



AO ALCALDE-PRESIDENTE DO CONCELLO DE A CORUÑA

....., con DNI....., veciño da Coruña,
con domicilio a efectos de notificación en
....., presenta a seguinte

SOLICITUDE-PROPOSTA DE MODIFICACIÓN PUNTUAL DO PLANEAMENTO PARA DAR SOLUCIÓN ALTERNATIVA DE INTERESE PÚBLICO Á SITUACIÓN DO SECTOR S-10-OFIMÁTICO

Que se fundamenta no seguinte :

PRIMEIRO.- LEXITIMACIÓN E PROCEDENCIA.-

1.- A iniciativa dos particulares para propoñer propostas de planeamento está amparada na normativa legal, tanto autonómica como básica-estatal.

A LOUG reconece a iniciativa dos particulares na actividade urbanística, que comprende a potestade de solicitude en relación co planeamento urbanístico e a súa modificación; ao respecto, os arts. 4.f (fin da actividade urbanística) e 5.4 (dirección da actividade urbanística) da Lei 9/2002, LOUG. Do mesmo xeito, arts. 6 e 11 do RDL 2/2008, de 20 de xuño, de texto refundido da lei do solo.

2.- A lexitimación dos particulares para a proposta de formulación de planeamento urbanístico tamén se reconece, de forma constante e reiterada, pola Xurisprudencia, xa que do que se trata con esta solicitude é de *"... interesar de la Administración urbanística la incoación de un procedimiento para la modificación puntual en el extremo indicado del Plan General de Ordenación Urbana, a lo que el Ayuntamiento demandado no puede negarse, dado que el derecho al trámite ha sido expresamente reconocido por la jurisprudencia, entre otras en las*

Sentencias de esta Sala del Tribunal Supremo de fechas 25 de septiembre de 1997 (recurso de apelación 11593/91), 21 de enero de 1999 (recurso de casación 21/93), 29 de marzo de 2004 (recurso de casación 4588/01), 11 de abril de 2006 (recurso de casación 8458/02) y 29 de noviembre de 2006 (recurso de casación 1980/2003), en las que hemos declarado que la Administración no debe cercenar a limine el derecho que los particulares tienen a la tramitación de los Planes que se deban a su iniciativa..” (STS de 02 de marzo de 2010; rec. 1440/2008).

SEGUNDO.- ANTECEDENTES : ANÁLISE DA SITUACIÓN ACTUAL DO SECTOR OFIMÁTICO E DA MODIFICACIÓN EN TRÁMITE DO PLAN PARCIAL.-

A situación actual do sector S-10-Ofimático caracterízase pola súa inseguridade xurídica, a insostibilidade urbanística e económica e un enorme impacto social en forma de despexos e incidencia negativa sobre o núcleo residencial tradicional de Elviña. Ao elo cabe engadirlle o feito dunhas sucesivas modificacións do planeamento que no canto de axustarse a razóns de interese público obedecen máis a intereses de determinados promotores que aos do xeral da cidadanía. Resulta sorprendente e inxustificable que se argumente de seguido polo goberno municipal a inmutabilidade da ordenación do Ofimático cando se propón a súa modificación e, pola contra, se proceda a reiteradas e sucesivas modificacións puntuais das que só resultan beneficiados os promotores do ámbito ou a propia ADIF, como agora se dirá.

1.- A recente sentenza do Xulgado do Contencioso nº 4 de A Coruña, de 04/12/2014 (PO 259/2014) ven de anular os actos e acordos municipais de expediente de contratación e de adjudicación das obras do S-10-Ofimático. O feito de que dita sentenza non sexa firme e que poida ser obxecto de apelación, anunciada polo goberno municipal, non impide nin a súa execución provisional nin que xurda efectos xurídicos sobre outros procedementos, en tanto en canto a execución efectiva da urbanización está cuestionada, xa, desde o punto de vista xurídico-formal.

A sentenza do Tribunal Supremo de 14/12/2009, de recoñecemento de dereitos de aproveitamento a ADIF e de anulación parcial do Plan Parcial do Ofimático do 2001, segue pendente de execución, sen que concorran supostos de imposibilidade legal ou material para a súa execución, en tanto en canto nin as modificacións posteriores do PP a impidan (tal e como precisa a propia sentenza do Supremo) nin tampouco o feito da posterior aprobación do

proxecto de reparcelación. Así, no fundamento xurídico de dita STS precísase con claridade que *“no consiste en que no se tome en conta el aproveitamiento del suelo de dominio público ferroviario para hallar el aprovechamiento total del Sector, sino en que se tome en cuenta ese aprovechamiento pero para atribuírselo a ADIF (RENFE), y no a entidades o personas distintas”*.

En consecuencia, a execución da sentenza non obriga ao incremento do aproveitamento do sector (nin da súa edificabilidade, intensidade ou superficies) senón á inclusión dos terreos de ADIF na redistribución do aproveitamento total do Plan Parcial anulado entre os propietarios do sector (ADID incluído).

No canto de executar a STS nos seus propios termos, o goberno municipal tramita unha Modificación puntual do Plan Parcial (aínda en trámite) na que se procede á delimitación dun novo polígono (no que se materializaría o aproveitamento de ADIF), cun novo bloque de edificación (localizado en zona verde pública, por certo) e reordenando cuestións transcendentales tales como accesos viarios e redistribución de terreos dotacionais e de espazos e zonas verdes públicas, así como a evidente mellora das condicións urbanísticas de determinadas parcelas (caso da Z-14 de Xestur, pero non é a única, nin moito menos que resulta beneficiada da modificación).

Pola contra, non é obxecto de modificación nin a supresión da ponte sobre a Avenida de Lavedra nin a exclusión do sector dos terreos da marxe dereita (núcleo de San Vicente de Elviña).

2.- A execución da urbanización do Ofimático é insostible desde o punto de vista urbanístico e económico, e contrario a razóns de interese público.

Urbanisticamente porque na actual coxuntura socio-económica carece de interese público a execución dunha urbanización de ata 2.400 novas vivendas (previsión da Modificación en trámite) nunha cidade con algo máis de 19.000 vivendas baleiras, con independencia de que parte delas sexan VP (coa necesaria precisión de que na modificación en trámite suprímese das fichas normativas dita porcentaxe de reserva).

Economicamente porque a execución supón uns elevados custos económicos (tamén para o Concello, ao tamén participar dos gastos de urbanización derivados da aportación de terreos) cuxa repercusión ao conxunto dos propietarios (polo sistema de cooperación) é allea ao interese público necesariamente asociado á execución das actuacións de transformación urbanística e urbanizadora. A obtención de solares con destino mais que seguro a estar baleiros e a un custo previo de elevados custos económicos e sociais (en forma de despexos forzados e realoxos non garantidos) é un disparate ao cal debería poñerse remedio.

TERCEIRO.- ANÁLISE DA SITUACIÓN DAS CONEXIÓNS VIARIAS PREVISTAS NOS INSTRUMENTOS VIXENTES E EN EXECUCIÓN.-

1.- Avaliación da solución contemplada no actual planeamento.

O novo tecido de edificacións e espazos públicos do Parque Ofimático confía a súa integración na cidade xa existente a unha serie de 'patas' viarias en cada un dos vértices do polígono. Unha delas é o viaduto que cruza por riba da avenida de Lavedra, para conectarse á rede viaria á altura do núcleo tradicional de San Vicente de Elviña. Esta acción é o motivo fundamental polo que parte da delimitación deste polígono cruza á outra beira deste importante eixo de circulación e crecemento.

Dividiremos a avaliación desta solución conectiva a través do viaduto, nos diferentes eidos que deben determinar este tipo de solucións:

1.1 Inserción na trama viaria da cidade:

A 'pata' de conexión que compón o viaduto e o seu entronque co Sistema Xeral de Lavedra adoece dunha importante contradición ao obviar a xerarquía viaria existente e a orientación ao respecto que amosan as xustificacións teóricas do último PXOM nese eido:

- Por unha banda, o cruce sobre Lavedra adoita supostamente o papel de continuidade entre as tramas miúdas do interior dos tecidos do Ofimático e Campus de Elviña. Neste senso o seu papel sería o de posibilitar percorridos alternativos aos dos grandes eixos dos Sistemas Xerais, concatenando os percorridos internos de cada un dos tecidos.
- Por outra banda, a conexión do viaduto coa avenida de Lavedra, ven a outorgarlle un papel primordial coma liña de vínculo coa vialidade da rexión urbana.

A primeira dificultade que xurde desta contradición, ven a ser outro exemplo dos riscos experimentados nuns cantos outros casos recentes na cidade, consistentes na potencial carga de tráfico dunha rede de condición capilar, ao conter un acceso plantexado coma estratéxico ao tradicionalmente mais importante eixo viario da cidade.

Derivar unha carga de tráfico suplementaria á avenida de Lavedra, ven a contradicir a motivación das accións no viario que mais esforzo e investimento supuxeron nestes últimos anos: trazar liñas de relación entre a cidade compacta e a rexión urbana, que desafogasen a excesiva preponderancia de Lavedra coma eixo de comunicación territorial.

O importante esforzo e sacrificios que suporía a execución deste viaduto, tampouco achegaría grandes posibilidades na elección dos traxectos viarios para os usuarios do Ofimático: a conexión so é posible en saída e entrada pola banda de Lavedra que ten dirección de saída da cidade, ao que cabe engadir que o acceso ao Ofimático faise periféricamente, sin axeitada

interconexión co entramado viario do propio sector, co cal a intervención prevista agravaría o excesivo número de incorporacións e saídas xa presentes nel, ao non contar con viais de servizo que distribúan gradualmente o tráfico neste colector/distribuidor.

1.2 Análise da solución do viaduto no Proxecto de Urbanización:

A conexión do Ofimático en San Vicente de Elviña componse de catro vías previstas no Plan Parcial (V-13, 14, 15 e 16):

A V-13 corresponde ao tableiro do viaduto e a súa conexión co campus universitario. O seu perfil lonxitudinal na última Modificación Puntual non ten definido o entronque co Campus. De seguir estas rasantes, non é posible o chegar a facer dito entronque dentro da actual delimitación do Ofimático.

O deseño do viaduto no Proxecto de Urbanización non ten as mesmas rasantes ca Modificación Puntual e seguindo as daquela, tecnicamente non é posible a conexión entre a V-13 e a V-16 que debuxa a Modificación Puntual.

O lazo (V-15) co que o viaduto pretende conectarse con Lavedra non o fai directamente con esta, xa que desemboca no camiño que artella o núcleo de San Vicente. No sentido de saída e incorporación a Lavedra non é posible un xiro á esquerda cunha seguridade e radio de xiro minimamente asumibles, polo que o automóbil debería adoitarse a dirección contraria á que xustifica esta intervención.

Dentro deste lazo, a súa forzada xeometría obriga a adoitarse unhas curvaturas excesivamente pechadas e incoherentes coa capacidade que apunta a sección da vía V-13. Tamén a conexión desta coa V-15 amosa unha solución pouco satisfactoria, ao verter exclusivamente na beira de sentido Campus-Ofimático, nun punto moi comprometido pola obrigada forte pendente.

1.3 Integración na trama de asentamentos e impacto paisaxístico:

A mais dramática consecuencia que tería a execución desta acción viaria, xa comezando polo impacto visual e sonoro que a enorme altura desta infraestrutura produciría na súa contorna, é a condea do núcleo de San Vicente de Elviña. Non se trata so das vivendas afectadas dentro da delimitación do Ofimático, senón do conxunto do asentamento, a súa rede capilar de camiños e os elementos do patrimonio histórico presentes nel. Non esquezamos que este é algo máis que outro dos núcleos que sobreviven do noso pasado agrario preindustrial. É un asentamento historicamente senlleiro no correspondente á memoria na identidade da cidade.

Esta acción sobre o núcleo de San Vicente vai incontestablemente á contra da posta en valor que di pretender o estudo do medio rural no PXOM vixente.

Unha consideración que non debe esquecerse é que o aproveitamento en forma de edificabilidade (Z-47), correspondente a esta beira do Ofimático, vai directamente acoplado ao lazo da conexión prevista (V-15). O que en pranta pode semellar un esforzo de integración desta infraestrutura no núcleo, tendo en conta as rasantes, produciría unha cota de pranta baixa entre 6 e 4m por riba da actual cota do terreo e de Elviña. As costas da futura edificación acentuaría gravemente o efecto de 'muro asobaiante' do viaduto e o seu entronque.

A intervención prevista, paisaxísticamente engadiría un tapón na relación visual coa parte do val del Elviña correspondente a un asentamento tan significativo coma é o campus da universidade. Dende Lavedra, o núcleo de San Vicente de Elviña funciona hoxe coma limiar dese val, pechado polo perfil do Castro. O potencial de valoración patrimonial deste núcleo ten a súa principal forza nesta condición de limiar edificado, que explique o vínculo histórico co espazo xeográfico, que hoxe cando circulamos por Lavedra intuimos tras el. Desenvolver este potencial esixe a dirección oposta: non introducirle un coitelo, senón suturar lonxitudinalmente o seu contacto co eixo de Lavedra.

1.4. Desproporcionado custo económico.

O orzamento de execución material da ponte é de 2.794.499,82 € (de acordo co documento obrante no expediente de contratación), co cal o orzamento de execución por contrata (gastos xerais do 19% e IVA do 21% incluídos) é, na actualidade, de 4.023.800 €, importe desmesurado, sobre todo tendo en conta os problemas e deficiencias da ponte (senaladas anteriormente) e que hai alternativas viables alternativas, como agora se dirá.

CUARTO.- PROPOSTA ALTERNATIVA DE CONEXIÓN VIARIA DO PARQUE OFIMÁTICO S-10 CO SISTEMA XERAL VIARIO DE LAVEDRA.-

1.- Antecedentes.-

Na última modificación puntual do PP S-10 (xaneiro de 2014; en trámite), entre outros aspectos engadidos no Plan aparece un novo viaduto sobre o foxo da liña dos FFCC Coruña-Betanzos. Esta nova conexión sitúase no extremo de poñente do novo tecido viario do Ofimático, conectando o novo barrio co de Matogrande en inmediata proximidade ao nu viario de Lavedra e Lamelas (estrada de POCOMACO).

O deseño desta conexión fai posible a entrada ao Ofimático dende este nu (e motivada, basicamente, pola reordenación derivada do novo polígono de ADIF-parcela Z-48) , maila dirección de saída so permite a incorporación ao sistema viario local de Matogrande. As vantaxes do novo viaduto na mellora do mañado viario do Ofimático co resto da cidade, quedan moi limitadas polas direccións circulatorias ás que obriga o actual deseño deste entronque, xa que pese á inmediata proximidade á principal arteria circulatoria da cidade, so unha das direccións de tránsito beneficianse desta proximidade.

2.- Xustificación da modificación proposta no viario:

Un dos principais problemas do eixo de Lavedra, tanto funcionais (fluxo de tráfico, retencións e seguridade) coma de transformación futura das súas interconexións , é debido á multitude de situacións particulares e elementos menores da trama urbana que teñen conexión ás beiras da avenida de Lavedra. En consecuencia temos esa ategada sucesión de entradas, saídas e a circulación con multitude de perigosos cambios de carril.

Conforme vanse completando os novos viarios de conexión coa rexión urbana (3º rolda e mañado do val de Mesoiro e A Grela), faise necesario redistribuír a intensidade do tráfico de Lavedra potenciando o uso da dirección radial da maia (a estrada de POCOMACO neste caso), cara as outras vías de penetración na rexión urbana (3º rolda, AG-55 e AC-14). A principal ferramenta de intervención para potenciar este reequilibrio do uso da infraestrutura viaria, é o deseño dos nus, saídas e incorporacións, aínda mais salientable para os novos crecementos urbanos (Ofimático) e o que suporán estes, tanto no aumento na carga de tráfico, coma na variación dos eixos viarios prioritarios da maia de intercambio entre a cidade compacta e a rexión urbana.

Entendemos que tras este razoamento, é preciso pasar a considerar coma prioritaria co Sistema Xeral, a conexión que a última modificación do Ofimático ten plantexada co nu de Matogrande. Debe redeseñarse o paso sobre o foxo dos FFCC, ao xeito de quedar integrado no nu. Esta intervención, acometendo unha limitada obra de redistribución dos carrís e ampliación da plataforma de calzada no inmediato perímetro á delimitación do Ofimático, serviría para mellorar as actuais deficiencias funcionais do nu de Matogrande (que en poucos meses verá incrementado o seu potencial artellador coa apertura da conexión coa 3º rolda a través do vial de POCOMACO).

Dita alternativa de mellora dá solución ás deficiencias da ordenación proposta (e da contida na Modificación do PP en trámite; deficiencias, resultado dun engarce improvisado co polígono de Matogrande, e que se manifestan, respecto do deseño viario, no seguinte :

- O insuficiente diámetro da glorieta existente, tanto para o volume do tráfico, coma para o radio de xiro dos vehículos mais longos.
- Interferencia da glorieta no fluxo de percorridos tanxentes a esta e que poderían evitala.

Un redeseño do conxunto do nu, que aproveite o mais posible a infraestrutura existente, non é posible descompoñendo os sentidos de movemento en ramais (ao xeito da enxeñería de autoestradas das décadas dos 50-60s) sen problemáticos cruces a nivel. Para evitalos, ao contrario é preciso facer converxentes as direccións de tráfico nunha glorieta. A transformación da existente e vencellada á conexión co Ofimático, pode resolver a meirande parte das limitacións funcionais e problemas cotiáns que o nu amosa.

En consecuencia, unha intervención de tamaño pequeno e puntual, motivada pola chegada dun novo paquete de crecemento urbano, pode beneficiar a unha escala moi ampla da vialidade territorial na cidade. Que un novo crecemento deba ter unha achega cuantitativa aos Sistemas Xerais, non significa que non deba facer a máxima achega cualitativa que lle sexa posible.

Ademais hoxe, esta parte de Matogrande é xa moito mais ca nu viario. A pouco afortunada disposición de edificacións terciarias con entrada a este viario, introduce molestias cotiás e hipoteca futuras transformacións nel. Maila situación actual pola contra contén unha serie de potenciais para producir novos xeito de espazos públicos, que sexan característicos das formas de crecemento da periferia mais vencelladas á contigüidade cos grandes sistemas infraestruturais. O desenvolvemento da proposta que estase a explicar, debería incorporar estas consideracións dende o mesmo inicio dun proxecto para a recomposición do viario neste nu e dos espazos baleiros que discorren á beira das infraestruturas.

3.- Descrición da proposta (en relación coa rede viaria):

O Ofimático mantén o tentáculo xa previsto de conexión viaria por riba do FC, o dobre sentido de circulación e os lazos de atallo na súa rotonda. Modifícase a xeometría oblicua da pranta do tableiro da ponte, invertendo o ángulo que actualmente ten previsto.

Recomponse a actual rotonda en Matogrande ampliando o diámetro, desprazando e aloxánda das edificacións, de xeito que a actual illeta a eliminar é interiormente tanxente á nova glorieta. Ademais da mellora na capacidade e eficacia distributiva deste dispositivo, o incremento da distancia aos accesos e terrazas das edificacións inmediatas diminuíría os conflitos co estacionamento, ou alomenos coas paradas de carga e descarga que precisan estas edificacións. Aumentaría o espazo de colchón entre a principal concentración do tráfico de vehículos e a calidade do espazo público ao pé dos edificios.

O tamaño da obra que precisa esta configuración non obriga a alterar a delimitación do ámbito do Ofimático nesta parte, xa que fora del non suporía mais que unha repavimentación e traballos menores de xardinería, sinalización, iluminación e amoblamento.

Conectado directamente o Ofimático a este nu, contaría coa vantaxe de ter mais direccións na escolla dos traxectos dos seus habitantes e traballadores, potenciando a conexión co eixo territorial con maior pulo laboral e comercial da rexión urbana e polo tanto, mais dependente dunha axeitada conexión rodada.

Estas vantaxes deben darse tamén na relación inversa: e estrutura viaria do interior do Ofimático pode ser aproveitada coma acción vertebradora para as conexións entre os seus asentamentos veciños. Unha das pezas desta estrutura que tiña menos aproveitado este potencial é o vial paralelo ao foxo do FC. Mais eficazmente conectado co nu, pode aproveitar a súa conexión no outro extremo coa rolda de San Cristóbal na embocadura do túnel de Eirís, aliviando o nu da Ponde da Pedra. Ampliando a escala, esta sería a terceira pata coa que completar un trípode que alimente a distribución de tráfico pola rolda de San Cristóbal, sendo Lavedra a pata central e a avenida da Universidade-Glasgow a súa simétrica pola outra beira do val.

O plano mais detallado (adxunto) amosa as direccións que a nova rotonda permitiría facer directas, aproveitando a súa tanxencia:

- Sentido POCOMACO-Ofimático.
- Sentido Matogrande-Lavedra cara ao centro da cidade.
- Sentido Lavedra (entrada á cidade)-POCOMACO.

Para a incorporación ou chegada dende Lavedra no sentido de saída da cidade, o nu proposto serviríase da estrada de POCOMACO e as dúas opcións de cambio de sentido que esta contén: a problemática rotonda elevada da avenida da Universidade, mais coa interesante alternativa da infrautilizada rotonda en Someso (xunto a entrada do aparcadoiro do CC Espacio Coruña), un pouco mais adiante.

4.- Descrición da proposta (en relación coa reordenación do ámbito S-10):

Tal e como se sinalou anteriormente (apartado segundo deste escrito-proposta) a Modificación do Plan Parcial en trámite non pode ampararse na execución da sentenza do Tribunal Supremo que recoñece aproveitamento a ADIF no sector, xa que o procedente tería sido proceder a unha nova reparcelación, cunha nova redistribución do aproveitamento.

A proposta de supresión da ponte sobre Lavedra devén innecesaria a inclusión no sector S-10 dos terreos situados no núcleo de Elviña, polo cal procede a súa exclusión do ámbito do S-10 e a atribución da ordenanza urbanística propia de dito núcleo. Exclusión que, obviamente, obriga necesariamente á modificación non só do Plan Parcial senón tamén do PXOM e dos instrumentos de xestión (reparcelación e urbanización).

Modificacións do planeamento que están fundamentadas en razóns de interese público, debidamente xustificadas nesta proposta (dando conformidade, por tanto, ao disposto no art. 94 LOUG).

5.- Planos da proposta (rede viaria e reordenación do ámbito S-10):

Adxúntanse a continuación os planos indicativos da proposta de modificación do planeamento, nos que se recollen, no plano nº 1 a reordenación do ámbito (en cor azul, a superficie a excluir do sector S-10 e a localización da intervención no viario) e no plano nº 2, detalle da conexión proposta relativa á rede viaria.



PROPOSTA DE MODIFICACIÓN DO PLANEAMENTO DO SECTOR S-10-OFIMÁTICO. PLANO Nº 1. DECEMBRO 2014.



encia: Se extiende para hacer constar el presente documento se somete a segunda información pública, por rdo de la Junta de Gobierno Local de a 21/03/2014
 14 marzo de 2014

SUP. PARCELA PREVIADA	ALTURA	TIPOLOGÍA	SUP. PARCELA PREVIADA	ALTURA	TIPOLOGÍA	SUP. PARCELA PREVIADA	ALTURA	TIPOLOGÍA			
Z-21	2000.00m ²	B-5	MV. LIBRE	Z-31	1800.00m ²	B-5	MV. LIBRE	Z-41	2000.00m ²	B-5	TIC/COMERCIO/IV. LIBRE
Z-22	2000.00m ²	B-5	MV. LIBRE	Z-32	2000.00m ²	B-5	MV. VPD	Z-42	1000.00m ²	B-5	MV. LIBRE
Z-23	2000.00m ²	B-5	MV. VPD	Z-33	2000.00m ²	B-5	MV. VPD	Z-43	2000.00m ²	B-5	TIC/COMERCIO/IV. LIBRE
Z-24	1000.00m ²	B-5	MV. VPD	Z-34	1700.00m ²	B-17	MV. LIBRE	Z-44	4000.00m ²	B-5	TIC/COMERCIO/IV. LIBRE
								Z-45	1000.00m ²	B-5	MV. LIBRE

Ayuntamiento de A Coruña
 Concello da Coruña

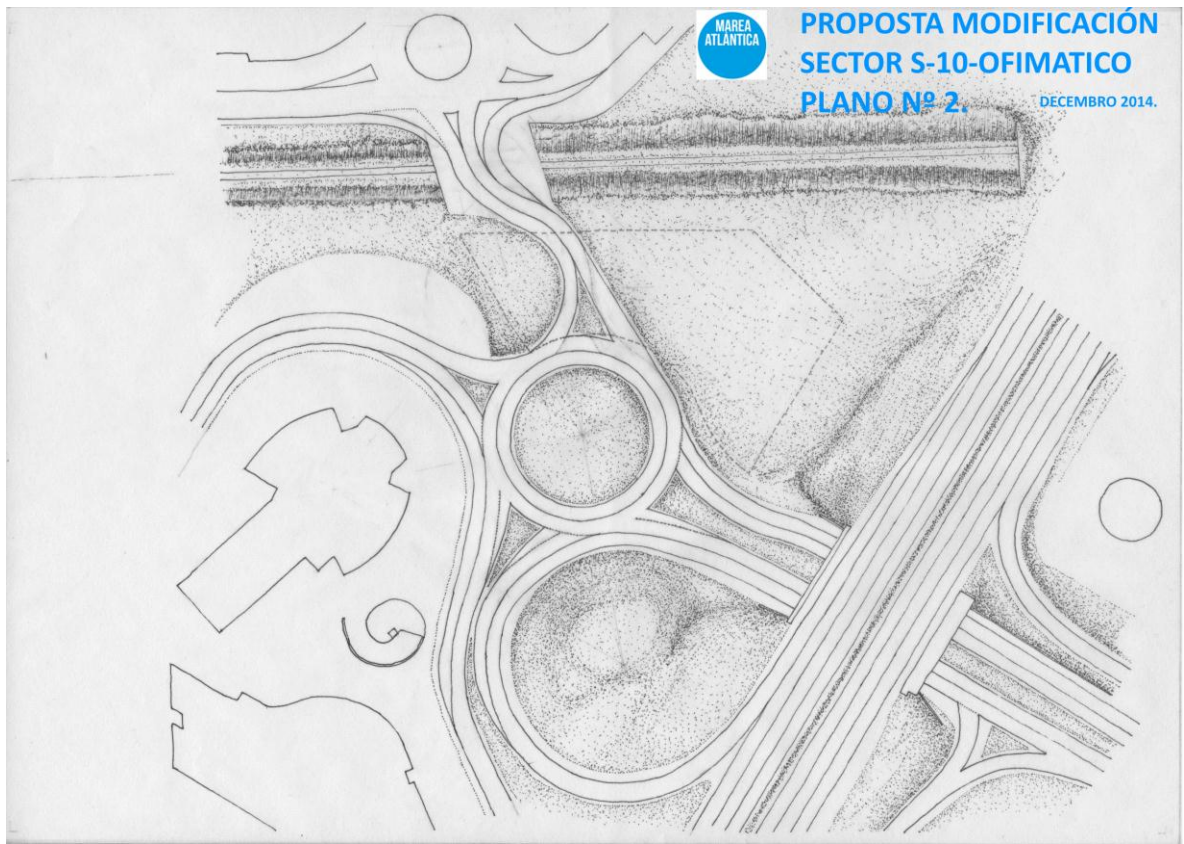
Área de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio
 Área de Estudios

MODIFICACIÓN 2012 PLAN PARCIAL
 S-10 PARQUE OFIMÁTICO

Enero - 2014
 1:1.000



PROPOSTA MODIFICACIÓN SECTOR S-10-OFIMÁTICO PLANO Nº 2. DECEMBRO 2014.



Por todo o anteriormente exposto, SOLICITO a admisión a trámite desta proposta de modificación do planeamento urbanístico relativa ao sector S-10 do Ofimático.

A Coruña, 15 de decembro de 2014

Asdo.....