservas de suelo para el sistema de equipamientos).

APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS

c) Plazas de aparcamiento de vehículos: una plaza de aparcamiento por cada 100m² edificables, de las cuales, como mínimo, la cuarta parte debe ser de dominio público (artículo 42.2.c de la LSG).

Las características de la dotación de aparcamientos serán las establecidas en el artículo 75 del RLSG (Características de la dotación de aparcamientos).

ARBOLADO

d) Para arbolado:

- En ámbitos de uso residencial u hotelero: la plantación o conservación de un árbol por cada 100m² edificables.
- En ámbitos de uso terciario o industrial: la plantación o conservación de número de árboles que se establezca en el planeamiento de desarrollo (artículo 42.2.d de la LSG).

La reserva mínima de arbolado, cuando el uso predominante sea el terciario distinto del hotelero, se localizará teniendo en cuenta que el arbolado se situará preferentemente formando pantallas visuales y acústicas con respecto a las vías de comunicación y áreas colindantes de usos diferentes, en las áreas de aparcamiento o en los itinerarios peatonales.

La reserva mínima de arbolado se localizará teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 69 del RLSG (Reservas de suelo para sistemas locales).

JUSTIFICACIÓN

El ámbito previsto en la modificación puntual abarca una parcela urbana de uso terciario industrial y un área de reparto de suelo urbano no consolidado de uso global residencial con una edificabilidad asignada de 0,85m²/m², según lo establecido en el artículo 41 de la LSG, así como en el artículo 64 del RLSG, por tratarse de un municipio con población igual o



superior a 5.000 habitantes e inferior a 20.000 habitantes y considerado un nodo para el equilibrio del territorio en las DOT.

De esta forma, la edificabilidad de uso residencial del sector será de:

CAPACIDAD RESIDENCIAL MÁXIMA DEL SECTOR		
SUPERFICIE AR-1 P-1.1 (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ² /m ²)	SUPERFICIE MÁXIMA EDIFICABLE (m ²)
13.163,00	0,85	11.188,55

Por lo tanto, si las reservas para sistemas locales se establecen en función del artículo 69 del RLSG, en el caso de la modificación puntual que nos ocupa, las necesarias para el ámbito serían las siguientes:

RESERVAS MÍNIMAS PARA SISTEMAS LOCALES		
SISTEMA LOCAL	RESERVAS MÍNIMAS	
ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	18m ² /100m ² edificables (mínimo 10% superficie del ámbito)	2.013,94 m ²
EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	10m ² /100m ² edificables	1.118,85 m ²
PLAZAS DE APARCAMIENTO	1 plaza/100m ² edificables (mínimo ¼ dominio público)	112 (28) ud
ARBOLADO	plantación o conservación de 1 árbol/100m ² edificables	112 ud

Estas reservas de suelo para los sistemas locales tienen carácter de mínimos, de manera que los planes siempre podrán establecer mayores exigencias.

En base a las condiciones establecidas con anterioridad, la ordenación detallada deberá concretar las superficies que se reservarán para cada uno de los sistemas locales indicados, así como las reservas de suelo necesarias para los sistemas locales de infraestructuras de comunicación y redes de servicios, en función de las necesidades que genere el nuevo ámbito o sector.

En este sentido, se integrarán en el sistema de espacios libres y zonas verdes de carácter local, los márgenes del arroyo Mariñán que discurre por el sector en dirección norte-sur.

Reservas para vivienda protegida

Según el artículo 77 del RLSG, los planes generales deberán prever unas reservas de suelo para vivienda sujeta a algún régimen de protección pública. Esta proporción será de 10% en el supuesto de suelo urbano no consolidado regulado en el artículo 17.b.2 de la LSG (terrenos en los que sean necesarios procesos de reforma interior o renovación urbana, como es el caso que nos ocupa).

Excepcionalmente, los planes generales, atendiendo a la demanda real de vivienda protegida, podrán fijar una reserva inferior ajustada al porcentaje de reserva total de suelo para vivienda protegida del ayuntamiento y a los diferentes regímenes de vivienda protegida. El



porcentaje de reserva total del ayuntamiento lo determinará anualmente el Instituto Gallego da Vivienda y Suelo (en adelante IGVS), con base en los inscritos en el Registro Único de Demandantes de Vivienda de la Comunidad Autónoma de Galicia (en adelante RUDG). La resolución que determine este porcentaje será objeto de publicación en el Diario Oficial de Galicia (artículo 42.9 de la LSG).

En cualquier caso, el porcentaje de reserva total del ayuntamiento que recojan los planes generales deberá ajustarse, en cuanto a su distribución por tipos de vivienda, a los porcentajes que para cada uno de ellos figuren en el RUDG en el municipio.

Las reservas para la construcción de viviendas protegidas deberán localizarse favoreciendo el principio de cohesión social y conforme a las siguientes reglas en función de la clasificación del suelo. Así, en el suelo urbano no consolidado, deberá acreditarse el cumplimiento de la reserva para vivienda protegida en el distrito.

JUSTIFICACIÓN

El PGOM DE O Barco de Valdeorras no establece para el área de reparto AR-1 P-1.1 ninguna reserva para vivienda protegida. En este sentido, la Disposición Transitoria quinta de la LSG establece que a los instrumentos de planeamiento general aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley les resultará de aplicación directa las reservas de suelo para vivienda protegida fijadas en la presente ley. No obstante, los ayuntamientos podrán fijar su reserva de suelo para vivienda protegida en función de la demanda potencial de esta, según lo establecido en el artículo 42.9 de la presente ley.

En el caso que nos ocupa justificaremos el cumplimiento del porcentaje del 10% en el sector resultante de la MP, donde la edificabilidad para uso residencial es de 11.188,55m². De esta forma, la reserva para vivienda protegida será de 1.118,85m² (11.188,55m² x 10%).

Por otra parte, el mencionado artículo 77 de RLSG establece que, en cualquier caso, el porcentaje de reserva total del ayuntamiento que recojan los planes generales deberá ajustarse, en cuanto a su distribución por tipos de vivienda, a los porcentajes que para cada uno de ellos figuren en el RUDG en el municipio.

Teniendo en cuenta que de los distintos tipos de vivienda para los que existe demanda en el ayuntamiento de O Barco de Valdeorras, tan solo hay dos que podrían encajar en la presente actuación: la “vivienda de protección oficial de promoción pública” y la “vivienda de promoción pública de núcleos rurales y cascos históricos”. Este último, no tendría cabida por tipología en la actuación prevista.



Por ello, la totalidad de la reserva para vivienda protegida del sector será para “vivienda de protección oficial de promoción pública” (1.118,85m²).

Reserva para uso comercial

Según el artículo 78.5 del RLSG, en los ámbitos de suelo urbano no consolidado y en los sectores de suelo urbanizable, para los que se prevean usos residenciales, incluso cuando estos usos no sean mayoritarios, los planes establecerán una reserva mínima de edificabilidad para uso comercial igual o superior al 1% de la edificabilidad residencial del ámbito o sector de acuerdo con lo establecido en el artículo 27.3 de la Ley 13/2010, de 17 de diciembre, de comercio interior de Galicia.

JUSTIFICACIÓN

De esta manera, se prevé una reserva mínima para uso comercial de 111,88m² (1% de la edificabilidad), considerándose como un uso complementario del residencial.

1.3.10. Conexión con los sistemas generales del municipio

Según el artículo 128 del RLSG, se determinarán las conexiones necesarias con los sistemas generales existentes y exteriores al ámbito y, si es el caso, se preverán las obras necesarias para la ampliación o refuerzo de dichos sistemas en función de las necesidades generadas por la actuación y de forma que se asegure su correcto funcionamiento.

Para estos efectos, el plan deberá incluir un estudio que justifique la capacidad de las redes de servicios existentes y las medidas procedentes para atender las necesidades generadas y, si es el caso, la implantación de servicio público de transporte, la recogida de residuos sólidos urbanos y cuantos otros resulten necesarios (artículo 56.1.d de la LSG).

Para la redacción de este estudio, en lo referente a la capacidad de las redes de servicios existentes, se tendrá en cuenta la información que deberán facilitar las empresas suministradoras y distribuidoras en el momento de la redacción del plan, de acuerdo con lo establecido en el artículo 144.4 del RLSG.

Dado que en la presente MP se incluye la ordenación detallada del sector de suelo urbano no consolidado PERI P-1.1 , la descripción de la solución de conexión con los diferentes sistemas generales se realizará en los correspondientes apartados desarrollados al respecto en el citado documento de ordenación detallada.



Sistema general de infraestructuras de comunicaciones

El vial SN-V4 previsto en el PGOM se ha ejecutado sólo parcialmente, quedando en la actualidad el tramo inconexo y en fondo de saco. Esta zona soporta poco tráfico rodado lo que se ve reflejado en que la falta de conexión y continuidad del vial no ha supuesto un problema para el tráfico en el ámbito.

Se propone una modificación importante en lo relativo al sistema general de infraestructuras de comunicaciones, afectando al tramo del vial previsto en el PGOM SN-V4 que está sin ejecutar, al vial SN-V5 y a la rotonda que los conecta.

Se mejorarán las conexiones peatonales y rodadas y se dotará al ámbito de plazas de aparcamiento. Se dará en todo caso, conexión con los sistemas generales de infraestructuras de comunicaciones.

Sistema general de infraestructuras de redes de servicios

En virtud de lo establecido en el artículo 67 de La Ley 2/2012 del Suelo de Galicia “los servicios técnicos municipales y las empresas suministradoras deberán informar, en el plazo máximo de un mes, sobre la suficiencia de las infraestructuras y servicios existentes y previstos antes de iniciar la tramitación del plan”. Así mismo, según lo establecido en el artículo 128 del Reglamento de la Ley 2/2012 del Suelo de Galicia “el plan deberá incluir un estudio que justifique la capacidad de las redes de servicios existentes en el que se tendrá en cuenta la información que deberán facilitar las empresas suministradoras y distribuidoras”.

En lo referente a la capacidad de las redes de servicios existentes, se tendrá en cuenta la información que deberán facilitar las empresas subministradoras y distribuidoras. En esta información se deberán recoger las infraestructuras que la entidad o empresa deba realizar para la atención del crecimiento previsible de la demanda y para la prestación de los servicios con la calidad reglamentaria exigida.

1.3.11. Justificación del cumplimiento de los instrumentos de ordenación del territorio

Directrices de Ordenación del Territorio (DOT)

Según la determinación 10.2.5 del Decreto 19/2011, de 10 de febrero, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), las determinaciones de las DOT serán de aplicación a todos los instrumentos de ordenación del territorio y al planeamiento urbanístico, excepto aquellos aprobados provisional o definitivamente a la entrada en vigor de dichas DOT. Las DOT son de aplicación, por lo tanto, en la presente modificación puntual.



El modelo territorial de Galicia toma como referencias fundamentales las establecidas en la política territorial de la Unión Europea y en la Ley de Ordenación del Territorio de Galicia, y se pueden sintetizar en los siguientes puntos:

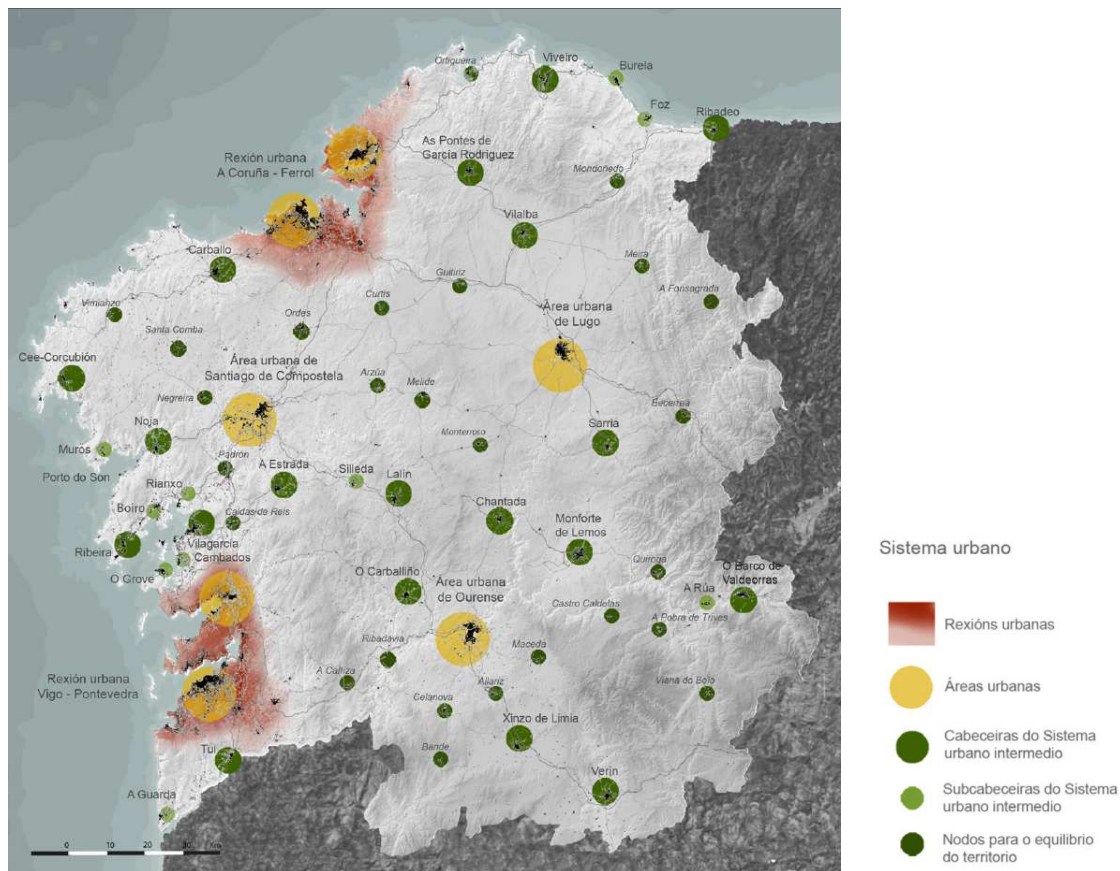
- El desarrollo económico equilibrado y sostenible, para que Galicia se siga aproximando a los niveles de renta y riqueza de las regiones más desarrolladas.
- La cohesión social y la mejora de la calidad de vida de la población, de modo que todas las personas dispongan de un nivel adecuado de servicios y oportunidades.
- La utilización racional del territorio y la sostenibilidad ambiental, mediante la gestión responsable de los recursos naturales y la protección del medio ambiente.

Para alcanzar sus objetivos las DOT establecen un modelo territorial con una estructura básica que se define a partir de un sistema jerarquizado de asentamientos, que se implanta sobre un medio rural que cuenta con una biodiversidad y patrimonio cultural que hay que proteger y gestionar.

Así, el sistema de asentamientos de Galicia quedará configurada por:

- Sistema de grandes ciudades.
- Sistema urbano intermedio.
- Nodos para el equilibrio del territorio.
- Núcleos principales de los restantes ayuntamientos y de las parroquias rurales.

Como ya se ha dicho con anterioridad, las DOT (determinación 2.2.1) nos indican que O Barco de Valdeorras es una de las cabeceras del sistema urbano intermedio, dentro del sistema de asentamientos de Galicia. Serán por lo tanto de aplicación las determinaciones (tanto excluyentes como orientativas) establecidas en el punto 2.2 Determinaciones para los nodos del sistema urbano intermedio.



El eje O Barco-Vilamartín-A Rúa discurre a lo largo del canal del río Sil y es el espacio central donde se concentra la población y las principales actividades de la zona. Se han constituido un pequeño subsistema urbano independiente favorecido por la distancia de las principales ciudades gallegas. Por eso, en las DOT, se propone articular estrategias de cooperación y mayor integración entre los diversos asentamientos de este corredor de alta calidad paisajística. Se pretende así, aumentar la dimensión urbana global de un ámbito organizado entre O Barco de Valdeorras, que es cabecera, y A Rúa, que puede asumir el papel urbano de subcabecera en este ámbito.

Las determinaciones excluyentes recogidas en las DOT para el sistema urbano intermedio son las siguientes:

2.2.1.- O Barco de Valdeorras se encuentra entre las cabeceras del sistema urbano intermedio.

El papel de cabecera del sistema urbano intermedio le confiere a O Barco de Valdeorras un plus de centralidad, con capacidad para acoger actividades que diversifiquen su estructura



empresarial y productiva. En este sentido, actuación prevista reforzará este papel, proporcionándole al municipio una oportunidad estratégica que redundará en un fortalecimiento tanto de su balanza demográfica como de su potencial productivo.

2.2.2.- Los planes, programas y actuaciones en materia de infraestructuras, equipamientos, vivienda de protección oficial y creación de suelo empresarial potenciarán el papel territorial de estos nodos urbanos, promoviendo iniciativas que prioricen su fortalecimiento.

Con la iniciativa propuesta se pretende la instalación de nuevos grupos empresariales, la mejora de las infraestructuras, así como el aumento de la oferta de suelo residencial, con su correspondiente porcentaje de vivienda de protección oficial, y del suelo dotacional (equipamientos y zonas verdes públicas).

2.2.3.- El planeamiento urbanístico de estas villas y pequeñas ciudades deberá potenciar las dinámicas urbanas proporcionando una estructura urbana sólida y prever una reserva de suelo adecuada para atender la demanda de servicios, actividades productivas y equipamientos de carácter supramunicipal, que no puedan encontrar acomodo en los niveles urbanos y rurales de menor rango.

La modificación puntual viene a cubrir el déficit detectado en cuanto a la oferta de suelo de uso terciario, compatibilizando la oferta residencial y productiva, de tal forma que la actuación prevista sirva para compensar la estructura urbana, potenciando el papel de O Barco de Valdeorras a nivel comarcal.

2.2.4.- Estas villas y pequeñas ciudades estarán conectadas con el sistema de ciudades mediante vías de alta prestación.

El ámbito de actuación se integra en la malla urbana a través de la red viaria existente, apoyándose en todo su lindero sur en el sistema general viario SE-V1, Avenida de Galicia al oeste del Arroyo Mariñán y Avenida del Conde de Fenosa al este del mismo (carretera nacional N-536 a su paso por el casco urbano de la villa y eje vertebrador del municipio).

El límite norte del ámbito lo constituye la vía de ferrocarril Palencia - A Coruña.

La Avenida de Galicia es una vía de salida del casco urbano, que enlaza con la carretera nacional N-120, denominada como Carretera de Logroño, que comunica la villa con los municipios vecinos de Villamartín de Valdeorras hacia el oeste y Rubiá hacia el este. Así mismo, conduce hacia el oeste a las localidades de Monforte de Lemos y Ourense y hacia el este a la localidad de Ponferrada, enlazando con la carretera nacional N-VI, que conecta a su vez con la autovía A-6 Madrid - A Coruña.



En el PGOM de 2003 se proponía además un sistema viario estructurante que pretendía unir el sistema general viario existente SE-V11 (Rúa do Miño) con la carretera nacional N-536, a través de los nuevos sistema generales viarios SN-V4 y SN-V5, articulados por una rotonda. El vial programado SN-V5 discurriría paralelo a ambos márgenes del arroyo Mariñán, hasta la rotonda de conexión con la carretera nacional (punto de unión entre la Avenida de Galicia y avenida del Conde de Fenosa).

Estas actuaciones programadas en el PGOM de 2003 se han llevado a cabo sólo parcialmente, dejando tramos inconexos e infrautilizados. Dos de los viales de este sistema (SN-V4 y SN-V5) discurrirían por el ámbito de intervención. Así, del SN-V4 se ha ejecutado solamente un tramo y del SN-V5 no se ha ejecutado nada, ni tampoco la rotonda de conexión entre los dos, ni la rotonda de conexión entre la Avenida de Galicia y avenida del Conde de Fenosa.

Siendo esta la situación, más de 15 años después de la aprobación del PGOM, se considera la propuesta fracasada.

Plan Sectorial de Ordenación de Áreas Empresariales de la Comunidad Autónoma de Galicia (PSOAEG)

En el DOGA número 101, de 28 de mayo de 2014, se publicó la resolución de 5 de mayo de 2014 mediante la que se hizo pública la aprobación definitiva y las disposiciones normativas del Plan Sectorial de Ordenación de Áreas Empresariales en la Comunidad Autónoma de Galicia (PSOAEG).

El término municipal de O Barco de Valdeorras se encuentra inmerso dentro del área funcional de O Barco de Valdeorras, compuesta por las comarcas de Terra de Trives y Valdeorras.

La presente modificación es plenamente compatible con lo establecido en el PSOAEG para O Barco de Valdeorras.

1.3.12. Justificación del cumplimiento de la normativa sectorial de aplicación

Afecciones ferroviarias

La normativa de referencia en la actualidad, para los suelos con afecciones ferroviarias, como el caso que nos ocupa, ya que la línea de ferrocarril discurre por el límite norte de la parcela; es la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

El artículo 7 de la ley 38/2015 establece que los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG), así como



aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.

La ley 38/2015 establece las siguientes zonas de protección de la RFIG:

- Zona de dominio público: se compone de los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que forman parte de la RFIG y una franja de terreno de 8m a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.
- Zona de protección: consiste en una franja de terreno a cada lado de las líneas ferroviarias delimitada, interiormente, por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70m de la aristas exteriores de la explanación.

En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución, las distancias establecidas en las líneas anteriores para protección de la infraestructura ferroviaria serán de 5m para la zona de dominio público y de 8m para la zona de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación.

- Límite de edificación: a ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la RFIG se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de la ley. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación. La línea de edificación se sitúa a 50m de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. En las líneas ferroviarias que formen parte de la RFIG y que discurren por zonas urbanas, la línea límite de edificación se sitúa a 20m de la arista más próxima a la plataforma. Reglamentariamente, podrá determinarse una distancia inferior a la prevista en las líneas anteriores para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas.

Según el artículo 16 de la ley 38/2015, para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o



provisionales, cambiar de destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias. Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas.

En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general, cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria o por razones de seguridad del tráfico ferroviario. En las construcciones ya existentes podrán realizarse, exclusivamente, obras de construcción y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, sin perjuicio de los demás permisos o autorizaciones que pudieran resultar necesarios en función de la normativa aplicable.

Siempre que se asegure la conservación y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, el planeamiento urbanístico podrá calificar con distintos usos, superficies superpuestas, en la rasante y el subsuelo o el vuelo, con la finalidad de constituir un complejo inmobiliario, tal y como permite la legislación estatal del suelo.

Según el artículo 17 de la ley 38/2015, en la zona de protección hasta la línea límite de edificación, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá solicitar al Ministerio de Fomento la expropiación de bienes que pasarán a tener la consideración de dominio público, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, y la necesidad de su ocupación y la declaración de urgencia de la misma, siempre que se justifique su interés para la idónea prestación de los servicios ferroviarios y para la seguridad de la circulación.

El PGOM vigente se redactó teniendo en cuenta una normativa sectorial para el sector ferroviario anterior (Ley 16/1978 de Ordenación de Transportes Terrestres y el Reglamento para su desarrollo RD 1211/1990, de 28 de septiembre). La ley vigente no modifica sustancialmente la delimitación de las zonas de afección, por lo que la actualización no implica la aparición de conflictos en el planeamiento. La modificación delimita las zonas de afección vinculadas a la vía férrea, dando cumplimiento a la actual normativa vigente.



Afecciones de carreteras del estado

Según se indicó en apartados anteriores, el ámbito de la modificación puntual está dentro de la zona de influencia de la carretera N-536, que discurre por el límite sur del ámbito. Así, será de aplicación lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

La ley 37/2015 establece las siguientes zonas de protección de las carreteras estatales:

- Zona de dominio público: terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 8m de anchura en autopistas y autovías, y de 3m en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio; medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.
- Zona de servidumbre: está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las carreteras del estado, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25m en autopistas y autovías y de 8m en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.
- Zona de afección: está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las carreteras del estado, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100m en autopistas y autovías y de 50m en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.
- Zona de limitación de la edificabilidad: a ambos lados de las carreteras del estado se establece una línea límite de edificación, que se sitúa a 50m en autopistas y autovías y a 25m en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general. A efectos de lo dispuesto anteriormente, los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 50m medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.

En estas zonas no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos o servicios que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones y la adecuada explotación de la carretera. La realización de cualquier actividad que pueda afectar al régimen de la zonas de protección requiere autorización del Ministerio de Fomento, sin



perjuicio de otras competencias concurrentes.

En el artículo 46 de la ley 37/2015 se define travesía como la parte de carretera en la que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes.

Según el artículo 47 de la ley 37/2015, se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras del estado que discurran por suelo clasificado como urbano con el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa a instancia del ayuntamiento interesado.

Según la Disposición Transitoria Primera - Delimitación de tramos urbanos, de la ley 37/2015, en aquellos municipios en los que no hubiera estudio de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado, y hasta tanto no se disponga del mismo, se considerarán tramos urbanos y travesías aquellos que tuvieran dicha condición a la entrada en vigor de la presente ley en virtud de la normativa anterior.

La modificación mantiene las zonas de afección delimitadas por el PGOM en vigor (donde se aplicó lo establecido en la Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras estatales), ya que la nueva ley no modificó su delimitación gráfica.

Afecciones de aguas

Como consecuencia de la presencia del Arroyo Mariñán es preciso tener en cuenta el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y la Ley 9/2010, de 4 de noviembre, de aguas de Galicia, así como el Reglamento del Dominio Público Hidráulico Real Decreto 849/1986, de 11 de abril.

Según el artículo 2 del RD legislativo 1/2001 constituyen el dominio público hidráulico del estado, con las salvedades expresamente establecidas:

- Las aguas continentales, tanto las superficiales como las subterráneas renovables con independencia del tiempo de renovación.
- Los cauces de corrientes naturales, continuas o discontinuas.
- Los lechos de los lagos y lagunas y los de los embalses superficiales en cauces públicos.
- Los acuíferos subterráneos, a los efectos de los actos de disposición o afección de los recursos hidráulicos.
- Las aguas procedentes de la desalación de agua de mar.



En el artículo 4 del RD legislativo 1/2001, se define álveo o cauce natural de una corriente continua o discontinua como el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias.

Según el artículo 6 del RD legislativo 1/2001, se entiende por riberas las fajas laterales de los cauces públicos situadas por encima del nivel de las aguas bajas, y por márgenes los terrenos que lindan con los cauces. Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal:

- A una zona de servidumbre de 5m de anchura, para uso público que se regulará reglamentariamente.
- A una zona de policía de 100m de anchura en la que se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.

Así, según el artículo 7 del RD 849/1986, la zona de servidumbre para uso público definida anteriormente tendrá los fines siguientes:

- Protección del ecosistema fluvial y del dominio público hidráulico.
- Paso público peatonal y para el desarrollo de los servicios de vigilancia, conservación y salvamento, salvo que por razones ambientales o de seguridad el organismo de cuenca considere conveniente su limitación
- Varado y amarre de embarcaciones de forma ocasional y en caso de necesidad.

Con carácter general no se podrá realizar ningún tipo de construcción en esta zona, salvo que resulte conveniente o necesaria para el uso del dominio público hidráulico o para su conservación y restauración. Sólo podrán autorizarse edificaciones en la zona de servidumbre en casos muy justificados. Las edificaciones que se autoricen se ejecutarán en las condiciones menos desfavorables para la propia servidumbre y con la mínima ocupación de la misma, tanto su suelo como su vuelo. Deberá garantizarse la efectividad de la servidumbre, procurando su continuidad o su ubicación alternativa y la comunicación entre las áreas de su trazado que queden limitadas o cercenadas por aquélla.

En el artículo 9 del RD 849/1986 se establece que en la zona de policía de 100m de anchura medidos horizontalmente a partir del cauce quedan sometidos a lo dispuesto en dicho reglamento las siguientes actividades y usos del suelo:

- Alteraciones sustanciales del relieve natural del terreno.
- Las extracciones de áridos.
- Las construcciones de todo tipo, tengan carácter definitivo o provisional.



- Cualquier otro uso o actividad que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas o que pueda ser causa de degradación o deterioro del estado de la masa de agua, del ecosistema acuático, y en general, del dominio público hidráulico.

Además, tenemos que tener en cuenta la zona de flujo preferente, que es aquella en la que, con periodos de recurrencia frecuentes, la avenida genera formas erosivas y sedimentarias debido a su gran energía al ser la zona en que se concentra preferentemente el flujo. Estas zonas se delimitan con el objeto de preservar la estructura y funcionamiento del sistema fluvial, dotando al cauce del espacio adicional suficiente para permitir su movilidad natural así como la laminación de caudales y carga sólida transportada, favoreciendo la amortiguación de las avenidas.

En el Real Decreto 9/2008 por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, se define la zona de flujo preferente de la siguiente forma: “La zona de flujo preferente es aquella zona constituida por la unión de la zona o zonas donde se concentra preferentemente el flujo durante las avenidas, o vía de intenso desagüe, y de la zona donde, para la avenida de 100 años de periodo de retorno, se puedan producir graves daños sobre las personas y los bienes, quedando delimitado su límite exterior mediante la envolvente de ambas zonas. A los efectos de la aplicación de la definición anterior, se considerará que pueden producirse graves daños sobre las personas y los bienes cuando las condiciones hidráulicas durante la avenida satisfagan uno o más de los siguientes criterios:

- a) Que el calado sea superior a 1m.
- b) Que la velocidad sea superior a 1m/s.
- c) Que el producto de ambas variables sea superior a $0,5\text{m}^2/\text{s}$.

La definición de esta zona tiene transcendencia ya que, en caso necesario, el Reglamento del Dominio Público Hidráulico prevé la posibilidad de tramitar un expediente administrativo para ampliar la Zona de Policía hasta incluir la zona de flujo preferente para reducir las afecciones de las inundaciones.

En el artículo 14 bis del RD 849/1986 se establecen las limitaciones a los usos del suelo en la zona inundable. Así, con el objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes, de conformidad con lo previsto en el artículo 11.3 del RD legislativo 1/2001, y sin perjuicio de las normas complementarias que puedan establecer las comunidades autónomas, se establecen las siguientes limitaciones en los usos del suelo en la zona inundable:

1. Las nuevas edificaciones y usos asociados en aquellos suelos que se encuentren en situación básica de suelo rural en la fecha de entrada en vigor del RD 638/2016, de 9 de diciembre, se



realizarán, en la medida de lo posible, fuera de las zonas inundables. En aquellos casos en los que no sea posible, se estará a lo que al respecto establezcan, en su caso, las normativas de las comunidades autónomas, teniendo en cuenta lo siguientes:

a) Las edificaciones se diseñarán teniendo en cuenta el riesgo de inundación existente y los nuevos usos residenciales se dispondrán a una cota tal que no se vean afectados por la avenida con un período de retorno de 500 años, debiendo diseñarse teniendo en cuenta el riesgo y el tipo de inundación existente. Podrán disponer de garajes subterráneos y sótanos, siempre que se garantice la estanqueidad del recinto para la avenida de 500 años de período de retorno, se realicen estudios específicos para evitar el colapso de las edificaciones, todo ello teniendo en cuenta la carga sólida transportada, y además se disponga de respiraderos y vías de evacuación por encima de la cota de dicha avenida. Se deberá tener en cuenta su accesibilidad en situación de emergencia por inundaciones.

b) Se evitará el establecimiento de servicios o equipamientos sensibles o infraestructuras públicas esenciales tales como hospitales, centros escolares o sanitarios, residencias de personas mayores o de personas con discapacidad, centros deportivos o grandes superficies comerciales donde puedan darse grandes aglomeraciones de población, acampadas, zonas destinadas al alojamiento en los campings y edificios de usos vinculados, parque de bomberos, centros penitenciarios, depuradoras, instalaciones de servicios de Protección Civil, o similares. Excepcionalmente, cuando se demuestre que no existe otra alternativa de ubicación, se podrá permitir su establecimiento, siempre que se cumpla lo establecido en el apartado anterior y se asegure su accesibilidad en situación de emergencia por inundaciones.

2. En aquellos suelos que se encuentren a la fecha de entrada en vigor del RD 638/2016, de 9 de diciembre, en la situación básica de suelo urbanizado, podrá permitirse la construcción de nuevas edificaciones, teniendo en cuenta, en la medida de lo posible, lo establecido en las letras a) y b) del apartado 1 anterior.

3. Para los supuestos anteriores, y para las edificaciones ya existentes, las administraciones competentes fomentarán la adopción de medidas de disminución de la vulnerabilidad y autoprotección, todo ello de acuerdo con lo establecido en la Ley 14/2015, de 9 de julio, del sistema nacional de protección civil y la normativa de las comunidades autónomas. Asimismo, el promotor deberá suscribir una declaración responsable en la que exprese claramente que conoce y asume el riesgo existente y las medidas de protección civil aplicables al caso, comprometiéndose a trasladar esa información a los posibles afectados, con independencia de las medidas complementarias que estime oportuno adoptar para su protección. Esta declaración responsable deberá estar integrada, en su caso, en la documentación de un



expedientes de autorización. En los casos en que no haya estado incluida en un expediente de autorización de la administración hidráulica, deberá presentarse ante ésta con una antelación mínima de un mes antes del inicio de la actividad.

4. Con carácter previo al inicio de las obras el promotor deberá disponer de certificado de Registro de la Propiedad en el que se acredite que existe anotación registral indicando que la construcción se encuentra en una zona inundable.

5. En relación con las zonas inundables, se distinguirá entre aquéllas que están incluidas dentro de la zona de policía que define el artículo 6.1.b) del Real Decreto Legislativo 1/2001, en la que la ejecución de cualquier obra o trabajo precisará autorización administrativa de los organismos de cuenca de acuerdo con el artículo 9.4, de aquellas zonas inundables situadas fuera de dicha zona de policía, en las que las actividades serán autorizadas por la administración competente con sujeción, al menos, a las limitaciones de uso que se establecen en este artículo, y al informe que emitirá con carácter previo a la Administración hidráulica de conformidad con el artículo 25.4 de Real Decreto Legislativo 1/2001, a menos que el correspondiente Plan de Ordenación Urbana, otras figuras de ordenamiento urbanístico o planes de obras de la Administración, hubieran sido informados y hubieran recogido las oportunas previsiones formuladas al efecto.

En la presente modificación se respetarán los preceptos recogidos en la normativa sectorial señalada anteriormente. No supone un conflicto con lo establecido en el PGOM en el que se aplicó lo establecido en la anterior Ley 29/1985, de 2 de agosto, de aguas y en el Reglamento que la desarrollaba RD 849/1989, de 11 de abril.





2. MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN DETALLADA



2. MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN DETALLADA DEL ÁMBITO PERI-1.1

2.1. INTRODUCCIÓN

2.1.1. Objeto

El presente documento de Ordenación Detallada (en adelante OD), se redacta al objeto de ordenar detalladamente el Suelo Urbano No Consolidado del PERI - 1.1 (Área de Reparto AR-1) delimitado en la presente MP del PGOM de O Barco de Valdeorras y situado al Este del Arroyo Mariñán.

Se determinará la ordenación detallada y los elementos necesarios para el desarrollo de la totalidad del ámbito: dotaciones, equipamientos, aparcamientos, ordenanzas de edificación, etc., con la documentación exigida legalmente.

La ordenación detallada que se propone ha sido el resultado de un estudio técnico, urbanístico y de sostenibilidad de la totalidad del ámbito de actuación y de su necesaria conexión con los sistemas generales existentes, así como de la adecuada integración del ámbito delimitado en la estructura de ordenación municipal definida en el PGOM.

2.1.2. Encaje legal

Los artículos 54 de la LSG y 119 del RLSG, 45.2 de la LSG y 221.2 del RLSG prevén expresamente la posibilidad de que los planes generales ordenen detalladamente ámbitos de suelo urbano no consolidado, con el mismo contenido y determinaciones exigibles a un plan especial de reforma interior, de manera que puedan ejecutarse directamente sin necesidad de planeamiento de desarrollo.

Por su parte, el apartado quinto de los artículos 83 de la LSG y 200 del RLSG establecen que la modificación de cualquiera de los elementos del planeamiento se sujetará a las mismas disposiciones enunciadas para su tramitación y aprobación, si bien no determina el contenido del instrumento de modificación del planeamiento.

En este sentido, el contenido del mismo será el que se estime conveniente, tomando como referencia el contenido fijado por las disposiciones normativas para el documento de planeamiento que se modifica y aplicando los criterios legalmente establecidos de proporcionalidad y sencillez (artículo 83 del RLSG).

Así las cosas, habida cuenta de la fase de tramitación ambiental en la que nos encontramos y al objeto de la cual se redacta el presente documento, dado que la ordenación detallada que se incorpora se establece al amparo de la posibilidad que la normativa urbanística otorga a



los documentos que modifiquen puntualmente los planes generales de ordenar detalladamente polígonos con el mismo contenido y determinaciones exigibles a un plan especial de reforma interior; y así como que la misma normativa no ha establecido el contenido del borrador del plan especial de reforma interior de una forma exhaustiva, limitándose a establecer que “será un documento que contenga, por lo menos, las líneas esenciales del planeamiento y permita debatir sus criterios, objetivos y soluciones generales” (párrafo final del apartado tercero del artículo 186 del RLSG); se ha dotado al mismo del contenido que se ha considerado suficiente para que, tomando como referencia las determinaciones y documentación reglamentariamente exigidas para el plan especial de reforma interior ponderadas con arreglo a los principios del artículo 83 del RLSG de máxima sencillez, legibilidad y proporcionalidad en relación a las características de su naturaleza y ámbito territorial, se conforme un documento que cumpla la premisa legal de reflejar, sin ambigüedad y de una forma clara, las líneas esenciales del planeamiento de desarrollo y permita tanto analizar como debatir los criterios, objetivos y soluciones generales presentados por el mismo.

2.2. INFORMACIÓN

2.2.1. Delimitación del ámbito de actuación

El ámbito de la presente Ordenación Detallada se encuentra situado al este del Arroyo Mariñán, en el tramo delimitado por la vía del ferrocarril Palencia - A Coruña (A Coruña) y la Avenida Conde de Fenosa al sur. Se corresponde con el área de reparto AR-1, PERI - 1.1 del PGOM.

2.2.2. Características naturales del territorio

A continuación se realiza una breve descripción del entorno natural del ámbito de actuación que podría verse afectado por las acciones que implique la Ordenación Detallada (PERI), que se desarrollará con más detalle en el Documento Ambiental Estratégico correspondiente.

Este análisis figura desarrollado con detalle en el Documento Ambiental Estratégico procediendo a realizar en el presente epígrafe una síntesis del mismo adaptada al documento urbanístico en el que se integra.

Topografía y Geomorfología

El municipio de O Barco, englobado en la comarca de Valdeorras, se sitúa en el extremo nororiental de la provincia de Ourense. Tiene una extensión de 86,1km² y limita al norte con la Sierra da Enciña da Lastra, que mira hacia a las cimas de O Caurel, al este con tierras de



Rubiá y Carballeda, al oeste con Vilamartín y al sur con la Sierra de O Eixe, que se eleva hasta las montañas de Trevinca, las cimas más altas de Galicia.

El territorio de Valdeorras se localiza en el trayecto inicial del río Sil en Galicia. Está fuertemente encajado en sus últimos trechos y abierto en la extensa fosa o plataforma de la vega del Sil situada a la altura de O Barco. La transición hacia la montaña se hace presente con cierta brusquedad y a escasa distancia del valle.

El PERI objeto de este estudio se ubica en la llanura del río Sil, a cota 320m sobre el nivel del mar, con una pendiente media inferior al 3% y orientación sur.

Los terrenos son prácticamente horizontales, con una muy ligera pendiente ascendente hacia el norte, es decir, hacia la zona por la que discurre la vía del tren.

Según la información obtenida de la cartografía del Instituto Geológico y Minero de España (en adelante IGME), la zona de estudio pertenece a las terrazas del Sil, concretamente la denominada QT₂, más moderna y ampliamente representada en la zona, en inmediato contacto con la formación aluvial del río Sil, a unos 3-6m por encima de la misma.

La tectónica de la zona en la que se enmarca el PERI muestra una deformación hercínica con una clara etapa compresiva y una posthercínica, en el Terciario final, con movimientos verticales intensivos que provocan un reajuste de bloques a favor de fracturas preexistentes.

Aguas

El ámbito de actuación se enmarca dentro de la subcuenca hidrográfica del río Mariñán, con una superficie de 16,7km².

El núcleo de O Barco presenta una densa red fluvial dominada por el paso del río Sil y sus afluentes que conforman numerosos valles de pequeña entidad. El río Mariñán atraviesa la parcela objeto de este estudio, dejando una estrecha franja a su derecha. Actualmente el río Mariñán está canalizado en su tramo más bajo, a su paso por el núcleo de O Barco, con una longitud total de 7km. De carácter permanente, su caudal ecológico medio, establecido por la Confederación Hidrográfica Miño-Sil es de 0,081m³/s.

El elevado índice pluviométrico de la región y la impermeabilidad del terreno condicionan una elevada escorrentía con un coeficiente de infiltración profunda relativamente bajo. En consecuencia los caudales subterráneos susceptibles de captación son muy limitados.

Un aspecto clave en el estudio hidrológico ligado a la ordenación del territorio, es la identificación y gestión de los riesgos por inundación.



Aguas de Galicia ha incluido, dentro del ciclo 2015-2021 los principales cursos fluviales del núcleo urbano de O Barco como área de riesgo potencial significativo de inundación (en adelante ARPSI) de origen fluvial. El río Mariñán, que atraviesa el ámbito de actuación, desde Armontes hasta su confluencia con el río Sil (1,81km) se considera ARPSI por superación natural de la capacidad, con posibles consecuencias para la salud humana, en medio ambiente y las actividades económicas.

La propiedad de los terrenos pertenecientes al ámbito de actuación que discurren junto al tramo del arroyo Mariñán situado entre el ferrocarril y la carretera N-536, considera que gran parte del área ARPSI no corresponde a la realidad física existente y la experiencia de los últimos 70 años.

Con fecha 14 de agosto de 2019 D. Isidoro Pardilla Gago, en calidad de Presidente de la sociedad Cedie 2018, S.A., solicita al Organismo de Cuenca, durante el trámite de información pública de la revisión y actualización de los Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación (MAPRI) 2º Ciclo de la Demarcación Hidrográfica Miño - Sil, que se realice un estudio pormenorizado del tramo del río Mariñán canalizado incluido en el cauce denominado ES010-OU-02-02-17367-10, a su paso por el municipio de O Barco de Valdeorras, analizando en el terreno todas las obras e infraestructuras existentes y encauzamientos, para establecer de forma más adecuada el Derecho Hidráulico Público, las zonas de riesgo y flujo preferente lo más ajustadas posibles a la realidad y poder liberar los equipamientos existentes de importancia en la zona.

Con fecha 16 de marzo de 2020, D. José Antonio Quiroga Díaz, Presidente de la Confederación Hidrográfica Miño - Sil, emite informe favorable a las alegaciones presentadas por D. Isidoro Pardilla Gago, procediendo a admitir la alegación formulada y modificar la delimitación del Dominio Público Hidráulico en el tramo del río Mariñán anteriormente indicado.

Se adjunta a la presente memoria el documento de “Observaciones al trámite de consulta pública de la revisión y actualización de los Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación (MAPRI). 2º Ciclo de la Demarcación Hidrográfica Miño - Sil”, elaborado por la Confederación Hidrográfica Miño - Sil, donde figura el resumen y análisis de alegaciones, así como las conclusiones efectuadas.

Las imágenes que se presentan a continuación han sido obtenidas de la página web del SIAMS (Sistema de Información Sobre el Agua) de la Confederación Hidrográfica Miño - Sil. Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables. Ministerio para la Transición Ecológica. Gobierno de España.



Dominio público hidráulico (DPH). Cauce, Zona de Servidumbre (5m) y Zona de Policía (100m).
Situación Inicial.



Dominio público hidráulico (DPH). Cauce, Zona de Servidumbre (5m) y Zona de Policía (100m).
Situación Revisada.



Zona de Flujo Preferente (ZFP).

Situación Revisada.

Clima

Para la correcta realización de un estudio del medio físico es necesario observar la influencia de los factores climáticos, ya que el clima se puede considerar como uno de los principales elementos determinantes en muchos de los procesos naturales.

El clima en la zona objeto de estudio es Mediterráneo semiárido moderadamente cálido, según la clasificación de Allué Andrade. Se caracteriza por la suavidad de sus temperaturas (media anual de 12,9°C), considerable oscilación térmica (17,2°C entre el mes más cálido y el más frío) y escasas precipitaciones (594 mm anuales).

Entorno natural. Flora, Fauna y Hábitats

El ámbito de la Ordenación Detallada (PERI) se enmarca dentro de un entorno urbano de media densidad, transición entre el tejido residencial e industrial, en el eje principal del núcleo urbano, la carretera N-536 que conecta las comarcas de Valdeorras y El Bierzo.

Este uso condiciona la diversidad de la flora y la fauna presentes, con una baja diversidad y una elevada antropización.

El ámbito de actuación presenta principalmente especies ripícolas, tales como los chopos, y especies ornamentales de gran porte como el *Platanus x hispanica*.



En cuanto al estudio de fauna, el ámbito de actuación se enmarca dentro de un entorno urbano, altamente antropizado, por lo que no se ha evidenciado la presencia de fauna relevante, aún teniendo en cuenta el estado de abandono de terrenos incluidos en el área de estudio que normalmente sufren un proceso lógico de naturalización que aumenta progresivamente la diversidad de los mismos.

La biodiversidad en el ámbito de la Ordenación Detallada (PERI) y su entorno es limitada debido al patrón de uso actual del suelo, predominando un tejido urbano-industrial asociado a las redes de comunicación y un mosaico de transición y disperso de carácter residencial, con escaso uso agrícola con mayor presencia hacia el norte de la parcela, relegando las áreas naturales hacia espacios más alejados del núcleo urbano, fuera de la vega del Sil.

Prueba de ello es la escasa presencia de hábitats de interés comunitario enmarcados dentro de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, identificándose los más próximos a 1km del ámbito de actuación.

Zonas de especial protección

En el área de influencia de la Ordenación Detallada (PERI) objeto de estudio no se ha identificado ningún espacio perteneciente a la Red Natura 2000.

Suelos

La zona del ámbito de estudio se localiza sobre materiales cuaternarios. Se asienta sobre depósitos aluviales del Sil con un basamento de esquistos, pizarras y cuarcitas.

Las cuarcitas del Arenig tienen una clara representación en una amplia y sinuosa banda situada al norte del sinclinal del Sil, y en otros puntos aparecen algunas de diferentes edades.

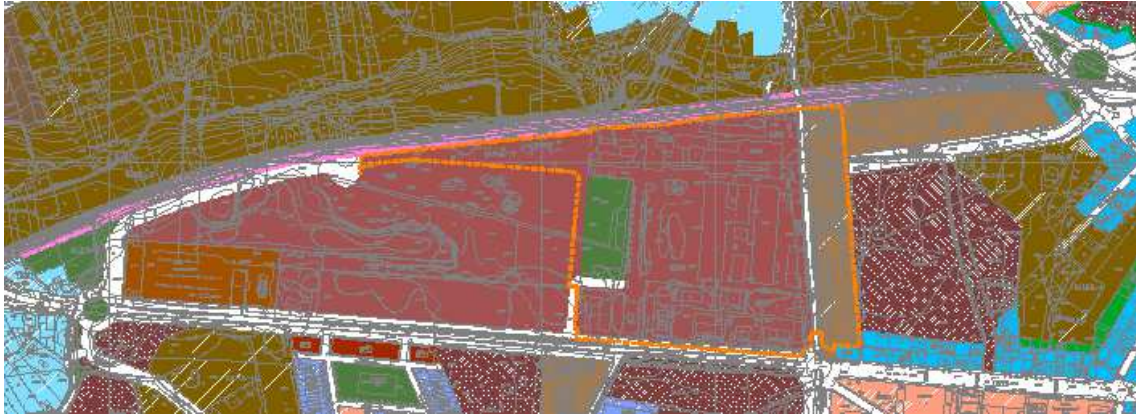
Los esquistos azulados cuarzo-moscovíticos se hallan al norte de la banda anterior y en conjunto constituyen la región de topografía más atormentada de la zona.

Las pizarras y esquistos de las facies de Luarca cubren casi totalmente la extensión que queda al sur del Sil, salvo en el extremo suroeste del municipio.



2.2.3. Usos, edificaciones e infraestructuras existentes

Usos



Los usos establecidos en la cartografía del PGOU del O Barco de Valdeorras son los siguientes:

	Uso industrial
	Zona verde
	Uso residencial (PERI)
	Uso residencial (PP)
	Uso residencial (entre medianeras)

Partiendo de la cartografía del PGOM, en el ámbito de estudio predomina el uso industrial, seguido del residencial y el de zona verde.

Edificaciones

En el área predomina el espacio libre de ocupación sobre el espacio construido.

Las edificaciones actuales son principalmente viviendas que estuvieron vinculadas en su tiempo a los usos industriales, sirviendo de residencia para los empleados de las fábricas pero que en la actualidad han quedado en desuso. Se encuentran en las proximidades de la esquina de la Avenida del Conde de Fenosa y la Rúa de Martaguisela sobre la que se apoyan como vial de acceso.

Infraestructuras

Existe un pequeño camino que discurre por el ámbito en dirección este-oeste, conectando la Rúa do Río Miño con el borde del Arroyo Mariñán.

Por el margen oeste del discurre una tubería de fundición dúctil de 100mm de diámetro y por el margen este una tubería de PVC de 110mm de diámetro, ambas en sentido perpendicular a



la Avenida del Conde de Fenosa donde conectan con las redes que discurren por ella.

Aproximadamente por el centro del ámbito, con un trazado paralelo al Arroyo Mariñán, discurre la red de saneamiento existente, que atraviesa dicho arroyo en un punto para dirigirse hacia el oeste.

En el entorno de la referida área de reparto se localizan las infraestructuras de comunicación y servicios suficientes para garantizar los servicios del nuevo desarrollo proyectado, así como su conexión con los sistemas generales existentes, tal y cómo se ha expuesto en los correspondientes apartados de la memoria de la modificación puntual.

2.2.4. Paisaje y relación visual con el entorno

La parcela objeto del Ordenación Detallada (PERI) se enmarca dentro de la Gran Área Paisajística “Riberas Encajadas del Miño y del Sil”, en la comarca paisajística de Valdeorras.

Se trata de un enclave transición entre los valles fuertemente encajados de la Ribeira Sacra y la plataforma de la vega del río Sil a su paso por el núcleo de O Barco de Valdeorras hasta Petín, en contraste con el relieve brusco perteneciente a las primeras elevaciones de O Courel o la Serra do Eixe a escasa distancia del valle.

En este área paisajística domina la tradición vitícola, muy presentes en el margen del Sil, reduciéndose significativamente su cultivo en el municipio de O Barco, donde representa solamente un porcentaje mínimo de su superficie, donde el crecimiento urbano y periurbano priman sobre el uso tradicional del suelo.

Este conjunto interurbano, que forma el eje O Barco-Vilamartín-A Rúa es el segundo mayor centro urbano de la provincia de Ourense. En un territorio marcado por la intensidad de los procesos migratorios y la debilidad de las actividades productivas, este eje ha logrado generar dinámicas endógenas que permitieron fijar un cierto porcentaje de población de su contorno rural y consolidar un espacio dinámico que contrasta con el deterioro demográfico de otros municipios del contorno.

La parcela se encuadra dentro de la transición del paisaje urbano al paisaje agrícola y forestal, formando parte de un mosaico en el que se alternan edificaciones, principalmente vivienda unifamiliar, prados, cultivos, pequeñas masas forestales y red viaria secundaria. Destaca en esta transición la presencia de un paisaje industrial delimitada entre el río Sil al sur y la línea de ferrocarril al norte, siguiendo el eje de la carretera N-536 y dominado por las instalaciones de CEDIE.



A pequeña escala, los valores paisajísticos más destacados son la presencia del río Mariñán, que limita por el oeste el ámbito de la Ordenación Detallada (PERI) y que se encuentra canalizado a su paso por la parcela y flanqueado por vegetación de ribera de gran porte; así como el valor intangible del pasado industrial, del que queda huella en el ámbito de estudio.

2.2.5. Estructura de la propiedad del suelo

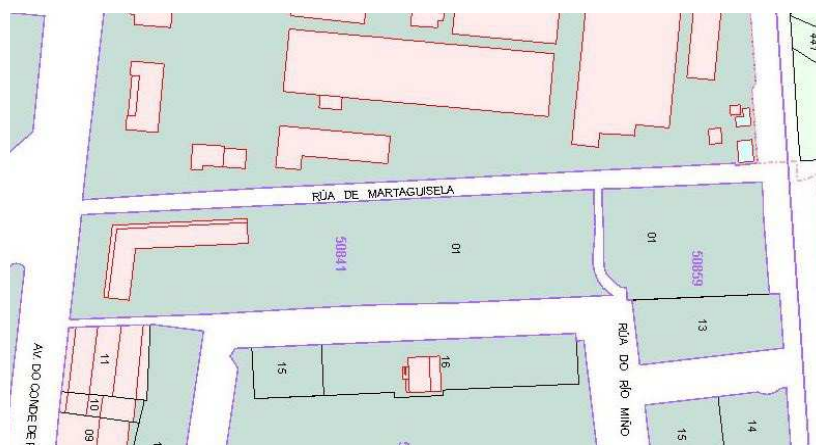
Todas las parcelas que forman parte del ámbito de la Ordenación Detallada (PERI) son de titularidad privada y pertenecen a un único propietario: Compañía Española de Industrias Electroquímicas, S.A. (CEDIE).

2.2.6. Parcelas catastrales afectadas

Las referencias catastrales de las fincas de titularidad privada afectadas por la modificación puntual son las siguientes:

RESUMEN DE SUPERFICIES PARCELAS AFECTADAS (PERI-1.1)		
PARCELA CATASTRAL	SUPERFICIE DE PARCELA (m ²)	INCLUSIÓN EN ÁREA (m ²)
5084101PG6948S0001AJ	9.786,00	9.324,60
5085901PG6948N0001WO	3.255,00	3.255,00
TOTAL	13.041,00	12.579,60

Cabe señalar que la parcela con referencia catastral 5084101PG6948S0001AJ no está afectada en su totalidad por la delimitación del ámbito del PERI-1.1 y que parte de la superficie del ámbito queda afectada por el sistema general SE-V1 (rotonda), lo que justifica la diferencia de superficie entre la ficha del área de reparto (13.163m²) y el área afectada por el ámbito de la modificación puntual (12.579,60m²).





2.2.7. Condicionantes de la delimitación y ordenación

Urbanísticos

La Modificación Puntual establece una serie de parámetros urbanísticos básicos a los cuales se debe adaptar la Ordenación Detallada.

Así, y por lo que respecta a las superficies, el polígono presenta una superficie bruta de 13.163m². El uso global establecido es el residencial, con un aprovechamiento global de 0,85m²/m², resultando las siguientes superficies edificables:

SUPERFICIES EDIFICABLES		
SUPERFICIE AR-1 P-1.1 (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ² /m ²)	SUPERFICIE MÁXIMA EDIFICABLE (m ²)
13.163,00	0,85	11.188,55

Cabe señalar que en la ficha nº1.1 del PGOM de O Barco de Valdeorras, la edificabilidad máxima total del ámbito de actuación era de 1,10m²/m², lo cual habría quedado modificado inicialmente por lo establecido en el artículo 46 de la derogada Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia (en adelante LOUGA) y a su vez por la actual normativa en vigor, a tenor del artículo 41 de la LSG (límites de sostenibilidad) en su apartado b) y en el artículo 64, apartado b) del reglamento que desarrolla dicha ley (RLSG).

En virtud del artículo 42 de la LSG se contempla (para ámbitos de uso residencial y hotelero) una reserva mínima de suelo destinada a espacios libres públicos de 2.013,93m² (18m² de suelo por cada 100m² edificables).

Así mismo, se contempla una reserva mínima de suelo destinada a equipamientos públicos de 1.118,85m² (10m² de suelo por cada 100m² edificables).

Estas reservas de suelo también difieren de lo establecido en la ficha del área de reparto del PGOM, las cuales quedarán modificadas por la normativa vigente.

La clase de suelo es urbano no consolidado. El sistema de actuación previsto es el de compensación. La ordenación ha de realizarse mediante un plan especial de reforma interior (en adelante PERI). Las condiciones de altura máxima establecidas en la ficha del área de reparto son de BAJO+4+BC (la altura de la edificación no será superior al ancho de las calles a las que da frente). La ordenanza de aplicación será la O-4 (edificación residencial abierta).

La modificación puntual, además de las reservas para sistemas generales y locales, establece otras dos reservas:



- Vivienda protegida: 10% de la edificabilidad residencial del ámbito (artículo 77 del RLSG).
- Uso comercial: 1% de la edificabilidad residencial del ámbito (según los artículos 78 del RLSG y 27 de la Ley 13/2010, de 17 de diciembre, de Comercio Interior de Galicia).

Por último, en la MP también se indica que el cauce de dominio público que discurre por el sector se integrará en el sistema de espacios libres y zonas verdes de carácter general.

2.2.8. Afecciones sectoriales

La existencia de determinados elementos en el ámbito de la presente modificación conlleva la necesidad de tomar en consideración las determinaciones de normativa sectorial (tanto estatal como autonómica) con incidencia urbanística y, consecuentemente, las afecciones generadas por la misma que resulten de aplicación.

A continuación se relaciona la normativa sectorial que resulta de aplicación con la identificación del concreto elemento que genera la misma; justificándose en el apartado correspondiente, de forma individual y pormenorizada, el respeto de cada una de las afecciones en el presente documento.

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. La aplicación de esta ley viene motivada por la línea de ferrocarril que discurre por el límite norte de la parcela.
- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras. La aplicación de esta ley viene motivada por la carretera nacional N-536, que discurre por el límite sur del ámbito.
- la Ley 9/2010, de 4 de noviembre, de aguas de Galicia y Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la misma, así como el Reglamento del Dominio Público Hidráulico Real Decreto 849/1986, de 11 de abril. La aplicación de esta ley viene motivada por la presencia del arroyo Mariñán, que discurre de norte a sur a través del ámbito.

La ordenación prevista se encuentra condicionada por las afecciones resultantes de la normativa sectorial de aplicación. Se relacionan, a continuación, las afecciones tenidas en cuenta a la hora de establecer dicha ordenación.

2.3. JUSTIFICACIÓN

2.3.1. Conveniencia y oportunidad

En el caso que nos ocupa la conveniencia y oportunidad se identifica plenamente con la exposición de motivos realizada en el correspondiente apartado de la memoria justificativa de la presente MP, con el único matiz de aprovechar la tramitación de la referida MP para



proceder a ordenar detalladamente el ámbito de suelo urbanizable identificado en la ficha nº1 del área de reparto AR-1 del PGOM de O Barco de Valdeorras como PERI P-1.1 y de esta manera agilizar el desarrollo del mismo.

2.3.2. Objetivos y criterios de la ordenación

Los principios generales que han regido la ordenación del ámbito que abarca el PERI-1.1 han sido los siguientes:

- Insertar la ordenación en el tejido existente así como reorganizar la trama viaria del PGOM.
- Modificar el vial previsto en el PGOM como SN-V5 y la rotonda de nueva ejecución planteada en el cruce de este vial SN-V5 con el vial ya ejecutado SN-V4, para alejar el tráfico de la zona del arroyo y organizar las circulaciones dentro del ámbito del PERI-1.1. Así se propone un nuevo vial de acceso restringido que conecte la parcela residencial y la zona verde con la rotonda de unión de la Avenida de Galicia con la Avenida Conde de Fenosa. También se podrá acceder a la parcela residencial, así como a la zona verde y a la parcela de equipamiento público a través del tramo ya ejecutado del vial SN-V4, que desembocará en una zona de aparcamiento público.
- Definir las zonas verdes, las alineaciones de la edificación y la dotación de equipamientos en el PERI-1.1, de forma que al actuar conjuntamente con la modificación propuesta, se posibilite mantener una gran franja verde en el margen del arroyo para uso y disfrute de los habitantes de toda la villa, alejando el tráfico rodado de la ribera del mismo.

2.3.3. Justificación del cumplimiento de las reservas de suelo legalmente exigidas

Reservas para sistemas generales

En la ficha nº1 del área de reparto AR-1 del PGOM de O Barco de Valdeorras para este ámbito (polígono P-1.1) figuran reservas para los sistemas generales de viario SN-V4 (560m²) y SN-V5 (2.973m²) así como para su rotonda de conexión. Uno de los objetivos de la presente Modificación Puntual es precisamente eliminar estas reservas de suelo para alejar el tráfico de la zona del arroyo y reorganizar las circulaciones dentro del ámbito del PERI P-1.1.

Según el artículo 66 del RLSG, el PGOM deberá prever, justificadamente, las reservas de suelo necesarias para la implantación de los sistemas generales al servicio de todo el término municipal, en proporción adecuada a las características del ayuntamiento y a las necesidades de la población, y teniendo en cuenta la capacidad máxima residencial derivada del plan (artículo 42.1 de la LSG).

Esta reserva de suelo para sistemas generales deberá dar solución a las necesidades que se



puedan derivar de los nuevos desarrollos urbanísticos, procurando, además, corregir los déficits que pueda presentar el ayuntamiento en el momento de iniciar la redacción del plan.

Para tal efecto, se calculará la capacidad máxima residencial del plan según lo establecido en el artículo 67 del RLSG. Sobre la capacidad máxima residencial calculada se aplicarán los estándares establecidos en el número 2 del artículo 66 del RLSG para las reservas de suelo del sistema general de espacios libre y zonas verdes y del sistema general de equipamientos que corresponda.

Además, el plan deberá prever la situación y cuantía de las reservas de suelo que considere necesarias para el desarrollo de los sistemas generales de infraestructuras de comunicaciones y redes de servicios en el término municipal, teniendo en cuenta lo dispuesto en la normativa y planificación sectorial correspondiente.

En los ayuntamientos con población superior a 5.000 habitantes (como es el caso de O Barco de Valdeorras) y en ayuntamientos considerados nodos para el equilibrio del territorio en las DOT, estos sistemas generales será, como mínimo, los siguientes:

- a) Sistema general de espacio libres y zonas verdes de dominio y uso públicos: en proporción no inferior a 15m^2 por cada 100m^2 edificables de uso residencial.
- b) Sistema general de equipamiento comunitario de titularidad pública: en proporción no inferior a 5m^2 por cada 100m^2 edificables de uso residencial (artículo 42.1 de la LSG).

Estas reservas de suelo para los sistemas generales de equipamientos y de espacios libres y zonas verdes tienen carácter de mínimos, de manera que los planes generales siempre podrán establecer mayores exigencias.

En la justificación de las reservas mínimas de suelo para el sistema general de espacios libres y zonas verdes no se computarán los sistemas locales ni los espacios naturales protegidos existentes, sin perjuicio de que estos espacios naturales puedan ser cualificados como parte de dicho sistema, cuando se considere oportuno, por el plan general.

JUSTIFICACIÓN

El ámbito previsto abarca un área de reparto de suelo urbano no consolidado de uso global residencial con una edificabilidad asignada de $0,85\text{m}^2/\text{m}^2$, según lo establecido en el artículo 41 de la LSG, así como en el artículo 64 del RLSG, por tratarse de un municipio con población igual o superior a 5.000 habitantes e inferior a 20.000 habitantes y considerado un nodo para el equilibrio del territorio en las DOT.



De esta forma, la edificabilidad de uso residencial del ámbito será de:

CAPACIDAD RESIDENCIAL MÁXIMA DEL SECTOR		
SUPERFICIE AR-1 P-1.1 (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ² /m ²)	SUPERFICIE MÁXIMA EDIFICABLE (m ²)
13.163,00	0,85	11.188,55

Por lo tanto, si las reservas para sistemas generales se establecen en función del artículo 66 del RLSG, en el caso de la modificación puntual que nos ocupa, las necesarias para el ámbito serían las siguientes:

RESERVAS PARA SISTEMAS GENERALES			
DOTACIÓN	EXIGENCIA LSG	EXIGENCIA LSG	ORDENACIÓN DETALLADA
ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	15m ² /100m ² edificables	≥ 1.768,28m ²	1.679m ²
EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	5m ² /100m ² edificables	≥ 559,42m ²	560m ²

Reservas para sistemas locales

En virtud del artículo el artículo 42 de la LSG (calidad de vida y cohesión social) el plan que contenga la ordenación detallada establecerá en el suelo urbano no consolidado y en suelo urbanizable las reservas mínimas de suelo para los siguientes sistemas locales, al servicio del polígono.

- Sistemas de espacios públicos destinados a parques, jardines, áreas de ocio, expansión y recreo de la población: En ámbitos de uso residencial u hotelero: 18m² de suelo por cada 100m² edificables y como mínimo el 10% de la superficie total del ámbito (2.013,93m²).
- Sistemas de equipamientos públicos destinados a la prestación de servicios sanitarios, asistenciales, docentes, culturales, deportivos y otros que sean necesarios: En ámbitos de uso residencial u hotelero: 10m² de suelo por cada 100m² edificables (1.118,85m²).
- Plazas de aparcamiento de vehículos: una plaza de aparcamiento por cada 100m² edificables, de las que, como mínimo, la cuarta parte debe ser de dominio público (112 plazas, de las cuales 28 han de ser de dominio público).
- Para arbolado: En ámbitos de uso residencial u hotelero: la plantación o conservación de un árbol por cada 100m² edificables (112 árboles). Además, según lo establecido en el artículo 75 del RLSG, en las superficies de aparcamiento situadas al aire libre se introducirá una malla arbórea a razón de, como mínimo, 1 árbol cada 3 plazas, que podrá descontarse de la dotación mínima anterior.

El plan que contenga la ordenación detallada podrá regular el uso del subsuelo de los espacios de dominio público con la finalidad de prever la implantación de infraestructuras,



equipamientos y aparcamientos de titularidad privada.

JUSTIFICACIÓN

La superficie máxima edificable del ámbito de actuación es de 11.188,55m², por tanto:

RESERVAS PARA SISTEMAS LOCALES			
DOTACIÓN	EXIGENCIA LSG	EXIGENCIA LSG	ORDENACIÓN DETALLADA
ESPACIOS PÚBLICOS	18m ² /100m ² edificables o 10% superficie ámbito	≥ 2.013,93m ²	2.626m ²
EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	10m ² /100m ² edificables	≥ 1.118,85m ²	1.125m ²
PLAZAS DE APARCAMIENTO	1 plaza/100m ² edificables (¼ de dominio público)	≥ 112 (28 de dominio público)	≥ 112 (36 de dominio público)
ARBOLADO	1 árbol/100m ² edificables	≥ 112 árboles	≥ 112 árboles

Reservas para vivienda protegida

De acuerdo con lo establecido en la Modificación Puntual, la reserva para vivienda protegida que debe contemplar la Ordenación Detallada es de 1.118,55m², correspondiéndose con el porcentaje del 10% exigido por la LSG.

Dicha reserva, según lo establecido en el artículo 77 del RLSG, deberá ajustarse, en cuanto a su distribución por tipos de vivienda, a los porcentajes que para cada uno de ellos figuren en el Registro Único de Demandantes de Vivienda del IGVS en el municipio de O Barco de Valdeorras.

Teniendo en cuenta que de los distintos tipos de vivienda para los que existe demanda en el ayuntamiento de O Barco de Valdeorras, tan solo hay dos que podrían encajar en la presente actuación: la “vivienda de protección oficial de promoción pública” y la “vivienda de promoción pública de núcleos rurales y cascos históricos”. Este último, no tendría cabida por tipología en la actuación prevista.

Por ello, la totalidad de la reserva para vivienda protegida del sector será para “vivienda de protección oficial de promoción pública” (1.118,55m²).

Tras analizar la implantación idónea para la vivienda protegida, se ha considerado que debe localizarse en las inmediaciones de la parcela destinada a equipamientos, reservándose una parcela donde podrá materializarse una superficie edificable de 1.118,55m².

Dicha reserva de suelo se corresponderá a su vez con el 10% del aprovechamiento lucrativo de uso residencial de cesión municipal.

Reservas para uso comercial

En cumplimiento de lo establecido en los artículos 78 del RLSG y 27.3 de la Ley 13/2010, de



17 de diciembre, de Comercio Interior de Galicia, se reservará una edificabilidad para uso comercial igual o superior al 1% de la edificabilidad residencial del ámbito.

De esta manera, y teniendo en cuenta que la edificabilidad de uso residencial del polígono es de 11.188,55m², la reserva mínima para uso comercial deberá ser de 111.88m², considerándose como un uso complementario del residencial.

Dicha reserva de suelo se localizará en la misma parcela donde se prevé la reserva de vivienda protegida.

2.3.4. Determinaciones del área de reparto

Delimitación

De acuerdo con la modificación puntual se ha configurado un área de reparto conformada por un suelo urbanizable delimitado formado por una parcela privada de uso residencial de 4.252m², una parcela de equipamiento público (sistema general) de 560m², una parcela de equipamiento público (sistema local) de 1.298m², una parcela de espacio libre público (sistema general) de 1.679m² y una parcela de espacio libre público (sistema local) de 2.036m². Además, se destina parte de la superficie del sector a viales de acceso a la parcela de uso residencial, aceras y plazas de aparcamiento de vehículos de dominio público de 3.338m².

SUPERFICIES ÁREA DE REPARTO		
DOTACIÓN	EXIGENCIA LSG (m ²)	PERI (m ²)
ESPACIOS PÚBLICOS SG	1.678,28	1.679,00
EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS SG	559,42	560,00
ESPACIOS PÚBLICOS SL	2.013,93	2.626,00
EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS SL	1.118,85	1.125,00
RESIDENCIAL	-	4.252,00
VIALES Y APARCAMIENTO	-	2.921,00
TOTAL	-	13.163,00

Aprovechamiento lucrativo

De acuerdo con lo establecido en el artículo 64.5 b) del RLSG, el aprovechamiento lucrativo resulta de aplicar el índice de edificabilidad sobre la superficie total del ámbito, computando los terrenos destinados a nuevos sistemas generales incluidos en él, y con la exclusión, en todo caso, de los terrenos reservados a dotaciones públicas existentes que el plan mantenga y de los destinados a sistemas generales adscritos para efectos de gestión que se sitúen fuera del ámbito.

Así pues, el aprovechamiento lucrativo total asciende a 11.188,55m², resultado de aplicar el



índice de edificabilidad $0,85\text{m}^2/\text{m}^2$ sobre la superficie privada total del polígono 13.163m^2 .

Sistema de actuación

De acuerdo con lo establecido en la ficha nº1 del área de reparto AR-1 del PGOM de O Barco de Valdeorras, el sistema de actuación por el que se desarrollará el polígono P-1.1 será el de compensación.

Ordenanzas de aplicación

La ordenanza de aplicación en el ámbito de actuación será la ordenanza O-4.A definida a continuación.

Ordenanza O-4.A

Será de aplicación esta ordenanza en las parcelas residenciales resultantes de la Ordenación Detallada del PERI-1.1 de la presente Modificación Puntual.

A continuación se describe el ámbito de aplicación así como las condiciones de edificación, uso y estéticas establecidas.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las condiciones que se establecen en los apartados siguientes serán de aplicación en las parcelas residenciales resultantes de la Ordenación Detallada del PERI-1.1, grafiadas en los Planos de Ordenación con la denominación ORD-4.

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN

- a) Tipología: Edificación a en bloque exento con espacios libres rodeando las edificaciones.
- b) Edificabilidad: $0,85\text{m}^2/\text{m}^2$.
- c) Alineaciones: Las alineaciones oficiales se grafían en los Planos de Ordenación.
- d) Separación entre edificios: $\geq$ a la mayor de las alturas de cornisa y como mínimo $\geq 6\text{m}$. Los espacios libres entre edificaciones y los debidos a los retranqueos deberán estar ajardinados en una superficie mínima de un 60% de los mismos. El resto podrá destinarse a instalaciones deportivas, juegos de niños o aparcamientos en superficie.
- e) Línea de edificación exterior: Coincidente con la alineación o retranqueo $\geq 3\text{m}$.
- f) Longitud máxima: La máxima longitud de los bloques no podrá superar los 70m.
- g) Altura máxima: El número máximo de plantas será de 5 (planta baja + 4 plantas piso), con



altura máxima de cornisa de 16,50m, altura máxima de coronación de 17,80m y altura máxima total de 21,10m, según lo establecido en el artículo 96 del PGOM.

h) Otras condiciones: En lo relativo a vuelos, salientes, sótanos y aprovechamiento bajo cubierta, se estará a lo dispuesto en las normas generales de edificación del PGOM.

CONDICIONES DE USO

a) Uso característico: Residencial

b) Usos pormenorizados permitidos:

- Residencial: Categoría 2ª.
- Comercial: Categorías 1ª, 2ª y 3ª.
- Oficinas: Categorías 1ª, 2ª, 3ª y 4ª.
- Hotelero: Categorías 1ª, 2ª y 3ª.
- Espacios Recreativos y Hostelería: Categorías 1ª, 2ª, 3ª y 4ª.
- Docente: Categorías 1ª, 2ª y 3ª.
- Sanitario - Asistencial:
- Deportivo: Categorías 2ª y 3ª.
- Socio-Cultural: Categorías 1ª, 2ª y 3ª.
- Religioso: Categoría 1ª.
- Servicios Públicos: Administrativo, etc. (excepto mataderos y estaciones de servicio).
- Garaje-Aparcamiento: Categorías 2ª, 3ª y 4ª.

Los usos citados anteriormente cumplirán las condiciones establecidas en las normas de uso del PGOM.

CONDICIONES ESTÉTICAS

Serán de aplicación las condiciones generales establecidas en los artículos 112 a 117 de la normativa del PGOM.

Cesiones

De acuerdo con lo establecido en el artículo 31 del RLSG, una vez aprobado el planeamiento que establezca la Ordenación Detallada, la transformación del suelo urbano no consolidado conllevará para los propietarios los siguientes deberes:

a) Ceder obligatoria y gratuitamente al ayuntamiento el suelo destinado al sistema local de espacios libres, zonas verdes y equipamientos, y a la administración titular correspondiente,



el destinado a viales.

b) Ceder obligatoriamente, gratuitamente y sin cargas el suelo necesario para la ejecución de los sistemas generales que el plan general incluya o adscriba al polígono y urbanizar en la condiciones que determine el plan únicamente los incluidos en el polígono.

c) Costear y, si es el caso, ejecutar las obras de urbanización del polígono y las infraestructuras de conexión con los sistemas generales existentes, así como las obras necesarias para la ampliación y reforma de los citados sistemas, de forma que se asegure su correcto funcionamiento teniendo en cuenta las características del polígono y de conformidad con los requisitos y condiciones que establezca el plan general.

d) Ceder obligatoria, gratuitamente y libre de cargas al ayuntamiento el suelo correspondiente al 10% del aprovechamiento tipo del área de reparto. La Administración no tendrá que contribuir a las cargas de urbanización correspondientes a dichos terrenos, que deberán ser asumidos por los propietarios.

e) Garantizar el realojamiento de los ocupantes legales que se necesite desalojar de los inmuebles situados en el área de actuación y que constituyan su residencia habitual, así como el retorno cuando tengan derecho a él, en los términos establecidos en la legislación vigente.

f) Proceder a la distribución equitativa de beneficios y cargas del planeamiento con anterioridad al inicio de su ejecución material.

g) Edificar los solares en el plazo establecido.

La totalidad del suelo ocupado por los sistemas locales se cederá al ayuntamiento.

En el caso de los sistemas generales, tras la realización de la presente modificación puntual, se eliminan los sistemas generales adscritos al polígono SN-V4 y SN-V5, que se convertirán en zona de aparcamiento público y zona verde, por lo que también se cederán al ayuntamiento.

2.3.5. Sistemas locales de infraestructuras y su conexión con los sistemas generales del municipio

A continuación se describen las infraestructuras planificadas y su conexión con los sistemas generales.

Infraestructuras de comunicación

Como se ha explicado anteriormente, uno de los objetivos de la presente Modificación Puntual es eliminar el tráfico rodado de la ribera del Arroyo Mariñán, por lo que en la



Ordenación Detallada del polígono se eliminan los sistemas generales adscritos al mismo SN-V4 y SN-V5.

El acceso de tráfico rodado al ámbito se realizará directamente a través de la rotonda prevista en el PGOM en el vial SE-V1 (carretera nacional N-536) y a través de la parte ya ejecutada del vial SN-V4, perteneciente al polígono contiguo (PERI-2.1). Se resuelve así mismo las necesidades de comunicación tanto peatonal como de aparcamiento público.

El nuevo vial interior al ámbito de actuación da acceso a la parcela residencial, así como a las zonas verdes y a la parcela de equipamiento público. Tiene una sección de 10m en su tramo inicial (aceras de 2m a ambos lados y calzada de 6m) y una sección de 10,50m en el tramo siguiente (acera de 2,5m a un lado, 27 plazas de aparcamiento en línea de 2,5x5,0m y calzada de 5,5m).

Entre la parcela de uso residencial y la parcela de uso equipamiento público se dispone un área de estacionamiento de vehículos con 22 plazas de 2,5x5,0m y 2 plazas reservadas para personas con movilidad reducida. Esta zona de aparcamiento también es contigua al paseo fluvial.

También se accede a la parcela residencial, así como a las zonas verdes y a la parcela de equipamiento público a través de la parte ya ejecutada del vial SN-V4, que desemboca en la zona de aparcamiento de dominio público.

Infraestructuras de servicios

Se cumplirá con lo establecido en el Capítulo IV del Título III de las Normas de Edificación del PGOM de O Barco de Valdeorras, donde figuran las condiciones generales y particulares de dotación de servicios de los edificios (artículos 129 a 134).

RED DE SUMINISTRO ELÉCTRICO

La red de suministro eléctrico existente discurre por ambos márgenes de la carretera nacional N-536 en la Avenida de Galicia y en la Avenida del Conde de Fenosa, tanto en media como en baja tensión. También dispone de red de suministro eléctrico la Rúa Río Miño, según los planos de redes de servicios del PERI-2.1, en conducto de PVC de 63mm de diámetro.

La red distribuidora de suministro eléctrico en el municipio es UFD Distribución Electricidad, S.A. En los planos de información se representa su trazado actual.

El Proyecto de Urbanización deberá incluir una red de canalizaciones subterráneas, arquetas, centros de transformación y conexión a la red general para suministro eléctrico.



La red de distribución de media y baja tensión se documentará en el plano de instalaciones previstas de la documentación gráfica a título orientativo, ajustándose los valores definitivos en el correspondiente proyecto técnico y las propuestas realizadas por la empresa distribuidora, de acuerdo con la Reglamentación vigente en el momento de la solicitud de la licencia.

RED DE TELECOMUNICACIONES

La red de telecomunicaciones existente discurre por el margen norte de la carretera nacional N-536 en la Avenida de Galicia y en la Avenida del Conde de Fenosa. También dispone de red de telecomunicaciones la Rúa Río Miño, según los planos de redes de servicios del PERI-2.1, en doble conducto de PVC de 40mm de diámetro.

Las redes distribuidoras de telecomunicaciones en el municipio son Telefónica, S.A. y R Cable y Telecomunicaciones Galicia, S.A. En los planos de información se representa su trazado actual.

La acometida a la red general de telecomunicaciones se fijará por consenso entre las empresas suministradoras del servicio y el ayuntamiento.

El Proyecto de Urbanización deberá incluir una red de canalizaciones subterráneas, arquetas y conexión a la red general para telecomunicaciones.

La red de distribución de telecomunicaciones se documentará en el plano de instalaciones previstas de la documentación gráfica a título orientativo, ajustándose los valores definitivos en el correspondiente proyecto técnico y las propuestas realizadas por la empresa distribuidora, de acuerdo con la Reglamentación vigente en el momento de la solicitud de la licencia.

RED DE ALUMBRADO PÚBLICO

La red de alumbrado existente discurre por ambos márgenes de la carretera nacional N-536 en la Avenida de Galicia y en la Avenida del Conde de Fenosa. En los planos de información se representa su trazado actual. También dispone de red de alumbrado público la Rúa Río Miño, según los planos de redes de servicios del PERI-2.1, en conducto de PVC de 40mm de diámetro.

El Proyecto de Urbanización deberá incluir una red de canalizaciones subterráneas, arquetas, luminarias y conexión a la red general para alumbrado público.

La red de distribución de alumbrado público se documentará en el plano de instalaciones



previstas de la documentación gráfica a título orientativo, ajustándose los valores definitivos en el correspondiente proyecto técnico y las propuestas realizadas por la empresa distribuidora, de acuerdo con la Reglamentación vigente en el momento de la solicitud de la licencia.

RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

La red de abastecimiento de agua discurre por ambos márgenes de la carretera nacional N-536 en la Avenida de Galicia y en la Avenida del Conde de Fenosa. En el margen derecho de la Avenida de Galicia dirección a Proba existe tubería de fundición dúctil de 100mm de diámetro y en el margen izquierdo tubería de PVC de 110mm de diámetro. En la avenida del Conde de Fenosa, además de las redes anteriores, existe tubería de polietileno de 150mm de diámetro en el margen derecho y tubería de fundición dúctil de 150mm en el izquierdo. También dispone de red de abastecimiento de agua la Rúa Río Miño, según los planos de redes de servicios del PERI-2.1, en conducto de PVC de 90mm de diámetro.

La red distribuidora de abastecimiento de agua en el municipio es Aquaourense Sociedade Provincial de Auga e Medio Ambiente, S.A. En los planos de información se representa su trazado actual.

El Proyecto de Urbanización deberá incluir una red de canalizaciones subterráneas, arquetas, pozos y conexión a la red general para abastecimiento de agua.

La red de distribución de abastecimiento de agua se documentará en el plano de instalaciones previstas de la documentación gráfica a título orientativo, ajustándose los valores definitivos en el correspondiente proyecto técnico y las propuestas realizadas por la empresa distribuidora, de acuerdo con la Reglamentación vigente en el momento de la solicitud de la licencia.

RED SANEAMIENTO

La red de saneamiento de agua discurre por ambos márgenes de la carretera nacional N-536 en la Avenida de Galicia y en la Avenida del Conde de Fenosa. También dispone de red de saneamiento la Rúa Río Miño, según los planos de redes de servicios del PERI-2.1, en conducto de PVC de 315mm de diámetro.

1. Red de pluviales: Existe actualmente una red de aguas pluviales de 400mm de diámetro (que más adelante aumenta a 700mm de diámetro) que recoge, además de las aguas de los imbornales y bajantes, las aguas de la cuneta de la Avenida de Galicia en su margen izquierdo en dirección A Proba.



2. Red de saneamiento: Existe una red aguas abajo de 315mm de diámetro en el margen izquierdo de la Avenida de Galicia.

La red que gestiona el saneamiento de agua en el municipio es Aquaourense Sociedade Provincial de Auga e Medio Ambiente, S.A. En los planos anexos se recogen las principales características de la red de saneamiento anexa a la urbanización, con las arquetas de registro y acometidas correspondientes.

El Proyecto de Urbanización deberá incluir una red de canalizaciones subterráneas, arquetas, pozos y conexión a la red general para saneamiento tanto de aguas pluviales como de fecales.

La red de evacuación de saneamiento de aguas pluviales y fecales se documentará en el plano de instalaciones previstas de la documentación gráfica a título orientativo, ajustándose los valores definitivos en el correspondiente proyecto técnico y las propuestas realizadas por la empresa distribuidora, de acuerdo con la Reglamentación vigente en el momento de la solicitud de la licencia.

RED DE GAS

La red de gas existente discurre por el margen sur de la carretera nacional N-536 en la Avenida de Galicia y por ambos márgenes en la Avenida del Conde de Fenosa. También dispone de red de gas la Rúa Río Miño, según los planos de redes de servicios del PERI-2.1, en conducto de PE de 40mm de diámetro.

La red distribuidora de gas en el municipio es Nedgia Galicia, S.A. (Grupo Naturgy). En los planos de información se representa su trazado actual.

El Proyecto de Urbanización deberá incluir una red de canalizaciones subterráneas, arquetas y conexión a la red general para red de gas tanto de aguas pluviales como de fecales.

La red de gas se documentará en el plano de instalaciones previstas de la documentación gráfica a título orientativo, ajustándose los valores definitivos en el correspondiente proyecto técnico y las propuestas realizadas por la empresa distribuidora, de acuerdo con la Reglamentación vigente en el momento de la solicitud de la licencia.

RECOGIDA DE BASURAS

Se resuelve mediante un servicio de gestión integral de recogida de residuos sólidos urbanos y de limpieza viaria, con una periodicidad diaria. El servicio incluye la limpieza viaria (incluye el desbroce y tratamiento de material vegetal, y limpieza de contenedores), la recogida de todas las fracciones excepto el cartón, así como la recogida de enseres mensual.



En la carretera nacional N-536 (Avenida de Galicia y Avenida del Conde de Fenosa) existen contenedores de basuras (verde y amarillo). Además, en la avenida del Conde de Fenosa existe un contenedor de vidrio.

La empresa concesionaria de la recogida de basuras en el municipio es Fomento de Construcciones y Contratas, S.A. En los planos de información se representa su ubicación actual.

2.3.6. Justificación del cumplimiento de la normativa sectorial de aplicación

Afecciones ferroviarias

La normativa de referencia en la actualidad, para los suelos con afecciones ferroviarias, como el caso que nos ocupa, ya que la línea de ferrocarril discurre por el límite norte de la parcela; es la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

El artículo 7 de la ley 38/2015 establece que los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG), así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.

La ley 38/2015 establece las siguientes zonas de protección de la RFIG:

- Zona de dominio público: se compone de los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que forman parte de la RFIG y una franja de terreno de 8m a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.
- Zona de protección: consiste en una franja de terreno a cada lado de las líneas ferroviarias delimitada, interiormente, por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70m de las aristas exteriores de la explanación.

En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución, las distancias establecidas en las líneas anteriores para protección de la infraestructura ferroviaria serán de 5m para la zona de dominio público y de 8m para la zona de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación.



- Límite de edificación: a ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la RFIG se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de la ley. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación. La línea de edificación se sitúa a 50m de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. En las líneas ferroviarias que formen parte de la RFIG y que discurren por zonas urbanas, la línea límite de edificación se sitúa a 20m de la arista más próxima a la plataforma. Reglamentariamente, podrá determinarse una distancia inferior a la prevista en las líneas anteriores para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas.

Según el artículo 16 de la ley 38/2015, para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar de destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias. Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas.

En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general, cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria o por razones de seguridad del tráfico ferroviario. En las construcciones ya existentes podrán realizarse, exclusivamente, obras de construcción y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, sin perjuicio de los demás permisos o autorizaciones que pudieran resultar necesarios en función de la normativa aplicable.

Siempre que se asegure la conservación y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, el planeamiento urbanístico podrá calificar con distintos usos, superficies superpuestas, en la rasante y el subsuelo o el vuelo, con la finalidad de constituir un complejo inmobiliario, tal y como permite la legislación estatal del suelo.



Según el artículo 17 de la ley 38/2015, en la zona de protección hasta la línea límite de edificación, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá solicitar al Ministerio de Fomento la expropiación de bienes que pasarán a tener la consideración de dominio público, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, y la necesidad de su ocupación y la declaración de urgencia de la misma, siempre que se justifique su interés para la idónea prestación de los servicios ferroviarios y para la seguridad de la circulación.

El PGOM vigente se redactó teniendo en cuenta una normativa sectorial para el sector ferroviario anterior (Ley 16/1978 de Ordenación de Transportes Terrestres y el Reglamento para su desarrollo RD 1211/1990, de 28 de septiembre). La ley vigente no modifica sustancialmente la delimitación de las zonas de afección, por lo que la actualización no implica la aparición de conflictos en el planeamiento. La modificación delimita las zonas de afección vinculadas a la vía férrea, dando cumplimiento a la actual normativa vigente.

Afecciones de carreteras del estado

Según se indicó en apartados anteriores, el ámbito de la modificación puntual está dentro de la zona de influencia de la carretera N-536, que discurre por el límite sur del ámbito. Así, será de aplicación lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

La ley 37/2015 establece las siguientes zonas de protección de las carreteras estatales:

- Zona de dominio público: terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 8m de anchura en autopistas y autovías, y de 3m en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio; medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.
- Zona de servidumbre: está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las carreteras del estado, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25m en autopistas y autovías y de 8m en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.
- Zona de afección: está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las carreteras del estado, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100m en autopistas y autovías y de 50m en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.
- Zona de limitación de la edificabilidad: a ambos lados de las carreteras del estado se



establece una línea límite de edificación, que se sitúa a 50m en autopistas y autovías y a 25m en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general. A efectos de los dispuesto anteriormente, los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 50m medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.

En estas zonas no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos o servicios que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones y la adecuada explotación de la carretera. La realización de cualquier actividad que pueda afectar al régimen de la zonas de protección requiere autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

En el artículo 46 de la ley 37/2015 se define travesía como la parte de carretera en la que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes.

Según el artículo 47 de la ley 37/2015, se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras del estado que discurran por suelo clasificado como urbano con el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa a instancia del ayuntamiento interesado.

Según la Disposición Transitoria Primera - Delimitación de tramos urbanos, de la ley 37/2015, en aquellos municipios en los que no hubiera estudio de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado, y hasta tanto no se disponga del mismo, se considerarán tramos urbanos y travesías aquellos que tuvieran dicha condición a la entrada en vigor de la presente ley en virtud de la normativa anterior.

La modificación mantiene las zonas de afección delimitadas por el PGOM en vigor (donde se aplicó lo establecido en la Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras estatales), ya que la nueva ley no modificó su delimitación gráfica.

Afecciones de aguas

Como consecuencia de la presencia del Arroyo Mariñán es preciso tener en cuenta el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley



de Aguas y la Ley 9/2010, de 4 de noviembre, de aguas de Galicia, así como el Reglamento del Dominio Público Hidráulico Real Decreto 849/1986, de 11 de abril.

Según el artículo 2 del RD legislativo 1/2001 constituyen el dominio público hidráulico del estado, con las salvedades expresamente establecidas:

- Las aguas continentales, tanto las superficiales como las subterráneas renovables con independencia del tiempo de renovación.
- Los cauces de corrientes naturales, continuas o discontinuas.
- Los lechos de los lagos y lagunas y los de los embalses superficiales en cauces públicos.
- Los acuíferos subterráneos, a los efectos de los actos de disposición o afección de los recursos hidráulicos.
- Las aguas procedentes de la desalación de agua de mar.

En el artículo 4 del RD legislativo 1/2001, se define álveo o cauce natural de una corriente continua o discontinua como el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias.

Según el artículo 6 del RD legislativo 1/2001, se entiende por riberas las fajas laterales de los cauces públicos situadas por encima del nivel de las aguas bajas, y por márgenes los terrenos que lindan con los cauces. Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal:

- A una zona de servidumbre de 5m de anchura, para uso público que se regulará reglamentariamente.
- A una zona de policía de 100m de anchura en la que se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.

Así, según el artículo 7 del RD 849/1986, la zona de servidumbre para uso público definida anteriormente tendrá los fines siguientes:

- Protección del ecosistema fluvial y del dominio público hidráulico.
- Paso público peatonal y para el desarrollo de los servicios de vigilancia, conservación y salvamento, salvo que por razones ambientales o de seguridad el organismo de cuenca considere conveniente su limitación
- Varado y amarre de embarcaciones de forma ocasional y en caso de necesidad.

Con carácter general no se podrá realizar ningún tipo de construcción en esta zona, salvo que resulte conveniente o necesaria para el uso del dominio público hidráulico o para su conservación y restauración. Sólo podrán autorizarse edificaciones en la zona de servidumbre



en casos muy justificados. Las edificaciones que se autoricen se ejecutarán en las condiciones menos desfavorables para la propia servidumbre y con la mínima ocupación de la misma, tanto su suelo como su vuelo. Deberá garantizarse la efectividad de la servidumbre, procurando su continuidad o su ubicación alternativa y la comunicación entre las áreas de su trazado que queden limitadas o cercenadas por aquélla.

En el artículo 9 del RD 849/1986 se establece que en la zona de policía de 100m de anchura medidos horizontalmente a partir del cauce quedan sometidos a lo dispuesto en dicho reglamento las siguientes actividades y usos del suelo:

- Alteraciones sustanciales del relieve natural del terreno.
- Las extracciones de áridos.
- Las construcciones de todo tipo, tengan carácter definitivo o provisional.
- Cualquier otro uso o actividad que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas o que pueda ser causa de degradación o deterioro del estado de la masa de agua, del ecosistema acuático, y en general, del dominio público hidráulico.

Además, tenemos que tener en cuenta la zona de flujo preferente, que es aquella en la que, con periodos de recurrencia frecuentes, la avenida genera formas erosivas y sedimentarias debido a su gran energía al ser la zona en que se concentra preferentemente el flujo. Estas zonas se delimitan con el objeto de preservar la estructura y funcionamiento del sistema fluvial, dotando al cauce del espacio adicional suficiente para permitir su movilidad natural así como la laminación de caudales y carga sólida transportada, favoreciendo la amortiguación de las avenidas.

En el Real Decreto 9/2008 por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, se define la zona de flujo preferente de la siguiente forma: “La zona de flujo preferente es aquella zona constituida por la unión de la zona o zonas donde se concentra preferentemente el flujo durante las avenidas, o vía de intenso desagüe, y de la zona donde, para la avenida de 100 años de periodo de retorno, se puedan producir graves daños sobre las personas y los bienes, quedando delimitado su límite exterior mediante la envolvente de ambas zonas. A los efectos de la aplicación de la definición anterior, se considerará que pueden producirse graves daños sobre las personas y los bienes cuando las condiciones hidráulicas durante la avenida satisfagan uno o más de los siguientes criterios:

- a) Que el calado sea superior a 1m.
- b) Que la velocidad sea superior a 1m/s.
- c) Que el producto de ambas variables sea superior a $0,5\text{m}^2/\text{s}$.



La definición de esta zona tiene transcendencia ya que, en caso necesario, el Reglamento del Dominio Público Hidráulico prevé la posibilidad de tramitar un expediente administrativo para ampliar la Zona de Policía hasta incluir la zona de flujo preferente para reducir las afecciones de las inundaciones.

En el artículo 14 bis del RD 849/1986 se establecen las limitaciones a los usos del suelo en la zona inundable. Así, con el objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes, de conformidad con lo previsto en el artículo 11.3 del RD legislativo 1/2001, y sin perjuicio de las normas complementarias que puedan establecer las comunidades autónomas, se establecen las siguientes limitaciones en los usos del suelo en la zona inundable:

1. Las nuevas edificaciones y usos asociados en aquellos suelos que se encuentren en situación básica de suelo rural en la fecha de entrada en vigor del RD 638/2016, de 9 de diciembre, se realizarán, en la medida de lo posible, fuera de las zonas inundables. En aquellos casos en los que no sea posible, se estará a lo que al respecto establezcan, en su caso, las normativas de las comunidades autónomas, teniendo en cuenta lo siguientes:

a) Las edificaciones se diseñarán teniendo en cuenta el riesgo de inundación existente y los nuevos usos residenciales se dispondrán a una cota tal que no se vean afectados por la avenida con un período de retorno de 500 años, debiendo diseñarse teniendo en cuenta el riesgo y el tipo de inundación existente. Podrán disponer de garajes subterráneos y sótanos, siempre que se garantice la estanqueidad del recinto para la avenida de 500 años de período de retorno, se realicen estudios específicos para evitar el colapso de las edificaciones, todo ello teniendo en cuenta la carga sólida transportada, y además se disponga de respiraderos y vías de evacuación por encima de la cota de dicha avenida. Se deberá tener en cuenta su accesibilidad en situación de emergencia por inundaciones.

b) Se evitará el establecimiento de servicios o equipamientos sensibles o infraestructuras públicas esenciales tales como hospitales, centros escolares o sanitarios, residencias de personas mayores o de personas con discapacidad, centros deportivos o grandes superficies comerciales donde puedan darse grandes aglomeraciones de población, acampadas, zonas destinadas al alojamiento en los campings y edificios de usos vinculados, parque de bomberos, centros penitenciarios, depuradoras, instalaciones de servicios de Protección Civil, o similares. Excepcionalmente, cuando se demuestre que no existe otra alternativa de ubicación, se podrá permitir su establecimiento, siempre que se cumpla lo establecido en el apartado anterior y se asegure su accesibilidad en situación de emergencia por inundaciones.

2. En aquellos suelos que se encuentren a la fecha de entrada en vigor del RD 638/2016, de 9



de diciembre, en la situación básica de suelo urbanizado, podrá permitirse la construcción de nuevas edificaciones, teniendo en cuenta, en la medida de lo posible, lo establecido en las letras a) y b) del apartado 1 anterior.

3. Para los supuestos anteriores, y para las edificaciones ya existentes, las administraciones competentes fomentarán la adopción de medidas de disminución de la vulnerabilidad y autoprotección, todo ello de acuerdo con lo establecido en la Ley 14/2015, de 9 de julio, del sistema nacional de protección civil y la normativa de las comunidades autónomas. Asimismo, el promotor deberá suscribir una declaración responsable en la que exprese claramente que conoce y asume el riesgo existente y las medidas de protección civil aplicables al caso, comprometiéndose a trasladar esa información a los posibles afectados, con independencia de las medidas complementarias que estime oportuno adoptar para su protección. Esta declaración responsable deberá estar integrada, en su caso, en la documentación de un expediente de autorización. En los casos en que no haya estado incluida en un expediente de autorización de la administración hidráulica, deberá presentarse ante ésta con una antelación mínima de un mes antes del inicio de la actividad.

4. Con carácter previo al inicio de las obras el promotor deberá disponer de certificado de Registro de la Propiedad en el que se acredite que existe anotación registral indicando que la construcción se encuentra en una zona inundable.

5. En relación con las zonas inundables, se distinguirá entre aquéllas que están incluidas dentro de la zona de policía que define el artículo 6.1.b) del Real Decreto Legislativo 1/2001, en la que la ejecución de cualquier obra o trabajo precisará autorización administrativa de los organismos de cuenca de acuerdo con el artículo 9.4, de aquellas zonas inundables situadas fuera de dicha zona de policía, en las que las actividades serán autorizadas por la administración competente con sujeción, al menos, a las limitaciones de uso que se establecen en este artículo, y al informe que emitirá con carácter previo a la Administración hidráulica de conformidad con el artículo 25.4 de Real Decreto Legislativo 1/2001, a menos que el correspondiente Plan de Ordenación Urbana, otras figuras de ordenamiento urbanístico o planes de obras de la Administración, hubieran sido informados y hubieran recogido las oportunas previsiones formuladas al efecto.

En la presente modificación se respetarán los preceptos recogidos en la normativa sectorial señalada anteriormente. No supone un conflicto con lo establecido en el PGOM en el que se aplicó lo establecido en la anterior Ley 29/1985, de 2 de agosto, de aguas y en el Reglamento que la desarrollaba RD 849/1989, de 11 de abril.



2.3.7. Ficha resumen

Cuadro resumen de características

CUADRO RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS PERI-1.1			
PARÁMETROS URBANÍSTICOS	LSG	FICHA POLÍGONO	
SUPERFICIE TOTAL	13.163m ²	13.163m ²	
APROVECHAMIENTO TIPO	0,85m ² /m ²	1,10m ² /m ²	
SUPERFICIE TOTAL EDIFICABLE	11.188,55m ²	14.479m ²	
ALTURA MÁXIMA	-	BAJO+4+BC	
RESERVAS MÍNIMAS SISTEMAS GENERALES	LSG	FICHA POLÍGONO	PERI
ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES	≥ 1.678,28m ²	-	1.679m ²
EQUIPAMIENTOS	≥ 559,42m ²	-	560m ²
RESERVAS MÍNIMAS SISTEMAS LOCALES	LSG	FICHA POLÍGONO	PERI
ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES	≥ 2.013,93m ²	≥ 15m ² /vivienda	2.626m ²
EQUIPAMIENTOS	≥ 1,118,85m ²	-	1.125m ²
APARCAMIENTOS DE DOMINIO PÚBLICO	≥ 28 PLAZAS	-	36 PLAZAS
ARBOLADO	≥ 112 ÁRBOLES	-	≥ 112 ÁRBOLES
APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO	LSG	FICHA POLÍGONO	PERI
SUPERFICIE TOTAL EDIFICABLE	11.188,55m ²	14.479m ²	11.188,55m ²
PROPIETARIOS	90% (10.069,70m ²)	-	10.069,70m ²
CESIÓN MUNICIPAL	10% (1.118,85m ²)	-	1.118,85m ²
SUPERFICIES EDIFICABLES POR USOS Y TIPOLOGÍAS	LSG	FICHA POLÍGONO	PERI
VIVIENDA LIBRE	-	82,5%	≤10.434,45m ²
VIVIENDA PROTEGIDA	≥ 10%	-	≥ 1.118,85m ²
USO COMERCIAL	≥ 1%	-	≥ 111,88m ²

Cuadro resumen de superficies

CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES PERI-1.1 (m ²)		
RESIDENCIAL	SUPERFICIE SUELO	SUPERFICIE EDIFICABLE
R-1 (VIVIENDA LIBRE)	4.252,00	9.957,85
R-1 (VIVIENDA PROTEGIDA -CESIÓN)		1.118,85
R-1 (USO COMERCIAL)		111,88
SUBTOTAL	4.252,00	11.188,58
EQUIPAMIENTOS	SUPERFICIE SUELO	SUPERFICIE EDIFICABLE
EQ-1 (SISTEMA GENERAL)	560,00	SEGÚN PGOM
EQ-1 (SISTEMA LOCAL)	1.125,00	SEGÚN PGOM
SUBTOTAL	1.685,00	-
ZONAS VERDES	SUPERFICIE SUELO	SUPERFICIE EDIFICABLE
ZV-1 (SISTEMA GENERAL)	1.679,00	SEGÚN PGOM
ZV-1 (SISTEMA LOCAL)	1.875,00	SEGÚN PGOM
ZV-2 (SISTEMA LOCAL)	751,00	SEGÚN PGOM
SUBTOTAL	4.305,00	-
VIARIO	SUPERFICIE SUELO	SUPERFICIE EDIFICABLE
-	2.921,00	-
TOTAL	13.163,00	11.188,58



Oleiros, Marzo de 2020

El arquitecto

Ramón Corrochano Royo





II. PLANOS

ID SITAG: 1904

OBJETO:	BORRADOR DEL PLAN PARA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA
PROYECTO:	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE O BARCO DE VALDEORRAS Y ORDENACIÓN DETALLADA DE UN ÁMBITO DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO COMPRENDIDO EN EL ÁREA DE REPARTO AR-1 (PERI-1.1)
SITUACIÓN:	AVENIDA DE GALICIA, O BARCO DE VALDEORRAS (OURENSE)
PROMOTOR:	AYUNTAMIENTO DE O BARCO DE VALDEORRAS
FECHA:	MARZO 2020

s i t a g
A R Q U I T E C T U R A

CONTENIDO DEL PROYECTO1904
LISTADO DE DOCUMENTOS:

I. MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
2. ORDENACIÓN DETALLADA DEL ÁMBITO PERI-1.1

II. PLANOS

1. PLANOS DE INFORMACIÓN
2. PLANOS DE ORDENACIÓN

III. ANEJOS

1. ESTUDIO DE TRÁFICO
2. RESOLUCIÓN DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA MIÑO -SIL



ÍNDICE PLANOS



1.PLANOS DE INFORMACIÓN

- I01_Situación
- I02_Delimitación del ámbito sobre el parcelario catastral
- I03_Delimitación del ámbito sobre el PGOM
- I04_Red de saneamiento. Fecales
- I05_Red de saneamiento. Pluviales
- I06_Red de abastecimiento de agua
- I07_Red eléctrica de media tensión
- I08_Red eléctrica de baja tensión
- I09_Red de alumbrado público
- I10_Red de telecomunicaciones
- I11_Fotografías del ámbito

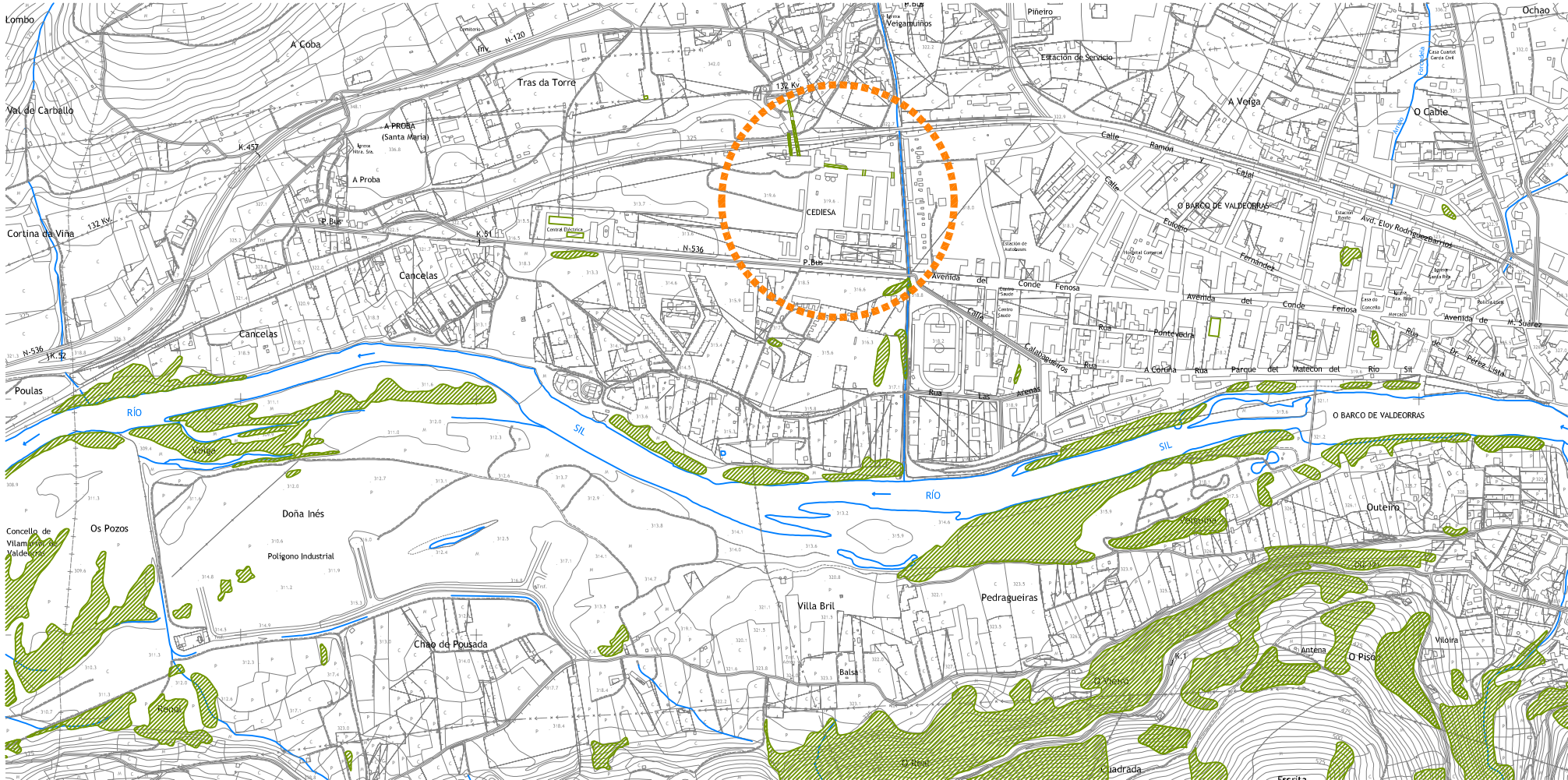
2.PLANOS DE ORDENACIÓN

- O01_Delimitación del ámbito sobre el PGOM actualizado
- O02_Propuesta de ordenación de la Modificación Puntual
- O03_Parcels catastrales afectadas
- O04_Ordenación del suelo urbano consolidado
- O05_Ordenación del PERI-1.1



PLANOS

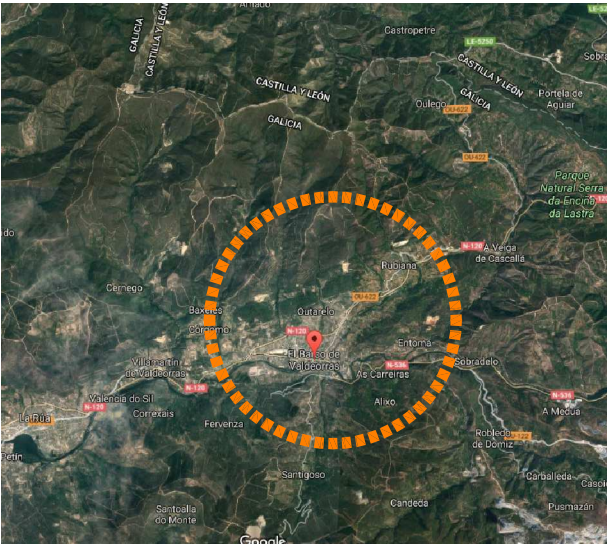




LOCALIZACION DENTRO DEL MUNICIPIO
Escala: s/e



LOCALIZACIÓN DEL ÁMBITO
Escala: s/e



LOCALIZACION DEL MUNICIPIO
Escala: s/e



BORRADOR DEL PLAN
Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras y Ordenación Detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Avenida de Galicia, O Barco de Valdeorras (Ourense)

Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

Planos de información

Situación

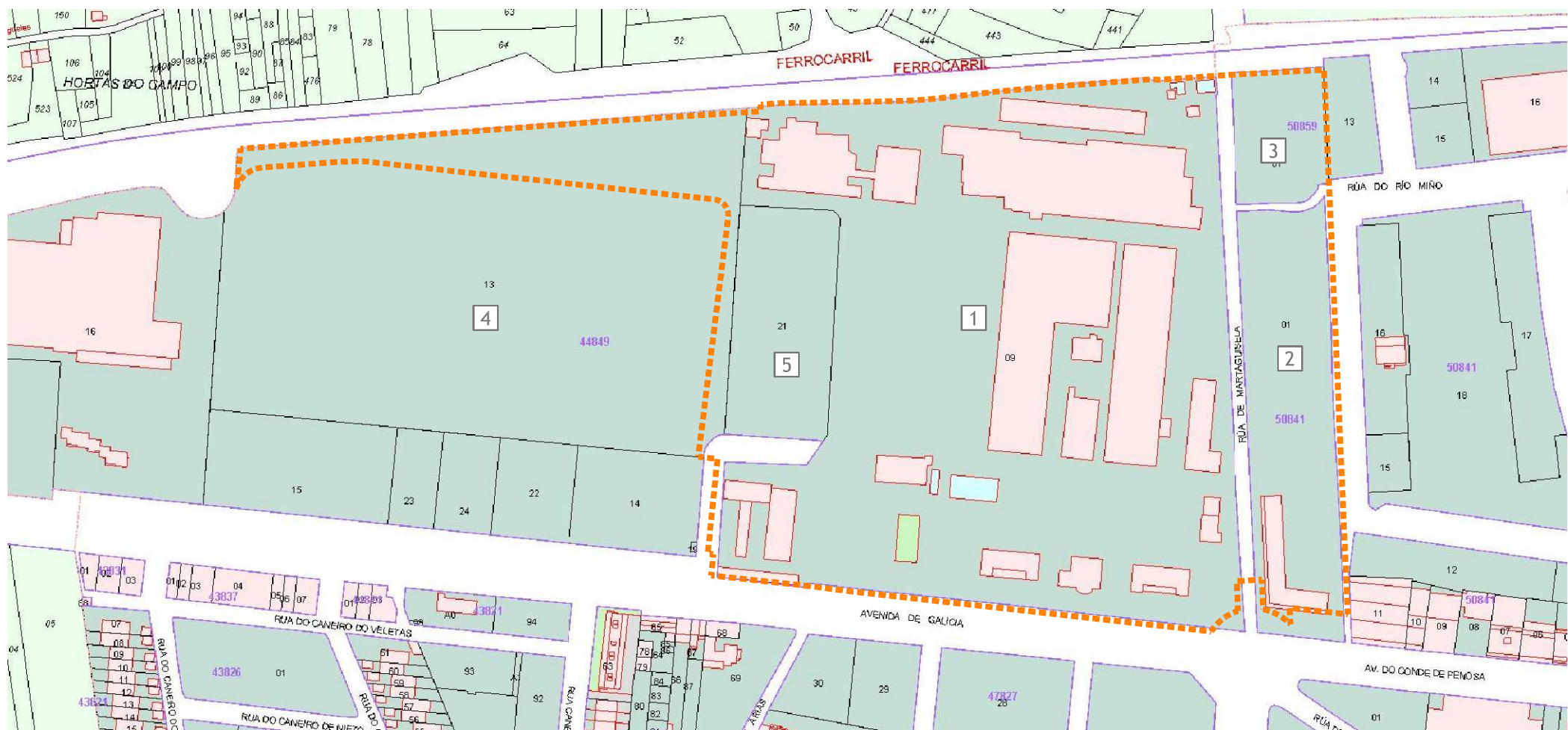
101

Formato original: DIN A3
Escala: s/e



ID. SITAG: 1904
Revisión: 00 / Fecha: Marzo de 2020
Ramón Corrachano Royo - Arquitecto
Número de colegiado: 4043

sitag
ARQUITECTURA



LEYENDA

DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

PARCELAS CATASTRALES AFECTADAS:

- 1: Referencia catastral 4484909PG6948S0001QJ
- 2: Referencia catastral 5084101PG6948S0001AJ
- 3: Referencia catastral 5085901PG6948N0001WO
- 4: Referencia catastral 4484913PG6948S0001PJ
- 5: Referencia catastral 4484921PG6948S0001OJ



BORRADOR DEL PLAN
Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras y Ordenación Detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Avenida de Galicia, O Barco de Valdeorras (Ourense)

Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

Planos de información

Parcelario catastral

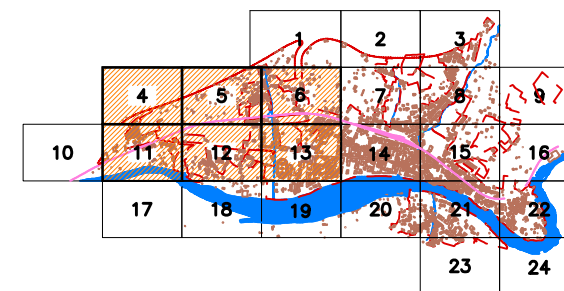
102

Formato original: DIN A3
Escala: s/e



ID. SITAG: 1904
Revisión: 00 / Fecha: Marzo de 2020
Ramón Corrachano Royo - Arquitecto
Número de colegiado: 4043

sitag
ARQUITECTURA



CUADRO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS



Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras y Ordenación Detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

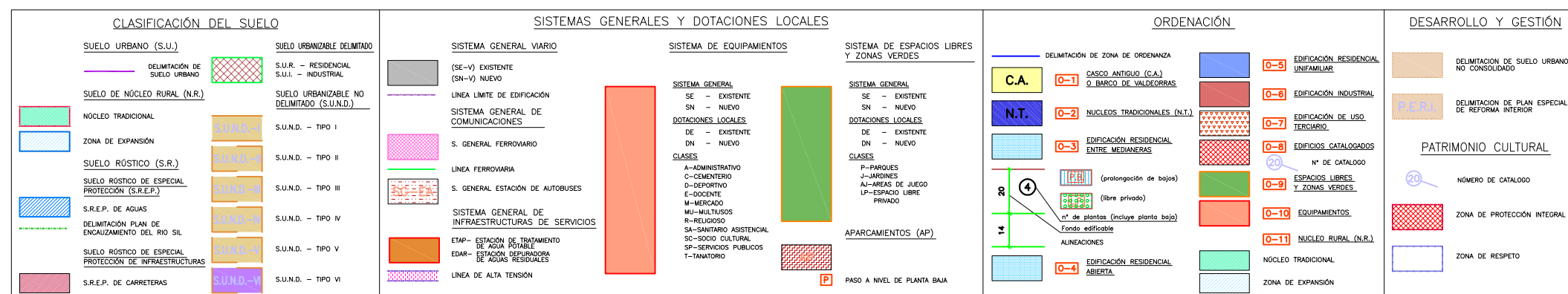
Delimitación del ámbito sobre PGOM

Formato original: DIN A3
Escala: 1/4.000



Ramón Corrochano Royo - Arquitecto
Número de colegiado: 4043

sitac
ARCHITECTURAL





LEYENDA	
	RED DE FECALES EXISTENTE
	POZO REGISTRO DE FECALES EXISTENTE
C. S.	COTA SUPERFICIE POZO
C. F.	COTA FONDO POZO
P. F.	PROFUNDIDAD POZO
	TUBERÍA DE SANEAMIENTO PVC 315mm DE DIÁMETRO
	POZOS DE REGISTRO



BORRADOR DEL PLAN
Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras y Ordenación Detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Avenida de Galicia, O Barco de Valdeorras (Ourense)

Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

Planos de información

Servicios urbanísticos existentes. Red de saneamiento: fecales

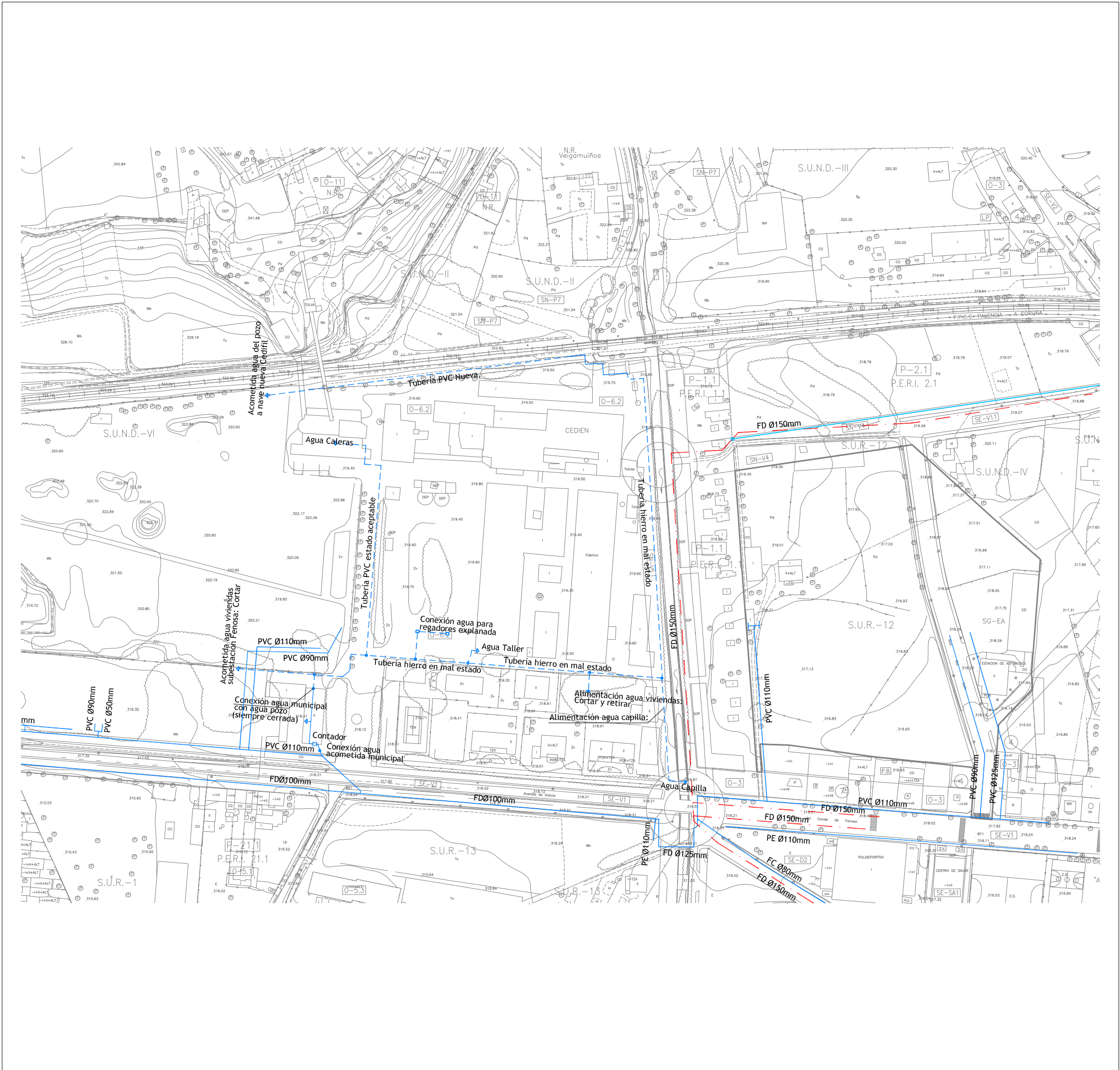
104

Formato original: DIN A3
Escala: 1/2.500

0 25 50 75 100 N

ID. SITAG: 1904
Revisión: 00 / Fecha: Marzo de 2020
Ramón Corrochano Royo - Arquitecto
Número de colegiado: 4043

sitag
ARQUITECTURA



LEYENDA	
	TUBERÍA DISTRIBUCIÓN AÉREA O GRAPADA EN PARED
	TUBERÍA DISTRIBUCIÓN ENTERRADA (SIN ZANJA DE OBRA)
	TUBERÍA ARTERIAL
	TUBERÍA DE ABASTECIMIENTO PVC 90mm DE DIÁMETRO
	POZO DE LLAVES



BORRADOR DEL PLAN
Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras y Ordenación Detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Avenida de Galicia, O Barco de Valdeorras (Ourense)

Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

Planos de información

Servicios urbanísticos existentes. Abastecimiento de agua

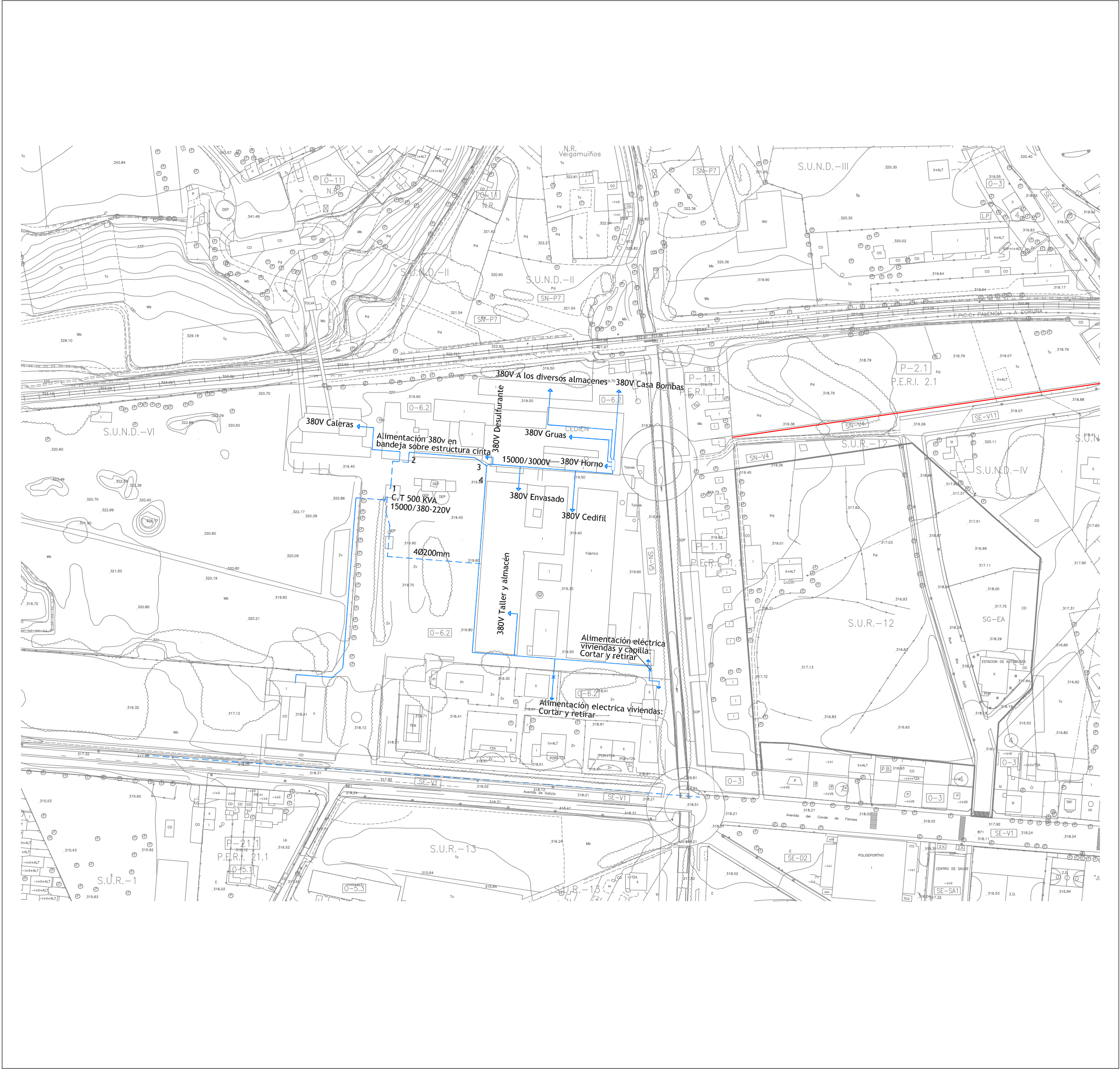
106

Formato original: DIN A3
Escala: 1/2.500

0 25 50 75 100 N

ID. SÍTAG: 1904
Revisión: 00 / Fecha: Marzo de 2020
Ramón Corrochano Royo - Arquitecto
Número de colegiado: 4043

síttag
ARQUITECTURA



LEYENDA

- CABLES B.T. AÉREO O EN BANDEJA SOBRE PARED EXISTENTE
- CABLE BAJA TENSIÓN ENTERRADO (ZANJA) EXISTENTE
- CABLE MEDIA TENSIÓN EXISTENTE
- CONDUCTO PARA ELECTRICIDAD PVC 63mm DE DIÁMETRO



BORRADOR DEL PLAN
Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras y Ordenación Detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Avenida de Galicia, O Barco de Valdeorras (Ourense)

Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

Planos de información

Servicios urbanísticos existentes.Baja Tensión

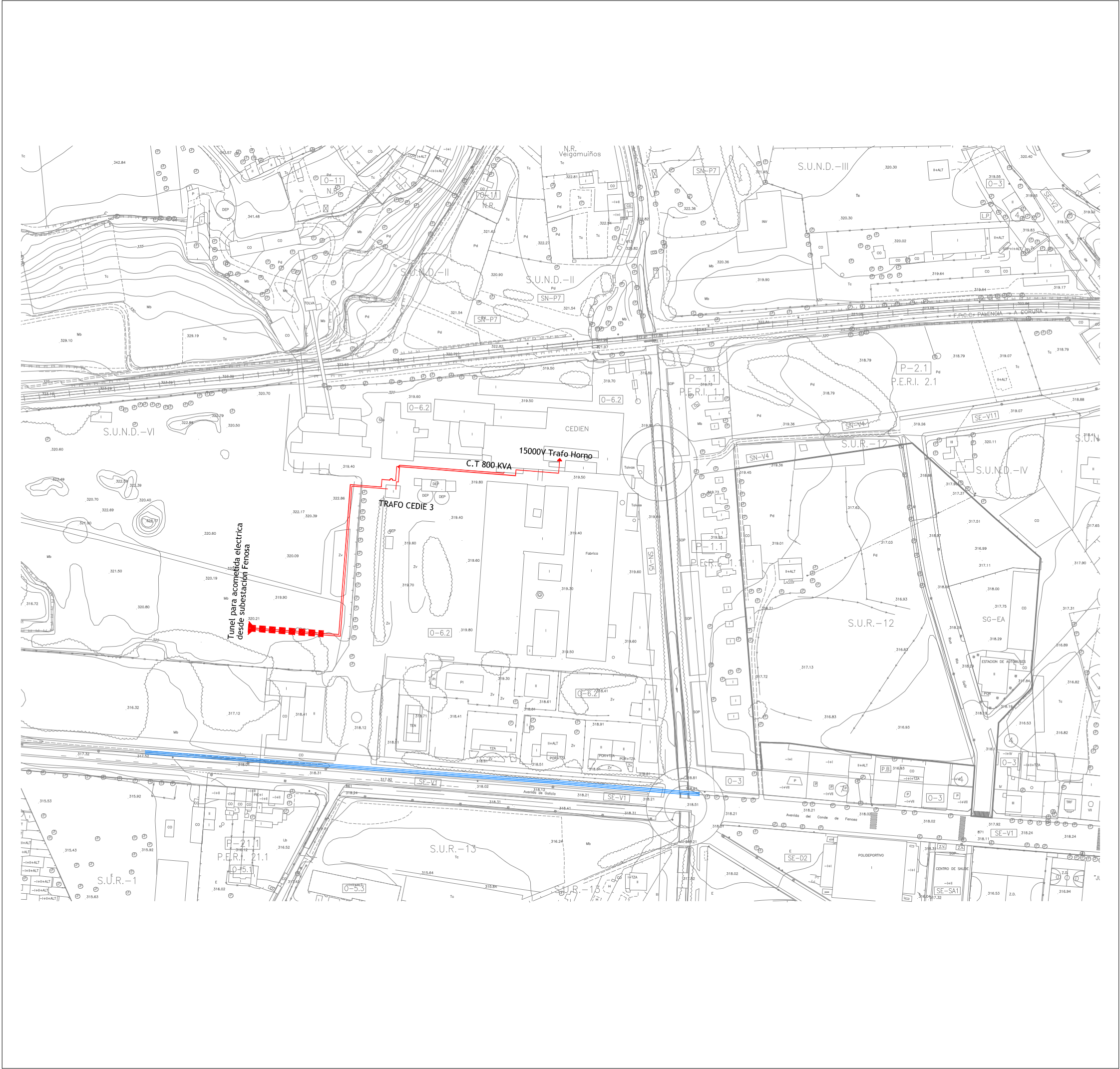
107

Formato original: DIN A3
Escala: 1/2.500

0 25 50 75 100 N

ID. SITAG: 1904
Revisión: 00 / Fecha: Marzo de 2020
Ramón Corrochano Royo - Arquitecto
Número de colegiado: 4043

sitag
ARQUITECTURA



LEYENDA

- CABLES A.T. UNIPOLARES AL (ENTERRADO SIN ZANJA DE OBRA) EXISTENTES
- TUNEL DE OBRA HASTA NAVE NUEVA/SUBESTACIÓN EXISTENTE
- CANALIZACIÓN MEDIA TENSIÓN EXISTENTE



BORRADOR DEL PLAN
Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras y Ordenación Detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Avenida de Galicia, O Barco de Valdeorras (Ourense)

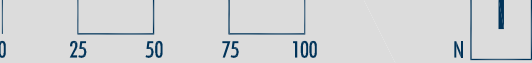
Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

Planos de información

Servicios urbanísticos existentes. Media Tensión

108

Formato original: DIN A3
Escala: 1/2.500



ID. SITAG: 1904
Revisión: 00 / Fecha: Marzo de 2020
Ramón Corrochano Royo - Arquitecto
Número de colegiado: 4043

sitag
ARQUITECTURA



LEYENDA

CONDUCTO PARA ALUMBRADO PVC 40mm DE DIÁMETRO

LUMINARIA

BORRADOR DEL PLAN

Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras y Ordenación Detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Avenida de Galicia, O Barco de Valdeorras (Ourense)

Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

Planos de información

Servicios urbanísticos existentes. Aluminado Público

109

Formato original: DIN A3
Escala: 1/2.500

0255075100N

ID. SITAG: 1904
Revisión: 00 / Fecha: Marzo de 2020

Ramón Corrochano Royo - Arquitecto
Número de colegiado: 4043

síttag

ARQUITECTURA



LEYENDA

- CANALIZACIÓN TELEFÓNICA EXISTENTE
- ARQUETA CANALIZACIÓN TELEFÓNICA EXISTENTE
- CANALIZACIÓN R EXISTENTE
- CONDUCTOS DE COMUNICACIONES DE PVC 2 x 40mm DE DIÁMETRO



BORRADOR DEL PLAN
Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras y Ordenación Detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Avenida de Galicia, O Barco de Valdeorras (Ourense)

Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

Planos de información

Servicios urbanísticos existentes. Telecomunicaciones

110

Formato original: DIN A3
Escala: 1/2.500

0 25 50 75 100 N

ID. SITAG: 1904
Revisión: 00 / Fecha: Marzo de 2020
Ramón Corrochano Royo - Arquitecto
Número de colegiado: 4043

Handwritten signature of Ramón Corrochano Royo.

sitag
ARQUITECTURA



F01



F02



F03



F04



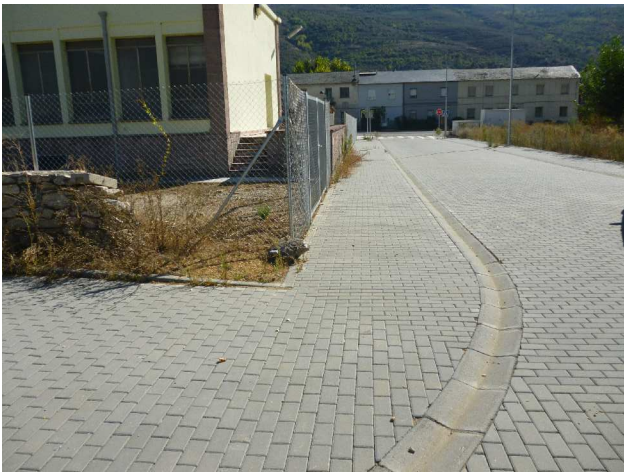
F05



F06



F07



F08



F09



F10



BORRADOR DEL PLAN
Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras y Ordenación Detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Avenida de Galicia, O Barco de Valdeorras (Ourense)

Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

Planos de información

Fotografías del ámbito

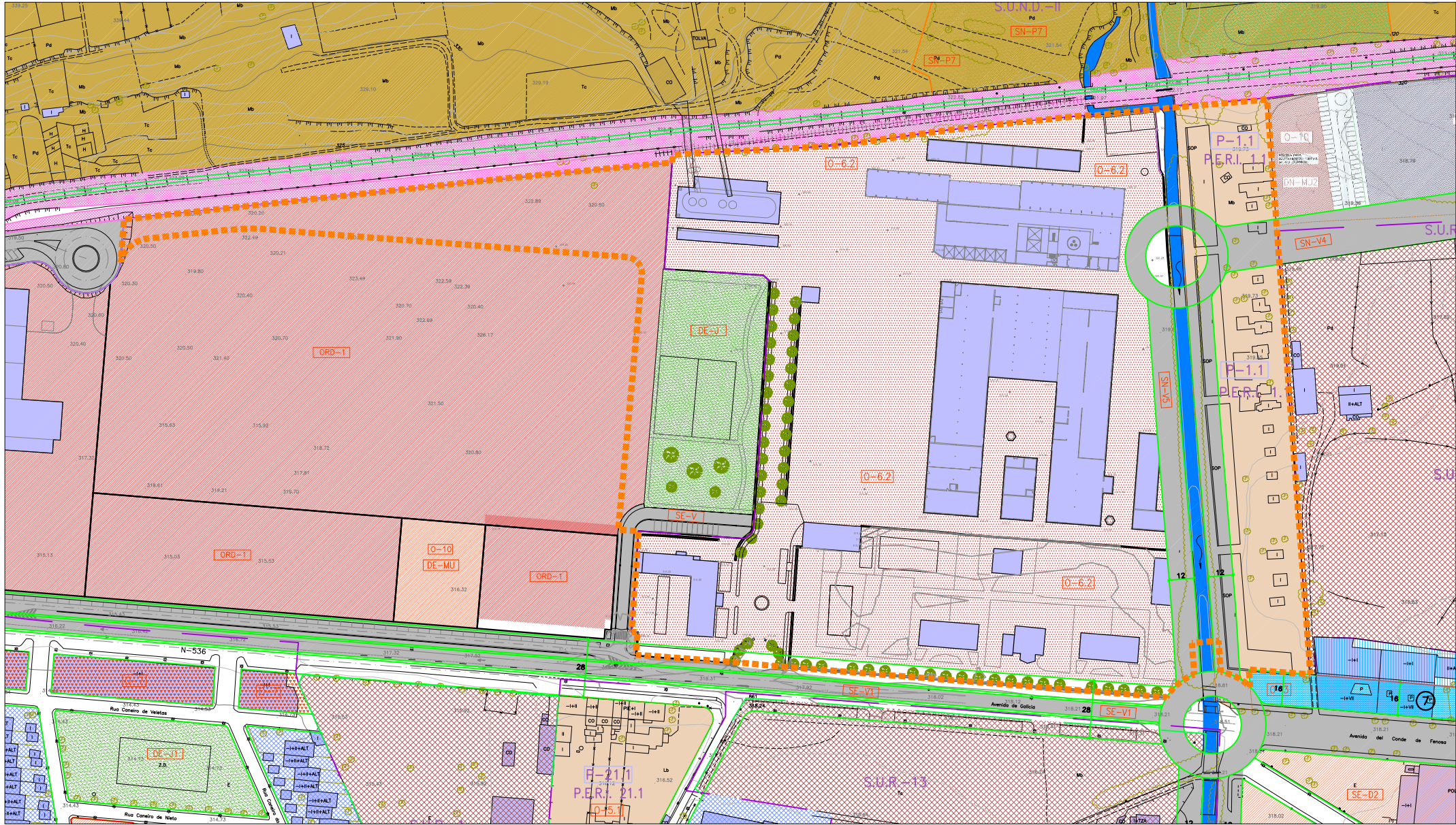
111

Formato original: DIN A3
 Escala: s/e



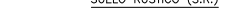
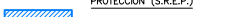
ID. SITAG: 1904
 Revisión: 00 / Fecha: Marzo de 2020
 Ramón Corrachano Royo - Arquitecto
 Número de colegiado: 4043

s i t a g
 A R Q U I T E C T U R A



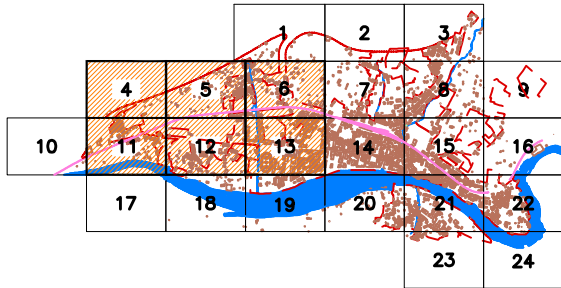
PLANOS ORDENACIÓN NUCLEO URBANO DE O BARCO

Escala: 1/2500

CLASIFICACIÓN DEL SUELO		SISTEMAS GENERALES Y DOTACIONES LOCALES		ORDENACIÓN		DESARROLLO Y GESTIÓN							
SUELO URBANO (S.U.)  DELIMITACIÓN DE SUELO URBANO SUELO DE NÚCLEO RURAL (N.R.)  NÚCLEO TRADICIONAL  ZONA DE EXPANSIÓN SUELO RÚSTICO (S.R.)  SUELO RÚSTICO DE ESPECIAL PROTECCIÓN (S.R.E.P.)  S.R.E.P. DE AGUAS  DELIMITACIÓN PLAN DE ENCAUZAMIENTO DEL RÍO SIL SUELO RÚSTICO DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS  S.R.E.P. DE CARRETERAS		SUELO URBANIZABLE DELIMITADO  S.U.R. - RESIDENCIAL S.U.I. - INDUSTRIAL SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO (S.U.N.D.)  S.U.N.D. - TIPO I  S.U.N.D. - TIPO II  S.U.N.D. - TIPO III  S.U.N.D. - TIPO IV  S.U.N.D. - TIPO V		SISTEMA GENERAL VIARIO  (SE-V) EXISTENTE (SN-V) NUEVO LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN  SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES  S. GENERAL FERROVIARIO  LÍNEA FERROVIARIA  S. GENERAL ESTACIÓN DE AUTOBUSES SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS  ETAP- ESTACIÓN DE TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE EDAR- ESTACIÓN DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES  LÍNEA DE ALTA TENSIÓN		SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS SISTEMA GENERAL SE - EXISTENTE SN - NUEVO DOTACIONES LOCALES DE - EXISTENTE DN - NUEVO CLASES A-ADMINISTRATIVO C-CEMENTERIO D-DEPORTIVO E-DOCENTE M-MERCADO MU-MULTUSOS R-RELOJERO SA-SANITARIO ASISTENCIAL SC-SOCIO CULTURAL SP-SERVICIOS PUBLICOS T-TANATORIO   P PASO A NIVEL DE PLANTA BAJA		SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES SISTEMA GENERAL SE - EXISTENTE SN - NUEVO DOTACIONES LOCALES DE - EXISTENTE DN - NUEVO CLASES P-PARQUES J-JARDINES AJ-ÁREAS DE JUEGO LP-ESPACIO LIBRE PRIVADO APARCAMIENTOS (AP)  PASO A NIVEL DE PLANTA BAJA		DELIMITACIÓN DE ZONA DE ORDENANZA  C.A. CASCO ANTIGUO (C.A.)  O-1 BARCO DE VALDEORRAS  N.T. NÚCLEOS TRADICIONALES (N.T.)  O-2 EDIFICACIÓN RESIDENCIAL ENTRE MEDIANERAS  O-3 (prolongación de bajas)  O-4 (libre privado)  O-5 n° de plantas (incluye planta baja)  Fondo edificable  ALINEACIONES  O-6 EDIFICACIÓN RESIDENCIAL ABIERTA  O-5 EDIFICACIÓN RESIDENCIAL UNIFAMILIAR  O-6 EDIFICACIÓN INDUSTRIAL  O-7 EDIFICACIÓN DE USO TERCIARIO  O-8 EDIFICIOS CATALOGADOS  O-9 ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES  O-10 EQUIPAMIENTOS  O-11 NÚCLEO RURAL (N.R.)  NÚCLEO TRADICIONAL  ZONA DE EXPANSIÓN		 DELIMITACIÓN DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO  PERI DELIMITACIÓN DE PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR PATRIMONIO CULTURAL  20 NÚMERO DE CATALOGO  ZONA DE PROTECCIÓN INTEGRAL  ZONA DE RESPETO	

LEYENDA

DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN (90.175m²)



CUADRO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

Escala: s/e

NOTA:

- En este plano se ha añadido a la documentación del PGOM la información con las ordenaciones detalladas del SUND - VI y el PERI - 2.1



BORRADOR DEL PLAN

Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras y Ordenación Detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Avenida de Galicia, O Barco de Valdeorras (Ourense)

Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

Planos de ordenación

PGOM con ordenación actualizada

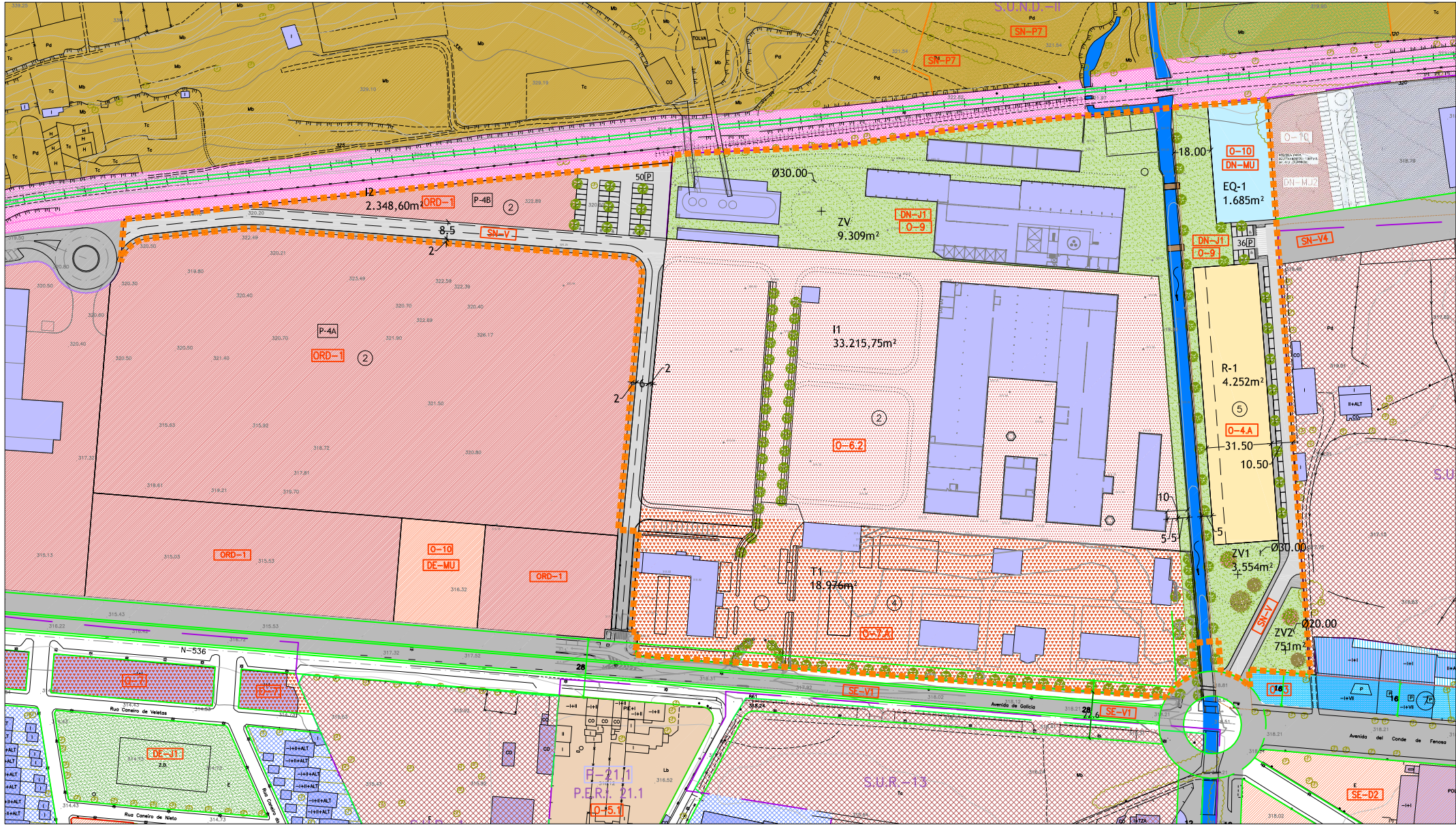
001

Formato original: DIN A3
Escala: 1/2.500

0 25 50 75 100 N

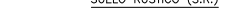
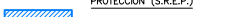
ID. SITAG: 1904
Revisión: 00 / Fecha: Marzo de 2020
Ramón Corrachano Royo - Arquitecto
Número de colegiado: 4043

sitag
ARQUITECTURA



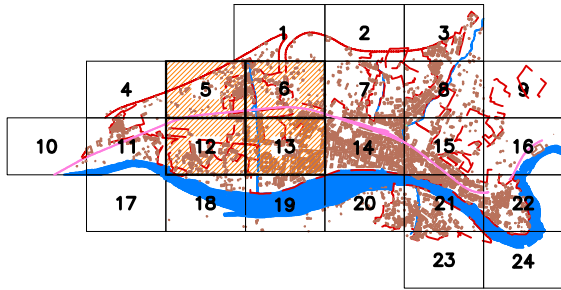
PLANOS ORDENACIÓN NUCLEO URBANO DE O BARCO - MODIFICACIÓN PUNTUAL

Escala: 1/2500

CLASIFICACIÓN DEL SUELO		SISTEMAS GENERALES Y DOTACIONES LOCALES		ORDENACIÓN		DESARROLLO Y GESTIÓN					
SUELO URBANO (S.U.)  DELIMITACIÓN DE SUELO URBANO SUELO DE NÚCLEO RURAL (N.R.)  NÚCLEO TRADICIONAL  ZONA DE EXPANSIÓN SUELO RÚSTICO (S.R.)  SUELO RÚSTICO DE ESPECIAL PROTECCIÓN (S.R.E.P.)  S.R.E.P. DE AGUAS  DELIMITACIÓN PLAN DE ENCAUZAMIENTO DEL RÍO SIL SUELO RÚSTICO DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS  S.R.E.P. DE CARRETERAS		SUELO URBANIZABLE DELIMITADO  S.U.R. - RESIDENCIAL S.U.I. - INDUSTRIAL SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO (S.U.N.D.)  S.U.N.D. - TIPO I  S.U.N.D. - TIPO II  S.U.N.D. - TIPO III  S.U.N.D. - TIPO IV  S.U.N.D. - TIPO V		SISTEMA GENERAL VIARIO  (SE-V) EXISTENTE (SN-V) NUEVO LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN  SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES  S. GENERAL FERROVIARIO  LÍNEA FERROVIARIA  S. GENERAL ESTACIÓN DE AUTOBUSES SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS  ETAP- ESTACIÓN DE TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE  EDAR- ESTACIÓN DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES  LÍNEA DE ALTA TENSIÓN		SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS SISTEMA GENERAL SE - EXISTENTE SN - NUEVO DOTACIONES LOCALES DE - EXISTENTE DN - NUEVO CLASES A-ADMINISTRATIVO C-CENTENARIO D-DEPORTIVO E-DOCENTE M-MERCADO MU-MULTUSOS R-RELOJERO SA-SANITARIO ASISTENCIAL SC-SOCIO CULTURAL SP-SERVICIOS PUBLICOS T-TANATORIO   		SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES SISTEMA GENERAL SE - EXISTENTE SN - NUEVO DOTACIONES LOCALES DE - EXISTENTE DN - NUEVO CLASES P-PARQUES J-JARDINES AJ-ÁREAS DE JUEGO LP-ESPACIO LIBRE PRIVADO APARCAMIENTOS (AP)  PASO A NIVEL DE PLANTA BAJA		DELIMITACIÓN DE ZONA DE ORDENANZA  C.A.  N.T.              	

LEYENDA

- DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN (90.175m²)
- ZONA VERDE (13.614m²)
- RESIDENCIAL (4.252m²)
- EQUIPAMIENTOS (1.685m²)
- INDUSTRIAL (33.215,75m²)
- TERCIARIO (18.976m²)
- INDUSTRIAL-SUND VI (2.348,60m²)
- VIARIO Y APARCAMIENTO
- ÁREA DE MOVIMIENTO DE LA EDIFICACIÓN



CUADRO DE DISTRIBUCIÓN DE HOJAS

Escala: s/e



BORRADOR DEL PLAN

Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras y Ordenación Detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Avenida de Galicia, O Barco de Valdeorras (Ourense)

Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

Planos de ordenación

PGOM modificado. Ordenación propuesta para el ámbito

002

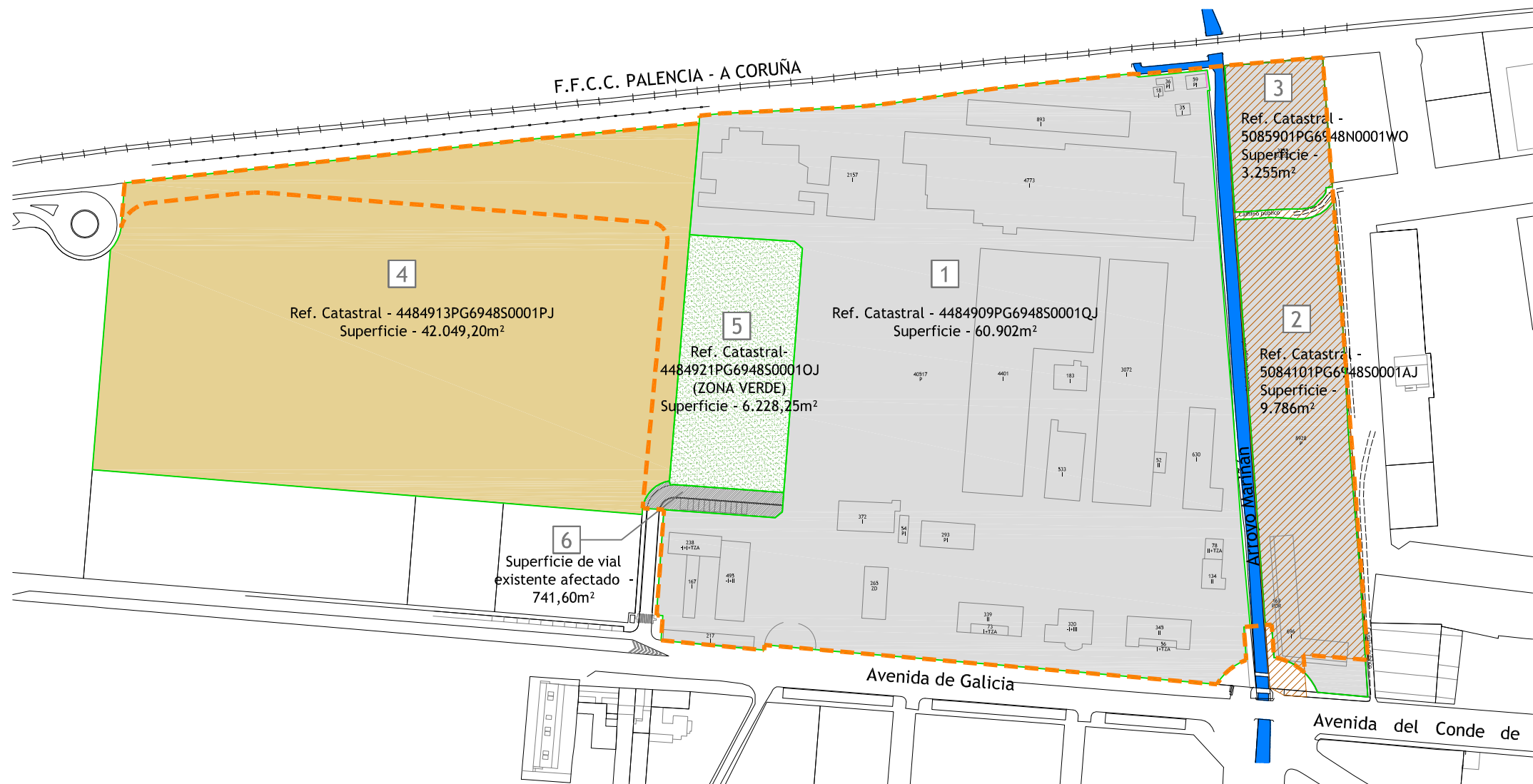
Formato original: DIN A3
Escala: 1/2.500



ID. SITAG: 1904
Revisión: 00 / Fecha: Marzo de 2020

Ramón Corrachano Royo - Arquitecto
Número de colegiado: 4043

sitag
ARQUITECTURA



LEYENDA	
	DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN [90.175m²]
	DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PERI [13.163m²]

RESUMEN DE PARCELAS AFECTADAS				
		referencia catastral	superficie (m²)	sup. dentro del ámbito (m²)
Finca registral (3 parcelas catastrales)	1	4484909PG6948S0001QJ	60.902,00	60.902,00
	2	5084101PG6948S0001AJ	9.786,00	9.324,60
	3	5085901PG6948N0001WO	3.255,00	3.255,00
Parcela industrial	4	4484913PG6948S0001PJ	42.049,20	7.990,85
Zona verde	5	4484921PG6948S0001OJ	6.228,25	6.228,25
Vial existente	6	-	741,60	741,60
Arroyo Mariñán	-	-	-	1.732,70
TOTAL			122.962,05	90.175,00

PARCELAS AFECTADAS EN SUELO URBANO CONSOLIDADO DENTRO DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN					
		referencia catastral	superficie (m²)		
Parcela industrial	1	4484909PG6948S0001QJ	60.902,00		
Parcela industrial	4	4484913PG6948S0001PJ	7.990,85		
Zona verde	5	4484921PG6948S0001OJ	6.228,25		
Vial existente	6	-	741,60		
TOTAL			75.862,70		

PARCELAS AFECTADAS EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO DENTRO DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN (PERI-1.1)					
		referencia catastral	superficie (m²)		
Finca registral	2	5084101PG6948S0001AJ	9.324,60		
	3	5085901PG6948N0001WO	3.255,00		
TOTAL			12.579,60		

BORRADOR DEL PLAN
Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras y Ordenación Detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Avenida de Galicia, O Barco de Valdeorras (Ourense)

Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

Planos de ordenación

Parcelas Catastrales. Parcelas Afectadas

003

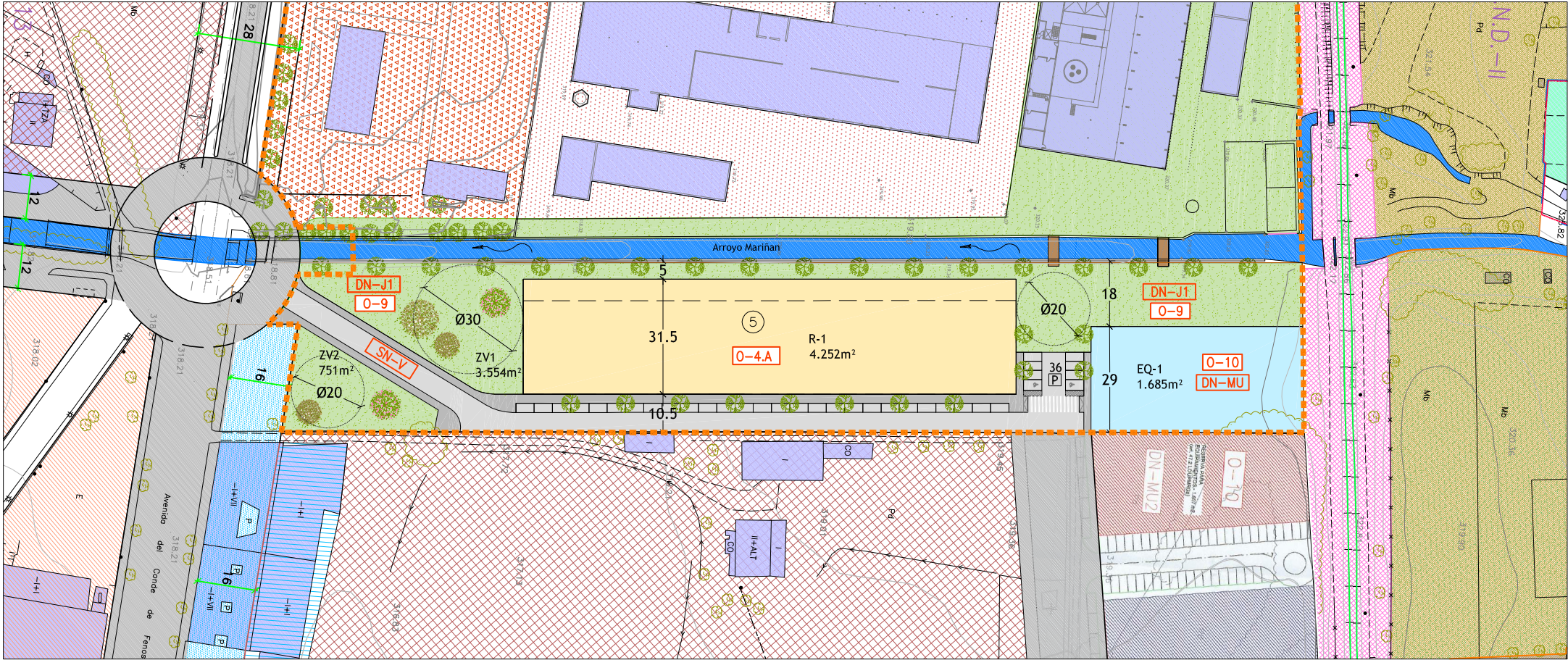
Formato original: DIN A3
Escala: 1/2500

010204050N

1

ID. SITAG: 1904
Revisión: 00 / Fecha: Marzo de 2020

Ramón Corrachano Royo - Arquitecto
Número de colegiado: 4043



ORDENACIÓN del PERI 1.1
Escala: 1/1.500

CUADRO RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS				
PARAMETROS URBANÍSTICOS		EXIGENCIA		
SUPERFICIE TOTAL		13.163m²		
APROVECHAMIENTO TIPO		0,85m²/m²		
SUPERFICIE TOTAL EDIFICABLE		11.188,55m²		
ALTURA MÁXIMA		B+4+BC		
RESERVAS MÍNIMAS SISTEMAS GENERALES y LOCALES		LSG	FICHA SECTOR	PERI
ESPACIOS LIBRES	sistemas generales	≥1.678,28m²	-	
	sistemas locales	≥2.013,93m²	≥ 15m²/viv.	
	totales	≥3.692,21m²	-	4.305m²
EQUIPAMIENTOS	sistemas generales	≥559,42m²	-	
	sistemas locales	≥1.118,85m²	≥ 15m²/viv.	
	totales	≥1.678,27m²	-	1.685m²
APARCAMIENTOS [Sistemas Locales]		≥ 28 plazas	-	36 plazas
ARBOLADO [Sistemas Locales]		≥ 112 arboles	-	≥ 112 arboles
APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO		LSG	FICHA SECTOR	PERI
SUPERFICIE TOTAL		11.188,55m²	14.479m²	11.188,55m²
PROPIETARIOS		90%	-	10.069,7m²
CESION MUNICIPAL		10%	-	1.118,8m²
SUP. EDIFICABLE POR USOS Y TIPOLOGÍAS		LSG	FICHA SECTOR	PERI
VIVIENDA LIBRE		-	82,50%	9.957,85m²
VIVIENDA PROTEGIDA		≥ 10%	-	1.118,45m²
USO COMERCIAL		≥1,00%	-	111,88m²

CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES (m²)		
USOS	SUP. SUELO	SUP. EDIFICABLE
R-1 (VIVIENDA LIBRE)		9.957,85
R-1 (VIVIENDA PROTEGIDA)	4.252,00	1.118,85
R-1 (USO COMERCIAL)		111,88
SUBTOTAL	4.252,00	11.188,58
EQUIPAMIENTOS	SUP. SUELO	SUP. EDIFICABLE
EQ-1 (SISTEMA GENERAL)	560,00	SEGUN PGOM
EQ-1 (SISTEMA LOCAL)	1.125,00	SEGUN PGOM
SUBTOTAL	1.685,00	-
ZONAS VERDES	SUP. SUELO	SUP. EDIFICABLE
ZV-1 (SISTEMA GENERAL)	1.679,00	SEGUN PGOM
ZV-1 (SISTEMA LOCAL)	1.875,00	SEGUN PGOM
ZV-2 (SISTEMA LOCAL)	751,00	SEGUN PGOM
SUBTOTAL	4.305,00	-
VIARIO	SUP. SUELO	SUP. EDIFICABLE
-	2.921,00	-
TOTAL	13.163,00	11.188,58

*NOTA: La superficie de Espacios Libres (4.305m²) recoge zonas de ancho inferior a 15m, que según marca el RLSG no son computables. Deduciendo esta superficie (602,15m²), la superficie restante (3.702,85m²) cumple con la superficie exigida para la Reserva Mínima de Sistemas Generales y Locales.

LEYENDA	
	DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN
	DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PERI-1.1
	ZONA VERDE PÚBLICA
	PARCELA RESIDENCIAL
	PARCELA DE EQUIPAMIENTO PÚBLICO
	VIARIO
	ÁREA DE MOVIMIENTO DE LA EDIFICACIÓN
	ORDENANZA DE APLICACIÓN
	NÚMERO DE PLANTAS (INCLUYE PLANTA BAJA)



BORRADOR DEL PLAN

Modificación Puntual del PGOM de O Barco de Valdeorras y Ordenación Detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Avenida de Galicia, O Barco de Valdeorras (Ourense)

Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

Planos de ordenación

Ordenación PERI-1.1

005

Formato original: DIN A3
Escala: 1/1.500

010204050

N

ID. SITAG: 1904
Revisión: 00 / Fecha: Marzo de 2020
Ramón Corrachano Royo - Arquitecto
Número de colegiado: 4043



III. ANEJOS

ID SITAG: 1904

OBJETO:	BORRADOR DEL PLAN PARA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA
PROYECTO:	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE O BARCO DE VALDEORRAS Y ORDENACIÓN DETALLADA DE UN ÁMBITO DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO COMPRENDIDO EN EL ÁREA DE REPARTO AR-1 (PERI-1.1)
SITUACIÓN:	AVENIDA DE GALICIA, O BARCO DE VALDEORRAS (OURENSE)
PROMOTOR:	AYUNTAMIENTO DE O BARCO DE VALDEORRAS
FECHA:	MARZO 2020

s i t a g
A R Q U I T E C T U R A

CONTENIDO DEL PROYECTO 1904
LISTADO DE DOCUMENTOS:

I. MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
2. ORDENACIÓN DETALLADA DEL ÁMBITO PERI-1.1

II. PLANOS

1. PLANOS DE INFORMACIÓN
2. PLANOS DE ORDENACIÓN

III. ANEJOS

1. ESTUDIO DE TRÁFICO
2. RESOLUCIÓN DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA MIÑO -SIL



ÍNDICE ANEJOS



1. ESTUDIO DE TRÁFICO

2. RESOLUCIÓN DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA MIÑO - SIL



1. ESTUDIO DE TRÁFICO



1. ESTUDIO DE TRÁFICO

Se adjunta a continuación el estudio de tráfico elaborado a petición del Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras y suscrito por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Iñaki Cubillo Bueno (colegiado nº 14.866), con objeto de justificar que la presente Modificación Puntual del PXOM de O Barco de Valdeorras no modifica las condiciones actuales de tráfico y movilidad en el entorno de la actuación.



Estudio de tráfico. Modificación puntual del PXOM de O Barco de Valdeorras y ordenación detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1)

Promotor: Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras

Noviembre de 2019

ÍNDICE

1.	ANTECEDENTES	3
2.	OBJETO Y CONTENIDO DEL ESTUDIO	3
3.	DATOS BÁSICOS	4
4.	ANÁLISIS DEL TRÁFICO	5
4.1	Intensidad de tráfico actual	5
4.2	Estudio de tráfico actual	5
4.3	Prognosis de tráfico	6
5.	CÁLCULO DE LOS NIVELES DE SERVICIO DEL VIARIO EXISTENTE	9
6.	GENERACIÓN DE TRÁFICO	11
7.	CÁLCULO DE LOS NIVELES DE SERVICIO DEL VIARIO TRAS LA MODIFICACIÓN PUNTUAL ..	15
8.	CONCLUSIONES	18

ESTUDIO DE TRÁFICO

1. ANTECEDENTES

Sitag Arquitectura S.L.P. ha redactado la modificación puntual del Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM) de O Barco de Valdeorras y la ordenación detallada de un ámbito de SUNC en el AR-1 (PERI-1.1). Para justificar desde el punto de vista del tráfico y la movilidad la citada modificación puntual se redacta el presente estudio de tráfico.

El ámbito se localiza en el casco urbano de O Barco de Valdeorras, en un sector delimitado por la Avenida de Galicia al sur, un cauce a rehabilitar a cielo abierto al este, la parcela correspondiente al SUND-VI al oeste y la vía del ferrocarril al norte.

En el PXOM de O Barco de Valdeorras la solución prevista para la rehabilitación del cauce consistía en la recuperación del mismo a cielo abierto y la construcción de dos viales estructurantes del sector en ambos márgenes, de manera que el encauzamiento del cauce se definiese mediante los dos viales construidos sobre muros a ambos lados del mismo.

Estos viales confluían en una glorieta situada al norte del ámbito, también construida sobre el cauce, y ésta conectaba con el viario exterior hacia el este mediante el vial SN-V4/SE-V11, intersectando con el vial SE-V2.

El objeto del presente documento es justificar que la modificación puntual del PXOM de O Barco de Valdeorras no modifica las condiciones actuales de tráfico y movilidad en el entorno de la actuación.

2. OBJETO Y CONTENIDO DEL ESTUDIO

Como ya se ha indicado anteriormente, el tramo objeto del presente estudio se localiza en la carretera N-536, en torno al PK 50, en el núcleo de O Barco de Valdeorras (Ourense). Se trata de una zona urbana (con la denominación de Avenida de Galicia-Avenida Conde de Fenosa), en el acceso al núcleo. La zona de actuación se caracteriza por disponer de numerosas edificaciones residenciales e industriales en ambos márgenes de la carretera, destacando la presencia de las instalaciones de CEDIE, S.A. en las inmediaciones.

La N-536 intersecta en el tramo de actuación a las rúas Río Mariñán y Cabalagueiros. El Concello de O Barco de Valdeorras ha proyectado la ejecución de una glorieta en dicha intersección, mediante el proyecto 'Construcción de glorieta sobre el arroyo Mariñán', de enero de 2017. En la presente modificación puntual (MP) se plantea eliminar el citado vial, sustituyéndolo por un encauzamiento del arroyo y una senda verde a ambos lados del mismo, de forma que se constituya un nuevo paseo que desemboque en el río Sil.

Los desplazamientos que se producen en el entorno de las intersecciones objeto del proyecto son básicamente de corto recorrido, de acceso al núcleo urbano de O Barco de Valdeorras, aunque también se llevan a cabo desplazamientos de recorrido medio de acceso a los núcleos situados al sur del río Sil y a las canteras de la zona de Casaio.

El presente estudio se realiza para determinar el impacto que la Modificación Puntual propuesta implica sobre la intensidad y características de los flujos de tráfico en la carretera N-536, teniendo en cuenta el planteamiento funcional llevado a cabo (eliminación del vial SN-V5). Las fases del estudio serán las siguientes:

- Selección y análisis de los antecedentes de relevancia para el proyecto.
- Recopilación de datos socioeconómicos básicos relacionados con la movilidad.
- Delimitación del área de estudio, con la caracterización de la red viaria actual y futura.
- Análisis de la situación actual del tráfico.
- Elaboración del modelo de movilidad.
- Asignación del tráfico en la red viaria actual y soluciones planteadas en la red futura.

3. DATOS BÁSICOS

El análisis de tráfico se ha llevado a cabo a partir de los datos básicos aportados por el Mapa de Tráfico de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento del año 2017, dado que el proyecto de construcción de la glorieta sobre el arroyo Mariñán, redactado por el Concello de O Barco de Valdeorras, carece por completo de datos de tráfico referentes a la carretera N-536 o a los viales que ésta intersecta. Tampoco se dispone de otros datos de tráfico de viales municipales.

Se dispone de datos de una estación de aforo de cobertura, la estación OR-281-3, Viloira, situada en el PK 47+000 de la carretera N-536, al este de la zona de actuación y en las proximidades del núcleo urbano de O Barco de Valdeorras (la zona de actuación se encuentra en el acceso oeste al núcleo y la estación de aforo citada se encuentra en el acceso este). En el año 2016 la IMD de dicha estación ascendía a 3.272 vehículos totales, con 3.148 vehículos ligeros y 124 pesados (% de vehículos pesados del 3,79%).

En la imagen situada a continuación puede observarse la situación de la citada estación de aforo.



Ante la inexistencia de estaciones de aforo más próximas, o situadas en el tramo de la carretera N-536 comprendido entre el enlace con la carretera N-120 y el núcleo urbano, se considera que la estación OU-281-3, situada a 3.100 metros de la zona de actuación, resulta representativa del funcionamiento del tráfico en dicha zona, estableciendo la hipótesis de que el tráfico en los accesos a O Barco de Valdeorras se comporta de forma simétrica al este y oeste del núcleo.

Además, de acuerdo con el Mapa de Tráfico 2016 (Visor Web), la zona de actuación se encuentra situada dentro del tramo en el que se considera representativa la IMD de la estación OU-281-3.

4. ANÁLISIS DEL TRÁFICO

4.1 Intensidad de tráfico actual

El tramo estudiado se puede considerar representado por la estación anteriormente indicada. La IMD y porcentaje de vehículos pesados que muestra son los siguientes:

ESTACIÓN	IMD	% PESADOS	AÑO
OU-281-3 Vitoria	3.272	3,79	2017

4.2 Estudio de tráfico actual

En la actualidad, el tráfico existente en el área de actuación circula en flujo libre por la carretera N-536. Como ya se ha indicado anteriormente, en el PXOM de O Barco de Valdeorras está prevista la construcción de una glorieta sobre el cauce del arroyo Mariñán, actuación que se complementa con la ordenación del viario en el entorno del ámbito de actuación.

Con la nueva actuación, se plantea la eliminación del vial sobre el arroyo Mariñán, en ambos márgenes, quedando la glorieta del proyecto 'Construcción de glorieta sobre el arroyo Mariñán' como intersección de conexión de la Avenida de Galicia, la rúa Calabagueiros y el nuevo vial de acceso al PERI 1.1.

Para la definición del nivel de servicio actual se ha adoptado como intensidad horaria significativa (veh/h) la intensidad del cuarto de hora máximo. Teniendo en cuenta que la estación OU-281-3 es de cobertura y no presenta datos horarios, se ha buscado una estación con datos horarios

próxima, con el objeto de extrapolar estos datos a la zona de actuación. La estación representativa es la LE-16-1, Santalla, estación primaria con una IMD de 1.676 vehículos y un porcentaje de vehículos pesados del 3,82% (2017).

Los datos de intensidades horarias máximas de esta estación primaria son los siguientes:

- Intensidad máxima de calzada: 261 vehículos/hora, con un 0,38% de vehículos pesados.
- Intensidad máxima teórica de calzada (cuarto de hora de mayor tráfico): 316 vehículos/hora. Se estima que el porcentaje de vehículos pesados es también del 0,38%.
- Intensidad máxima de carril: 183 vehículos/hora, con un 0,55% de vehículos pesados.
- Intensidad máxima teórica de carril (cuarto de hora de mayor tráfico): 221 vehículos/hora. Se estima que el porcentaje de vehículos pesados es también del 0,55%.

Con estos datos se obtiene un factor de hora punta FHP = 0,83.

Extrapolando estos datos para la estación OU-281-3 se obtienen los siguientes resultados para las intensidades horarias máximas de cuarto de hora de mayor tráfico:

- Intensidad máxima teórica de calzada: 644 vehículos/hora. Se estima que el porcentaje de vehículos pesados es también del 0,38% (3 vehículos pesados)
- Intensidad máxima teórica de carril: 450 vehículos/hora. Se estima que el porcentaje de vehículos pesados es también del 0,55% (3 vehículos pesados).
- Factor de hora punta: 0,83

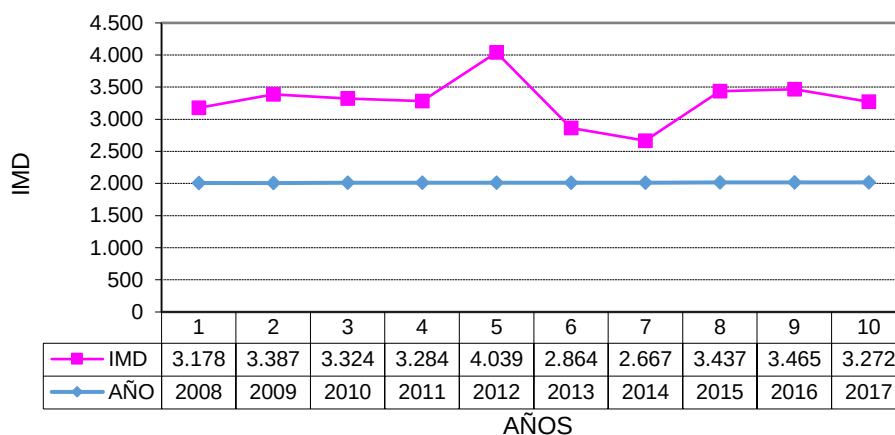
4.3 Prognosis de tráfico

De los datos de tráfico obtenidos anteriormente a partir de la información extraída del Mapa de Tráfico 2017 de la Dirección General de Carreteras se ha llevado a cabo una prognosis, con el fin de determinar las intensidades de tráfico existentes en el año de puesta en servicio de la actuación (2021). Los datos históricos de IMD y porcentaje de vehículos pesados en la estación OU-281-3 son los siguientes:

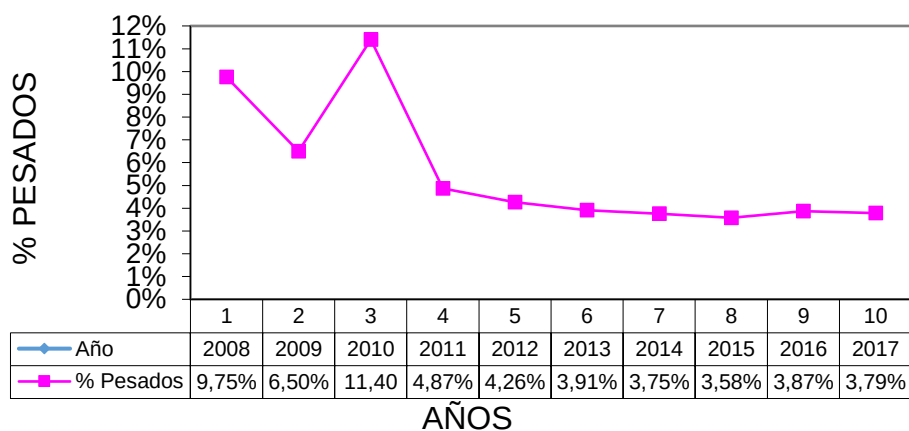
EVOLUCION DE LA IMD TOTAL										
AÑO	IMD		TASA CRECIMIENTO		% PESADOS		VEHÍC. PESADOS		TASA CREC. PESADOS	
2008	3.178				9,75%		310,00			
2009	3.387		6,58%		6,50%		220,00		-29,03%	
2010	3.324		-1,86%		11,40%		379,00		72,27%	
2011	3.284		-1,20%		4,87%		160,00		-57,78%	
2012	4.039		22,99%		4,26%		172,00		7,50%	
2013	2.864		-29,09%		3,91%		112,00		-34,88%	
2014	2.667		-6,88%		3,75%		100,00		-10,71%	
2015	3.437		28,87%		3,58%		123,00		23,00%	
2016	3.465		0,81%		3,87%		134,00		8,94%	
2017	3.272		-5,57%		3,79%		124,00		-7,46%	
	MEDIA IMD	3.292			MEDIA % PESADOS	5,57%	MEDIA PESADOS	183,40		
			CREC. TOTAL IMD PERÍODO 2008-16	2,96%					CREC. TOTAL PESADOS PERÍODO 2008-2016	-60,00%
			MEDIA ANUAL % CREC. IMD	0,37%					MEDIA ANUAL % CREC. PESADOS	-7,50%

A partir de la serie histórica de datos de IMD se ha realizado una estimación de la tasa de crecimiento del tráfico, con el fin de llevar a cabo una prognosis del mismo. En los gráficos que se presentan a continuación, se recoge lo indicado anteriormente, es decir, la evolución tanto de la IMD como del porcentaje de vehículos pesados para el período analizado entre los años 2008 y 2017.

EVOLUCIÓN DE LA IMD TOTAL



EVOLUCIÓN % DE VEHÍCULOS PESADOS



Con los datos mostrados se propone un modelo lineal de crecimiento anual del tráfico del 0,40% anual hasta el año de puesta en servicio. En cuanto al porcentaje de vehículos pesados, teniendo en cuenta la reducción existente en los últimos años, se mantendrá el porcentaje del año 2017 hasta el año de puesta en servicio (3,79%).

En estas condiciones, los valores de las intensidades de tráfico horarias para la determinación de los niveles de servicio del tramo de actuación en el año 2021 serán los siguientes:

- Intensidad máxima teórica de calzada: 654 vehículos/hora. Se estima que el porcentaje de vehículos pesados es también del 0,38% (3 vehículos pesados)

- Intensidad máxima teórica de carril: 457 vehículos/hora. Se estima que el porcentaje de vehículos pesados es también del 0,55% (3 vehículos pesados).
- Factor de hora punta: 0,83

5. CÁLCULO DE LOS NIVELES DE SERVICIO DEL VIARIO EXISTENTE

El estudio de tráfico solicitado plantea la necesidad de analizar la afección de la modificación viaria planteada. En estas condiciones, será necesario determinar si la distribución de tráfico de la configuración viaria propuesta implica una merma en las condiciones de la prevista en el PXOM.

Teniendo en cuenta que ni el citado planeamiento general ni el proyecto de la glorieta sobre el arroyo Mariñán disponen de estudio de tráfico, en el presente estudio se desarrollará el cálculo de los niveles de servicio del viario existente, con el fin de justificar que dichos niveles disponen de una holgura suficiente para poder realizar cambios de configuración en el viario sin provocar problemas de capacidad y congestión en el mismo.

En primer lugar, se determinará la capacidad y el nivel de servicio actual de la carretera N-536 (Avenida de Galicia) en la zona de actuación, considerándola como una carretera convencional con velocidad de circulación 70 km/h (límite establecido en el tramo).

De acuerdo con el Highway Capacity Manual (2010), el tramo de actuación puede considerarse una carretera de Clase III (travesías de población y carreteras que discurren por zonas urbanizadas). En este caso, el parámetro que se empleará para evaluar el nivel de servicio será la proporción de tiempo que se emplea siguiendo a otro vehículo (PTSF). Dado que las operaciones deben hacerse en el sistema de unidades estadounidense, deberán adaptarse las velocidades a millas/hora.

Para su determinación es necesario llevar a cabo el siguiente procedimiento:

- Determinación de la velocidad libre de flujo (FFS, km/h):

$$FFS = BFFS - f_{LS} - f_A$$

Siendo BFFS: velocidad libre de flujo base (km/h), valor que puede estimarse como la velocidad de proyecto o circulación, en este caso 70 km/h

f_{LS} : factor de reducción por anchura de carril. El factor para arcenes de anchura superior a 1,80 metros y carriles de 3,50 metros es 0,64.

f_A : factor de reducción por puntos de acceso. Considerando que el tramo de actuación es urbano y que el estacionamiento está permitido en ambos márgenes, el valor de este factor deberá ser el máximo (>24 accesos por kilómetro), es decir, 16,1.

En estas condiciones: $FFS = 70 - 0,64 - 16,10 = 53,26 \text{ km/h} = 33,08 \text{ mi/h}$.

- Determinación de las intensidades equivalentes ($V_p = V_D + V_o$)

Para determinar el PTSF es necesario calcular las intensidades en vehículos equivalentes que intervendrán en los cálculos de la capacidad.

$$V_P = \frac{IH}{FHP \cdot f_G \cdot f_{VP}}$$

Siendo V_P : flujo equivalente por hora en ambos sentidos.

IH: intensidad horaria en vehículos ligeros equivalentes, correspondiente a la tasa del cuarto de hora de mayor tráfico total de calzada en vehículos/hora.

f_G : factor de ajuste por pendiente para determinar el porcentaje de tiempo de seguimiento. Considerando terreno llano y una intensidad por sentido del 50% del tráfico total (333 vehículos), se obtiene un valor de 1,00.

f_{VP} : factor de ajuste por el efecto de los vehículos pesados.

$$f_{VP} = \frac{1}{(1 + P_C \cdot (E_C - 1) + P_R \cdot (E_R - 1))}$$

P_C es el porcentaje de camiones, P_R el de vehículos de recreo y E_C y E_R sus respectivos equivalentes. Para intensidades de tráfico reducidas $E_C = 1,1$ y $E_R = 1$. En estas condiciones, $f_{VP} = 0,9$

Una vez calculada la intensidad horaria equivalente V_P se compara con la capacidad de una carretera de 2 carriles (1.700 vehículos/hora para un sentido de circulación y 3.200 vehículos/hora para ambos sentidos). En este caso, las intensidades son muy inferiores a la capacidad en ambos casos, por lo que el nivel de servicio será superior al F.

$$V_P = \frac{654}{0,83 \cdot 1 \cdot 0,9} = 876 \text{ vehículos}$$

- Cálculo del PTSF.

El cálculo del porcentaje de tiempo siguiendo a otro vehículo para un sentido de circulación determinado d vendrá dado por la fórmula:

$$PTSF_d = BPTSF_d + f_{np,PTSF} \cdot \left(\frac{V_{d,PTSF}}{V_{d,PTSF} + V_{o,PTSF}} \right)$$

Siendo: $BPTSF_d$: porcentaje de tiempo básico de persecución:

$$BPTSF_d = 100 \cdot \left(1 - e^{(a \cdot v_d^b)} \right)$$

Con a y b coeficientes relacionados con la intensidad de tráfico del sentido opuesto. Considerando la intensidad máxima por carril (457 vehículos/hora), los valores serán:

$$a = -0,0026 \quad b = 0,906$$

$f_{np,PTSF}$: factor de ajuste. Representa el efecto combinado del reparto por sentidos del tráfico y la proporción de zonas con prohibición de adelantamiento. Considerando un reparto por sentidos del 50% y un porcentaje de zonas con prohibición de adelantamiento del 50% (en la zona urbana el adelantamiento no está permitido, mientras que en el acceso al núcleo está permitido), el valor del factor de ajuste será de 48,70.

De acuerdo con el Highway Capacity Manual 2010, el nivel de servicio del tramo para carreteras de clase II quedará determinado por la siguiente tabla:

NIVEL DE SERVICIO	PTSF
A	≤ 40
B	$> 35-55$
C	$> 55-70$
D	$> 70-85$
E	> 85
F	Si en uno o ambos sentidos la demanda excede la capacidad

Dado que se ha realizado un reparto de circulación por sentidos del 50%, los valores de PTSF y el nivel de servicio serán idénticos en ambos sentidos. En estas condiciones, realizando los cálculos anteriormente expuestos, se obtiene un valor de BPTSF de 38,94. Al considerar el reparto de tráfico entre sentidos del 50%, el valor de PTSF será de 63,29, por lo que se obtiene un nivel de servicio C en el año de puesta en servicio de la actuación (2021).

6. GENERACIÓN DE TRÁFICO

La modificación puntual del PXOM prevista implica una generación de tráfico debida a la nueva distribución viaria y de usos en el AR-1 (PERI 1.1) y en el suelo urbano adyacente. Para determinar los ratios de generación de tráfico se ha empleado el manual de generación de tráfico estadounidense (Trip Generation), del Institute of Transportation Engineers, en su última edición (8ª). El Trip Generation es el manual de referencia en cuanto a generación de tráfico, ampliamente utilizado en todo el mundo.

Para aplicarlo, se considera el uso del suelo correspondiente (residencial, comercial, terciario) y se relaciona con el código apropiado de los recogidos en el manual. Cada código tiene asociados unos valores de generación de tráfico, que pueden expresarse en viajes por superficie, por unidad de uso, o por otras unidades particulares.

En el presente estudio deben analizarse los siguientes parámetros:

PERI P-1.1:

- Superficie total del ámbito: 13.163 m².
- Edificabilidad: 0.85 m²/m².
- Usos considerados: residencial
- Número de plazas de estacionamiento en el sector: 1 plaza/100 m² edificables: 112 plazas (28 en dominio público)

SUELO URBANO:

- Superficie total del ámbito: 75.862,70 m².
- Superficie parcelas edificables: 54.540,35 m².
- Edificabilidad: 1m²/m².
- Usos considerados: industrial y comercial.
- Número de plazas de estacionamiento en el sector: 1 plaza/80 m² construidos.

La presente modificación puntual del PXOM se realiza a partir de la ordenación llevada a cabo en el mismo, y de los usos y parámetros de edificabilidad fijados en este. Dado que en el PXOM no existe ningún análisis de tráfico, no es posible realizar una comparación entre la situación prevista por el PXOM y la prevista en la modificación. En estas circunstancias, se optará por evaluar si la generación de tráfico producida por la Modificación Puntual implica un aumento en el número de viajes con respecto a la prevista en el PXOM.

Para los usos residenciales se ha adoptado el concepto de PUD (planned unit development, es decir, unidad de desarrollo urbano), teniendo en cuenta que no se dispone de las características detalladas del número de viviendas a construir en el PERI.

CÓDIGOS ANALIZADOS PARA EL USO RESIDENCIAL			
Código	Viajes diarios por acres	Viajes en hora punta de mañana por acres	Viajes en hora punta de tarde por acres
270 Residencial PUD	46,78	2,88 (6,16%)	4,05 (8,66%)

El total de viajes resultante es de 46,78 viajes diarios por cada acre de superficie. Considerando la superficie total del PERI, de 13.163 m², lo que equivale a 3,25 acres, se obtiene un máximo de viajes para el uso residencial de 153 viajes.

Para el cálculo del factor de hora punta se ha acudido a los valores propuestos por el Trip Generation.

VIAJES GENERADOS POR EL USO RESIDENCIAL					
Uso	Ratio de generación de viajes diarios	Aprovechamiento considerado	Viajes diarios generados	Viajes generados hora punta mañana	Viajes generados hora punta tarde
Residencial	46,78 viajes por acre	13.163 m ²	153	10	14

De acuerdo con los usos previstos en el PXOM, en el ámbito de actuación existían 60.902 m² destinados a usos industriales. Considerando que éstos serán de tipo industria ligera, se empleará el siguiente código:

CÓDIGOS ANALIZADOS PARA EL USO INDUSTRIAL			
Código	Viajes diarios por mil pies cuadrados	Viajes en hora punta de mañana por mil pies cuadrados	Viajes en hora punta de tarde por mil pies cuadrados
110 General light industrial	6,97	0,92 (13,20%)	0,97 (13,92%)

El total de viajes resultante es de 6,97 viajes diarios por cada 1000 pies cuadrados de superficie (KSF). Considerando la superficie destinada a uso industrial, de 60.902 m², lo que equivale a 656 KSF, se obtiene un máximo de viajes para el uso residencial de 4.573 viajes.

Para el cálculo del factor de hora punta se ha acudido a los valores propuestos por el Trip Generation.

VIAJES GENERADOS POR EL USO COMERCIAL/INDUSTRIAL. PXOM					
Uso	Ratio de generación de viajes diarios	Aprovechamiento considerado	Viajes diarios generados	Viajes generados hora punta mañana	Viajes generados hora punta tarde
Industrial	6,97 viajes por 1.000 pies cuadrados	60.902 m ²	4.573	604	637

Con la modificación puntual del PXOM planteada, la superficie industrial se reduce a 33.202 m². Considerando los mismos parámetros que en el caso anterior, se obtiene la siguiente generación de viajes:

VIAJES GENERADOS POR EL USO COMERCIAL/INDUSTRIAL. MODIFICACIÓN PUNTUAL					
Uso	Ratio de generación de viajes diarios	Aprovechamiento considerado	Viajes diarios generados	Viajes generados hora punta mañana	Viajes generados hora punta tarde
Industrial	6,97 viajes por 1.000 pies cuadrados	33.202 m ²	2.494	330	348

En lo relativo a los usos comerciales se ha tenido en cuenta que existen múltiples usos posibles para la superficie comercial prevista, con un rango de generación de viajes muy amplio entre los usos con menor generación y los de mayor generación. Se han seleccionado un conjunto de usos posibles, y se ha obtenido el promedio de generación de viajes asociado a los mismos.

Los usos comerciales seleccionados para realizar el promedio han sido los siguientes:

CÓDIGOS ANALIZADOS PARA EL USO COMERCIAL			
Código	Viajes diarios por mil pies cuadrados	Viajes en hora punta de mañana por mil pies cuadrados	Viajes en hora punta de tarde por mil pies cuadrados
820 Shopping center	42,94	1,00	3,73
823 Factory outlet center	26,59	0,67	2,29
860 Wholesale Market	6,73	0,51	0,88
862 Home improvement superstore	29,80	1,26	2,37
869 Discount Home Furniture superstore	29,80	0,57	1,57
875 Department store	22,88	0,53	1,78
890 Furniture store	5,06	0,17	0,45
942 Automobile Care center	15,86	2,94	3,38
Promedio	22,46	0,96 (4,26%)	2,06 (9,16%)

El promedio de viajes resultante de los usos anteriores es de 22,46 viajes diarios por cada mil pies cuadrados de superficie, lo que equivale a 20,87 viajes diarios por cada 100 metros cuadrados de superficie comercial).

La superficie destinada a uso comercial del ámbito en la Modificación Puntual del PXOM es de 18.976 m². Con esta superficie se obtiene un máximo de viajes para el uso comercial de 3.961 viajes.

Para el cálculo del factor de hora punta se ha acudido a los valores propuestos por el Trip Generation.

FACTORES HORA PUNTA			
Uso	Código	Factor hora punta mañana	Factor hora punta tarde
Terciario comercial	Promedio valores uso comercial	3,13%	8,74%

Considerando los valores anteriores, la generación de viajes que resulta para las horas punta de mañana y de tarde es:

VIAJES GENERADOS POR EL USO COMERCIAL/INDUSTRIAL. MODIFICACIÓN PUNTUAL					
Uso	Ratio de generación de viajes diarios	Aprovechamiento considerado	Viajes diarios generados	Viajes generados hora punta mañana	Viajes generados hora punta tarde
Terciario (comercial)	20,87 viajes por cada 100 m ²	18.976 m ²	3.961	169	363

Se ha considerado que el ámbito delimitado por el PERI y el suelo urbano constará de 764 plazas de estacionamiento para vehículos ligeros (652 para el suelo urbano y 112 para el PERI).

En cuanto a la generación de tráfico, se ha establecido la comparación entre la situación prevista por el PXOM (604 viajes generados en la hora punta de mañana y 637 en la hora punta de la tarde) y la situación existente con la modificación puntual, para la que deben sumarse los viajes debidos al uso industrial y al uso comercial. Esta situación muestra un total de 499 viajes en la hora punta de la mañana y 711 en la hora punta de la tarde.

En estas condiciones, se considera que los viajes generados en la hora punta de la tarde determinarán el incremento de tráfico más desfavorable para el viario, y en consecuencia, la influencia en el nivel de servicio del tronco de la Avenida de Galicia. Teniendo en cuenta la disponibilidad de aparcamiento, no es previsible que el tráfico en hora punta debido a los usos industrial y comercial supere los 711 vehículos/hora.

7. CÁLCULO DE LOS NIVELES DE SERVICIO DEL VIARIO TRAS LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

Como se ha indicado en el apartado 5 del presente estudio, la modificación viaria debida a la modificación puntual del PXOM y al PERI determinará una afección sobre el nivel de servicio en la carretera. Para cuantificar dicha afección se ha calculado la generación de tráfico en la nueva situación, que será la que determine la variación en el nivel de servicio.

El cálculo del nivel de servicio para el año horizonte (2021) tras la modificación de accesos se llevará a cabo del mismo modo que el de la carretera actual, incrementando la intensidad máxima horaria de cálculo con el número de viajes aportado por la nueva actuación.

El parámetro que se empleará para evaluar el nivel de servicio será en este caso también la proporción de tiempo que se emplea siguiendo a otro vehículo (PTSF). El valor de la intensidad de tráfico horarias para la determinación del nivel de servicio del tramo de actuación en el año 2021 será: 14 (uso residencial) + 711 (usos industrial y comercial) = 725 vehículos/hora, manteniéndose el porcentaje de vehículos pesados del 0,38% (3 vehículos pesados).

Al igual que en la situación actual, se muestran a continuación los cálculos realizados:

- Determinación de la velocidad libre de flujo (FFS, km/h):

$$FFS = BFFS - f_{LS} - f_A$$

Siendo BFFS: velocidad libre de flujo base (km/h), valor que puede estimarse como la velocidad de proyecto o circulación, en este caso 70 km/h

f_{LS} : factor de reducción por anchura de carril. El factor para arcenes de anchura superior a 1,80 metros y carriles de 3,50 metros es 0,64.

f_A : factor de reducción por puntos de acceso. Considerando que el tramo de actuación es urbano y que el estacionamiento está permitido en ambos márgenes, el valor de este factor deberá ser el máximo (>24 accesos por kilómetro), es decir, 16,1.

En estas condiciones: $FFS = 70 - 0,64 - 16,10 = 53,26 \text{ km/h} = 33,08 \text{ mi/h}$.

- Determinación de las intensidades equivalentes ($V_P = V_D + V_O$)

Para determinar el PTSF es necesario calcular las intensidades en vehículos equivalentes que intervendrán en los cálculos de la capacidad.

$$V_P = \frac{IH}{FHP \cdot f_G \cdot f_{VP}}$$

Siendo V_P : flujo equivalente por hora en ambos sentidos.

IH: intensidad horaria en vehículos ligeros equivalentes, correspondiente a la tasa del cuarto de hora de mayor tráfico total de calzada en vehículos/hora.

f_G : factor de ajuste por pendiente para determinar el porcentaje de tiempo de seguimiento. Considerando terreno llano y una intensidad por sentido del 50% del tráfico total (803 vehículos), se obtiene un valor de 1,00.

f_{VP} : factor de ajuste por el efecto de los vehículos pesados.

$$f_{VP} = \frac{1}{(1 + P_C \cdot (E_C - 1) + P_R \cdot (E_R - 1))}$$

P_C es el porcentaje de camiones, P_R el de vehículos de recreo y E_C y E_R sus respectivos equivalentes. Para intensidades de tráfico reducidas $E_C = 1,1$ y $E_R = 1$. En estas condiciones, $f_{VP} = 0,9$

Una vez calculada la intensidad horaria equivalente V_P se compara con la capacidad de una carretera de 2 carriles (1.700 vehículos/hora para un sentido de circulación y 3.200 vehículos/hora para ambos sentidos). En este caso, las intensidades son muy inferiores a la capacidad en ambos casos, por lo que el nivel de servicio será superior al F.

$$V_P = \frac{725}{0,83 \cdot 1 \cdot 0,9} = 971 \text{ vehículos}$$

- Cálculo del PTSF.

El cálculo del porcentaje de tiempo siguiendo a otro vehículo para un sentido de circulación determinado vendrá dado por la fórmula:

$$PTSF_d = BPTSF_d + f_{np,PTSF} \cdot \left(\frac{V_{d,PTSF}}{V_{d,PTSF} + V_{o,PTSF}} \right)$$

Siendo: $BPTSF_d$: porcentaje de tiempo básico de persecución:

$$BPTSF_d = 100 \cdot \left(1 - e^{(a \cdot v_d^b)} \right)$$

Con a y b coeficientes relacionados con la intensidad de tráfico del sentido opuesto. Considerando la intensidad máxima por carril incrementada en el 50% del tráfico generado por los nuevos usos planteados en las parcelas colindantes con la N-536 se obtendría un valor de cálculo de 576 vehículos/hora. El valor de los coeficientes a y b será:

$$a = -0,0032 \quad b = 0,876$$

$f_{np,PTSF}$: factor de ajuste. Representa el efecto combinado del reparto por sentidos del tráfico y la proporción de zonas con prohibición de adelantamiento. Considerando un reparto por sentidos del 50% y un porcentaje de zonas con prohibición de adelantamiento del 50% (en la zona urbana el adelantamiento no está permitido, mientras que en el acceso al núcleo está permitido), el valor del factor de ajuste será de 39,68.

De acuerdo con el Highway Capacity Manual 2010, el nivel de servicio del tramo para carreteras de clase II quedará determinado por la siguiente tabla:

NIVEL DE SERVICIO	PTSF
A	≤40
B	>35-55
C	>55-70
D	>70-85
E	>85
F	Si en uno o ambos sentidos la demanda excede la capacidad

Dado que se ha realizado un reparto de circulación por sentidos del 50%, los valores de PTSF y el nivel de servicio serán idénticos en ambos sentidos. En estas condiciones, realizando los cálculos anteriormente expuestos, se obtiene un valor de BPTSF de 51,43. Al considerar el reparto de tráfico entre sentidos del 50%, el valor de PTSF será de 71,27, por lo que se obtiene un nivel de servicio D en el año de puesta en servicio de la actuación (2021).

Este nivel de servicio empeora la situación actual, por lo que se ha analizado el nivel de servicio en el año de puesta en servicio con la ordenación prevista en el PXOM. Las condiciones de contorno para la determinación de los valores BPTSF y PTSF serán idénticas a las descritas anteriormente, y se considerará un número de viajes generados igual al total previsto para los usos residencial e industrial en la hora punta de la tarde (14+637, respectivamente).

Para el total de 652 viajes generados, se determina el valor de V_p :

$$V_p = \frac{651}{0,83 \cdot 1 \cdot 0,9} = 872 \text{ vehículos}$$

En estas condiciones, realizando los cálculos anteriormente expuestos, se obtiene un valor de BPTSF de 48,14. Al considerar el reparto de tráfico entre sentidos del 50%, el valor de PTSF será de 67,98, por lo que se obtiene un nivel de servicio C en el año de puesta en servicio de la actuación (2021).

8. CONCLUSIONES

Como se ha indicado anteriormente en el presente estudio, el objeto del presente documento es justificar que la modificación puntual del PXOM de O Barco de Valdeorras no modifica las condiciones actuales de tráfico y movilidad en el entorno de la actuación.

Para determinar la influencia de la modificación de accesos propuesta en el tráfico de la carretera N-536 se ha desarrollado un estudio de tráfico en el que se determina la generación de tráfico que supone el cambio de uso de las parcelas y la correspondiente modificación del viario.

A partir de estos datos de generación de tráfico, se han determinado el nivel de servicio de la carretera en el tramo de actuación en el año de puesta en servicio de la misma (2021), y se ha comparado con el nivel de servicio en el mismo año considerando la modificación de accesos ya ejecutada.

Para la evaluación del nivel de servicio se ha empleado el parámetro de la proporción de tiempo que se emplea siguiendo a otro vehículo (PTSF), método recogido en el Highway Capacity Manual en su edición 2010, para la determinación de niveles de servicio en carreteras de clase II (travesías de población y carreteras que discurren por zonas urbanizadas).

Tal y como se ha indicado anteriormente, el nivel de servicio del tramo para carreteras de clase II quedará determinado por la siguiente tabla:

NIVEL DE SERVICIO	PTSF
A	≤40
B	>35-55
C	>55-70
D	>70-85
E	>85
F	Si en uno o ambos sentidos la demanda excede la capacidad

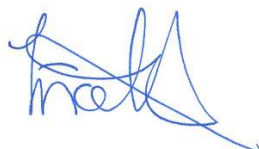
Los valores de PTSF calculados (en los apartados 5 y 7 respectivamente) para el año 2021 para la situación actual y la situación con la modificación de accesos son los siguientes:

- Situación actual: PTSF = 63,29. Nivel de servicio C.
- Situación prevista en el PXOM: 67,98. Nivel de servicio C.
- Situación prevista en la Modificación Puntual: 71,27. Nivel de servicio D.

En conclusión, con la modificación puntual propuesta se empeora ligeramente el nivel de servicio de la Avenida de Galicia, aunque los valores de PTSF son muy similares (ambos se encuentran en el límite del paso del nivel de servicio del C al D).

La influencia del tráfico generado por la nueva actuación provoca un ligero empeoramiento del porcentaje de tiempo que se emplea siguiendo a otro vehículo (como es evidente con todo incremento de intensidad de tráfico), pero este incremento no es suficientemente significativo para dar lugar a una pérdida significativa de nivel de servicio, siendo el resultante perfectamente compatible con la correcta explotación del viario urbano del núcleo de O Barco de Valdeorras en el tramo de actuación.

A Coruña, noviembre de 2019



Fdo.: Iñaki Cubillo Bueno
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Colegiado nº 14.866



2. RESOLUCIÓN DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA MIÑO – SIL



2. RESOLUCIÓN DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA MIÑO - SIL

Se adjunta a continuación el documento de “Observaciones al trámite de consulta pública de la revisión y actualización de los Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación (MAPRI). 2º Ciclo de la Demarcación Hidrográfica Miño - Sil”, suscrito por D. José Antonio Quiroga Díaz, como Presidente de la Confederación Hidrográfica Miño - Sil, en respuesta las alegaciones presentadas por D. Isidoro Pardilla Gago, como Presidente de la sociedad Cedie 2018, S.A., con objeto de justificar la modificación del Dominio Público Hidráulico en el tramo encauzado del Río Mariñán afectado por la presente Modificación Puntual del PXOM de O Barco de Valdeorras.



MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA
DEL MIÑO-SIL, O.A.

PRESIDENCIA

O F I C I O

S/REF.

N/REF. **ACP_MAPRI2_01**

FECHA

ASUNTO

Observaciones al trámite de consulta pública de la revisión y actualización de los Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación (MAPRI). 2º Ciclo de la Demarcación Hidrográfica del Miño-Sil

CEDIE 2018, S.A.

Avenida de Galicia, 20.
32317-Barco de Valdeorras
Ourense

Trámite de consulta pública de la revisión y actualización de los Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación (MAPRI). 2º Ciclo de la Demarcación Hidrográfica del Miño-Sil

AA/ly

En primer lugar, deseo trasladarle nuestro agradecimiento por la presentación de sus observaciones durante el trámite de información pública de la revisión y actualización de los Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación (MAPRI) 2º Ciclo de la Demarcación Hidrográfica del Miño-Sil, elaborado por esta Confederación Hidrográfica.

Las observaciones presentadas durante el período de consulta pública, son una buena muestra de la participación activa de todos los interesados para contribuir a promover, desde la responsabilidad compartida, una adecuada evaluación y gestión de los riesgos de inundación, con el objeto de reducir las consecuencias adversas potenciales de la inundación para la salud humana, el medio ambiente, el patrimonio cultural, la actividad económica y las infraestructuras.

Una vez analizadas sus observaciones y sugerencias a la revisión y actualización de los Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación (MAPRI). 2º Ciclo de la Demarcación Hidrográfica del Miño-Sil, recibidas en este Organismo de cuenca con fecha 14/08/2019, y de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 2007/60/CE relativa a la evaluación y la gestión de los riesgos de inundación, y el Real Decreto 903/2010, de 15 de julio, de evaluación y gestión riesgos de inundaciones, por parte de los servicios correspondientes de este Organismo de cuenca se ha procedido a responder de forma motivada a cada una de las observaciones o alegaciones formuladas, en los siguientes términos:

Resumen de las alegaciones

El alegador, D. Isidoro Pardilla Gago, en calidad de Presidente de la sociedad CEDIE 2018, S.A., manifiesta que una revisión sobre el terreno y estudio detallado del que denomina como tramo 1 del cauce del río Mariñán (situado junto a las instalaciones de la factoría) podría concluir un modelo más afinado, que reduzca el Derecho Público Hidráulico (DPH) a la zona canalizada.

La alegación está basada en los siguientes puntos:

- CEDIE, como proceso industrial más importante, fabrica Carburo de Calcio (CaC₂), compuesto que reacciona violentamente con el agua/humedad provocando explosiones,

CORREO ELECTRÓNICO:

presidencia@chminosil.es

CURROS ENRÍQUEZ, N° 4-2°
32003 OURENSE
TEL: 988 399 400
FAX: 988 242 402

CSV : GEN-151c-91bf-f553-9930-05e6-8189-1bfe-5c13

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

FIRMANTE(1) : JOSE ANTONIO QUIROGA DÍAZ | FECHA : 16/03/2020 10:33 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 16/03/2020 10:33





por lo que su construcción con seguridad valoró los riesgos de inundación y motivó la construcción del tramo 1 canalizado del río Mariñán a mediados de los años 40.

- No tienen constancia de que alguno de los episodios de inundación acontecidos en el municipio de O Barco de Valdeorras afectara a los terrenos propiedad de CEDIE.
- El tramo 2 del río Mariñán desde la Avenida de Galicia hasta el río Sil se canalizó con posterioridad.
- Según la información oficial del visor del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) del Ministerio para la Transición Ecológica:
 - El DPH del tramo 1 es absolutamente irregular, excede ampliamente la superficie canalizada y supera a la Zona de Inundación con Probabilidad Baja o Excepcional (T=500 años).
 - El DPH del tramo 2 se ajusta perfectamente a la canalización existente, aunque se aprecia que la ZI con Probabilidad Excepcional si afecta a la de DPH.
- El Excmo. Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras está ejecutando obras en el entorno del tramo canalizado que amplían la sección de paso bajo la Avenida de Galicia.
- Aporta diversas fotografías para corroborar sus afirmaciones.
- Incluye, como Anexo 1 a la alegación, un estudio topográfico del tramo 1

En base a todo lo manifestado, solicita que se realice un estudio pormenorizado del tramo del río Mariñán canalizado incluido en el cauce denominado ES010-OU-02-02-17367-10, a su paso por el municipio de O Barco de Valdeorras, analizando en el terreno todas las obras e infraestructuras existentes y encauzamientos, para establecer de forma más adecuada el Derecho Hidráulico Público, las zonas de riesgo y flujo preferente lo más ajustadas posibles a la realidad y poder liberar los equipamientos existentes de importancia en la zona.

Localización

La ARPSI objeto de la alegación, con código ES010-OU-02-02-17367-10, corresponde al tramo del río Mariñán desde Armones hasta su confluencia con el río Sil, en el municipio de O Barco de Valdeorras (Ourense), cuyos mapas fueron elaborados en el primer ciclo y revisados y actualizados en el segundo ciclo, siguiendo la directriz europea de inundaciones (2007/60/CE) y su trasposición al derecho español (RD 903/2010).

En las siguientes figuras se resalta el trazado del tramo en estudio del cauce y se hace un zoom de los dos tramos a los que hace referencia la alegación como "Tramo 1" y "Tramo 2":



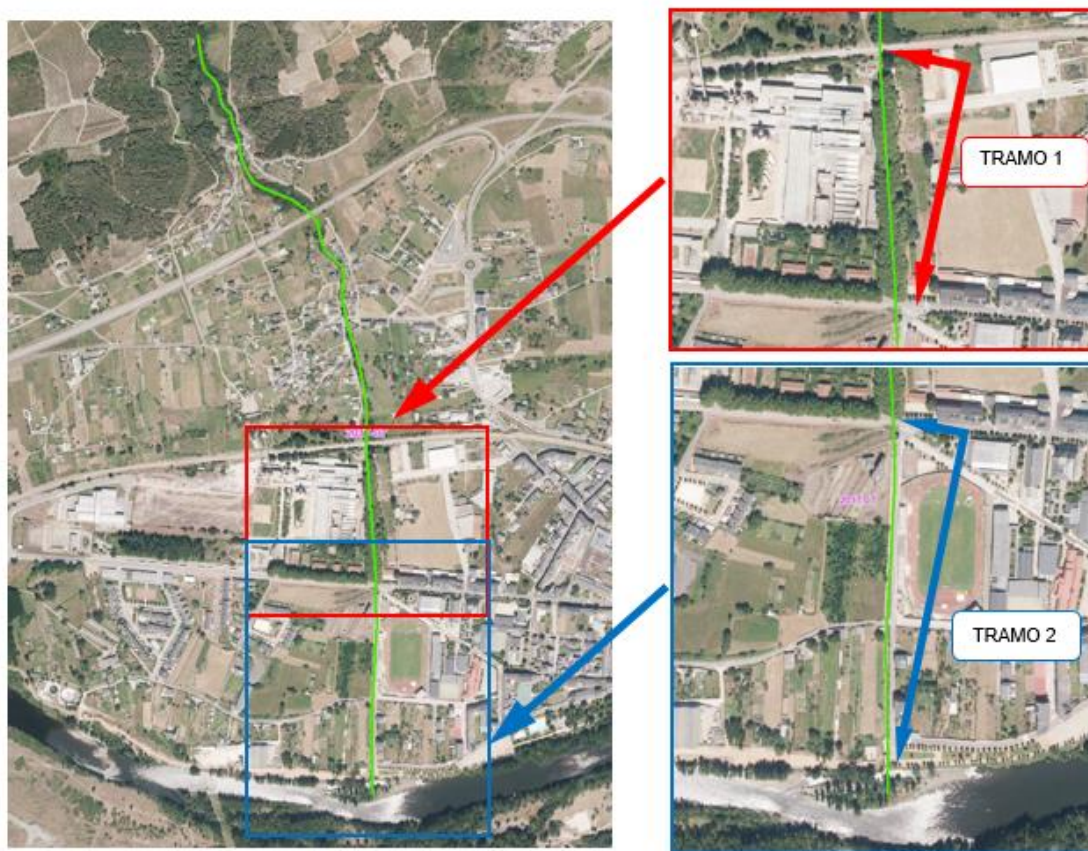


Figura 1 Localización

Análisis de las alegaciones

El tramo del río Mariñán desde Armontes hasta su confluencia con el río Sil, en el municipio de O Barco de Valdeorras, con código de tramo ARPSI ES010-OU-02-02-17367-10, fue seleccionado en el primer ciclo de la EPRI¹ como Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI) y se ha mantenido en el segundo ciclo.

Durante el periodo de Consulta Pública de la revisión y actualización de la Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI) 2º Ciclo de la Demarcación Hidrográfica del Miño-Sil, el Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras realizó una alegación con fecha de entrada en la CHMS² 17/12/2018. Esta alegación fue cumplidamente contestada en el oficio del 16 de enero de 2019 con n/ref. ACP_EPRI2_03.

En la alegación referida en el párrafo anterior, entre otros, se trataba la problemática en el río Mariñán. Teniendo en cuenta la mejora en la precisión del Modelo Digital del Terreno disponible en la zona, la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil resolvió revisar las modelizaciones realizadas en el primer ciclo dentro del marco de actualización y revisión de los Mapas de

¹ Evaluación Preliminar de Riesgo de Inundación

² Confederación Hidrográfica del Miño-Sil





Peligrosidad y Riesgo de Inundación del Segundo Ciclo, incluyendo las modificaciones realizadas en las obras de paso.

Analizando los puntos en los que se basa la alegación:

- Al no disponer del proyecto de construcción de la fábrica se desconoce si el mismo tenía en cuenta el riesgo de inundación.
- En el estudio histórico realizado dentro de los trabajos de elaboración de los MAPRI, tampoco se halló episodios de inundación que afectaran a los terrenos de CEDIE, pero hay que tener en cuenta que, como se ve en la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** con el estudio realizado en el segundo ciclo estos terrenos son inundables para T=500 años.

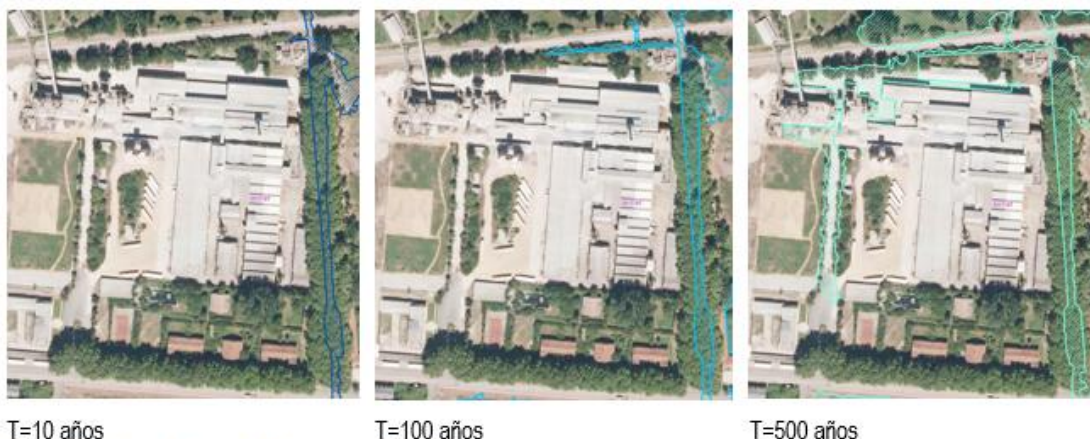


Figura 2 Zona inundable para diferentes periodos de retorno

- El encauzamiento del tramo 2 aparece en el MDT utilizado para la modelización (ver **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**).
- La información del visor del SNCZI del Ministerio para la Transición Ecológica recoge los datos correspondientes al primer ciclo. Sin embargo, hasta su aprobación definitiva, los datos actualizados, correspondientes a la Consulta Pública de la revisión y actualización de los Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación 2º Ciclo se pueden visualizar en: <http://siams.chminosil.es/snczi/> entrando a través del enlace <https://www.chminosil.es/es/component/content/article/80-chms/1880-revision-y-actualizacion-de-los-mapas-de-peligrosidad-y-riesgo-de-inundacion-2-ciclo-de-la-parte-espanola-de-la-demarcacion-hidrografica-del-mino-sil> de la CHMS, que recoge toda la información referente a dicha Consulta Pública.
- Estas obras han sido tenidas en cuenta en la modelización.
- Durante las visitas a campo realizadas se ha tenido constancia de la situación de las canalizaciones
- El encauzamiento del tramo 1 aparece en el MDT utilizado para las modelizaciones (ver **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**).





Ortofotografía PNOA máxima actualidad



Modelo Digital del Terreno

Figura 3 Ortofotografía y MDT

Conclusiones

Las modelizaciones realizadas en el primer ciclo en el tramo del río Mariñán desde Armontes hasta su confluencia con el río Sil, en el municipio de O Barco de Valdeorras, con código de tramo ARPSI ES010-OU-02-02-17367-10 han sido revisadas dentro del marco de actualización y revisión de los Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación del Segundo Ciclo.

Gracias a la mayor precisión del Modelo Digital del Terreno disponible en la zona y a la inclusión en la modelización de las infraestructuras de reciente ejecución, los resultados obtenidos, tal y como solicita el alegador, son más ajustados a la situación actual, comprobando que no hay desbordamiento de la canalización en el Tramo 1 ni para la avenida ordinaria ni para la de periodo de retorno T=500 años. En consecuencia, ha de considerarse que el DPH estaría incluido dentro de la canalización.

Por tanto, los trabajos realizados en el segundo ciclo de los MAPRI permiten realizar una revisión y actualización adecuada de los mapas de peligrosidad en esa zona y dan cumplimiento a la solicitud realizada por el alegador, teniendo en cuenta que la alegación realizada se basaba en los Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación del primer ciclo, disponibles en el visor del Ministerio para la Transición Ecológica, y no en los del ciclo 2 puestos en Consulta Pública disponibles en la Web de la CHMS: <http://siams.chminosil.es/snczi/>.

Por todo ello, procede admitir la alegación formulada y modificar la delimitación del DPH cartográfico en el Tramo 1.

Reiterando nuestro agradecimiento por su importante colaboración, le saluda atentamente,

EL PRESIDENTE
Firmado electrónicamente
José Antonio Quiroga Díaz

