

Clave:
AC/22/085.06

Tipo de documento:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA

Título do proxecto:
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE COMPOSTELA.
TREITO: MILLADOIRO - ESTACIÓN INTERMODAL

Eixo:
MILLADOIRO- SAN CAETANO (TREITO MILLADOIRO - ESTACIÓN INTERMODAL)

Provincia:
A Coruña

Rede:
-

PQ:
-

Treito:
TREITO MILLADOIRO - ESTACIÓN INTERMODAL

Documentos:
MEMORIA
Apéndice nº 1: Estudio de Alternativas en el entorno de Conxo
Apéndice nº 2: Ordenación ecológica, estética y paisajística
Apéndice nº 3: Expropiaciones
Apéndice nº 4: Planos de nuevo trazado

Enxeñeiro Director da Obra:
D. Carlos Lefler Gullón

Enxeñeiro Autor do Documento:
D. Alfonso J. Suárez Seoane

Data:
Novembro 2024



Exemplar:
1

ÍNDICE GENERAL

MEMORIA

APÉNDICES A LA MEMORIA

Apéndice nº 1: Estudio de Alternativas en el entorno de Conxo

Apéndice nº 2: Ordenación ecológica, estética y paisajística

Apéndice nº 3: Expropiaciones

Apéndice nº 4: Planos de nuevo trazado

MEMORIA

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES.....	2
2. OBJETO DEL DOCUMENTO	3
3. OBJETO DEL PROYECTO	3
4. DATOS PREVIOS.....	4
4.1 DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO DEL PROYECTO.....	4
4.2 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO ADJUDICADO	5
4.3 COORDINACION CON OTROS PROYECTOS.....	6
4.4 PLANEAMIENTO.....	6
5. DESCRIPCION DE LAS ACTUACIONES	7
5.1 CRITERIOS DE DISEÑO.....	7
5.2 CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE FINANCIACIÓN EUROPEA	8
5.3 TRAZADO CONTEMPLADO EN EL PROYECTO CONSTRUCTIVO PARA EL ENTORNO DE CONXO.....	8
5.4 ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS DEL ENTORNO DE CONXO Y JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA	8
5.5 DISEÑO GEOMÉTRICO.....	10
5.5.1 Modificación de trazado en el entorno de Conxo	10
5.5.2 Otras modificaciones de trazado	11
5.5.2.1 Paso sobre el emboquille del túnel ferroviario de la línea 824 Redondela – Santiago de Compostela.....	11
5.5.2.2 Parque Eugenio Granell	11
5.5.2.3 Zona de huertos urbanos Intermodal	11
5.6 TIEMPOS DE RECORRIDO	13
5.7 FIRMES Y PAVIMENTOS	13
5.7.1 Rediseño aparcamiento Hospital Provincial de Conxo	13
5.8 DRENAJE.....	14
5.9 INSTALACIONES.....	14
5.10 SOLUCIONES AL TRÁFICO	14
5.11 SEÑALIZACIÓN	15
5.11.1 Señalización horizontal.....	15
5.11.2 Señalización vertical.....	15
5.12 ORDENACIÓN ECOLÓGICA, ESTÉTICA Y PAISAJÍSTICA	15
5.13 EXPROPIACIONES.....	16
6. DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL DOCUMENTO.....	17
7. CONSIDERACIONES FINALES	17

1. ANTECEDENTES

La Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia está desarrollando una estrategia de movilidad sostenible que tiene, como uno de sus objetivos, el **fomento de los desplazamientos no motorizados** en los ámbitos urbanos y metropolitanos. Una de las actuaciones que se proponen, en este sentido, es la **implantación de sendas peatonales y/o ciclistas en los entornos metropolitanos** de las principales ciudades de Galicia, y, de esta forma, contribuir a que las principales ciudades de Galicia implanten Zonas de Bajas Emisiones, tal y como exige la recientemente aprobada Ley 7/2021, de 7 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.

Además, estas acciones se encuentran entre las que pretende financiar la Comisión Europea, a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y, a su vez, al Gobierno de España, a través del **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**.

En este contexto, la Xunta de Galicia incluye como **líneas objetivas en su Plan de Inversiones**, intervenciones destinadas a implantar y mejorar los sistemas de transporte que respondan a las necesidades sociales y económicas de la sociedad, al mismo tiempo que reduzcan al mínimo las repercusiones negativas sobre la economía, la sociedad y el medio, y cuyo objetivo estratégico es fomentar el modelo de movilidad sostenible que haga compatible a satisfacción de las demandas de movilidad de la población con la preservación del medio ambiente y la lucha contra el cambio climático.

Por otra parte, la Xunta de Galicia tiene atribuidos fondos Next Generation cuyo objetivo es el fomento de una movilidad sostenible en las ciudades gallegas. Para lograrlo, se desarrollarán fundamentalmente 4 líneas de actuación: Estaciones intermodales, mejora de paradas de autobús en carreteras autonómicas, aparcamientos disuasorios y sendas metropolitanas peatonales y ciclistas en el entorno de las 7 ciudades gallegas.

En lo referente a esta cuarta línea de actuación, para el desarrollo de la inversión correspondiente a estos fondos, la Xunta de Galicia redactó, en julio de 2021, el documento '**Estrategia para la implantación de sendas peatonales y/o ciclistas en el entorno metropolitano de las principales ciudades de Galicia**', documento en el que se seleccionaba una serie de itinerarios peatonales y/o ciclistas para su posterior estudio, proyecto y construcción.

Así, la Xunta de Galicia propone para el área Metropolitana de Santiago de Compostela una actuación de gran trascendencia en el marco de la línea de actuación de las sendas metropolitanas. Se trata de la **conformación de un eje de movilidad peatonal y ciclista que**

conecte El núcleo poblacional de Milladoiro con la ciudad de Santiago de Compostela, comunicando numerosos puntos de interés de la ciudad a lo largo del eje Oeste– Este, tales como estación intermodal de Santiago de Compostela, Hospital de Conxo, edificios administrativos de la Xunta de Galicia (San Caetano), centros formativos, áreas comerciales, centros deportivos... Así mismo, se propone la formación de un ramal que conecte con el Hospital Clínico Universitario de Santiago (Chus).

Se debe señalar como antecedente técnico el documento **Propuesta Vía Ciclista Peatonal Santiago – O Milladoiro, redactado por la Asociación Cívica Composcleta**, cuyo objetivo principal es: *"reclamar un recorrido entre Santiago de Compostela y O Milladoiro que permita el desplazamiento en bicicleta, a pie, en silla de ruedas o en vehículos para personas con movilidad reducida."*, dicho documento es redactado en abril de 2019.

En febrero de 2022, la Consellería de Infraestructuras e Mobilidade adjudica el **"Contrato do servizo de apoio técnico, por lotes e por procedemento aberto multicriterio, na redacción de proxectos financiados cos FONDOS NEXTGENERATIONEU (anticipado de gasto) (Expediente 20/2021 SXT)"**, a la empresa UTE PROYFE-INOR, con el objeto de realizar los proyectos constructivos de algunos de los tramos definidos en el documento de **Estrategia para la implantación de sendas peatonales y/o ciclistas en el entorno metropolitano de las principales ciudades de Galicia**,

A julio de 2022, la empresa UTE PROYFE-INOR, inicia los trabajos correspondientes a la redacción del documento previo al proyecto constructivo **"Eixo de mobilidade sostible en Santiago de Compostela. Treito Milladoiro - Estación Intermodal"**, que será sometido a información pública y a informe de las administraciones y organismos afectados, definiendo el tramo Milladoiro- Estación Intermodal que forma parte del **eje de movilidad peatonal y ciclista que conecte El núcleo poblacional de Milladoiro con la ciudad de Santiago de Compostela** (Edificios Administrativos de San Caetano).

Se debe señalar que la propuesta incluida en el proyecto condiciona el trazado diseñado para el ramal que conecta con el Hospital Clínico Universitario de Santiago (Chus), definido en el proyecto **Eixo de mobilidade sostible en Santiago de Compostela. Treito de acceso ao Hospital Clínico Universitario de Santiago CLAVE: AC/22/087.06**.

De acuerdo con el establecido en el artículo 19 y siguientes de la Ley 18/2021, de 27 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas, se somete al trámite de información pública el documento **"Eixo de mobilidade sostible en Santiago de Compostela. Treito Milladoiro – Estación Intermodal"**, así como la relación individual de bienes, derechos y propietarios afectados por el proyecto, durante un período de treinta días hábiles, contados a partir del

siguiente al de la publicación del anuncio de 3 de enero de 2023 de la Axencia Galega de Infraestruturas (DOG núm. 2, de 3 de enero de 2023).

Una vez recibido los informes por parte de las administraciones se decide suprimir la conexión del itinerario con el barrio de Conxo (Conexión C4) del Proyecto Constructivo, debido a la negativa de la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural a autorizar esta conexión con la geometría propuesta, en previsión de que pueda ser abordada en proyectos complementarios posteriores con una solución compatible con las directrices de dicha Administración y con el Plan Especial de protección y rehabilitación de la Iglesia, hospital psiquiátrico y monasterio de Conxo, con sus jardines y huertas, zonas de acceso y núcleos de contorno, que actualmente se encuentra en fase de tramitación ambiental.

A febrero de 2023, la empresa Ingeniería del Noroeste S.L. redacta el proyecto constructivo **"Eixo de mobilidade sostible en Santiago de Compostela. Treito Estación Intermodal – San Caetano "**.

Con fecha 31/08/2023 se adjudica el contrato de la **Obra do Eixo de mobilidade sostible en Santiago de Compostela. Treito Milladoiro – Estación Intermodal, Actuación financiada polo Plan de Recuperación, Transformación e Resiliencia – Financiado pola Unión Europea – Next Generation EU (Expediente CIM-2023-0023 M)** a la UTE Milladoiro Intermodal (Extraco, Construccions E Proxectos, S.A. – Prace Servicios Y Obras, S.A.).

Con fecha 04/10/2023 se adjudica el contrato do **Servizo de Control e Vixilancia, Seguimento Ambiental, Seguimento Arqueolóxico e Coordinación de Seguridade e Saúde das Obras do Eixo de mobilidade sostible en Santiago de Compostela, Actuación financiada polo Plan de Recuperación, Transformación e Resiliencia – Financiado pola Unión Europea – Next Generation EU (Expediente CIM-2023-0027 M)** a la UTE TD Mobilidade (TYP SA Diagrama Ingeniería Galicia, S.L.).

Las obras se iniciaron con fecha 3 de abril de 2024 y se encuentran en este momento en fase de ejecución.

2. OBJETO DEL DOCUMENTO

Con el inicio de las obras se ha podido recabar mayor información de la zona, realizando la tala y desbroce de aquellas zonas donde la abundante vegetación no permitió en fase de proyecto realizar una topografía precisa, lo que ha permitido ajustar mejor la solución técnica del proyecto.

Otra de las finalidades es la de definir la solución óptima para el trazado de la senda en el entorno de Conxo, considerando múltiples aspectos como son el cultural, ambiental, funcional, etc.

Desde el inicio de las obras se han producido diversas protestas y reclamaciones por el trazado de la senda ciclable en el entorno del Banquete de Conxo, motivo por el cual la Administración promotora de las obras ha encargado a la UTE TD Mobilidade el estudio de un trazado alternativo al contemplado en el proyecto constructivo que reduzca la afección a esta área.

Cabe destacar que el proyecto de trazado fue sometido a información pública, recabándose, además del informe de Patrimonio Cultural, todos los informes sectoriales necesarios, y fue aprobado en Consello da Xunta el 23 de marzo de 2023. Todos los informes fueron favorables y en el proyecto constructivo se recogieron aquellas cuestiones derivadas de los mismos.

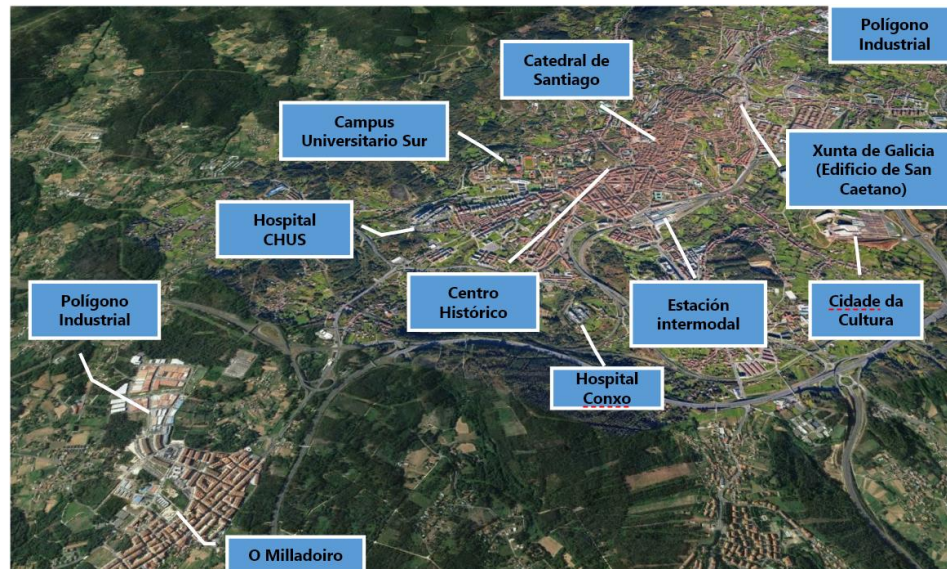
Para ello se incluye como Apéndice nº1 un estudio de alternativas de trazado en el entorno de Conxo.

También desde el inicio de las obras el concello de Santiago de Compostela ha presentado una serie de propuestas o solicitudes que, en aquellos casos en los que se han considerado justificados y adecuados, se han adoptado.

Es por ello que se redacta este anejo para información pública, con el objeto de recoger estas modificaciones, y de recabar la opinión de los ciudadanos titulares de derechos e intereses legítimos afectados, así como cualquier persona o entidad interesada en formular alegaciones que tengan por convenientes.

3. OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del proyecto es definir, justificar y valorar las obras necesarias para la construcción de un itinerario que permita la circulación de peatones, ciclistas no deportivos y vehículos de Movilidad Personal en el eje Milladoiro- Intermodal, comunicando numerosos puntos de interés de la ciudad a lo largo del eje Oeste– Este, tales como el núcleo poblacional de O Milladoiro, el barrio de Conxo, el Hospital de Conxo, edificios administrativos, centros deportivos, los parques de banquete de Conxo y Restollal, la propia estación intermodal de Santiago...todo ello formando parte de un objetivo de mayor envergadura como es la conformación del eje **Milladoiro - Santiago de Compostela**

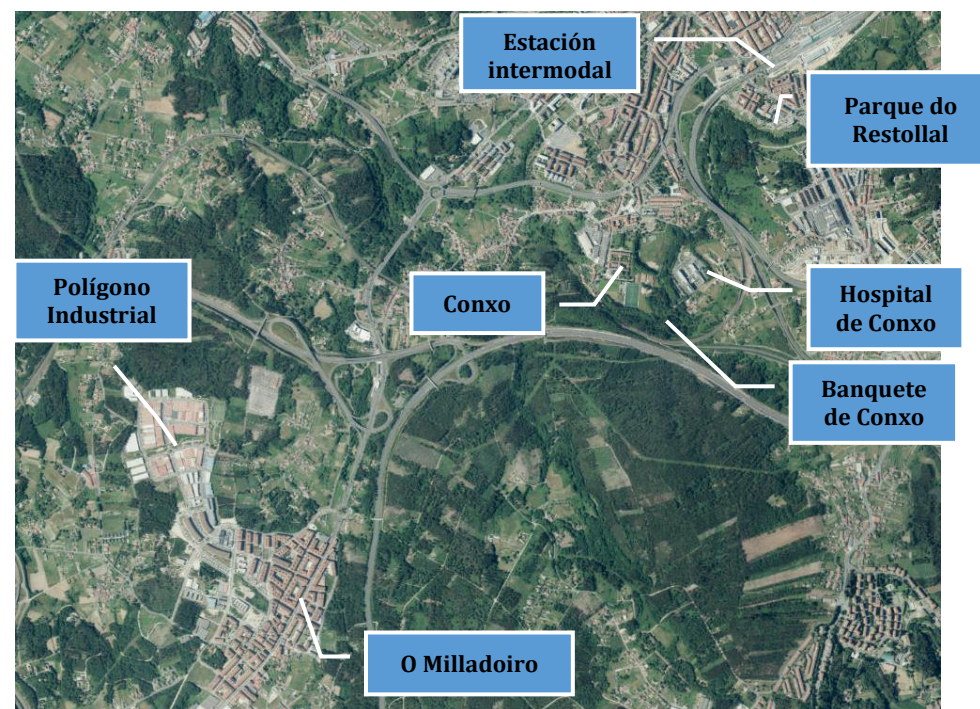


Panorámica da Área Metropolitana de Santiago de Compostela con Puntos de Interese

La actuación propuesta trata de fomentar la movilidad urbana multimodal en detrimento del vehículo motorizado.

El itinerario consta de aproximadamente 5.900 m de longitud, a lo largo del cual se contempla además de las obras de pavimentación, la ejecución del sistema de drenaje de aguas pluviales, el alumbrado público y la reposición de aquellos servicios afectados por la ejecución de las obras.

A continuación, se muestran los principales focos atrayentes de tráfico:

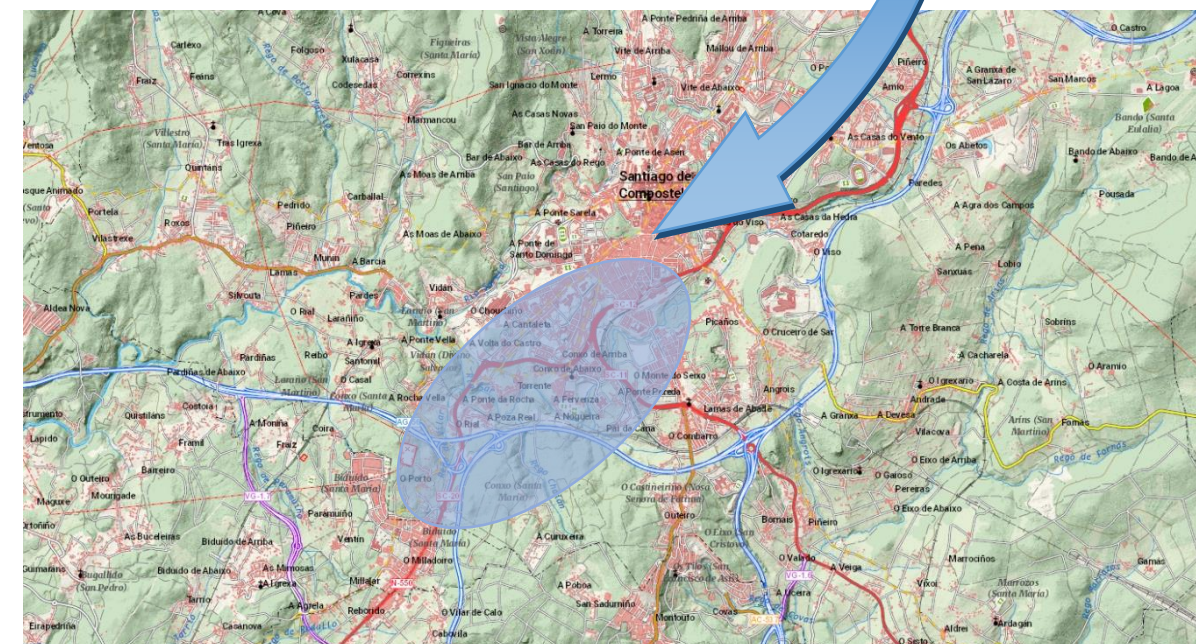
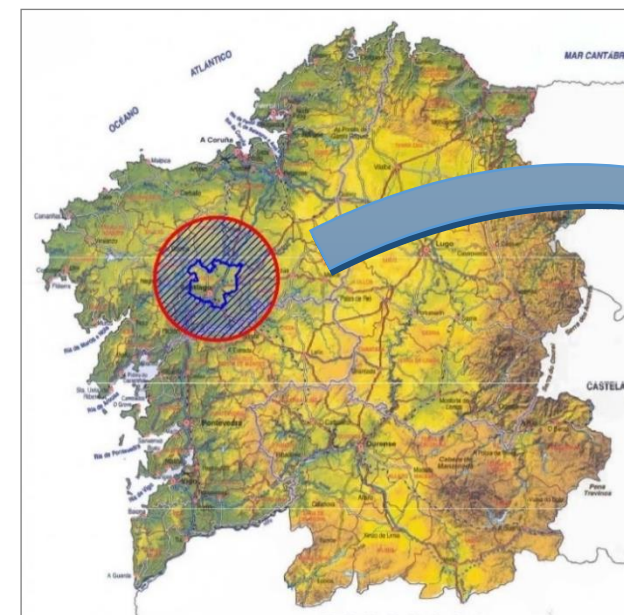


Panorámica da Área Metropolitana de Santiago de Compostela con centros de atracción de Tráfico

4. DATOS PREVIOS

4.1 DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO DEL PROYECTO

El tramo objeto de actuación se localiza en los municipios de Santiago de Compostela y Ames (A Coruña), el municipio de Santiago de Compostela limita con los de Trazo, Oroso, O Pino, Boqueixón, Vedra, Teo, Ames y Val do Dubra. El municipio de Ames limita con Santiago de Compostela, Val do Dubra, A Baña, Brión, Negreira y Teo.



Provincia de la zona de actuación. Santiago de Compostela

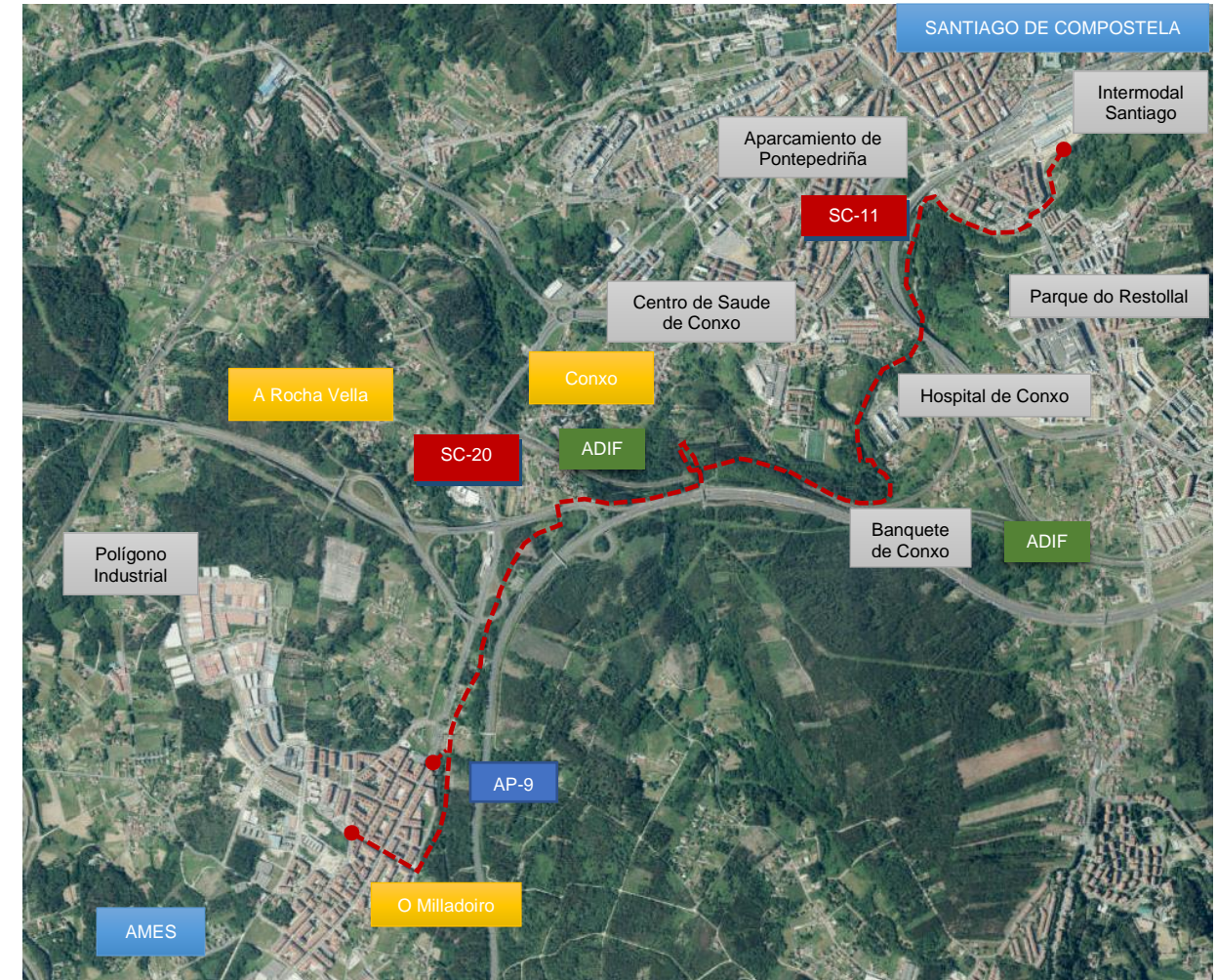
Las obras se desarrollan a lo largo de las **parroquias de Biduido (Ames) y Santa María de Conxo y Santiago de Compostela (Santiago de Compostela)**.



Parroquias de Santiago de Compostela



Parroquias de Ames



Plano de contextualización de la zona de actuación. En rojo trazado del proyecto constructivo

4.2 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO ADJUDICADO

La zona de actuación se inicia en el Núcleo de O Milladoiro, en el aparcamiento público de Agro do Medio, emplazamiento ubicado en el centro de O Milladoiro, que posibilita una buena comunicación con los principales focos de atracción de tráfico del núcleo urbano mediante la red de zona 30. El trazado propuesto comunica a través de la Rúa Curuxa y la Rúa Figueiras con el eje propiamente dicho Milladoiro-Santiago, el cual discurre inicialmente por los terrenos ubicados entre la SC-20 y la AP-9, atravesando en varios puntos los ramales y tronco de la AG-56 a una cota superior, para posteriormente pasar por encima de los emboquilles de los túneles de ADIF (antigua y nueva línea),conectando con la calle Rúa Virxe do Rial, punto de inicio del itinerario Túnel de ADIF- Hospital Clínico Universitario de Santiago, definido en el proyecto **Eixo de mobilidade sostible en Santiago de Compostela. Treito de acceso ao Hospital Clínico Universitario de Santiago, CLAVE: AC/22/087.06.**

A partir de la calle Rúa Virxe do Rial el itinerario propuesto se adentra en el antiguo Túnel de ADIF, el cual será objeto de acondicionamiento, para continuar por el banquete de Conxo, el parque de O Restollal y la Brañas de Sar, hasta conectar con el actual itinerario de Clara Campo Amor, a la altura de la Estación Intermodal.

El itinerario propuesto se puede dividir, en base a las actuales características del entorno y por su heterogeneidad, en los siguientes subtramos:

Subtramo 1: Núcleo Urbano. Agro Medio-Rúa do Rego

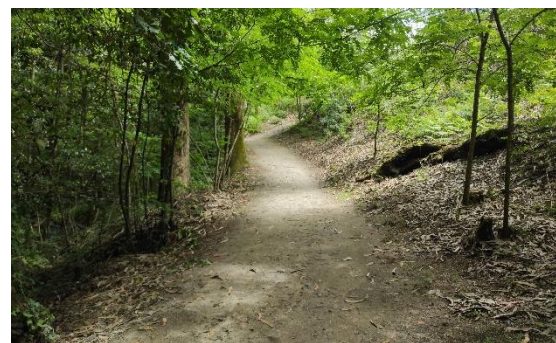
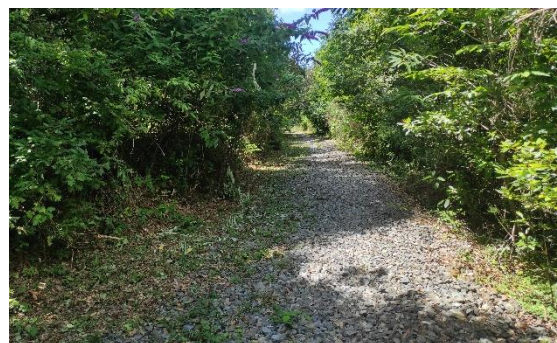
Subtramo 2: Rúa do Rego (Núcleo Urbano) – Túnel ADIF

Subtramo 3: Túnel ADIF- Paso inferior ADIF-SC-11

A continuación se describe este subtramo debido a que es el que motiva la redacción del presente anejo.

Este tramo se caracteriza por atravesar el Bosque del Banquete de Conxo, lugar de importante valor paisajístico y cultural que los vecinos y turistas utilizan como zona de esparcimiento, estancia y ocio. Se trata de una zona donde el río Sar, la Carballeira y el propio “Banquete” crean un lugar idílico comunicado con la ciudad a través de una red de sendas que discurren por los márgenes del río Sar.

Este subtramo concluye en el paso inferior ADIF-SC-11 que comunica con el Parque Eugenio Granell.



Subtramo 4: Paso inferior ADIF-SC-11- Parque Eugenio Granell

Subtramo 5: Parque Eugenio Granell-Estación intermodal de Santiago

4.3 COORDINACION CON OTROS PROYECTOS

Tal y como se ha comentado anteriormente el presente proyecto forma parte del **eje de movilidad peatonal y ciclista que conecte El núcleo poblacional de Milladoiro con la ciudad de Santiago de Compostela** (Edificios Administrativos de San Caetano), eje definido por otros dos proyectos, promovidos por la Xunta de Galicia.

- **Eixo de mobilidade sostible en Santiago de Compostela. Treito Estación Intermodal - San Caetano CLAVE: AC/22/088.06**
- **Eixo de mobilidade sostible en Santiago de Compostela. Treito de acceso ao Hospital Clínico Universitario de Santiago CLAVE: AC/22/087.06.**

4.4 PLANEAMIENTO

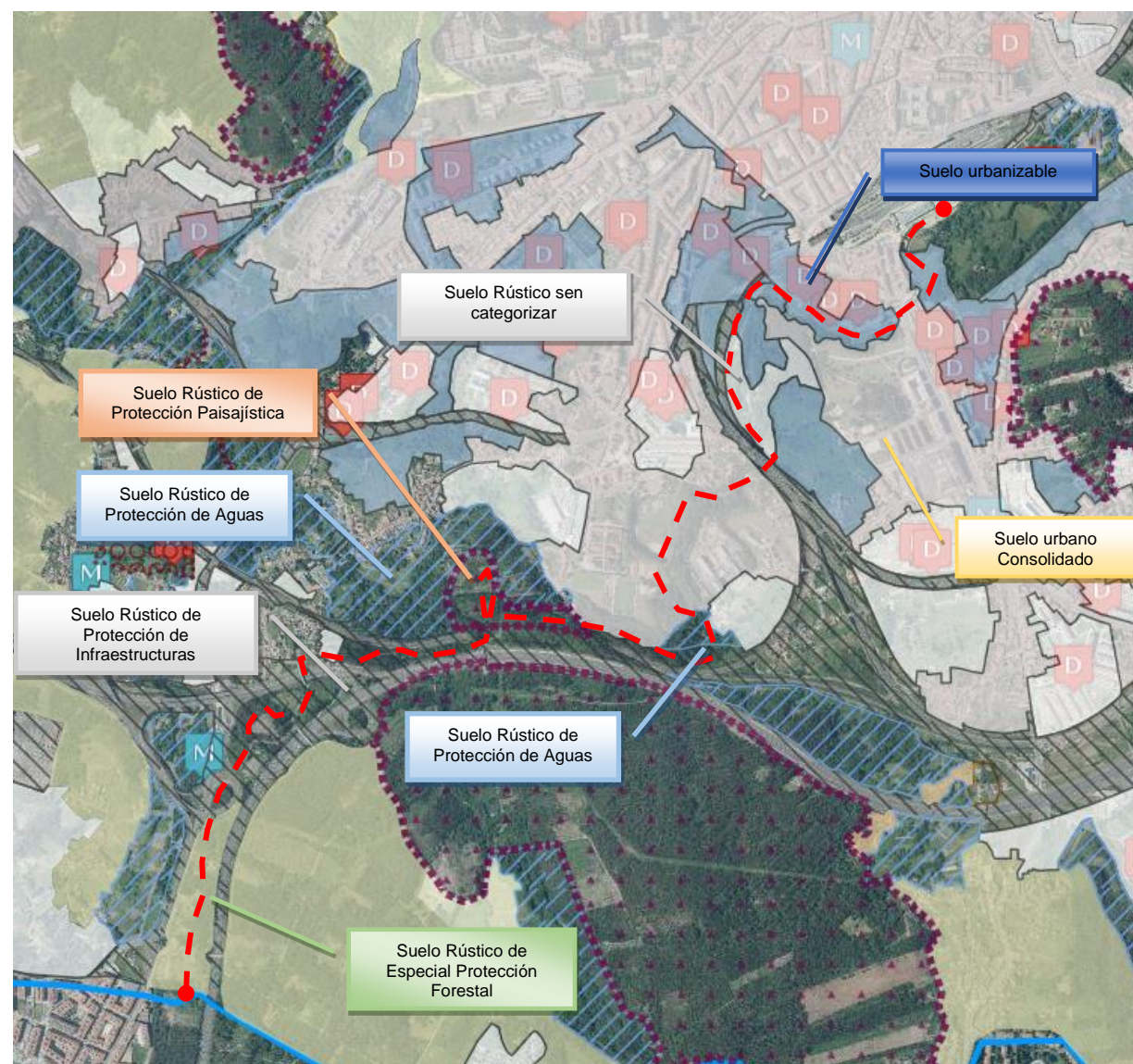
El ámbito de actuación del presente proyecto se encuentra en los ayuntamientos de Santiago de Compostela y Ames. La totalidad del nuevo trazado alternativo por Conxo, así como las modificaciones de trazado realizadas discurren en Santiago de Compostela.

El instrumento de planeamiento vigente en Santiago de Compostela es el PLAN XERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL (A.D. 30/10/2007; BOP 30/11/2007; DOG 22/10/2007) y sus modificaciones puntuales posteriores.

De acuerdo con la actuación propuesta los suelos atravesados en el ayuntamiento de Santiago de Compostela se engloban en las siguientes categorías:

- Suelo Urbano Consolidado

- Suelo Urbanizable
- Suelo Rústico de Protección sen categorizar
- Suelo Rústico de Protección de Aguas
- Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras
- Suelo Rústico de Protección Paisajística
- Suelo Rústico de Protección Forestal



Planeamiento en el tramo de estudio (Concello de Santiago de Compostela). En rojo el trazado del proyecto constructivo

5. DESCRIPCION DE LAS ACTUACIONES

La principal finalidad del proyecto es la creación de un eje de movilidad sostenible, mediante la construcción de una plataforma por la que puedan circular peatones, ciclistas y demás Vehículos de Movilidad Personal (VMPs), que permita la circulación entre el núcleo de O Milladoiro y la ciudad de Santiago de Compostela.

Concretamente, se trataba de conectar el centro de O Milladoiro con la Estación Intermodal de Santiago de Compostela, constituyendo, junto con los proyectos del tramo previsto entre la mencionada estación intermodal y el Complejo Administrativo de San Caetano y del itinerario transversal de conexión con el barrio de Santa Marta, el principal corredor de movilidad sostenible en el entorno de la ciudad de Santiago.

De este modo, se trata de lograr uno de los objetivos principales en la concepción del proyecto y que consiste en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero a través de la modificación de la conducta y los hábitos del usuario a la hora de realizar sus desplazamientos cotidianos mediante la búsqueda de una movilidad más sostenible en detrimento del vehículo motorizado.

Para tal fin, se define en el presente documento la geometría diseñada para el trazado alternativo al contemplado en el proyecto constructivo para el entorno de Conxo, así como las superficies de terreno y bienes que será necesario expropiar para la correcta ejecución de las obras.

5.1 CRITERIOS DE DISEÑO

Para el planteamiento general del itinerario a proyectar, se han seguido una serie de criterios de partida marcados por la propia Axencia Galega de Infraestructuras, entre los que se pueden destacar los siguientes:

- Preferentemente, segregación de zonas de tránsito de bicicletas y VMPs y de peatones.
- Se fija como objetivo el cumplimiento de los parámetros de diseño establecidos en la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Se priorizará la segregación de la senda con respecto al tráfico de vehículos a motor.
- Para hacer más atractivo su uso, las medidas de integración paisajística no sólo serán para lograr la integración de la nueva infraestructura, sino que también tendrán en cuenta la percepción visual del usuario.

- En materia de ruido, las sendas circularán a ser posible por un entorno de bajas emisiones de ruido.

En el diseño de la senda a proyectar se han tenido en cuenta los criterios de diseño marcados en la **INSTRUCCIÓN 3/2021 PARA O DESEÑO DE SENDAS PEONÍS-CICLISTAS EN ESTRADAS DE TITULARIDADE DA COMUNIDADE AUTÓNOMA DE GALICIA**

5.2 CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE FINANCIACIÓN EUROPEA

Desde la Unión Europea se ha creado el instrumento temporal NextGeneration-EU, enfocado a crear una Europa más ecológica, más digital, más resiliente y mejor adaptada a los retos actuales y futuros y dentro del cual se encuadra el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) de la Comisión Europea.

Dicho instrumento se ha desarrollado en España con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y contempla, entre otros, la realización de proyectos enfocados a mejorar la movilidad mediante la digitalización y el impulso de la movilidad sostenible.

El objetivo es fomentar un modelo de movilidad sostenible que compatibilice la satisfacción de las demandas de movilidad de la población con la preservación del medio ambiente y la lucha contra el cambio climático, de forma que las actuaciones realizadas reduzcan al mínimo las repercusiones negativas sobre la economía, la sociedad y el medio.

El transporte es responsable de más del 30% de las emisiones de CO₂ en la Unión Europea, de las cuales el 72% proceden del transporte por carretera. En Galicia el mayor número de desplazamientos se dan entre las grandes ciudades y los ayuntamientos de su área metropolitana, siendo el 55% de los desplazamientos totales de distancia inferior a 20 kilómetros, superando los 50 kilómetros de distancia tan sólo un 10% de los desplazamientos totales

En esta línea de trabajo, la Administración General de la Comunidad Autónoma de Galicia ha desarrollado la Estrategia de Movilidad Sostenible con la que se pretende incidir en un cambio modal de los viajes realizados en la Comunidad Autónoma de Galicia, hacia una movilidad más sostenible y en detrimento del uso del vehículo privado a motor, para lo que es necesario generar un cambio en el comportamiento de la población gallega, potenciando una nueva forma de moverse y favoreciendo la intermodalidad.

Una de las actuaciones propuestas en ese sentido es la creación de sendas peatonales y ciclistas que faciliten los desplazamientos en modos activos, garanticen las funciones de paso y promuevan la actividad física, así como la interacción social. Las sendas fomentan el gran potencial del uso de la bicicleta para los desplazamientos personales, facilitando su uso como

medio de transporte a cualquier tipo de usuario. Se busca, de esta manera, que aumente el peso de la movilidad activa sobre la movilidad global, reduciendo de esta forma las emisiones de gases de efecto invernadero.

5.3 TRAZADO CONTEMPLADO EN EL PROYECTO CONSTRUCTIVO PARA EL ENTORNO DE CONXO

Tras cruzar el antiguo túnel del ferrocarril la senda discurre por el antiguo trazado de la línea del ferrocarril, hasta unos metros antes de que este intercepte la traza actual de la línea de ADIF (Eje Atlántico), donde se deriva en pendiente de bajada hacia el cruce sobre el Río Sar en el denominado Bosque del Banquete de Conxo. Este descenso, planteado únicamente como carril bici al existir sendas peatonales ya en la actualidad, se realiza mediante una sección a media ladera con sendos muros de contención laterales, tratando de minimizar la afección en el entorno natural. Por el interior del recinto del antiguo Monasterio de Conxo, se aprovecha el camino existente en zahorra por el margen derecho del río hasta cruzar bajo el puente de la carretera de acceso al Hospital Provincial de Conxo (R/ de Ramón Baltar).

Como puntualización se indica que el Banquete de Conxo por sí mismo no cuenta con ninguna figura ambiental ni patrimonial de protección, pero aun así se está tratando con el máximo respeto en el estudio de alternativas.

5.4 ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS DEL ENTORNO DE CONXO Y JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

En el apéndice nº1 Estudio de Alternativas se plantean dos nuevas alternativas a la solución contemplada en el proyecto constructivo en el entorno de Conxo, además de la alternativa 0 de no actuación.

Las alternativas planteadas son las siguientes:

- La primera alternativa es la solución planteada en el proyecto, que tras cruzar el antiguo túnel del ferrocarril, discurre por el antiguo trazado de la línea del ferrocarril. Continúa por el entorno del Bosque del Banquete de Conxo tratando de minimizar la afección en el entorno natural hasta cruzar bajo el puente de la carretera de acceso al Hospital Provincial de Conxo (R/ de Ramón Baltar).
- La segunda alternativa plantea el mismo trazado que la primera alternativa hasta el pk 3+660 en el que se desvía en dirección hacia el aparcamiento del Hospital Provincial de Conxo. Una vez alcanzada la cota del aparcamiento el trazado de la senda ciclable discurre por el perímetro oeste del parking. A la altura del helipuerto cruza al otro

margen de la calle de Ramón Baltar hasta conectar en 4+260 con el trazado de proyecto.

- La tercera alternativa se basa en un trazado alternativo que no cruza el antiguo túnel del ferrocarril sino que parte de la senda del tramo Acceso al Hospital Clínico Universitario de Santiago. En el pk 0+440 del referido tramo se dispone un ramal que conecta en la rúa da Benéfica de Conxo. A partir de este punto seguiría el trazado de la carretera hasta llegar al cementerio de Conxo, donde se daría continuidad por la calle de Ramón Baltar hasta conectar en 4+220 con el trazado de proyecto

Se realiza un estudio y valoración según los siguientes criterios:

- Seguridad de los usuarios:** uno de los objetivos del proyecto es el de la creación de una senda ciclable segura para los usuarios, por lo que se valoran los distintos elementos que influyen en ella, como puede ser el uso compartido de la plataforma con peatones o vehículos, el ancho de sección, iluminación, etc.
- Impacto ambiental y cultural:** como se ha indicado previamente el tramo estudiado se ubica en las inmediaciones de un entorno natural y cultural de elevada importancia, por lo que se valora la afección a estos dos aspectos. Se tiene también en cuenta la puesta en valor de elementos que en la actualidad se encuentren en malas condiciones.
- Impacto social:** pondera el impacto sobre las edificaciones existentes, las expropiaciones y el beneficio social futuro. Se valora también la afección al tráfico durante las obras y una vez ejecutado el carril bici.
- Funcionalidad:** se evalúan una serie de parámetros funcionales como son por ejemplo el tipo de pavimento, la longitud y las pendientes del tramo.
- Coste:** valora el coste de la obra, tanto en fase de ejecución como tras la puesta en servicio con el mantenimiento.

Una vez analizadas y valoradas las propuestas según 37 variables se emplea una metodología que determina la alternativa más favorable desde el punto de vista del análisis comparado con el resto de las alternativas posibles. Esto es, establece las relaciones entre alternativas para todos y cada uno de los criterios establecidos. De este modo, el método busca la elección óptima en aquella alternativa que es mejor que las demás en el mayor número posible de criterios y es la que tiene menores debilidades frente a las restantes.

Con ello se determina que la alternativa óptima es la número 2, la cual se describe a continuación:

La alternativa comparte el trazado de proyecto hasta el pk 3+660, punto en el que en lugar de seguir hacia el Banquete de Conxo (oeste) se separa del mismo en dirección este. Para ello sube hasta la cota del aparcamiento del hospital con alineación de curva a derechas y curva a izquierdas en la que su trazado inicial sigue el pequeño camino existente que lleva a la rúa de Nogueira de Conxo. En el punto de conexión con el aparcamiento es necesario demoler un pequeño tramo del muro de mampostería.

Una vez alcanzado el nivel del aparcamiento la senda ciclable continúa por las plazas de aparcamiento situadas en el perímetro oeste. Para no suprimir plazas se plantea el cambio de plazas en batería a 90° por plazas en espina de pez. Ello permite la reducción del ancho del pasillo por lo que se puede mantener el número de aparcamientos. Además se pintan las plazas lo que supone un mejor aprovechamiento del espacio y mejora de la seguridad viaria. Para completar la redistribución del aparcamiento también se modificaría la disposición de las plazas del nivel superior y se ejecutaría la señalización horizontal de este.

La senda ciclable continúa por el perímetro del aparcamiento, eliminando la pequeña acera que en la actualidad se encuentra balizada y que no cuenta con las medidas mínimas para su uso. En la zona de la isleta de acceso al aparcamiento se propone un ajuste que permite mantener las plazas en línea existentes por las que ahora pasa la senda ciclista. También se incluye la señalización horizontal y una modificación de los recorridos de los vehículos.

A la altura del paso de peatones existente en la calle de Ramón Baltar la senda cambia de margen y se sitúa paralela a la acera, para lo cual es necesario ejecutar un desmante en el tramo.

Finalmente conecta con el pk 4+260 del proyecto descendiendo por hasta el muro de la entrada del Bosque del Banquete de Conxo, lo que hace necesaria la demolición de un pequeño tramo de este.

A continuación se compara la solución de proyecto con la nueva alternativa:

	Solución de proyecto	Alternativa seleccionada
Longitud (m)	1.560,00	1.460,33
Pendiente media (%)	1,84	5,30
Pendiente máxima (%)	7,62	10,62
Rampas superiores a 6% (% sobre longitud total)	5,85	16,58

	Solución de proyecto	Alternativa seleccionada
Tipo de pavimento	Hormigón poroso / Zahorra	Hormigón poroso
Tráfico compartido con vehículos	No	No
Longitud del trazado dentro de Plan Especial de Protección de Conxo (m)	530,00	0,00

5.5 DISEÑO GEOMÉTRICO

5.5.1 Modificación de trazado en el entorno de Conxo

Se plantea un itinerario ciclista segregado ya que en el entorno del Bosque del Banquete de Conxo existen sendas peatonales.

Trazado en planta

El itinerario proyectado discurre por el antiguo trazado de la línea del ferrocarril, hasta unos metros antes de que este intercepte la traza actual de la línea de ADIF (Eje Atlántico), donde se inicia el trazado de la alternativa propuesta, concretamente en el pk 3+660.

En el citado pk el nuevo trazado enlaza una curva a derechas – contracurva a izquierdas para ganar recorrido y alcanzar la cota del aparcamiento del Hospital Provincial de Conxo.

En el aparcamiento se sigue la alineación del perímetro exterior hasta realizar el cruce de la calle de Ramón Baltar a la altura del helipuerto. Con el trazado se afectan plazas de aparcamiento, por lo que se propone una reordenación del aparcamiento:

- Actualmente las plazas de las dos bolsas de aparcamiento situadas en el lado suroeste del hospital no cuentan con señalización horizontal por lo que las plazas no están delimitadas y los vehículos al estacionar tienden a dejar una mayor distancia con respecto a los adyacentes, con la consiguiente pérdida de plazas. La distribución es en batería a 90°. Se señalizará y pintarán las plazas en espina de pez en batería a 45°. Con ello en la práctica se mantendrán las plazas de la actualidad.
- Se ejecutarán una serie de aceras ya que en la actualidad no existen itinerarios peatonales para los usuarios que estacionan en esta zona.
- Se modificará la isleta de acceso, permitiendo la inclusión del carril bici en esta zona y reforzando la señalización horizontal con el consiguiente aumento de la seguridad. Se

eliminará el doble acceso al aparcamiento desde la isleta, lo que mejorará la seguridad al ser el tramo de entrada el de menor ancho.



Tras el cambio de margen en la calle de Ramón Baltar se continúa paralelo a la acera para lo cual es necesario realizar un desmonte en el talud.

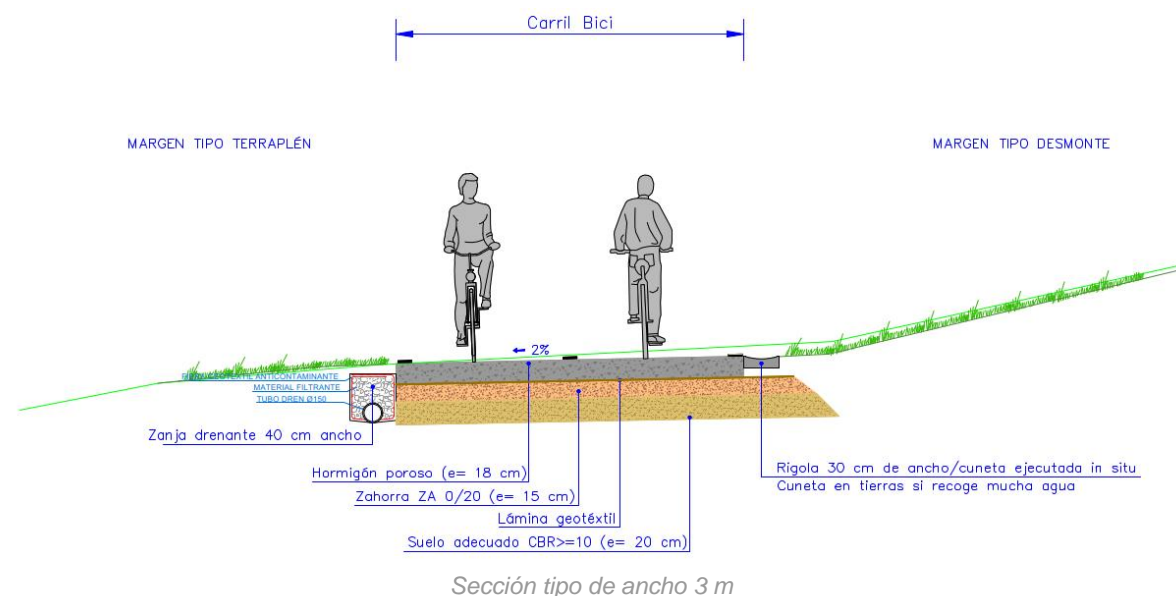
Finalmente con una curva a derechas se conecta con el trazado de proyecto en el pk 4+260.

Trazado en alzado

En cuanto al trazado en alzado, buena parte del tramo de la alternativa se apoya en tramos urbanos o que aprovechan infraestructuras existentes, por lo que la rasante se adapta a la cota de los viales y aceras actuales. En el tramo inicial, de nuevo trazado y que discurre por un entorno más natural se diseña para adaptarse a la pendiente natural del terreno, tratando de minimizar la pendiente del itinerario.

Sección transversal

Se ha definido una sección tipo, que se adapta a los condicionantes del entorno por el que discurre el itinerario.



5.5.2 Otras modificaciones de trazado

Como se indicó previamente, el inicio de las obras y el desbroce y tala realizados permitieron la toma de datos topográficos más precisos que en la fase de proyecto, principalmente en zonas con abundante vegetación. Además en fase de obra se han recibido requerimientos o solicitudes por parte de diferentes Administraciones, la cuales se han estudiado y en aquellos casos en los que se ha considerado, se han adoptado.

5.5.2.1 Paso sobre el emboquille del túnel ferroviario de la línea 824 Redondela – Santiago de Compostela

En el PK 2+550 la senda pasa sobre la montera del emboquille oeste del túnel del PK 91 de la línea 824 Redondela – Santiago de Compostela de Adif.

En el replanteo del eje se ha detectado que el trazado se encuentra demasiado próximo al emboquille, por lo que se desplaza la senda hacia el este, a una zona donde la altura de tierras sobre el túnel es mayor.

Esta modificación supone una pequeña adaptación del tramo anterior que discurre a media ladera del talud situado entre la autopista AP-9 y la vía ferroviaria.

5.5.2.2 Parque Eugenio Granell

En esta zona se realizan las siguientes modificaciones:

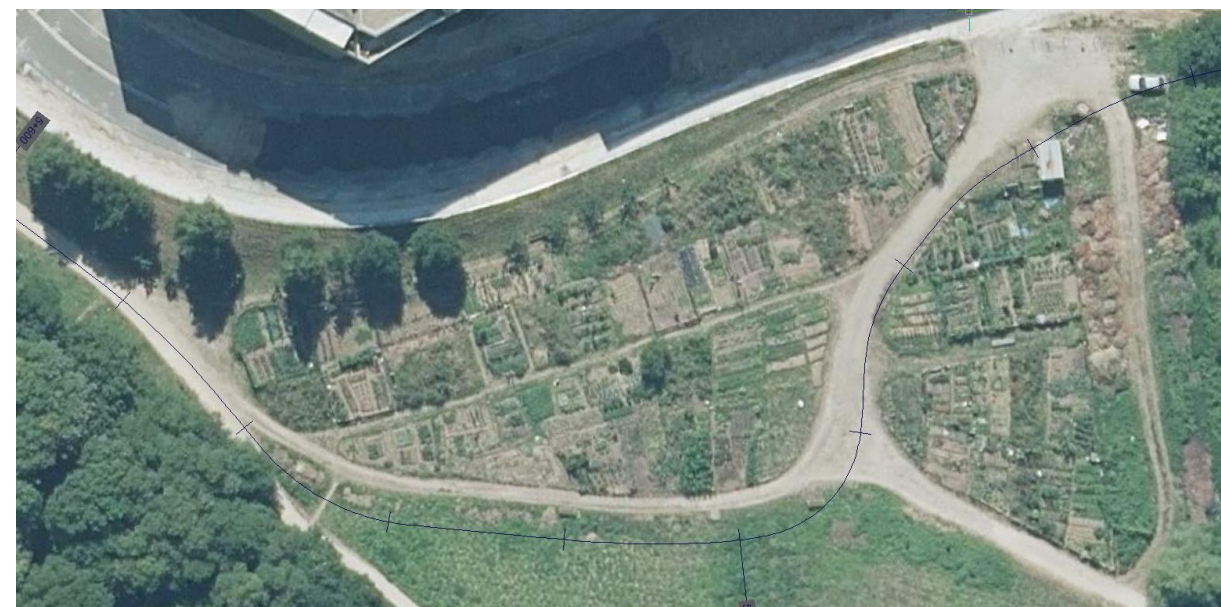
- Se demolerán algunos tramos peatonales debido a la duplicidad de recorridos aumentando la zona verde.

- Se elimina el ramal que enlazaba con rúa do Escultor Camilo Otero debido por un lado al poco espacio disponible, lo cual generaría un cruce peligroso con los peatones; y por otro para coordinar con un proyecto del concello de Santiago de Compostela que se encuentra en fase de redacción en estos momentos.

5.5.2.3 Zona de huertos urbanos Intermodal

En el PK 5+640 la senda discurre por el interior de los huertos urbanos del concello de Santiago de Compostela.

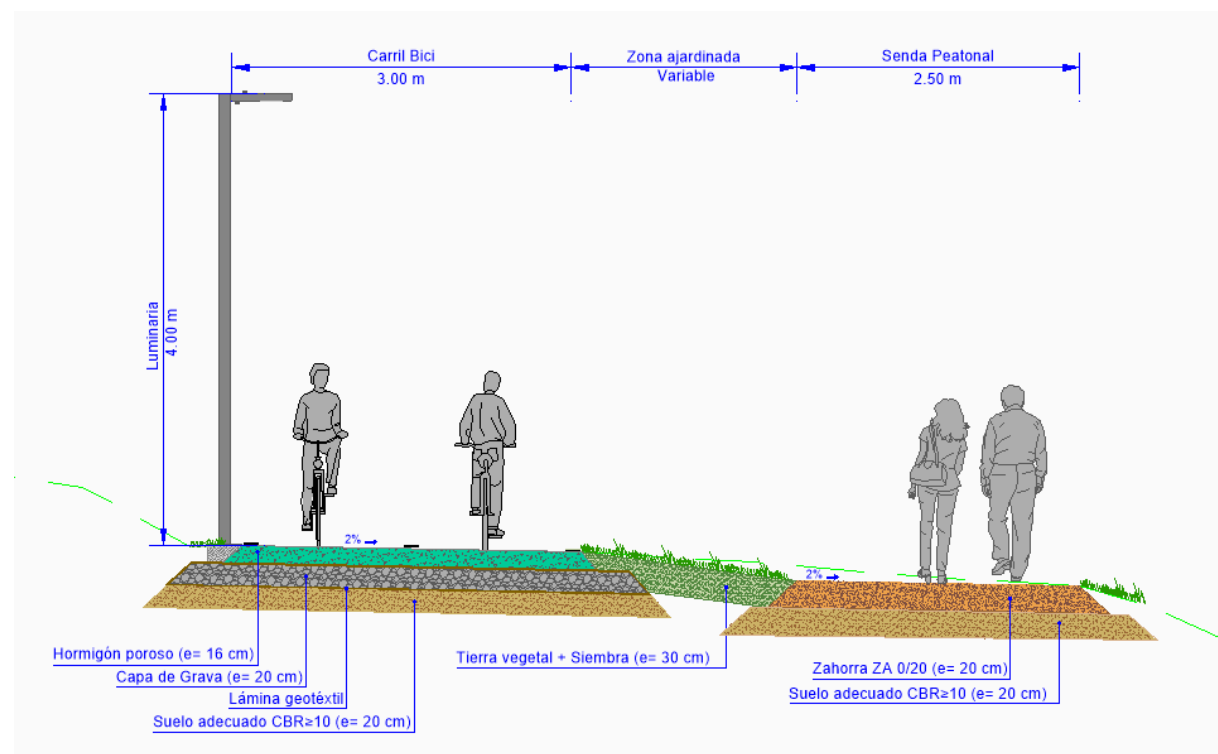
A solicitud del ayuntamiento se modifica el trazado de la senda en este entorno para reducir o eliminar la afección a estas parcelas.



En las dos imágenes anteriores podemos apreciar la afección a los huertos que supone la ejecución de la senda de proyecto. Esta afección se concentra en las parcelas más cercanas a la estación Intermodal, como vemos a continuación.



Además el situar una plataforma conjunta para el carril bici y la senda peatonal supone una gran ocupación de suelo, siendo más complicado que se adapte al terreno, por lo que genera un mayor movimiento de tierras. Lo podemos ver en la sección tipo que se incluye a continuación.



Para todo ello se independiza la senda peatonal de la ciclista, permitiendo una mejor adaptación a esta zona.

La senda peatonal, la cual se ejecuta en zahorra, sigue el pequeño sendero perimetral existente, el cual se amplía con un pequeño movimiento de tierras, ganando terreno hacia el talud.



Este camino se sitúa entre rúa Clara Campoamor y los huertos, siendo muy utilizado por peatones que tienen su origen – destino Pontepedriña, por lo que la mejora que se ejecutará (tanto en ancho como en pavimento) será de mucha utilidad.

El carril bici también aprovecha parte de un camino existente, también perimetral, con pavimento de hormigón poroso.



Con esta modificación no se afecta ninguno de los huertos existentes y se aleja a los ciclistas de las parcelas de los huertos, minimizando el ruido y la afección a sus usuarios.

Además alejando el carril bici de la zona de huertos permite una futura ampliación de estos, como se puede ver en la imagen aérea en la que se aprecia un gran área para el crecimiento, lo que se considera razonable debido a la alta demanda que generan.

El camino ocupado por el nuevo trazado es una senda accesoria, paralela a otras y muy poco empleada debido a que supone un mayor recorrido para los peatones. Por ello su supresión no generará ningún impacto negativo en la zona.

5.6 TIEMPOS DE RECORRIDO

El único cambio relevante de trazado y que puede implicar una modificación sustancial de los tiempos de recorrido es el propuesto en el entorno de Conxo.

En la tabla del punto 5.4 que compara la solución de proyecto con la alternativa escogida podemos ver como supone una reducción de la longitud del tramo.

Sin embargo la pendiente media y la pendiente máxima es superior en la segunda, lo que se compensa con la eliminación de un tramo en zavorra, previsto para el Bosque del Banquete de Conxo, sumado a que en esa zona el carril bici sería compartido con peatones, por lo que los usuarios circularían a menor velocidad.

Es por ello que los tiempos de recorrido de la solución de proyecto y del nuevo trazado son similares.

5.7 FIRMES Y PAVIMENTOS

Se proyecta un carril bici para bicicletas y VMP segregado de la senda peatonal. En las modificaciones de trazado indicadas en el punto 5.5 la sección estructural propuesta, para un ancho de 3 metros, es la siguiente:

SECCIÓN ITINEARIO SEGREGADO (ciclista y VMP)		
CAPA	MATERIAL	ESPEJOR
Pavimento	Hormigón Poroso	18 cm
	Zavorra ZA 0/20	15 cm
Base	Suelo adecuado CBR≥10	20 cm

5.7.1 Rediseño aparcamiento Hospital Provincial de Conxo

La reordenación prevista para el aparcamiento implica la demolición y pavimentación parcial de los viales en función de la nueva disposición. A continuación, se indican las distintas secciones proyectadas.

Aceras

Las aceras existentes que generan interferencias con el carril bici se demolerán y pavimentarán en base a la nueva geometría. La sección estructural de las nuevas aceras proyectadas será la siguiente:

SECCIÓN ACERAS		
CAPA	MATERIAL	ESPESOR
Pavimento	Baldosa hidráulica, dimensiones de 30x30x5 cm, sobre solera de 15 cm con mallazo	20 cm
Base	Suelo adecuado CBR \geq 10	20 cm

El bordillo adyacente a la calzada será un bordillo de tipo A1.

Las zonas de cruce de la carretera con otras viales se ejecutarán con pavimento de textura y color diferente al del itinerario peatonal donde se encuentren ubicados.

Para los casos descritos se ha decidido emplear **un pavimento táctil indicador de advertencia o proximidad al punto de peligro**. Se trata de **baldosas** con tratamiento superficial a base de **botones** de forma troncocónica y de altura máxima 5 mm dispuestos en retícula ordenada de **30 x 30 cm**. Constituirán franjas en sentido transversal al de la marcha y de 80/120 cm de ancho para la señalización de los pasos peatonales. Contrastará cromáticamente respecto del resto del pavimento.

En los pasos de peatones se ejecutarán franjas de encaminamiento hacia los mismos mediante la colocación de **pavimento táctil direccional** formado por loseta con acanaladura.

Zonas destinadas al tráfico rodado (carriles y aparcamientos)

Se propone fresado (5 cm), en los casos en los que sea necesario, más reposición mediante extendido de 5 cm de hormigón bituminoso en caliente AC-16-surf-BC 50/70 S a todo el espacio destinado al tráfico rodado (carriles y aparcamientos).

5.8 DRENAJE

El drenaje longitudinal comprende el conjunto de dispositivos hidráulicos que recogen, canalizan y evacúan el agua de escorrentía en las proximidades de la plataforma y márgenes de la misma.

El drenaje transversal consiste en aquellos dispositivos que cruzan la traza de la carretera para permitir el desagüe de los cauces naturales atravesados por la misma.

En el proyecto, se diferencian dos zonas en cuanto al sistema de drenaje longitudinal, la primera de ellas encuadraría aquellos tramos donde el itinerario discurre por tramo sin urbanizar, en estas zonas se diseñará un nuevo sistema de drenaje en el que se instalarán los correspondientes dispositivos hidráulicos necesarios para canalizar el agua de escorrentía

generada en la plataforma de la senda y carril bici y llevarlos a puntos de desagüe naturales. En la segunda zona estarían encuadrados los tramos urbanos, donde actualmente existe un sistema de recogida de aguas pluviales perfectamente definido al que se conectarán los dispositivos hidráulicos proyectados.

En cuanto al drenaje transversal de la senda/carril bici, en las zonas no urbanizadas, se proyectará la construcción de caños que permitan evacuar el agua de escorrentía hacia puntos de desagüe naturales.

Tal y como se ha descrito anteriormente, la solución adoptada para la red de drenaje es diferente si nos encontramos en un entorno urbanizado, con red de drenaje existente, o un entorno rural en el que no exista dicha red.

Así, en el tramo inicial de la alternativa elegida, donde discurre en un entorno rural se propone la red de drenaje formada por los siguientes elementos:

- Cuneta en tierras.
- Colectores.
- Emboquilles
- Zanjas drenantes.

En el tramo localizado en el aparcamiento del Hospital Provincial de Conxo se diseña una nueva reordenación del mismo por lo que se hace necesario diseñar también la nueva red superficial de drenaje.

El drenaje de esta zona está formado por:

- Sumideros.
- Colectores

5.9 INSTALACIONES

En cuanto a las obras complementarias, se contemplará la disposición de alumbrado público. Alejando el trazado de la zona natural de Conxo y de elementos como el Banquete se podrá disponer de una mayor y mejor iluminación para los usuarios.

5.10 SOLUCIONES AL TRÁFICO

La única modificación de trazado que supone cambios en la afección al tráfico durante las obras es la variante de Conxo.

En el tramo inicial al tratarse de un entorno rural no circula tráfico rodado.

A lo largo del resto del tramo de actuación existen tres zonas diferentes en las que el tráfico rodado se puede ver afectado por la ejecución de las obras. Estas zonas son:

- Aparcamiento del hospital. Durante la ejecución de las obras se reducirán plazas de aparcamiento. Para que la afección sea menor se realizará por fases, afectando a la menor cantidad de ellas en la medida de lo posible.
- Isleta de acceso al aparcamiento. Al igual que con el aparcamiento se realizará por fases para permita el acceso y la salida de vehículos en todo momento.
- Calle de Ramón Baltar. La afección se da en el cruce de calzada. Para ello la ejecución se realizará por media calzada manteniendo el tráfico por uno de los carriles.

5.11 SEÑALIZACIÓN

5.11.1 Señalización horizontal

Para la disposición de las marcas viales se siguen las instrucciones que se dictan en la Norma de Carreteras 8.2.-IC "Marcas viales" vigente, así como las instrucciones recibidas por parte de la Dirección de Obra.

A lo largo del itinerario peatonal/ciclista se emplean diferentes marcas viales destinadas a la diferenciación de espacios para encauzar o regular el tráfico, señalar un punto de detención, posible u obligatorio o de precaución y como complemento a la señalización vertical o como ayuda a los usuarios de la vía.

El tipo de material empleado es **la pintura plástica de dos componentes**

5.11.2 Señalización vertical

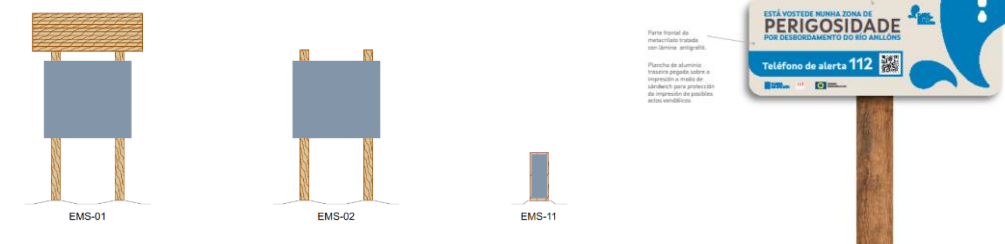
Se mantendrán las tipologías de señalización vertical del proyecto para el nuevo trazado: la señalización propia del itinerario peatonal/ ciclista la cual se ha definido en base al *Manual de señalización y elementos auxiliares de los caminos naturales* del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; la señalización de los tramos de carretera, urbanos, se ha definido siguiendo la ORDEN FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la instrucción de carreteras.

Señalización vertical en tramos rurales

La señalización vertical se realiza a partir de diferentes tipologías de señales. Estas son:

- Señales informativas. (EMS-01, EMS-02, EMS-11)
- Señales direccionales. (EMS-03, EMS0-05, EMS-06)

- Señales preventivas. (EMS-07, EMS-08)



La identificación de cada señal se realiza a partir de las siglas de *Eixo de Movilidade Sostible* (EMS) y de un número de dos cifras. Además, se define una señal de indicación de zona inundable la cual se identifica con el código A, en referencia a Aguas de Galicia, y con el número 01.

Las señales estarán constituidas por poste de madera de pino tratada en autoclave clase de riesgo IV y soporte gráfico formado por bastidor de chapa o aluminio, ofreciendo una mejor integración paisajística además de presentar una gran concordancia con el objetivo principal del proyecto de fomentar la sostenibilidad ambiental y económica.

Señalización vertical en tramos de carretera

Los tamaños empleados son los siguientes:

- Señales triangulares de 900 mm. de lado.
- Señales circulares de 600 mm. de diámetro.
- Señales octogonales de 600 mm. de diámetro.
- Señales cuadradas de 600 mm. de lado.

Se utilizará un grado de retrorreflexión nivel RA2 para todas las señales que se proyectan en la obra.

5.12 ORDENACIÓN ECOLÓGICA, ESTÉTICA Y PAISAJÍSTICA

De acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la modificación de trazado planteada y el proyecto constructivo no están incluidos como tal en los anexos I y II del citado Real Decreto, por cuanto se trata de la urbanización de una carretera que no modifica el trazado en una longitud continuada de más de 10 km, ni la ampliación supone una transformación en carretera de doble calzada. Por lo que no será necesaria la realización de un Estudio de Impacto Ambiental. No obstante, ha redactado un apéndice con la finalidad de identificar, predecir y evaluar los aspectos del presente proyecto que puedan generar impactos ambientales significativos en el medio en el que se desarrolla.

La zona de actuación se localiza dentro de la zona de policía de:

- Río Sar.

La senda discurre por la zona de policía y por la de flujo preferente del río Sar.

Hábitats prioritarios afectados:

- Lagunas costeras
- Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)

Las actuaciones se consideran compatibles con el medio, ya que se aplicarán medidas correctoras y preventivas para evitar impactos, y la mayor parte del tramo discurre por una zona fuertemente antropizada.

En cuanto al patrimonio cultural, se afecta varios elementos:

- Camiño de Santiago. Portugués

Una pequeña parte de la senda se sitúa en el ámbito de protección del mismo.

- Banquete de Conxo

Aunque no es un elemento protegido, hay que destacar que la senda pasa cerca del “**Banquete de Conxo**”, zona donde se sitúa un mosaico conmemorativo del banquete de Conxo, obra de Pancho Lapeña, Antón Pascual y Xosé Vizoso. Con el nuevo trazado la senda se aleja de este elemento dejando de afectarlo.

- Plan Especial de Conxo

La zona de Conxo por donde pasa la senda en el proyecto constructivo está dentro del Plan **Especial de Conxo**, actualmente en tramitación.

Según el Plan Especial de Conxo, cercanos al ámbito de actuación se encuentran los siguientes elementos del Patrimonio Cultural;

- NE02 Cruceiro
- ND02 Antigo cemiterio do hospital
- ND03 Canal de auga
- NF02 Lavadoiro do hospital
- ND01 Muíño do hospital
- NF04 posible bancada

El nuevo trazado planteado se sitúa fuera del contorno del Plan Especial.

5.13 EXPROPIACIONES

Los criterios de expropiación vienen definidos por la legislación vigente para este tipo de obras, en este caso la **Ley 18/2021, de 27 de decembro, de medidas fiscais e administrativas**.

La nueva solución técnica que se recoge en el documento supone la desafección de una serie de parcelas respecto al proyecto constructivo:

- Con la modificación de trazado en el entorno de Conxo se desafectan las siguientes parcelas: INOR190, INOR192 (se desafecta parcialmente), INOR227, INOR228, INOR229, INOR230, INOR231, INOR232, INOR233 e INOR236.
- Con la modificación de trazado en la zona de los huertos de la estación Intermodal se desafecta parcialmente la parcela INOR294.

En total la **superficie de desafección suma 781,59 m2**.

La expropiación de los terrenos resultantes de la aplicación de los criterios y parámetros de la citada Ley afecta a una **superficie de 1.829,28 m2**, los cuales se corresponden a terrenos catalogados como Suelo Rústico de Protección Ordinaria, Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, Suelo Rústico de protección de aguas y Suelo Urbano Consolidado, según las categorías del suelo recogidas en los Planes Xerales de Ordenación Urbana del ayuntamiento de Santiago de Compostela y Ames.

A continuación, se presenta una tabla en donde se resume la superficie objeto de expropiación, así como una estimación del importe de la misma.

MUNICIPIO	SUPERFICIE	VALORACIÓN
Santiago de Compostela	1.829,28 m ²	12.804,96
TOTAL	1.829,28 m²	12.804,96 €

El coste de las expropiaciones es el siguiente:

CONCEPTO	VALORACION
Expropiaciones	12.804,96 €
Bienes	510,00 €
Total (Expropiaciones y bienes). Sin Premio de Afección	13.314,96 €
Premio de Afección (5%)	665,75 €
Total (Expropiaciones y bienes). Con Premio de Afección	13.980,71 €
Ocupación temporal	0,00 €
TOTAL, EXPROPIACIONES	13.980,71 €

6. DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL DOCUMENTO

El presente anejo consta de los siguientes documentos:

MEMORIA

- Apéndice nº 1: Estudio de Alternativas en el entorno de Conxo
- Apéndice nº 2: Ordenación ecológica, estética y paisajística
- Apéndice nº 3: Expropiaciones
- Apéndice nº 4: Planos de nuevo trazado

7. CONSIDERACIONES FINALES

La reducción de la afección al entorno de Conxo con respecto al proyecto constructivo se resume en:

- Hidrología: se aleja la traza del cauce, dejando de afectar a la zona de flujo preferente.
- Vegetación: se evita el paso por el Bosque del Banquete de Conxo.
- Fauna: se pasa a discurrir por una zona muy antropizada.
- Patrimonio cultural:
 - Banquete de Conxo: se aleja la senda del mosaico dejando de pasar por su entorno.
 - Plan Especial de Conxo: se reduce en casi su totalidad la longitud del trazado dentro del contorno del ámbito PE-1R. No se afecta ni se interfiere con ninguna de las actuaciones previstas en el plan.

Con todo lo expuesto anteriormente y lo recogido en los demás documentos incluidos en el presente Anejo, se considera que la solución escogida supone una menor afección al entorno de Conxo y en conjunto es una mejor opción que la incluida en el proyecto constructivo, por lo que se propone como nuevo trazado del Eixo de mobilidade sostible en Santiago de Compostela. Treito Milladoiro - Estación Intermodal.

Las otras dos modificaciones de trazado, en el entorno del túnel de Adif y en los huertos urbanos de Santiago, mejoran la solución del proyecto constructivo al minimizar la afección a los elementos de la zona.

Santiago de Compostela, noviembre de 2024

El Ingeniero Autor del Anejo

El Ingeniero Director de Obra

Fdo. Alfonso José Suárez Seoane
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Fdo.: Carlos Lefler Gullón
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

APÉNDICE Nº 1:
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS EN EL ENTORNO DE CONXO

ÍNDICE

1. OBJETO DEL APÉNDICE	2
2. CONDICIONANTES DEL ÁREA DE ESTUDIO	2
3. ALTERNATIVAS PLANTEADAS	2
3.1 ALTERNATIVA 0 DE NO ACTUACIÓN	2
3.2 ALTERNATIVA 1. TRAZADO DE PROYECTO.....	3
3.3 ALTERNATIVA 2. TRAZADO POR EL APARCAMIENTO DEL HOSPITAL DE CONXO 3	
3.4 ALTERNATIVA 3. CONTINUIDAD DEL TRAMO DE ACCESO AL HOSPITAL CLÍNICO 4	
3.5 RESUMEN DE ALTERNATIVAS	4
4. CRITERIOS DE EVALUACIÓN Y VALORACIÓN	5
4.1 SEGURIDAD DE LOS USUARIOS.....	5
4.2 IMPACTO AMBIENTAL Y CULTURAL	7
4.3 IMPACTO SOCIAL	9
4.4 FUNCIONALIDAD	10
4.5 COSTE.....	11
5. EVALUACIÓN Y SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS	12
5.1 UMBRALES Y PUNTUACIONES DE CADA CRITERIO	12
5.1.1 Criterio de seguridad de los usuarios	12
5.1.2 Criterio de impacto ambiental y cultural	12
5.1.3 Criterio de impacto social	13
5.1.4 Criterio de funcionalidad	13
5.1.5 Criterio de coste.....	13
5.2 MATRIZ DECISIONAL.....	13
5.3 MÉTODO DE PRESS.....	14
6. CONCLUSIONES	15
7. PLANOS	15
• Subapéndice 1: Planta de conjunto de las alternativas	
• Subapéndice 2: Planos de alternativa nº1	
• Subapéndice 3: Planos de alternativa nº2	
• Subapéndice 4: Planos de alternativa nº3	

1. OBJETO DEL APÉNDICE

El objeto de este apéndice es el de estudiar diferentes alternativas para la ejecución de la senda ciclable en el tramo de Conxo.

Como se indicó en la memoria el objetivo del proyecto es el de la creación de un itinerario que permita la circulación de peatones, ciclistas no deportivos y vehículos de Movilidad Personal en el eje Milladoiro- Intermodal, comunicando numerosos puntos de interés de la ciudad a lo largo del eje Oeste- Este, tales como el núcleo poblacional de O Milladoiro, el barrio de Conxo, el Hospital de Conxo, edificios administrativos, centros deportivos, los parques de banquete de Conxo y Restollal, la propia estación intermodal de Santiago...todo ello formando parte de un objetivo de mayor envergadura como es la conformación del eje Milladoiro - Santiago de Compostela.

En la solución diseñada en el proyecto constructivo, en su tramo central, se atraviesa el Bosque del Banquete de Conxo empleando los caminos existentes, por lo que la afección a este entorno es mínima.

Este apéndice se redacta con el objeto de estudiar si existe una alternativa que minimice el impacto en esta zona de una elevada importancia natural y cultural, siempre que sea viable económica y técnicamente, y si es el caso proponerla como nuevo trazado de la senda.

Para ello en primer lugar se realizará un estudio de la zona para así tener en cuenta los diferentes condicionantes y poder tenerlos en cuenta en el diseño de las alternativas.

Una vez planteadas las diferentes soluciones se valorarán en aspectos tales como el económico, el funcional y el ambiental entre otros.

Por último se decidirá la ejecución de una u otra a través de modelos de decisión multicriterio eligiendo la opción óptima de entre las planteadas.

2. CONDICIONANTES DEL ÁREA DE ESTUDIO

El estudio de alternativas está motivado por la complejidad y relevancia del Conjunto Histórico de Conxo así como que el trazado del proyecto constructivo se sitúa en las inmediaciones del río Sar.

El tramo al que hace referencia este apéndice se encuentra entre los pks 3+660 y 4+260 del trazado del proyecto constructivo. Se trata de un tramo que discurre paralelo al cauce atravesando el bosque del Banquete de Conxo, al oeste del hospital provincial de Conxo.

En el apéndice nº2 Ordenación ecológica, estética y paisajística se desarrollan estos elementos que se destacan así como otros presentes en la zona.

3. ALTERNATIVAS PLANTEADAS

El estudio de alternativas se basa en la elección de un trazado adecuado de la senda en el entorno de Conxo, tanto del trazado en planta como de su afección al entorno, todo ello conforme a otros factores como el coste económico, la funcionalidad, etc. que se tratarán posteriormente. Para ello se describen tres posibles alternativas, además de la alternativa cero de no actuación, que se evaluarán en el siguiente apartado de acuerdo con estos diferentes criterios con el fin de seleccionar la mejor.

La ubicación de cada una de las alternativas será diferente, ya que en la primera alternativa será la solución planteada en el proyecto que tras cruzar el antiguo túnel del ferrocarril la senda discurre por el antiguo trazado de la línea del ferrocarril. Continúa por el entorno del Bosque del Banquete de Conxo tratando de minimizar la afección en el entorno natural hasta cruzar bajo el puente de la carretera de acceso al Hospital Provincial de Conxo (R/ de Ramón Baltar).

La segunda alternativa plantea el mismo trazado que la primera alternativa hasta el pk 3+660 en el que se desvía en dirección hacia el aparcamiento del Hospital Provincial de Conxo. Una vez alcanzada la cota del aparcamiento el trazado de la senda ciclable discurre por el perímetro oeste del parking. A la altura del helipuerto cruza al otro margen de la calle de Ramón Baltar hasta conectar en 4+260 con el trazado de proyecto.

La tercera alternativa se basa en un trazado alternativo que no cruza el antiguo túnel del ferrocarril sino que parte de la senda del tramo Acceso al Hospital Clínico Universitario de Santiago. En el pk 0+440 del referido tramo se dispone un ramal que conecta en la rúa da Benéfica de Conxo. A partir de este punto seguiría el trazado de la carretera hasta llegar al cementerio de Conxo, donde se daría continuidad por la calle de Ramón Baltar hasta conectar en 4+220 con el trazado de proyecto

Estas alternativas, que se describen a continuación, se pueden observar en los planos del Subapéndice I: Planos de alternativas, al final de este apéndice.

3.1 ALTERNATIVA 0 DE NO ACTUACIÓN

Se plantea la posibilidad de no actuar en el entorno de Conxo. Con ello se realizaría la obra de proyecto en su totalidad, a excepción del tramo entre los pks 2+720 y 4+220, que quedaría sin ejecutar.

Los usuarios ciclables tendrían continuidad en dirección a +pk por el tramo de Acceso al Hospital Clínico Universitario de Santiago pero carecerían de conexión con el tramo que comienza en el 4+220 por lo que tendrían o bien que realizar el recorrido intermedio por el antiguo trazado de ferrocarril a pie y continuar por las sendas peatonales del Bosque del Banquete de Conxo, con algún tramo de elevada pendiente y trazado sinuoso, por lo que puede haber accidentes, o llegar hasta la calle de Ramón Baltar y continuar por esta compartiendo espacio con vehículos y peatones.

Como se puede ver en las figuras nº1 y nº2 la zona del acceso al antiguo túnel de ferrocarril se encuentra con agua y balasto lo que resulta incompatible con la circulación de bicicletas.

En la figura nº3 se muestra la zona a continuación del túnel, por donde discurría la antigua vía, con presencia de balasto.



Figura nº1. Acceso a antiguo túnel de ferrocarril



Figura nº2. Entrada antiguo túnel de ferrocarril

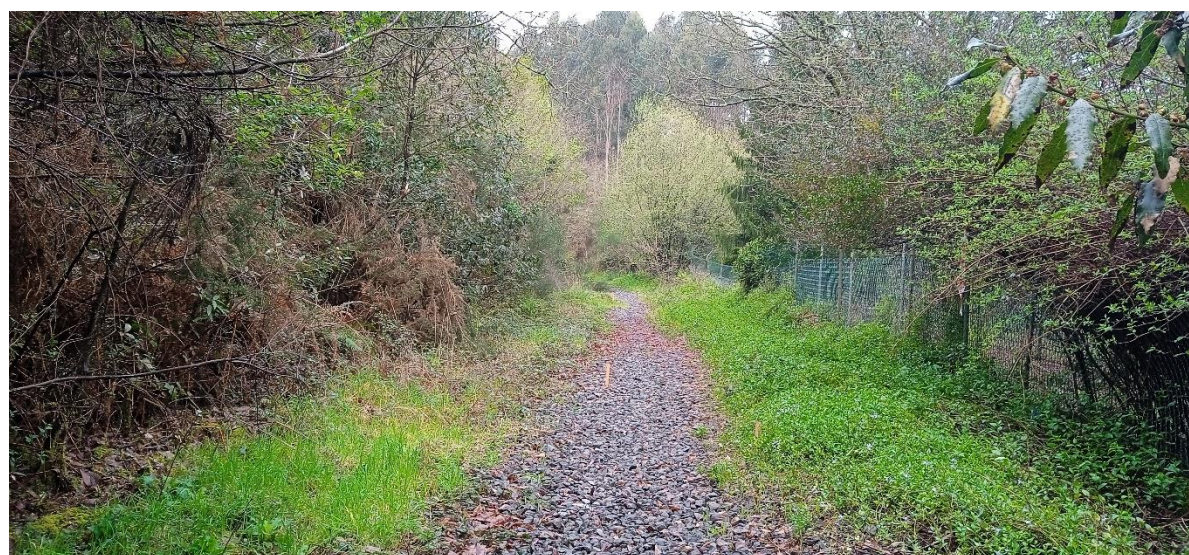


Figura nº3. Balasto de la antigua vía

Se descarta esta alternativa 0 de no actuación debido a que es necesario dotar de continuidad a los tramos para la cumplir con el objetivo de fomentar la movilidad urbana multimodal en detrimento del vehículo motorizado entre los núcleos de Milladoiro y Santiago de Compostela, al no incluir un recorrido continuo ni seguro.

3.2 ALTERNATIVA 1. TRAZADO DE PROYECTO

La primera de las alternativas que se plantean es la de mantener la solución de proyecto.

Tras cruzar el antiguo túnel del ferrocarril la senda discurre por el antiguo trazado de la línea del ferrocarril, hasta unos metros antes de que este intercepte la traza actual de la línea de ADIF (Eje Atlántico), donde se deriva en pendiente de bajada hacia el cruce sobre el Río Sar en el denominado Bosque del Banquete de Conxo. Este descenso, planteado únicamente como carril bici al existir sendas peatonales ya en la actualidad, se realiza mediante una sección a media ladera con sendos muros de contención laterales, tratando de minimizar la afección en el entorno natural. Por el interior del recinto del antiguo Monasterio de Conxo, se aprovecha el camino existente en zahorra por el margen derecho del río hasta cruzar bajo el puente de la carretera de acceso al Hospital Provincial de Conxo (R/ de Ramón Baltar).

Como puntualización se indica que el Banquete de Conxo por sí mismo no cuenta con ninguna figura ambiental ni patrimonial de protección, pero aun así se está tratando con el máximo respeto en el estudio de alternativas.



Figura nº4. Mural Banquete de Conxo



Figura nº5. Bosque Banquete de Conxo

3.3 ALTERNATIVA 2. TRAZADO POR EL APARCAMIENTO DEL HOSPITAL DE CONXO

La alternativa comparte el trazado de proyecto hasta el pk 3+660, punto en el que en lugar de seguir hacia el Banquete de Conxo (oeste) se separa del mismo en dirección este. Para ello sube hasta la cota del aparcamiento del hospital con alineación de curva a derechas y curva a

izquierdas en la que su trazado inicial sigue el pequeño camino existente que lleva a la rúa de Nogueira de Conxo. En el punto de conexión con el aparcamiento sería necesario demoler un pequeño tramo del muro de mampostería.

Una vez alcanzado el nivel del aparcamiento la senda ciclable continúa por las plazas de aparcamiento situadas en el perímetro oeste. Para no suprimir plazas se plantea el cambio de plazas en batería a 90° por plazas en espina de pez. Ello permite la reducción del ancho del pasillo por lo que se puede mantener el número de aparcamientos. Además se pintarían las plazas lo que supondría un mejor aprovechamiento del espacio y mejora de la seguridad viaria. Para completar la redistribución del aparcamiento también se modificaría la disposición de las plazas del nivel superior y se ejecutaría la señalización horizontal de este.

La senda ciclable continúa por el perímetro del aparcamiento, eliminando la pequeña acera que en la actualidad se encuentra balizada y que no cuenta con las medidas mínimas para su uso. En la zona de la isleta de acceso al aparcamiento se propone un ajuste que permite mantener las plazas en línea existentes por las que ahora pasa la senda ciclista. También se incluye la señalización horizontal y una modificación de los recorridos de los vehículos.

A la altura del paso de peatones existente en la calle de Ramón Baltar la senda cambia de margen y se sitúa paralela a la acera, para lo cual es necesario ejecutar un desmonte en el tramo.

Finalmente conecta con el pk 4+260 del proyecto descendiendo por hasta el muro de la entrada del Bosque del Banquete de Conxo, lo que hace necesaria la demolición de un pequeño tramo de este. Se puede ver esta zona en la Figura nº8.



Figura nº6. Estado del aparcamiento del Hospital



Figura nº7. Entrada antiguo túnel de ferrocarril

3.4 ALTERNATIVA 3. CONTINUIDAD DEL TRAMO DE ACCESO AL HOSPITAL CLÍNICO

Esta alternativa supone un cambio de trazado total respecto a lo recogido en el proyecto.

La tercera alternativa se basa en un trazado alternativo que no cruza el antiguo túnel del ferrocarril sino que parte de la senda del tramo Acceso al Hospital Clínico Universitario de Santiago.

En el pk 0+440 del referido tramo se dispone un ramal que conecta en la rúa da Benéfica de Conxo.

A partir de este punto seguiría el trazado de la carretera hasta llegar al cementerio de Conxo. Todo el tramo sería compartido con el tráfico de vehículos debido a que no existe espacio para introducir el carril ciclable independiente.

Para dar continuidad por la calle de Ramón Baltar es necesario atravesar la plaza frente al Monasterio de Conxo

Se da continuidad por esta calle hasta meterse por rúa de Suarribas conectando en 4+220 con el trazado de proyecto. Este tramo tendría también sería compartido con los vehículos.



Figura nº8. Cruce sobre río Sar



Figura nº9. Monasterio de Conxo, Plaza de Aurelio

3.5 RESUMEN DE ALTERNATIVAS

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Longitud (m)	1.560,00	1.460,33	1.452,45
Pendiente media (%)	1,84	5,30	5,20

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Pendiente máxima (%)	7,62	10,62	14,80
Rampas superiores a 6% (% sobre longitud total)	5,85	16,58	26,37
Tipo de pavimento	Hormigón poroso / Zahorra	Hormigón poroso	Aglomerado / Hormigón poroso
Tráfico compartido con vehículos	No	No	Sí
Longitud del trazado dentro de Plan Especial de Protección de Conxo (m)	530,00	0,00	475,00

4. CRITERIOS DE EVALUACIÓN Y VALORACIÓN

Los criterios de evaluación y valoración que se han considerado en este estudio de alternativas se pueden resumir en los siguientes:

- **Seguridad de los usuarios:** uno de los objetivos del proyecto es el de la creación de una senda ciclable segura para los usuarios, por lo que se valorarán los distintos elementos que influyen en ella, como puede ser el uso compartido de la plataforma con peatones o vehículos, el ancho de sección, iluminación, etc.
- **Impacto ambiental y cultural:** como se ha indicado previamente el tramo estudiado se ubica en las inmediaciones de un entorno natural y cultural de elevada importancia, por lo que se valorará la afección a estos dos aspectos. Se tendrá también en cuenta la puesta en valor de elementos que en la actualidad se encuentren en malas condiciones.
- **Impacto social:** pondera el impacto sobre las edificaciones existentes, las expropiaciones y el beneficio social futuro. Se valorará también la afección al tráfico durante las obras y una vez ejecutado el carril bici.
- **Funcionalidad:** se evalúan una serie de parámetros funcionales como son por ejemplo el tipo de pavimento, la longitud y las pendientes del tramo.
- **Coste:** valora el coste de la obra.

4.1 SEGURIDAD DE LOS USUARIOS

Desde el punto de vista de la separación entre usuarios se puede hablar de los siguientes tipos de carriles bici:

- **Carril bici segregado:** Es el tipo más seguro, ya que separa completamente a los ciclistas del tráfico motorizado. Puede ir sobre la calzada, en la acera o en una plataforma propia.
 - **Ventajas:** Mayor seguridad, comodidad y fluidez para los ciclistas.
 - **Desventajas:** Mayor coste de construcción, puede requerir más espacio.
- **Carril bici pintado:** Señalizado sobre la calzada con pintura. Es más económico que el segregado, pero ofrece menos seguridad.
 - **Ventajas:** Menor coste, fácil de implementar.
 - **Desventajas:** Menor seguridad, puede generar conflictos con el tráfico motorizado.
- **Acera bici:** Carril bici señalado sobre la acera. Es una opción en zonas con poco tráfico peatonal.
 - **Ventajas:** Puede ser una buena opción en zonas con aceras anchas.
 - **Desventajas:** Puede generar conflictos con los peatones, no es adecuado para velocidades altas.
- **Vía ciclista/peatonal:** Vía compartida por ciclistas y peatones. Es una opción en parques y zonas verdes.
 - **Ventajas:** Integración con el entorno, fomenta la convivencia entre ciclistas y peatones.
 - **Desventajas:** Puede generar conflictos entre ciclistas y peatones, no es adecuado para velocidades altas.

La alternativa 1 tiene una tipología de carril bici segregado en su tramo inicial. Debido a los condicionantes impuestos por la DXPC en la fase de Información Pública en el Bosque del Banquete de Conxo se cambia la tipología a una vía ciclista / peatonal, siguiendo el trazado de los caminos existentes.

La alternativa 2 propone un carril bici segregado en su totalidad.

La alternativa 3, al igual que la primera, incluye un primer tramo con el carril bici segregado. Si bien esta alternativa parte del trazado inicial del proyecto del Acceso al CHUS, en el cual encontramos un tramo de carril bici compartido con vehículos. También tras el tramo

segregado se vuelve a modificar la tipología a carril bici pintado compartido con los vehículos. En la plaza frente al Monasterio se comparte el espacio con peatones.

Además otros aspectos a valorar son los siguientes:

- Anchura del carril bici: un carril bici estrecho puede dificultar el paso de dos bicicletas en paralelo y aumentar el riesgo de accidentes.

Respecto a la alternativa 1 el ancho hasta llegar la zona del Banquete de Conxo es de 3 metros para la senda ciclable (1,50 m por sentido). En la zona del Bosque del Banquete de Conxo se mantienen los caminos existentes por lo que a pesar de que el ancho no se reduce será un tramo compartido con peatones.

En la alternativa 2 se mantiene en todo el tramo el ancho de 3 metros para la senda ciclable (1,50 m por sentido).

En la alternativa 3, en aquellos tramos en los que el carril bici es segregado, se dispone un ancho de 3 metros para la senda ciclable (1,50 m por sentido). Sin embargo en la calle de Torrente en el cruce sobre el río Sar se pasa sobre un pequeño puente de ancho 2,40 m.

- Pendiente: las rampas pronunciadas pueden ser peligrosas para los ciclistas, especialmente en bajada. Debido a que la pendiente de las alternativas se tendrá en cuenta en el criterio funcional no se incluirá en este punto.

Las pendientes de cada una de las propuestas se han indicado en el punto 3.5 Resumen de las alternativas.

- Visibilidad: una buena visibilidad es fundamental para evitar accidentes, especialmente en cruces e intersecciones.

En la alternativa 1 encontramos dos cruces que pueden generar situaciones de riesgo. El primero se sitúa en la transición entre el carril bici segregado en hormigón poroso en el pk 3+730, donde se modifica a carril bici sobre zahorra compartido con peatones, unido a que enlaza dos en esta zona dos curvas de 90°. El segundo lo encontramos en el final del tramo, donde el carril bici compartido con peatones sale del Bosque del Banquete de Conxo a la rúa de Suarribas con poca visibilidad y en un espacio reducido.

En la alternativa 2 encontramos un cruce complicado. Se trata de un caso similar al indicado en la alternativa 1, en el entronque de rúa Suarribas, con diferencia de que este caso se trata de carril bici independiente por lo que se reduce sobremedida el riesgo. Además, debido a que se realizará una nueva abertura en el muro se le podrá

dotar de anchura suficiente para permitir el paso seguro de usuarios. Por ello no se considera que exista ningún cruce que pueda generar situaciones de riesgo.

En la alternativa 3 encontramos varias zonas complicadas.

Por un lado el entronque del ramal de carril bici segregado con la rúa da Benéfica de Conxo supone un riesgo al incorporar a los ciclistas a la calzada compartiendo espacio con los vehículos. En sentido hacia -pk el riesgo es aún mayor, teniendo que cruzar el carril contrario los usuarios para continuar hacia el carril bici segregado.

Otro punto conflictivo es el paso por la Plaza de Aurelio Aguirre, donde confluye la salida de un Centro Sociocultural y de una guardería.

Por último el paso de la calle de Ramón Baltar a rúa de Suarribas supone un cruce con peligro al tener que cruzar la calzada los ciclistas en una zona muy cercana a una curva, lo que disminuye la visibilidad de los conductores que circulan por la calle de Ramón Baltar desde el Hospital.

- Tipo de pavimento: el tipo de pavimento influye en la distancia de frenado, resbaladizidad, facilidad de giro, etc. Las características de los materiales son las siguientes:
 - Hormigón poroso: dispone de buena adherencia, incluso en mojado debido al drenaje rápido del agua, lo que reduce el riesgo de aquaplaning. Se genera una superficie relativamente lisa, que ofrece una rodadura cómoda y segura.
 - Aglomerado: superficie lisa que ofrece una buena rodadura pero ofrece menor adherencia en mojado que el hormigón poroso. El drenaje del agua es más lento, lo que aumenta el riesgo de aquaplaning. Al ser compartido con vehículos sufre un mayor desgaste con el tiempo, lo que puede generar irregularidades en la superficie y generar un mayor riesgo.
 - Zahorra: permite el drenaje del agua pero ofrece menor adherencia que el hormigón poroso y el aglomerado, especialmente en mojado.
- Iluminación: una buena iluminación es esencial para la seguridad de los ciclistas durante la noche.

Debido a que el tramo del Bosque del Banquete de Conxo se encuentra un medio natural sobre el que se busca afectar lo mínimo y por los requerimientos impuestos por Patrimonio Cultural sería necesario instalar alumbrado de menor potencia o no disponerlo, por lo que puede dar lugar a una mayor inseguridad. Por ello se considera que la alternativa 1 tendrá una peor iluminación que las otras dos.

- Señalización: una señalización clara y visible ayuda a los ciclistas a orientarse y a evitar situaciones de riesgo.

En la alternativa 1 debido a que la zahorra no admite señalización horizontal se ha de disponer en exclusiva de señalización vertical, por lo que el usuario puede percibir menos información. Debido a que discurre por caminos de ancho delimitado se minimiza esta problemática.

En la alternativa 3 en la zona de la Plaza de Aurelio no se puede señalizar adecuadamente debido a que interferiría con el Camino de Santiago. Por ello y debido a que es una zona de ancho variable, con periodos de tiempo en los que la confluencia de la gente puede generar situaciones donde no quede clara la continuidad del trazado al usuario.

- Mejora del aparcamiento del Hospital de Conxo: la segunda de las alternativas propone el pintado de las plazas de aparcamiento así como la reordenación de la entrada al mismo. Esto mejorará la seguridad de los usuarios del hospital, ya que en la actualidad los vehículos aparcan en zonas no delimitadas y no existen pasillos peatonales.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
% de carril bici segregado	66,23	100,00	17,90
Tráfico compartido con vehículos	No	No	Sí
% de tramos compartidos con vehículos	0,00	0,00	71,61
Tráfico compartido con peatones	Sí	No	Sí
% de tramos compartidos con peatones	33,77	0,00	10,49
Ancho mínimo	3,00	2,40	2,4
Nº de cruces con visibilidad reducida	2,00	0,00	3
Pavimento más desfavorable	Zahorra	Hormigón poroso	Aglomerado
Iluminación adecuada en todo el tramo	No	Sí	Sí
Señalización adecuada	Media	Muy buena	Muy mala

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Mejora de seguridad en aparcamiento del Hospital de Conxo	No	Sí	No

4.2 IMPACTO AMBIENTAL Y CULTURAL

En el apéndice nº2 se incluyen los diferentes condicionantes ambientales de la zona de estudio. Son los siguientes:

- Río Sar.
Se valora la afección al cauce considerando los tramos que se ubican dentro de la zona de flujo preferente y en la zona de policía.
- Banquete de Conxo.
Se valora la afección visual al mosaico.
- Bosque del Banquete de Conxo.
Se valora la afección a la zona.
- Monasterio de Conxo.
Se valora la afección visual a la edificación.
- Conjunto histórico de Conxo.
Se tendrán en cuenta aquellos tramos incluidos en el interior del futuro Plan Especial que se encuentra pendiente de aprobación.
- Camino de Santiago.
Se valora la interferencia con este.

Además del estudio del impacto sobre estos elementos se valorarán los siguientes aspectos:

- Materiales de construcción: es preferible el uso de materiales reciclados o de bajo impacto ambiental.
En el caso de las tres alternativas encontramos tramos de hormigón poroso. En la primera alternativa al disponer un tramo en zahorra se valorará positivamente al ser un material más ecológico.

- Consumo de energía: la construcción y el mantenimiento del carril bici deben consumir la menor cantidad de energía posible.
- Emisiones de CO2: el carril bici debe contribuir a reducir las emisiones de CO2 en la ciudad.

No se tendrá en cuenta este aspecto ya que la reducción de emisiones será similar en las tres alternativas.

- Impacto en la flora y fauna: se debe minimizar el impacto del carril bici en la flora y fauna de la zona.

La alternativa 1 tendrá afección en el tramo inicial donde se abre una nueva explanación para la creación del carril bici en hormigón poroso. Además el aumento de usuarios en el Bosque del Banquete de Conxo supondrá una afección mayor a la fauna de la zona.

La alternativa 2 comparte la afección del tramo inicial. Una vez alcanzada la cota del aparcamiento del hospital, al discurrir por el mismo, ya no supone afección al medio natural.

Como se puede ver en la figura nº10 en la que se muestran las alternativas 1 y 2 sobre la imagen aérea del vuelo americano del 1956-1957 en la zona donde encontramos mayor presencia de árboles es en el tramo donde se bifurcan ambas propuestas. La alternativa 1 al discurrir sobre los caminos de zahorra existentes no supondrá una afección a la flora; la alternativa 2 en esta zona se apoya en el aparcamiento del Hospital, por lo que tampoco supone una afección.

En el tramo común de estas dos alternativas si que se aprecia que al salir del trazado de la antigua vía ferroviaria tienen un pequeño tramo con presencia de algún árbol en el vuelo americano, por lo que se considerará esta afección.



Figura nº10. Alternativa 1 y 2 sobre ortofoto histórica

- Integración paisajística: el carril bici debe integrarse de forma armoniosa en el entorno. Se considera que la alternativa 1 se integra adecuadamente al disponer un pavimento de zahorra en la zona del Bosque del Banquete de Conxo. La alternativa 2 al discurrir por el aparcamiento y vial del hospital se integra adecuadamente al ser una zona antropizada. La alternativa 3 es la que mejor se integra al discurrir toda ella por zona urbanizadas.
- Puesta en valor de elementos que en la actualidad se encuentren en malas condiciones: la alternativa 1 y 2 proponen la rehabilitación del antiguo túnel de ferrocarril, el cual se encuentra en la actualidad casi inaccesible. También al discurrir sobre la antigua traza ferroviaria se pondrá en valor esta, manteniendo en los márgenes elementos como el balasto, recordando esta antigua infraestructura.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Longitud dentro de zona de flujo preferente de cauce (m)	520,00	0,00	30,25
Longitud dentro de zona policía de cauce (m)	810,00	1.231,66	657,10

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Afección visual al mural del Banquete de Conxo	Sí	No	No
Afección visual al Monasterio de Conxo	No	No	Sí
Longitud dentro de Conjunto Histórico de Conxo (m)	530,10	50,00	523,50
Discurre por el Camino de Santiago	No	No	Sí
Longitud dentro de ámbito de Camino de Santiago (m)	210,00	50,00	690,00
Materiales reciclados o de bajo impacto ambiental	Sí	No	No
Impacto en flora y fauna	Alto	Medio	Bajo
Impacto sobre masas forestales presentes en vuelo americano 1956-1957	Bajo	Bajo	Nulo
Integración paisajística	Buena	Buena	Muy buena
Puesta en valor de antigua línea ferroviaria	Sí	Sí	No

4.3 IMPACTO SOCIAL

Se valoran los siguientes elementos:

- **Accesibilidad:** el carril bici debe ser accesible para personas con movilidad reducida.
Todas las alternativas disponen de itinerarios peatonales accesibles por lo que no se valora este punto.
- **Conectividad:** el carril bici debe conectar zonas residenciales con centros de trabajo, educativos, sanitarios y de ocio.

La alternativa 2 supone la creación de un carril bici que da acceso al Hospital de Conxo. El complejo hospitalario supone un número elevado de usuarios.

La alternativa 3 proporciona una conexión ciclable a la Plaza de Aurelio, donde encontramos un centro Sociocultural y una guardería. El número de usuarios es pequeño.

- **Fomento del uso de la bicicleta:** el carril bici debe contribuir a fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

Las tres alternativas supondrían un fomento del uso de la bicicleta por lo que no se tiene en consideración este aspecto.

- **Necesidad de expropiaciones:** en las tres alternativas es necesario realizar expropiaciones para la ejecución de las obras. Solo se tendrán en cuenta las parcelas privadas, no la necesaria cesión de suelo público de otros organismos.

Por un lado se valorará el número de parcelas afectadas. Por otro los metros cuadrados de afección.

En la alternativa 3 no se contemplan expropiaciones ya que por un lado las expropiaciones necesarias en el tramo inicial ya están incluidas en el proyecto de la senda del acceso al CHUS, por lo que no las contabilizamos, y por otro que el resto del trazado discurre por calzada o por la parcela catastral 6356902NH3465E, la cual se trata de la finca del Monasterio, por lo que se trataría de una cesión de terreno.

Se puede ver en la figura nº11 la ficha catastral de la parcela.

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Referencia catastral	6356902NH3465E0001GU
Localización	PZ MARTIN HERRERA 2 Es:3 Pl:00 Pt:A 15706 SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
Clase	Urbano
Uso principal	Industrial
Superficie construida	25.070 m ²
Año construcción	1969

PARCELA CATASTRAL



Parcela con varios inmuebles (division horizontal)

Localización	PZ MARTIN HERRERA 2 N2-4 SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
Superficie gráfica	166.512 m ²
Participación del inmueble	100,000000 %

Figura nº11. Ficha catastral

- Mejora de la calidad de vida: el carril bici debe contribuir a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos al proporcionar un entorno más saludable y menos contaminado.

Las tres alternativas suponen la creación de una nueva senda que supondrá la reducción de emisiones con el aumento de usuarios en bicicleta en detrimento del tráfico motorizado.

- Impacto en el tráfico: se debe evaluar el impacto del carril bici en el tráfico motorizado de la zona.

La alternativa 3 al disponer varios tramos compartidos con vehículos supondrá una afección al tráfico, debido a que en especial en la rúa Benéfica de Conxo existen rampas importantes por lo que la velocidad de los ciclistas será muy inferior a la de los vehículos.

- Impacto sobre el tráfico durante las obras: se debe evaluar el impacto de la ejecución de las obras en el entorno.

La alternativa 2 supondrá una pequeña afección puntual durante las obras al ejecutar el cruce en la calle de Ramón Baltar.

La alternativa 3 al disponer un tramo compartido con vehículos supondrá una afección al tráfico durante las obras, que se limitará a la señalización.

- Ruido: el tipo de rodadura implica una mayor o menor contaminación acústica.

El aglomerado es un material más denso y menos poroso que el hormigón poroso. Cuando las ruedas de la bicicleta pasan sobre el aglomerado, generan más vibraciones y, por lo tanto, más ruido.

El hormigón poroso, al tener una estructura más abierta, permite que el aire circule a través de él, lo que ayuda a absorber parte del sonido generado por las ruedas de la bicicleta.

La zahorra, al ser un material granular suelto, también genera menos ruido que el aglomerado, aunque puede ser más ruidoso que el hormigón poroso, especialmente si las piedras son de gran tamaño o si no está bien compactada.

Por ello el orden de mayor a menor ruido sería:

- Aglomerado
- Zahorra
- Hormigón poroso

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Conexión con espacios públicos	No	Muchos usuarios	Pocos usuarios
Mejora de aparcamiento del Hospital de Conxo	No	Sí	No
Nº de parcelas expropiación	54	51	0
Superficie de expropiación (m2)	14.476,81	11.297,25	0,00
Impacto sobre el tráfico	Nulo	Nulo	Muy alto
Impacto sobre el tráfico durante las obras	Nulo	Bajo	Medio
Ruido	Medio	Bajo	Alto

4.4 FUNCIONALIDAD

Se valoran los siguientes elementos:

- Longitud del carril bici: un carril bici más largo permite conectar más zonas de la ciudad.
- Pendiente: una pendiente suave facilita el uso del carril bici por parte de todo tipo de usuarios.
- Continuidad: el carril bici debe ser continuo y evitar interrupciones que obliguen a los ciclistas a bajarse de la bicicleta.

Como se ha descartado la alternativa 0 todas las propuestas proporcionan continuidad por lo que no se tiene en cuenta este apartado.

- Conexiones con otros carriles bici: el carril bici debe conectarse con otros carriles bici existentes o planificados para crear una red ciclista completa.

Las alternativas planteadas conectan con el proyecto de la senda de Acceso al CHUS, por lo que no se valora este punto.

- Facilidad de uso: el carril bici debe ser fácil de usar y comprender por parte de todo tipo de usuarios.

Debido a que la zahorra no admite señalización horizontal se ha de disponer en exclusiva de señalización vertical, por lo que el usuario puede percibir menos información. Otro punto a señalar es que el cambio de pavimentos supone una mayor

complicación para usuarios no habituales, con posibilidad de desorientación y de una elección errónea de la ruta.

- Comodidad de uso: la superficie irregular de la zahorra puede resultar incómoda para algunos usuarios, especialmente a altas velocidades o con bicicletas de ruedas finas.
 - Aglomerado:

Ofrece una superficie lisa y uniforme que permite una rodadura suave y cómoda, especialmente a altas velocidades.

Absorbe bien las vibraciones, lo que reduce la fatiga del ciclista.

Es un material flexible que se adapta bien a las irregularidades del terreno.
 - Hormigón poroso:

Ofrece una superficie relativamente lisa, aunque puede ser algo más rugoso que el aglomerado.

El nivel de comodidad puede variar en función del tamaño y la forma de los poros.

Puede ser una buena opción para carriles bici con tráfico moderado.
 - Zahorra:

Ofrece la menor comodidad de los tres tipos de pavimento.

La superficie irregular puede resultar incómoda para los ciclistas, especialmente a altas velocidades o con bicicletas de ruedas finas.

Puede generar vibraciones que se transmiten al ciclista, lo que aumenta la fatiga.

No es una buena opción para carriles bici con mucho tráfico o con usuarios que buscan una experiencia de ciclismo cómoda.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Longitud (m)	1.560,00	1.460,33	1.452,45
Pendiente media (%)	1,84	5,30	5,20
Pendiente máxima (%)	7,62	10,62	14,80
Rampas superiores a 6% (% sobre longitud total)	5,85	16,58	26,37

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Facilidad de uso	Buena	Muy buena	Mala
Comodidad de uso	Baja	Muy alta	Media

4.5 COSTE

Además del coste de construcción se ha de tener en cuenta el coste de mantenimiento.

El coste de la ejecución de la obra planteada en la tercera alternativa es el más bajo debido a que no supone realizar grandes movimientos de tierras y que una parte de su trazado al discurrir sobre la calzada existente se limita a la señalización.

La alternativa 1 y 2 comparten su trazado hasta la zona del Banquete de Conxo y del Hospital, con un coste elevado por la ejecución de muros y la rehabilitación del antiguo túnel de ferrocarril. El tramo que no comparten supone un coste mayor el de la segunda alternativa al necesitar de movimiento de tierras y disponer un pavimento de hormigón poroso en lugar de zahorra.

En cuanto al mantenimiento el pavimento que requiere de mayores actuaciones es la zahorra debido a que es un material granular. Es un material económico y las reparaciones no son costosas, pero debido a que se dispone en una zona de difícil acceso se incrementan los costes.

Por otro lado la alternativa 3 al proponer un tramo sobre asfalto compartido con vehículos tendrá un elevado coste de mantenimiento. Esto es debido a que el paso de coches y vehículos pesados desgastan la pintura, la cual es muy importante para la señalización del carril bici compartido y la seguridad de los usuarios. Además los baches, fisuras e irregularidades que se generan en el aglomerado son más perceptibles y suponen un mayor riesgo para los ciclistas que para los usuarios de vehículos a motos, por lo que se debería de realizar un mantenimiento mayor que el que se realiza actualmente en la calle.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Coste de la actuación	Alto	Muy alto	Muy bajo
Coste de mantenimiento	Bajo	Muy bajo	Medio

5. EVALUACIÓN Y SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

5.1 UMBRALES Y PUNTUACIONES DE CADA CRITERIO

En este apartado se explican las puntuaciones asignadas a cada alternativa, así como el proceso seguido para la elección de la alternativa óptima según los diversos criterios de evaluación considerados.

Para asignar puntuaciones de la forma más objetiva se llevará a cabo un proceso de homogeneización.

Se ha establecido para cada factor un umbral limitado por un valor máximo y un valor mínimo, a partir de los cuales se ha realizado una escala lineal con la que se ha evaluado los valores de cada alternativa. El valor mínimo del umbral se corresponde a una puntuación de 0 y el valor máximo un 1, obteniéndose la puntuación asociada al valor de cada alternativa por interpolación lineal proporcional.

En los casos en que los valores bajos sean los mejores y los mayores los peores, se invertirá la escala.

Para los factores para los cuales la valoración no se haya podido realizar mediante valores numéricos, se realizará, cuando se pueda, una escala del tipo:

- Muy alta / muy buena: 1
- Alta / buena: 0,75
- Media: 0,5
- Baja / mala: 0,25
- Nula / muy mal: 0

También se han empleado criterios que pueden ser positivos o negativos, y dependiendo de ello se le asigna en cada caso una puntuación de 1 a SÍ/NO y una puntuación de 0 a la otra.

A su vez se le asignará un peso a cada subcriterio.

5.1.1 Criterio de seguridad de los usuarios

Se valoran positivamente aquellos condicionantes que suponen un aumento de seguridad para los usuarios y se penalizan aquellos que la disminuyen.

En cuanto a los pesos de los criterios se considera que el elemento más diferencial para la seguridad de un carril bici es la no interferencia con otros usuarios, en especial con vehículos.

Por ello se le da un mayor valor a los criterios relacionados con la segregación de usos y los cruces.

También la señalización y la iluminación juegan un papel clave en la seguridad, reflejándose esto en los porcentajes.

	Umbral mínimo	Umbral máximo	Peso (%)
% de carril bici segregado	0,00	100,00	15
Tráfico compartido con vehículos	0,00	1,00	15
% de tramos compartidos con vehículos	0,00	100,00	10
Tráfico compartido con peatones	0,00	1,00	10
% de tramos compartidos con peatones	0,00	100,00	5
Ancho mínimo	2,00	3,00	5
Nº de cruces con visibilidad reducida	0,00	5,00	10
Pavimento más desfavorable	0,00	1,00	5
Iluminación adecuada en todo el tramo	0,00	1,00	10
Señalización adecuada	0,00	1,00	10
Mejora de seguridad en aparcamiento del Hospital de Conxo	0,00	1,00	5

5.1.2 Criterio de impacto ambiental y cultural

Se valoran negativamente las afecciones al medio ambiente y al patrimonio cultural.

En lo relativo al río Sar se tendrá más en cuenta la zona de flujo preferente que la zona de policía, ya que es una zona de mayor afección al cauce.

Cabe destacar que el Conjunto del Monasterio de Conxo está declarado como Bien de Interés Cultural (BIC), por lo que se le dará un peso importante en este punto.

	Umbral mínimo	Umbral máximo	Peso (%)
Longitud dentro de zona de flujo preferente de cauce (m)	0,00	750,00	10
Longitud dentro de zona policía de cauce (m)	0,00	1.500,00	5
Afección visual al mural del Banquete de Conxo	0,00	1,00	10
Afección visual al Monasterio de Conxo	0,00	1,00	15
Longitud dentro de Conjunto Histórico de Conxo (m)	0,00	750,00	10
Discurre por el Camino de Santiago	0,00	1,00	5
Longitud dentro de ámbito de Camino de Santiago (m)	0,00	750,00	10
Materiales reciclados o de bajo impacto ambiental	0,00	1,00	10
Impacto en flora y fauna	0,00	1,00	10
Impacto sobre masas forestales presentes en vuelo americano 1956-1957	0,00	1,00	5
Integración paisajística	0,00	1,00	5
Puesta en valor de antigua línea ferroviaria	0,00	1,00	5

5.1.3 Criterio de impacto social

En este punto se valora positivamente aquellas alternativas que aporten un beneficio a la población.

Se penaliza la afección a parcelas particulares, al tráfico rodado y a la generación de ruido.

	Umbral mínimo	Umbral máximo	Peso (%)
Conexión con espacios públicos	0,00	1,00	25
Mejora de aparcamiento del Hospital de Conxo	0,00	1,00	10

	Umbral mínimo	Umbral máximo	Peso (%)
Nº de parcelas expropiación	0,00	60,00	25
Superficie de expropiación (m2)	0,00	15.000,00	15
Impacto sobre el tráfico	0,00	1,00	15
Impacto durante las obras	0,00	1,00	5
Ruido	0,00	1,00	5

5.1.4 Criterio de funcionalidad

Se tiene en cuenta la comodidad del usuario. Una mayor longitud del tramo y unas mayores pendientes se valoran negativamente.

	Umbral mínimo	Umbral máximo	Peso (%)
Longitud (m)	1.000,00	2.000,00	10
Pendiente media (%)	0,00	7,50	20
Pendiente máxima (%)	5,00	15,00	15
Rampas superiores a 6% (% sobre longitud total)	5,00	30,00	25
Facilidad de uso	0,00	1,00	15
Comodidad de uso	0,00	1,00	15

5.1.5 Criterio de coste

Se penaliza un mayor coste de la ejecución de la obra y un mayor coste de mantenimiento futuro. Primará el primero sobre el segundo.

	Umbral mínimo	Umbral máximo	Peso (%)
Coste de la actuación	0,00	1,00	75
Coste de mantenimiento	0,00	1,00	25

5.2 MATRIZ DECISIONAL

Las puntuaciones resultantes de cada criterio para cada una de las alternativas, y los pesos otorgados a los criterios, forman la denominada Matriz Decisional.

Debido a que el estudio de alternativas surge por la importancia natural y cultural de la zona será el criterio que predomine en la decisión.

Consideramos que la seguridad de los usuarios y la funcionalidad del carril bici han de ser también factores relevantes en la decisión por lo que también se les da un peso elevado.

Los pesos asignados son los siguientes:

- Seguridad de los usuarios: 30 %
- Impacto ambiental y cultural: 30 %
- Impacto social: 5 %
- Funcionalidad: 30 %
- Coste: 5 %

Con ello la Matriz decisional es la siguiente:

	Seguridad de los usuarios	Impacto ambiental y cultural	Impacto social	Funcionalidad	Coste
Alternativa 1	0,542460	0,604987	0,255232	0,697133	0,375000
Alternativa 2	0,970000	0,770611	0,649528	0,612534	0,250000
Alternativa 3	0,284995	0,437263	0,562500	0,267888	0,875000
Peso	0,300000	0,300000	0,050000	0,300000	0,050000

5.3 MÉTODO DE PRESS

Fue desarrollado por el profesor Gómez Senent, de la Universidad Politécnica de Valencia. Trata de determinar la alternativa más favorable desde el punto de vista del análisis comparado con el resto de las alternativas posibles. Esto es, establece las relaciones entre alternativas para todos y cada uno de los criterios establecidos. De este modo, el método busca la elección óptima en aquella alternativa que es mejor que las demás en el mayor número posible de criterios y es la que tiene menores debilidades frente a las restantes.

A continuación se desarrolla el proceso:

La matriz homogeneizada:

	Seguridad de los usuarios	Impacto ambiental y cultural	Impacto social	Funcionalidad	Coste
Alternativa 1	0,3758586	0,5031479	0,0000000	1,0000000	0,2000000
Alternativa 2	1,0000000	1,0000000	1,0000000	0,8029105	0,0000000
Alternativa 3	0,0000000	0,0000000	0,7792836	0,0000000	1,0000000

La matriz de valores ponderados:

	Seguridad de los usuarios	Impacto ambiental y cultural	Impacto social	Funcionalidad	Coste
Alternativa 1	0,1127576	0,1509444	0,0000000	0,3000000	0,0100000
Alternativa 2	0,3000000	0,3000000	0,0500000	0,2408732	0,0000000
Alternativa 3	0,0000000	0,0000000	0,0389642	0,0000000	0,0500000

A partir de la matriz de valores ponderados anterior, se obtiene la matriz de dominación, a partir de la siguiente fórmula:

$$d_{ij} = \sum (vp_{ik} - vp_{jk}) , \forall vp_{ik} > vp_{jk}, i, j = 1, \dots, n$$

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Alternativa 1	0,0000000	0,0691268	0,5637019
Alternativa 2	0,3862981	0,0000000	0,8519090
Alternativa 3	0,0789642	0,0500000	0,0000000

A partir de esta matriz se obtienen los valores Di (determina la prelación de la alternativa "i" respecto del resto) como suma de las filas, y di (determina las ventajas del resto de alternativas respecto a la alternativa estudiada) como suma de columnas:

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Di
Alternativa 1	0,0000000	0,0691268	0,5637019	0,0000000
Alternativa 2	0,3862981	0,0000000	0,8519090	0,3862981
Alternativa 3	0,0789642	0,0500000	0,0000000	0,0789642
di	0,4652623	0,1191268	1,4156109	0,4652623

El método concluye en la determinación, para todas las alternativas, de la relación entre D_i y d_i , siendo la solución óptima el valor más alto de dicho cociente:

	Valor (D_i/d_i)
Alternativa 1	1,360154981
Alternativa 2	10,39402255
Alternativa 3	0,091101432

Como vemos la relación D_i/d_i de la alternativa 3 es inferior a 1 y de un valor muy bajo, lo que supone que en relación a los criterios estudiados es la alternativa pésima.

6. CONCLUSIONES

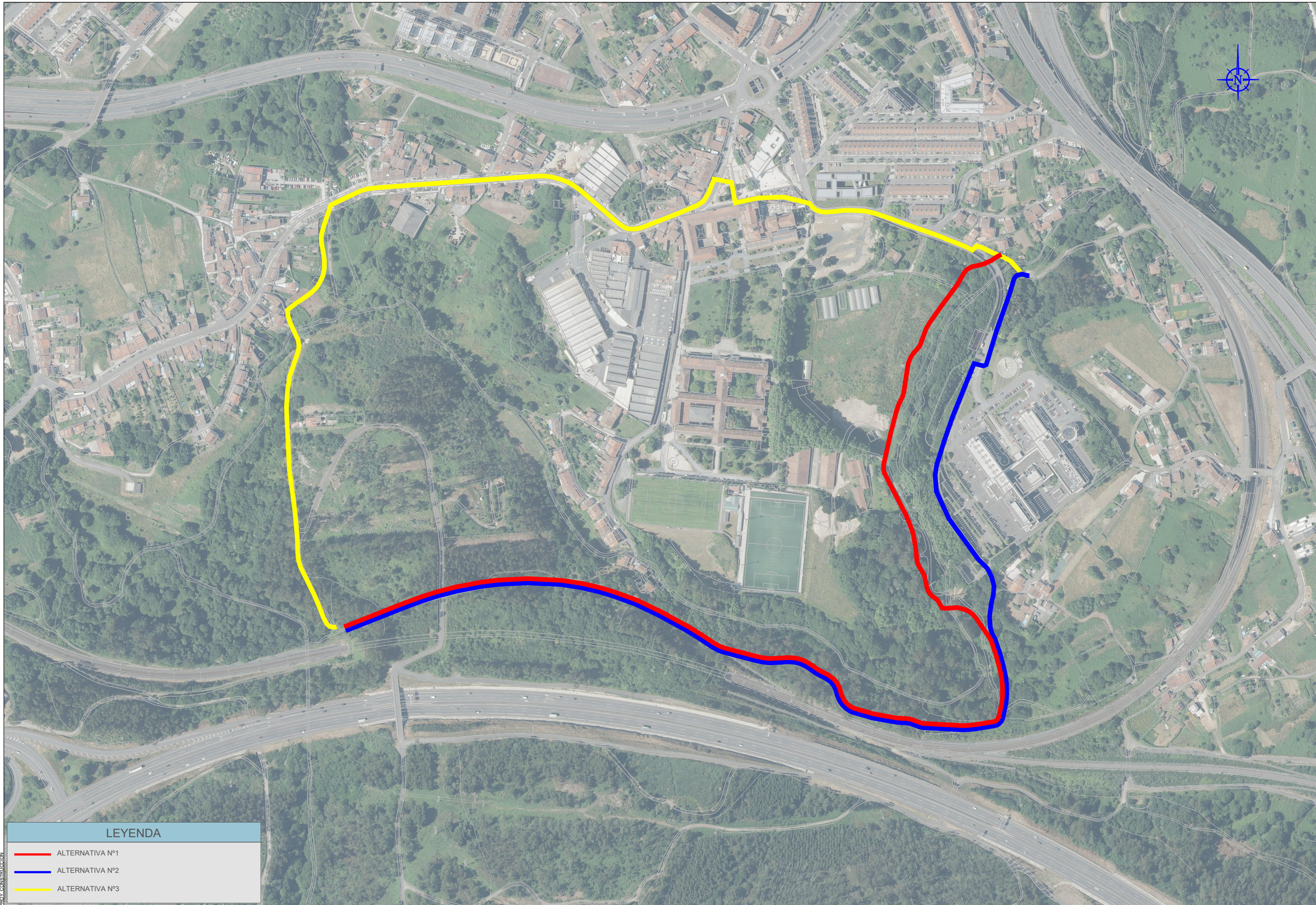
Tras este estudio, llegamos a la conclusión, de que la alternativa más favorable según los criterios expuestos es la alternativa 2, por lo que será la elegida a ejecutar.

7. PLANOS

Se incluye como subapéndices los planos de las tres alternativas planteadas.

- *Subapéndice 1: Planta de conjunto de las alternativas*
- *Subapéndice 2: Planos de alternativa nº1*
- *Subapéndice 3: Planos de alternativa nº2*
- *Subapéndice 4: Planos de alternativa nº3*

SUBAPÉNDICE 1: PLANTA DE CONJUNTO DE LAS ALTERNATIVAS



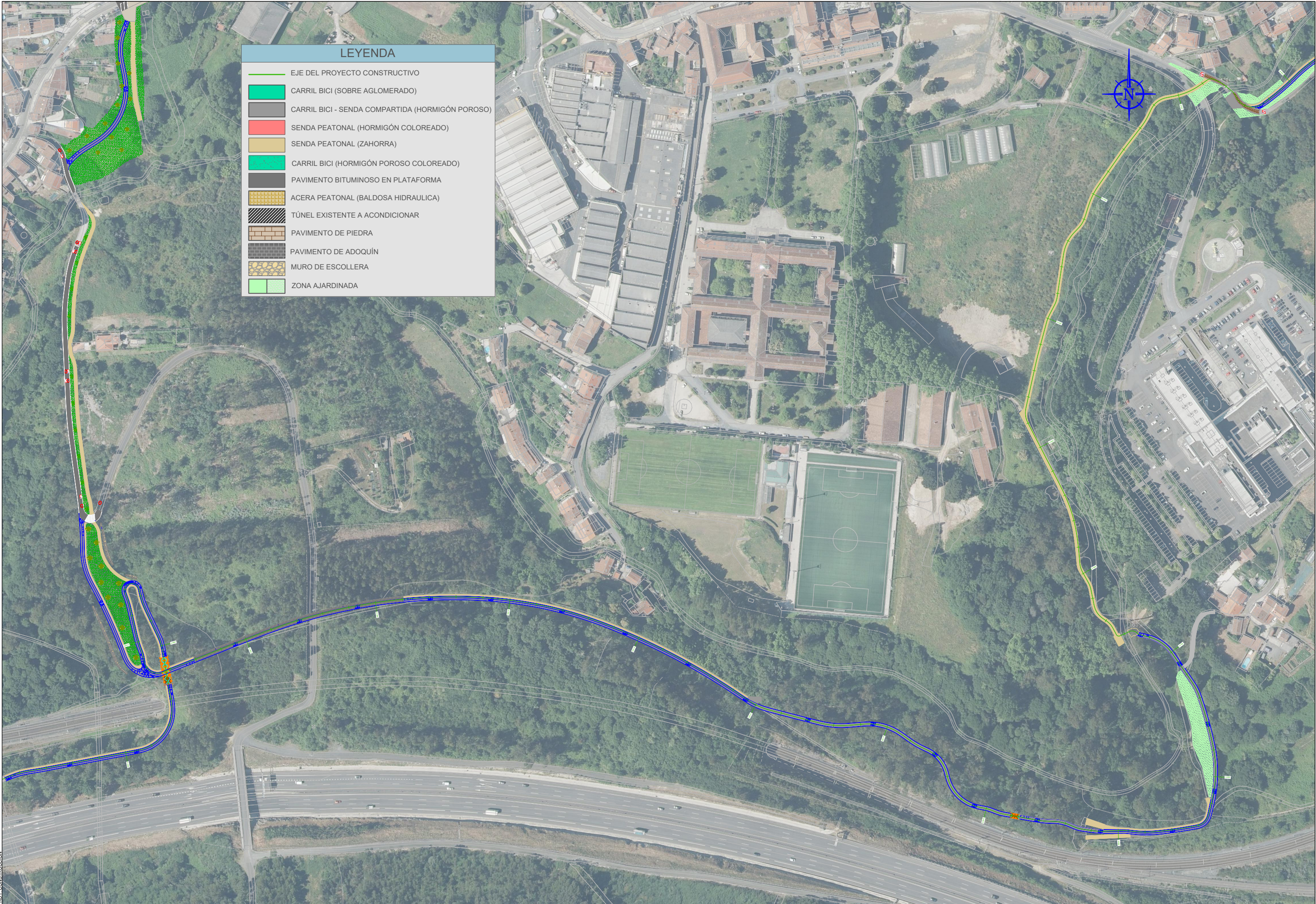
LEYENDA

ALTERNATIVA Nº1

ALTERNATIVA Nº2

ALTERNATIVA Nº3

SUBAPÉNDICE 2: PLANOS DE ALTERNATIVA Nº1



LEYENDA

EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO

CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)

CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)

SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)

SENDA PEATONAL (ZAHORRA)

CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)

PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA

ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)

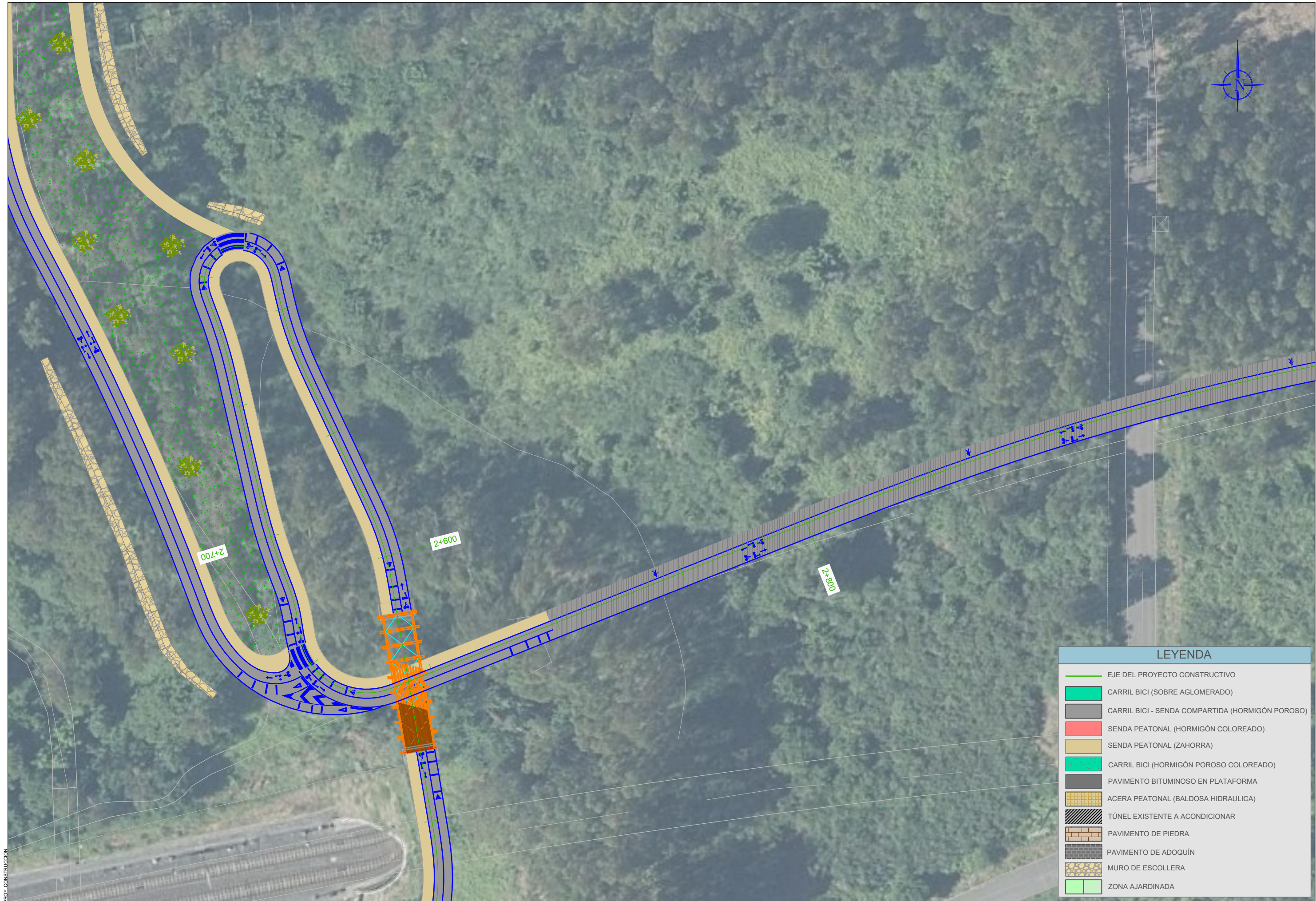
TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR

PAVIMENTO DE PIEDRA

PAVIMENTO DE ADOQUÍN

MURO DE ESCOLLERA

ZONA AJARDINADA



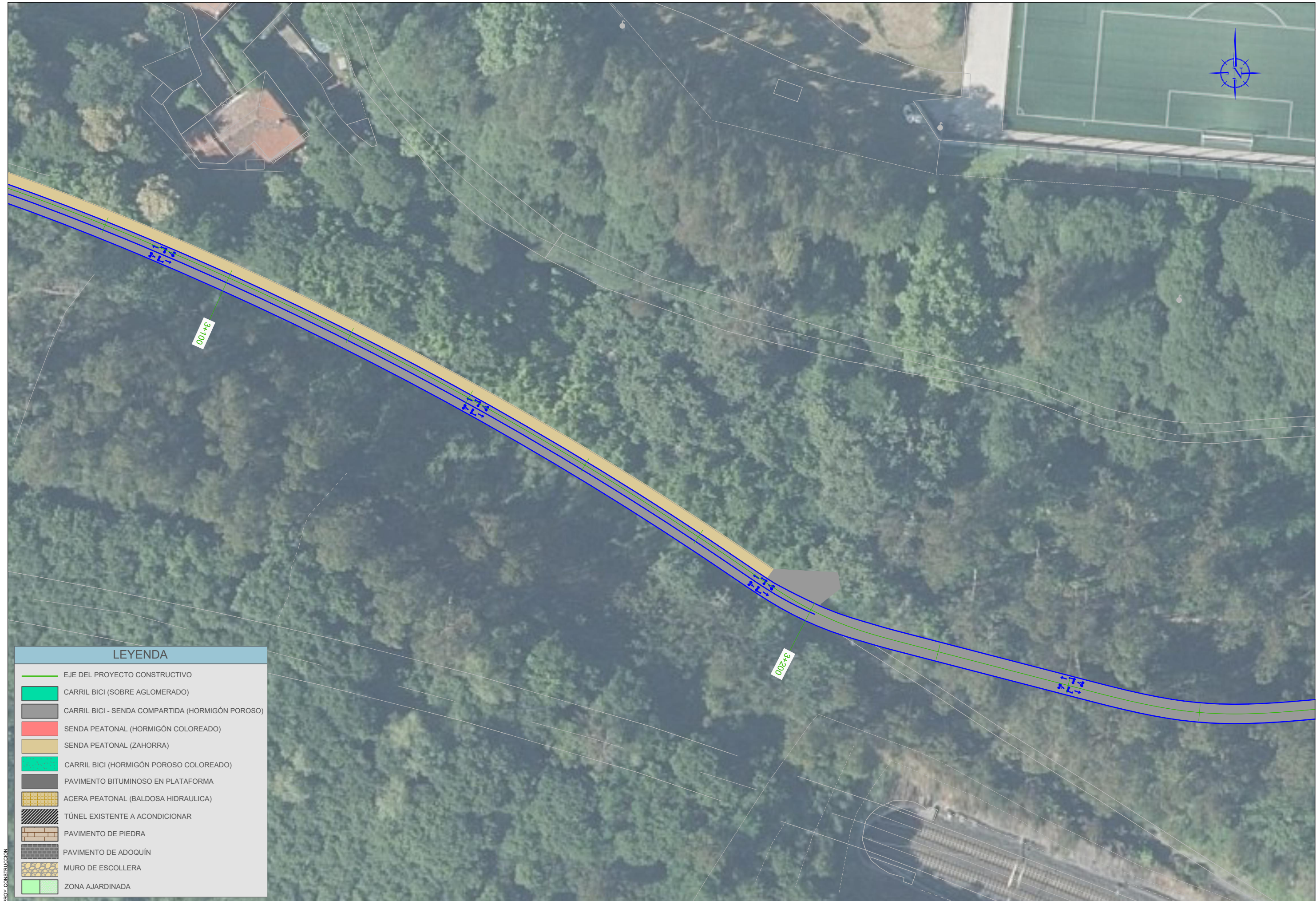
LEYENDA	
	EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 01 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



LEYENDA	
	EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 01 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



LEYENDA

EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO

CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)

CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)

SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)

SENDA PEATONAL (ZAHORRA)

CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)

PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA

ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)

TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR

PAVIMENTO DE PIEDRA

PAVIMENTO DE ADOQUÍN

MURO DE ESCOLLERA

ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 01 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



LEYENDA

EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO

CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)

CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)

SEDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)

SEDA PEATONAL (ZAHORRA)

CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)

PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA

ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)

TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR

PAVIMENTO DE PIEDRA

PAVIMENTO DE ADOQUÍN

MURO DE ESCOLLERA

ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 01 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



LEYENDA	
	EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 01 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



LEYENDA	
	EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	ZONA AJARDINADA



LEYENDA

- EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
- SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 01 - PROY. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROYECTO:
Carlos
Carlos Lefter Guillón

ESCALAS:
A1=1:250
A3=1:500

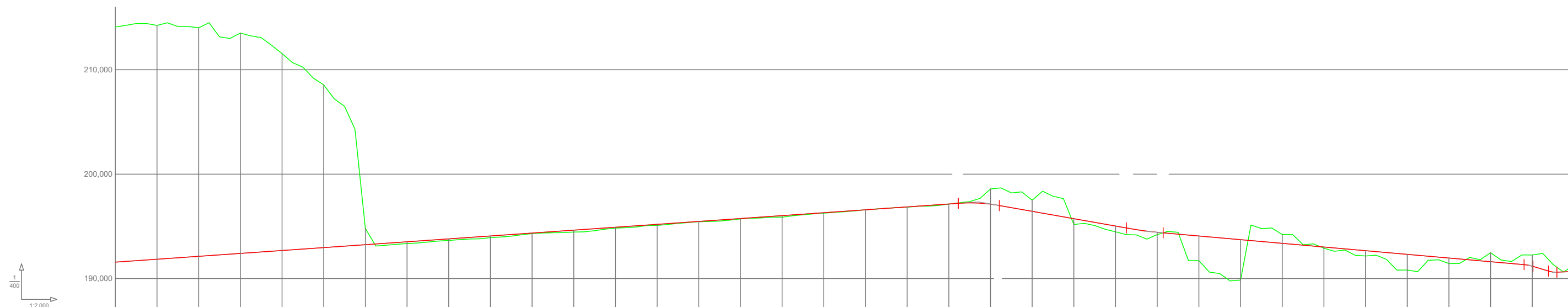
TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

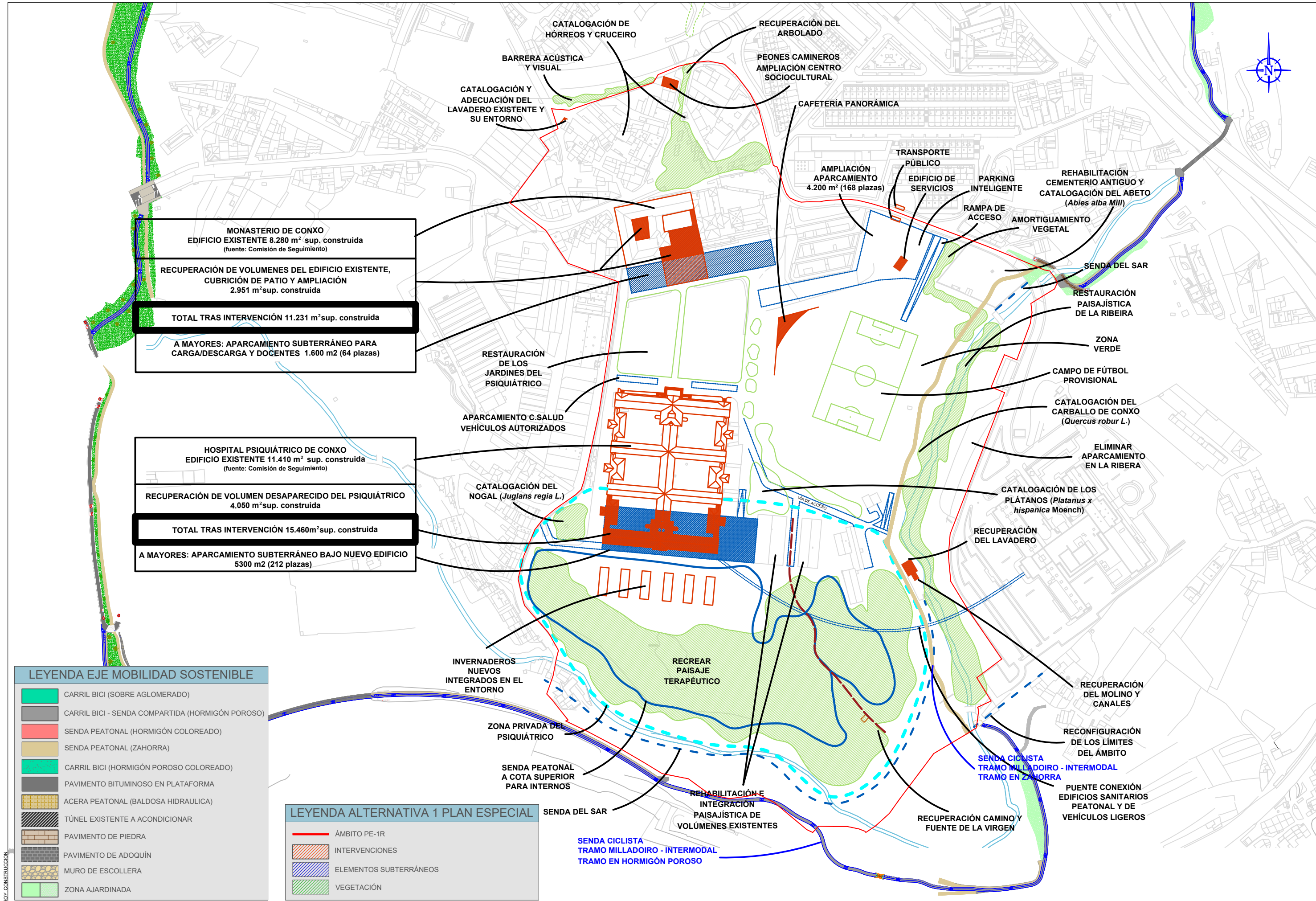
CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
1.2
FOLLA:
7 DE 7

DESIGNACIÓN DO PLANO:
ALTERNATIVA 1. PLANTA DETALLE
SOLUCIÓN DE PROYECTO CONSTRUCTIVO

DATA:
NOVEMBRO 2024
NÚMERO DE PÁGINA:





MONASTERIO DE CONXO
EDIFICIO EXISTENTE 8.280 m² sup. construida
(fuente: Comisión de Seguimiento)

RECUPERACIÓN DE VOLUMENES DEL EDIFICIO EXISTENTE,
CUBRICIÓN DE PATIO Y AMPLIACIÓN
2.951 m² sup. construida

TOTAL TRAS INTERVENCIÓN 11.231 m² sup. construida

A MAYORES: APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO PARA
CARGA/DESCARGA Y DOCENTES 1.600 m² (64 plazas)

HOSPITAL PSIQUIÁTRICO DE CONXO
EDIFICIO EXISTENTE 11.410 m² sup. construida
(fuente: Comisión de Seguimiento)

RECUPERACIÓN DE VOLUMEN DESAPARECIDO DEL PSIQUIÁTRICO
4.050 m² sup. construida

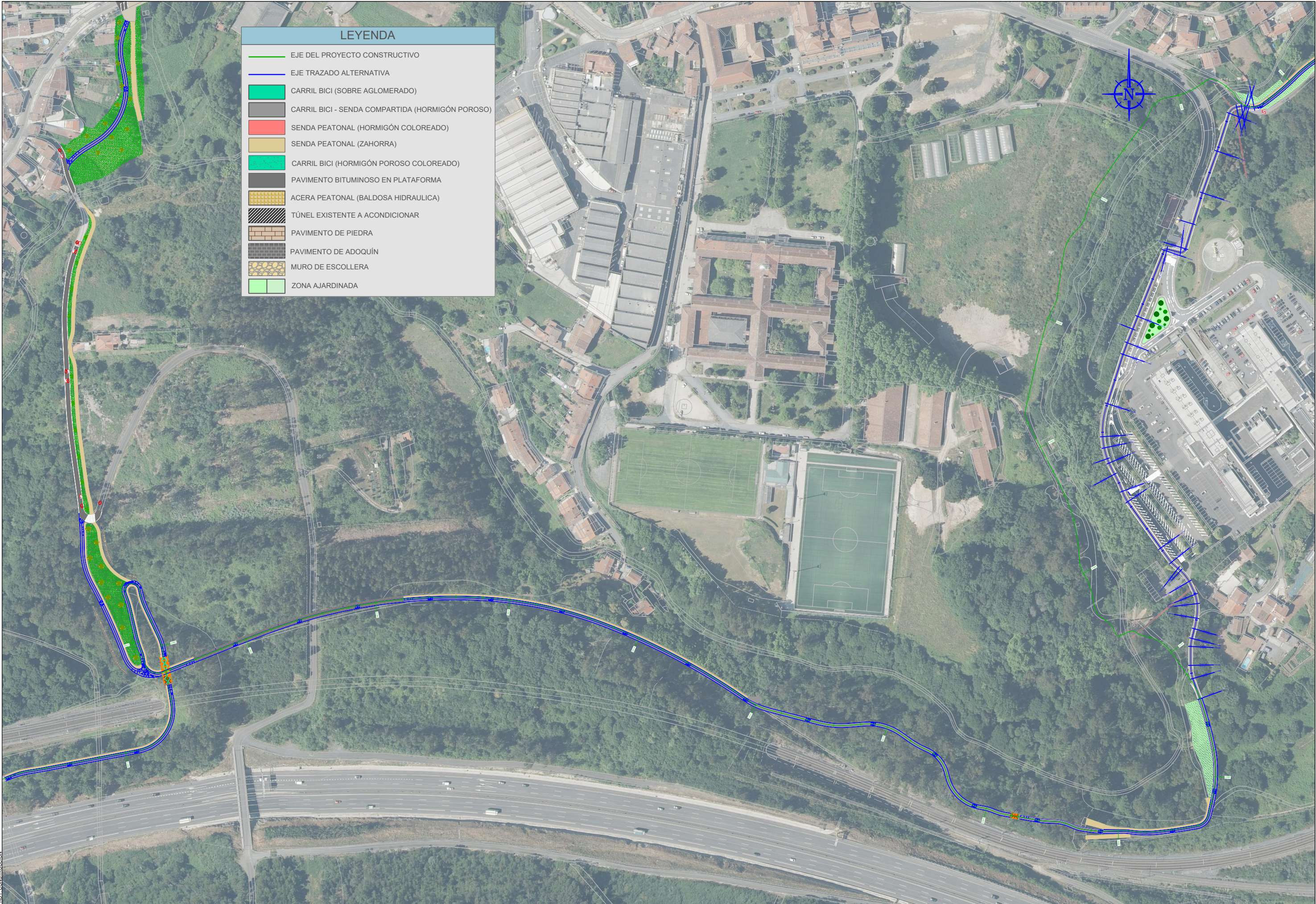
TOTAL TRAS INTERVENCIÓN 15.460 m² sup. construida

A MAYORES: APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO BAJO NUEVO EDIFICIO
5300 m² (212 plazas)

LEYENDA EJE MOBILIDAD SOSTENIBLE	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SEDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SEDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	ZONA AJARDINADA

LEYENDA ALTERNATIVA 1 PLAN ESPECIAL	
	ÁMBITO PE-1R
	INTERVENCIÓNES
	ELEMENTOS SUBTERRÁNEOS
	VEGETACIÓN

SUBAPÉNDICE 3: PLANOS DE ALTERNATIVA Nº2



LEYENDA

EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO

EJE TRAZADO ALTERNATIVA

CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)

CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)

SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)

SENDA PEATONAL (ZAHORRA)

CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)

PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA

ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)

TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR

PAVIMENTO DE PIEDRA

PAVIMENTO DE ADOQUÍN

MURO DE ESCOLLERA

ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 01 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

Carlos Lefter Guillón

ESCALAS:
A1=1:1.250
A3=1:2.500



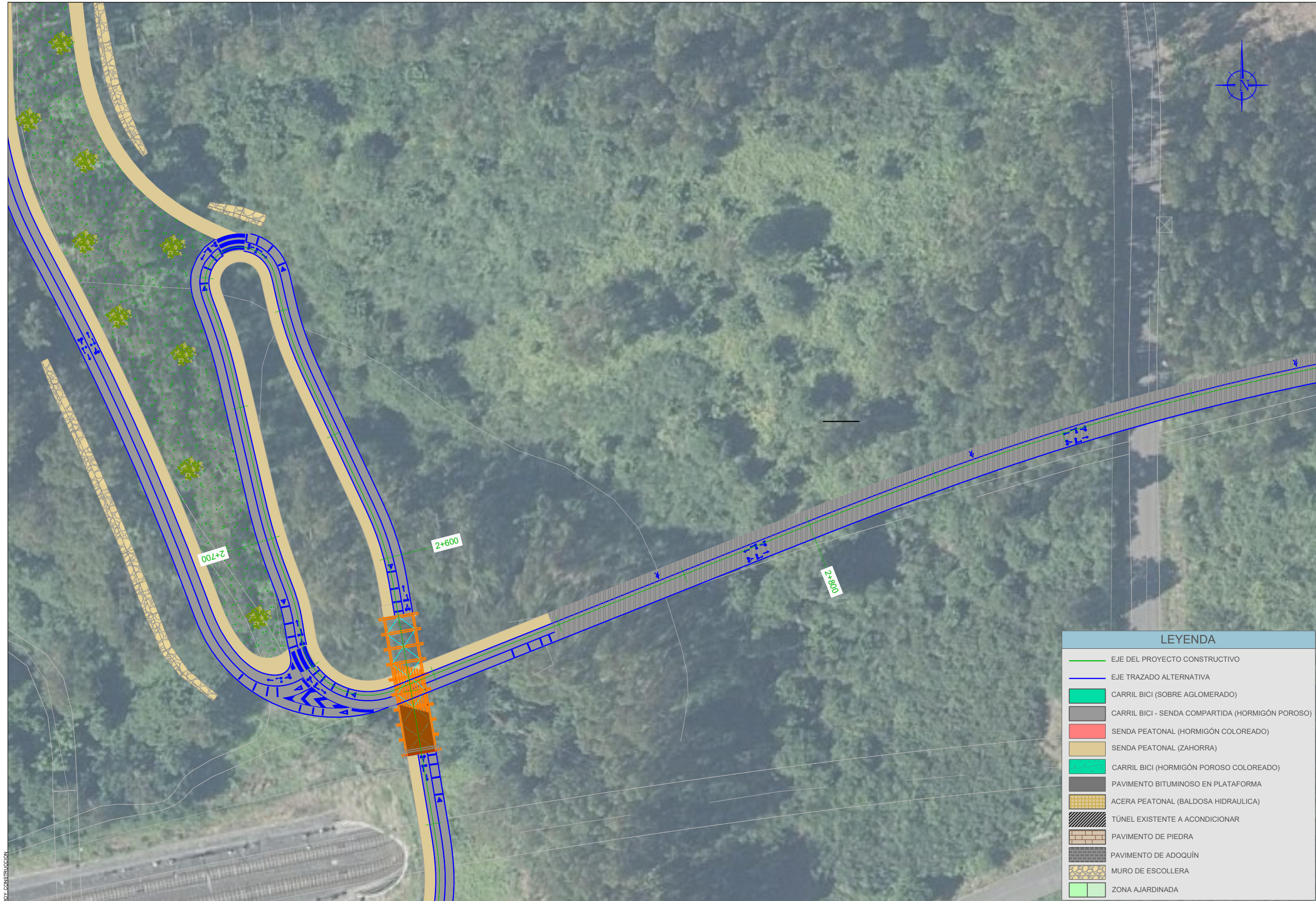
TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
2.1
FOLLA:
1 DE 1

DESIGNACIÓN DO PLANO:
ALTERNATIVA 2. PLANTA GENERAL
APARCAMIENTO HOSPITAL DE CONXO

DATA:
NOVEMBRO 2024
NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA	
	EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
	EJE TRAZADO ALTERNATIVA
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 01 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



LEYENDA

- EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
- EJE TRAZADO ALTERNATIVA
- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
- SEND A PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SEND A PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 01 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:
Carlos Lefter Guillón
Carlos Lefter Guillón

ESCALAS:
A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
2.2
FOLLA:
2 DE 7

DESIGNACIÓN DO PLANO:
ALTERNATIVA 2. PLANTA DETALLE
APARCAMIENTO HOSPITAL DE CONXO

DATA:
NOVEMBRO 2024
NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA

- EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
- EJE TRAZADO ALTERNATIVA
- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
- SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 01 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROYECTO:
Carlos Lefler Guillón
Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:
A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
2.2
FOLLA:
3 DE 7

DESIGNACIÓN DO PLANO:
ALTERNATIVA 2. PLANTA DETALLE
APARCAMIENTO HOSPITAL DE CONXO

DATA:
NOVEMBRO 2024
NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA

- EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
- EJE TRAZADO ALTERNATIVA
- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
- SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 01 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROYECTO:
Carlos Lefter Guillón
Carlos Lefter Guillón

ESCALAS:
A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
2.2
FOLLA:
4 DE 7

DESIGNACIÓN DO PLANO:
ALTERNATIVA 2. PLANTA DETALLE
APARCAMIENTO HOSPITAL DE CONXO

DATA:
NOVEMBRO 2024
NÚMERO DE PÁGINA:



LEYENDA

- EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
- EJE TRAZADO ALTERNATIVA
- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
- SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 01 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROYECTO:
Carlos Lefter Guillón
Carlos Lefter Guillón

ESCALAS:
A1=1:250
A3=1:500

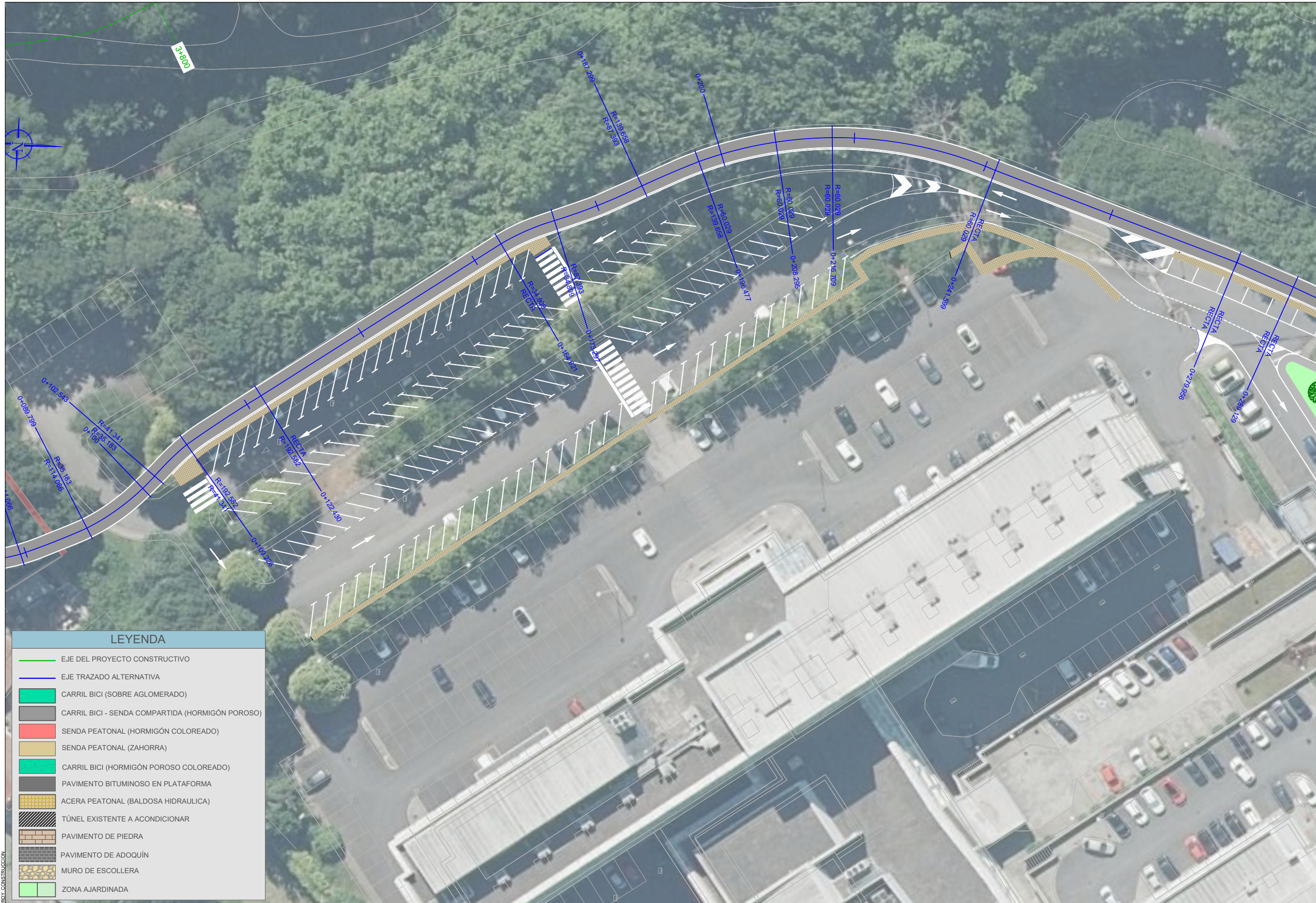
TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
2.2
FOLLA:
5 DE 7

DESIGNACIÓN DO PLANO:
ALTERNATIVA 2. PLANTA DETALLE
APARCAMIENTO HOSPITAL DE CONXO

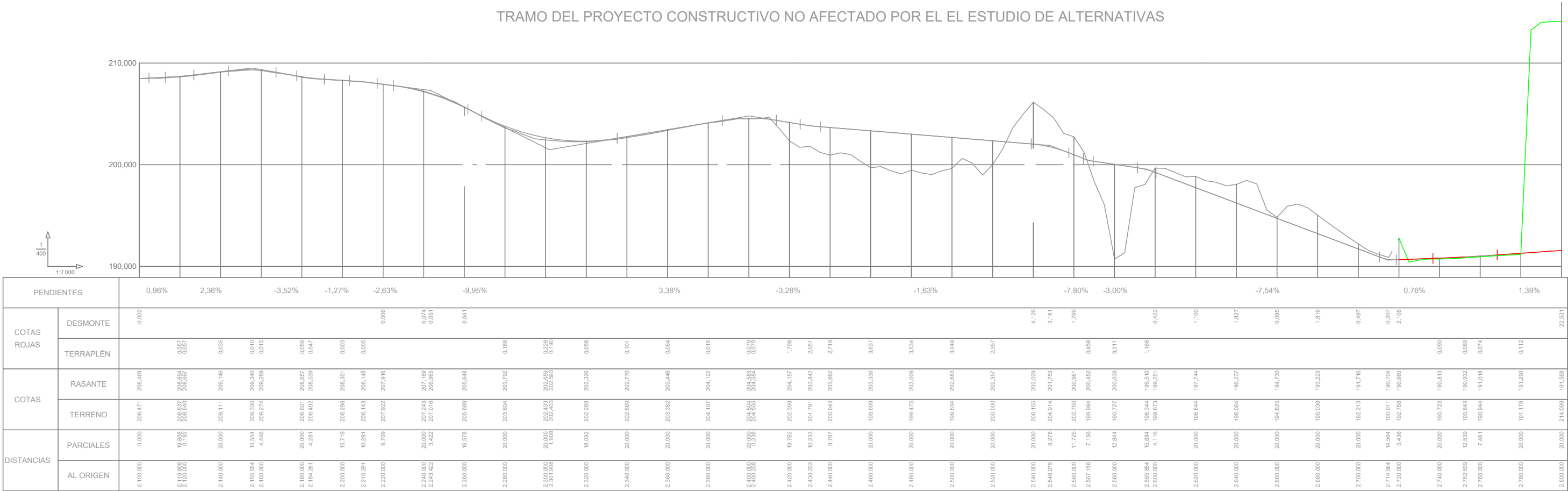
DATA:
NOVEMBRO 2024
NÚMERO DE PÁXINA:

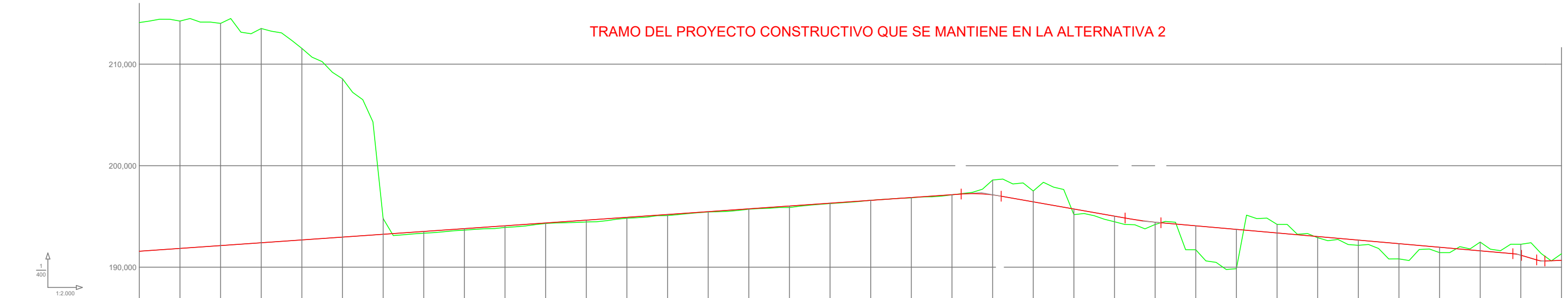


LEYENDA

- EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
- EJE TRAZADO ALTERNATIVA
- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
- SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- ZONA AJARDINADA

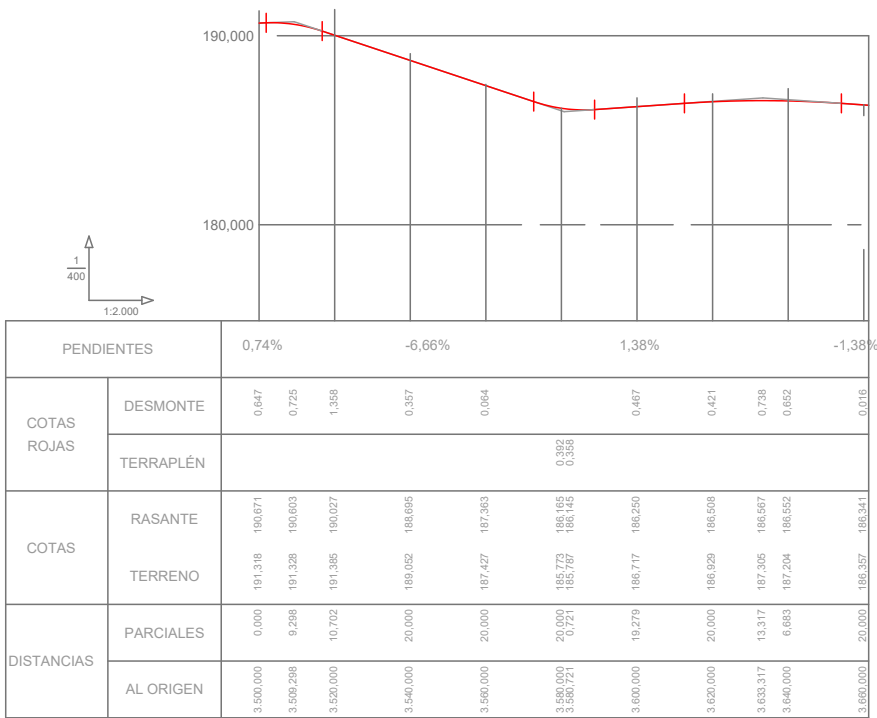
TRAMO DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO NO AFECTADO POR EL EL ESTUDIO DE ALTERNATIVAS



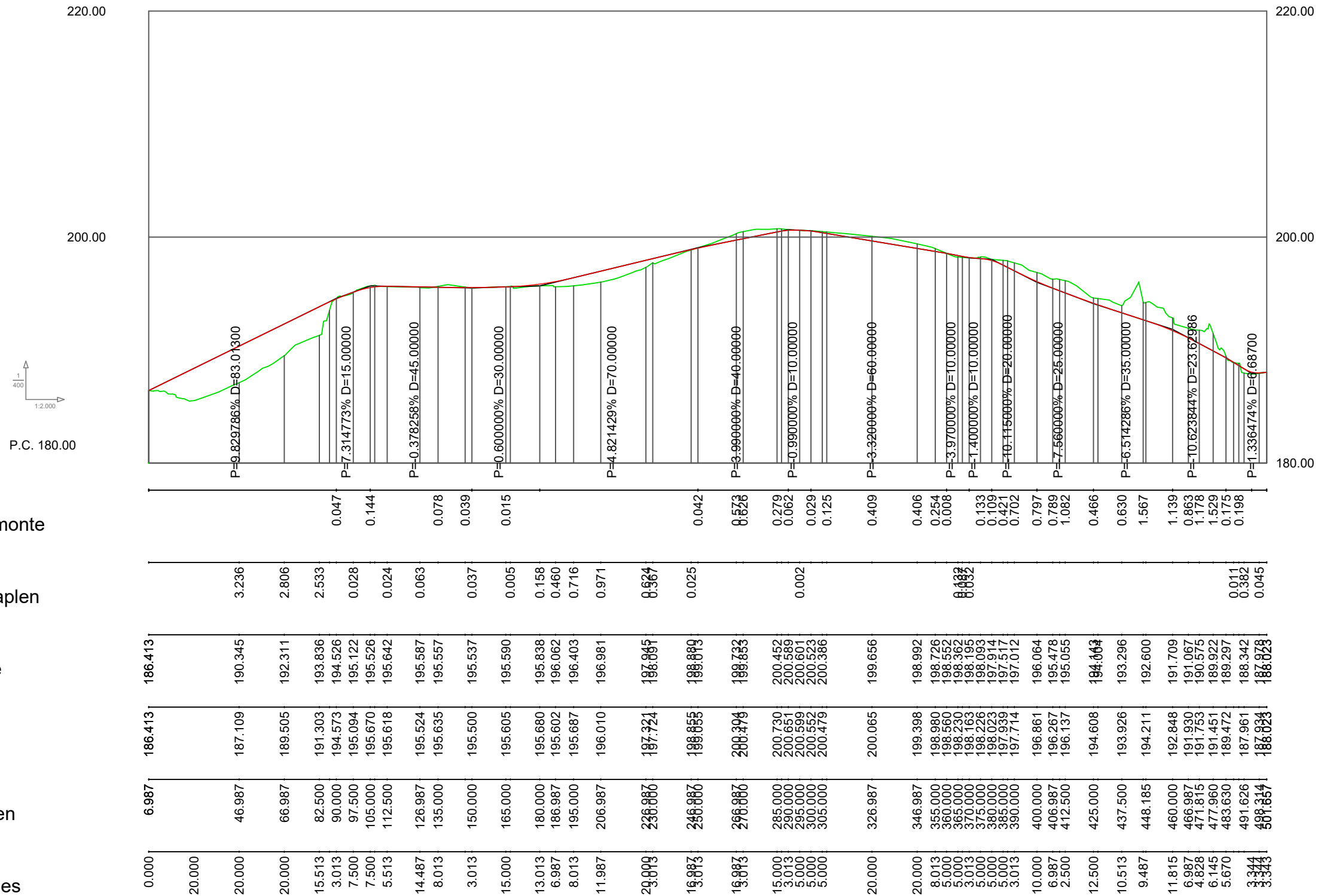


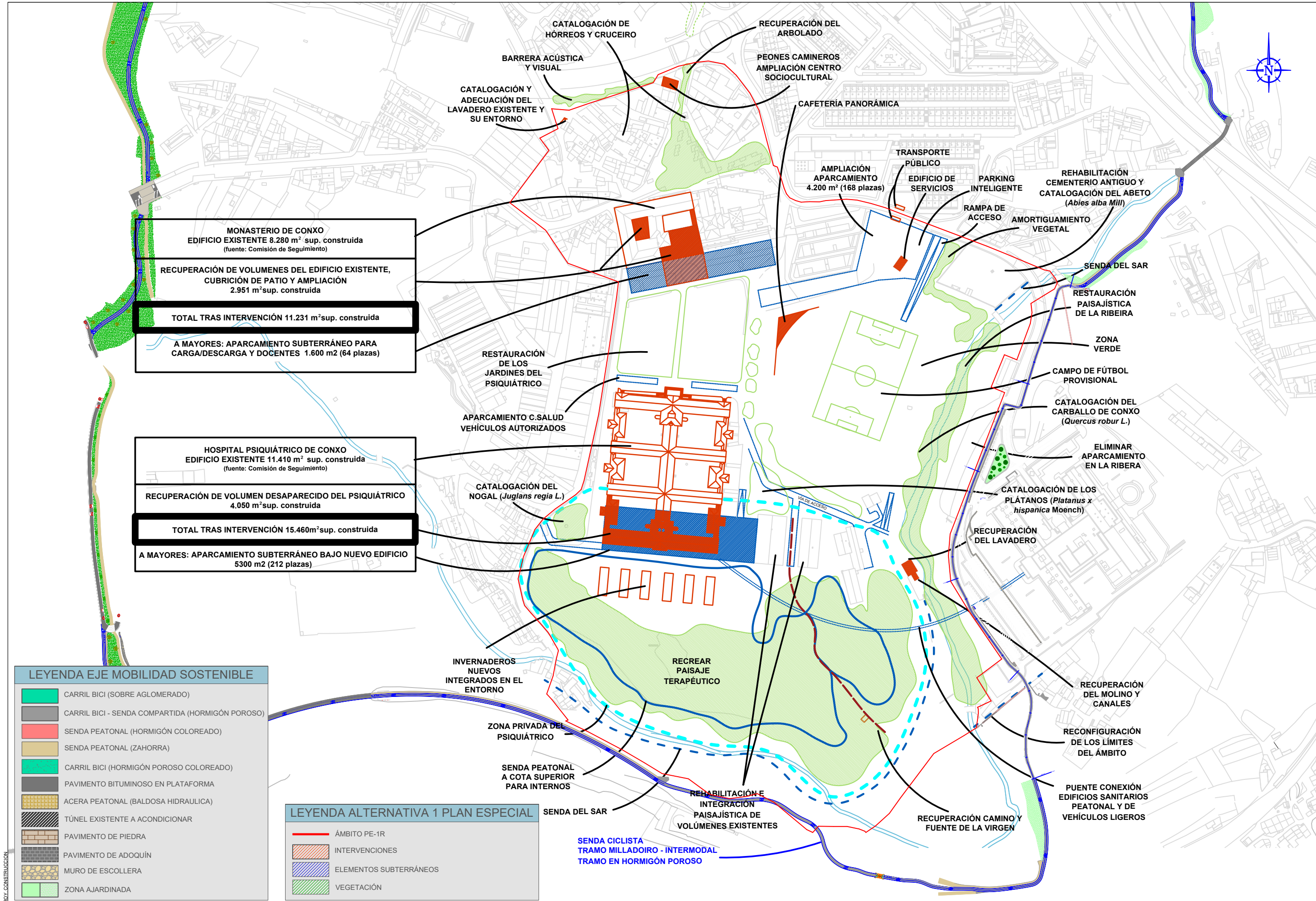
PENDIENTES		1,39%																				-3,52%										-1,76%										-6,00% 0,74%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
COTAS ROJAS	DESMONTE	22,531																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										

TRAMO DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO QUE SE MANTIENE EN LA ALTERNATIVA 2



TRAMO DE NUEVO TRAZADO EN ALTERNATIVA 2





MONASTERIO DE CONXO
EDIFICIO EXISTENTE 8.280 m² sup. construida
(fuente: Comisión de Seguimiento)

RECUPERACIÓN DE VOLUMENES DEL EDIFICIO EXISTENTE,
CUBRICIÓN DE PATIO Y AMPLIACIÓN
2.951 m² sup. construida

TOTAL TRAS INTERVENCIÓN 11.231 m² sup. construida

A MAYORES: APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO PARA
CARGA/DESCARGA Y DOCENTES 1.600 m² (64 plazas)

HOSPITAL PSIQUIÁTRICO DE CONXO
EDIFICIO EXISTENTE 11.410 m² sup. construida
(fuente: Comisión de Seguimiento)

RECUPERACIÓN DE VOLUMEN DESAPARECIDO DEL PSIQUIÁTRICO
4.050 m² sup. construida

TOTAL TRAS INTERVENCIÓN 15.460 m² sup. construida

A MAYORES: APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO BAJO NUEVO EDIFICIO
5300 m² (212 plazas)

LEYENDA EJE MOBILIDAD SOSTENIBLE	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SEDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SEDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	ZONA AJARDINADA

LEYENDA ALTERNATIVA 1 PLAN ESPECIAL	
	ÁMBITO PE-1R
	INTERVENCIÓNES
	ELEMENTOS SUBTERRÁNEOS
	VEGETACIÓN

SUBAPÉNDICE 4: PLANOS DE ALTERNATIVA Nº3



LEYENDA

- EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
- EJE TRAZADO ALTERNATIVA
- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO SIN COLOREAR)
- SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- SÓLO PINTURA SOBRE FIRME EXISTENTE
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 01 - PROY. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROYECTO:
Carlos Lefter Guillón
Carlos Lefter Guillón

ESCALAS:
A1=1:1.250
A3=1:2.500

TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
3.1
FOLLA:
1 DE 1

DESIGNACIÓN DO PLANO:
ALTERNATIVA 3. PLANTA GENERAL
CONTINUIDAD CB ACCESO CHUS

DATA:
NOVEMBRO 2024
NÚMERO DE PÁGINA:



LEYENDA

EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO

EJE TRAZADO ALTERNATIVA

CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)

CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO SIN COLOREAR)

SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)

SENDA PEATONAL (ZAHORRA)

CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)

PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA

ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)

TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR

PAVIMENTO DE PIEDRA

PAVIMENTO DE ADOQUÍN

MURO DE ESCOLLERA

SÓLO PINTURA SOBRE FIRME EXISTENTE

ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 06 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CAÍLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CAÍLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROYECTO:

Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:
A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
3.2
FOLLA:
1 DE 8

DESIGNACIÓN DO PLANO:
ALTERNATIVA 3. PLANTA DETALLE
CONEXIÓN CB ACCESO CHUS

DATA:
NOVEMBRO 2024
NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA

- EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
- EJE TRAZADO ALTERNATIVA
- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO SIN COLOREAR)
- SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- SÓLO PINTURA SOBRE FIRME EXISTENTE
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:
Carlos Lefler Guillón
Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE: AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO: 3.2
FOLIA: 2 DE 8

DESIGNACIÓN DO PLANO: ALTERNATIVA 3. PLANTA DETALLE
CONEXIÓN CB ACCESO CHUS

DATA: NOVIEMBRE 2024
NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA

- EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
- EJE TRAZADO ALTERNATIVA
- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO SIN COLOREAR)
- SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- SÓLO PINTURA SOBRE FIRME EXISTENTE
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:



Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

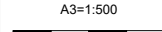


Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:

A1=1:250

A3=1:500



TÍTULO:

ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:

AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:

3.2

FOLLA:

3 DE 8

DESIGNACIÓN DO PLANO:

ALTERNATIVA 3. PLANTA DETALLE
CONEXIÓN CB ACCESO CHUS

DATA:

NOVEMBRO 2024

NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA

- EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
- EJE TRAZADO ALTERNATIVA
- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO SIN COLOREAR)
- SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- SÓLO PINTURA SOBRE FIRME EXISTENTE
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:



ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE: AC/22/085.06

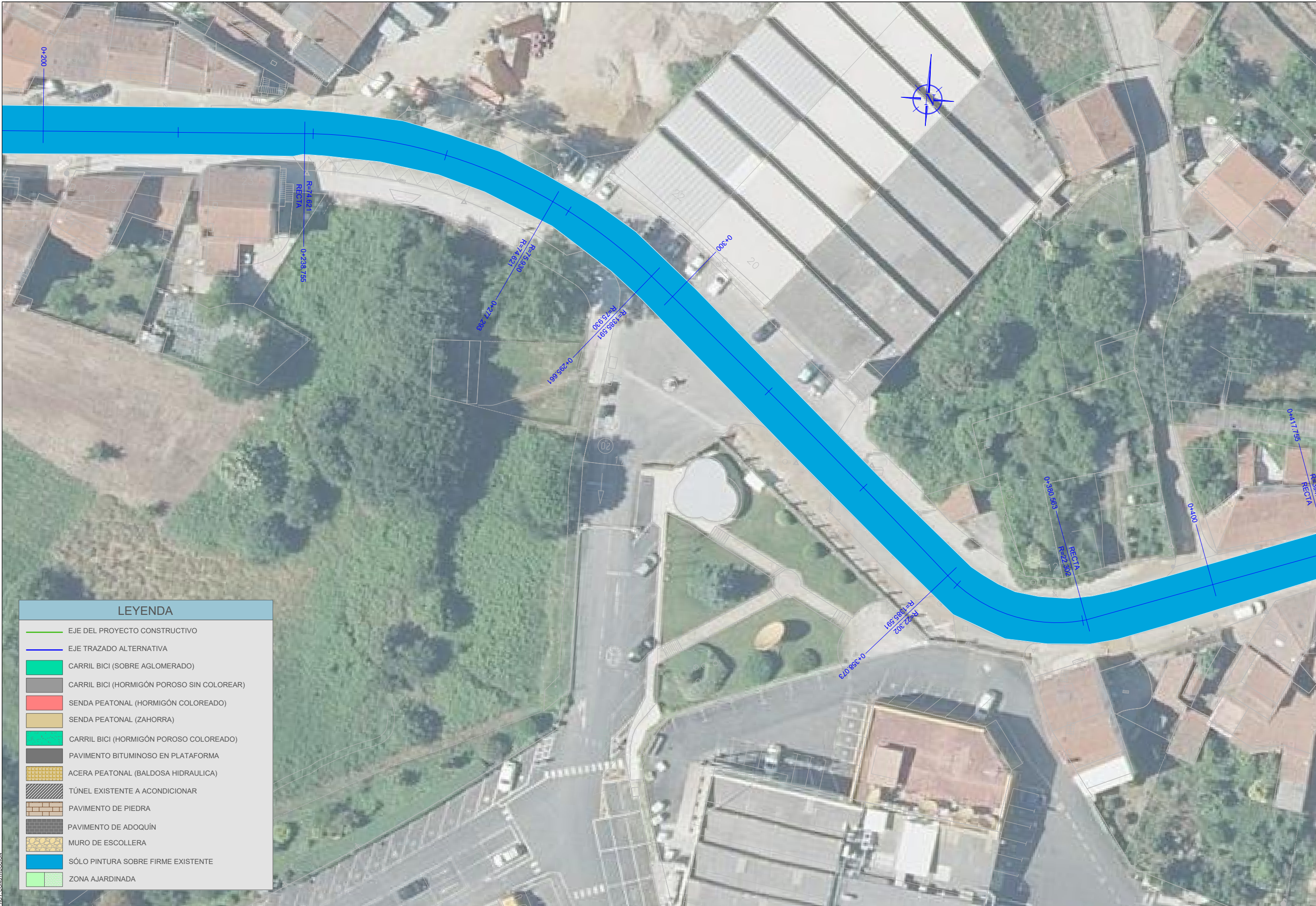
NÚMERO DO PLANO:
3.2

FOLIA:
4 DE 8

DESIGNACIÓN DO PLANO:
ALTERNATIVA 3. PLANTA DETALLE
CONEXIÓN CB ACCESO CHUS

DATA:
NOVEMBRO 2024

NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA

EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO

EJE TRAZADO ALTERNATIVA

CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)

CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO SIN COLOREAR)

SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)

SENDA PEATONAL (ZAHORRA)

CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)

PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA

ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)

TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR

PAVIMENTO DE PIEDRA

PAVIMENTO DE ADOQUÍN

MURO DE ESCOLLERA

SÓLO PINTURA SOBRE FIRME EXISTENTE

ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN

LEYENDA

EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO

EJE TRAZADO ALTERNATIVA

CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)

CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO SIN COLOREAR)

SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)

SENDA PEATONAL (ZAHORRA)

CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)

PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA

ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)

TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR

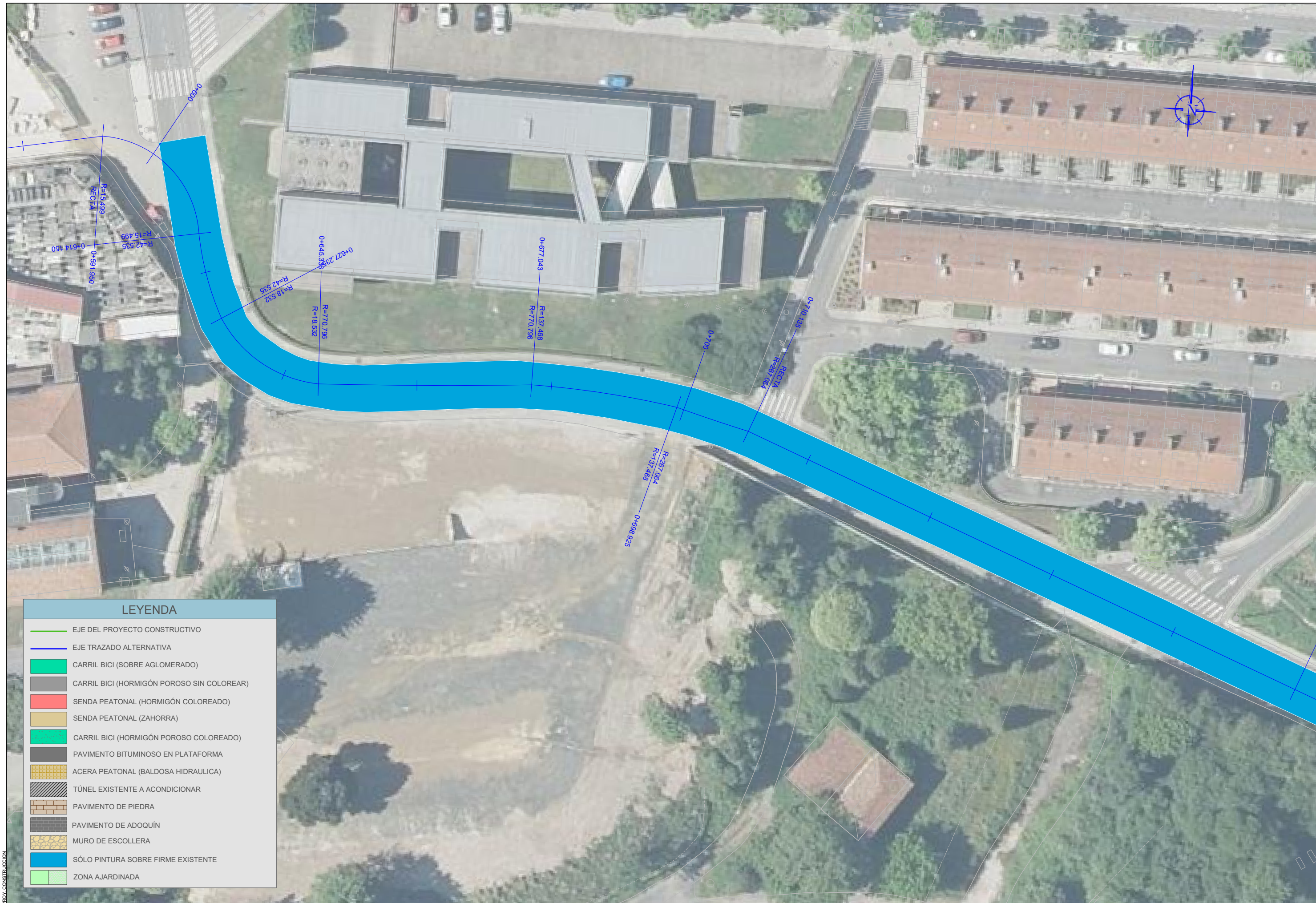
PAVIMENTO DE PIEDRA

PAVIMENTO DE ADOQUÍN

MURO DE ESCOLLERA

SÓLO PINTURA SOBRE FIRME EXISTENTE

ZONA AJARDINADA



LEYENDA

- EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
- EJE TRAZADO ALTERNATIVA
- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO SIN COLOREAR)
- SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- SÓLO PINTURA SOBRE FIRME EXISTENTE
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



INGENIERO DE CAMINOS, CANALES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane
Alfonso José Suárez Seoane

INGENIERO DE CAMINOS, CANALES E PORTOS
DIRECTOR DO PROYECTO:
Carlos Lefler Guillón
Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:
A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
3.2
FOLIA:
7 DE 8

DESIGNACIÓN DO PLANO:
ALTERNATIVA 3. PLANTA DETALLE
CONEXIÓN CB ACCESO CHUS

DATA:
NOVEMBRO 2024
NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA

- EJE DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO
- EJE TRAZADO ALTERNATIVA
- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO SIN COLOREAR)
- SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- SÓLO PINTURA SOBRE FIRME EXISTENTE
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:
Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:
A1=1:250
A3=1:500

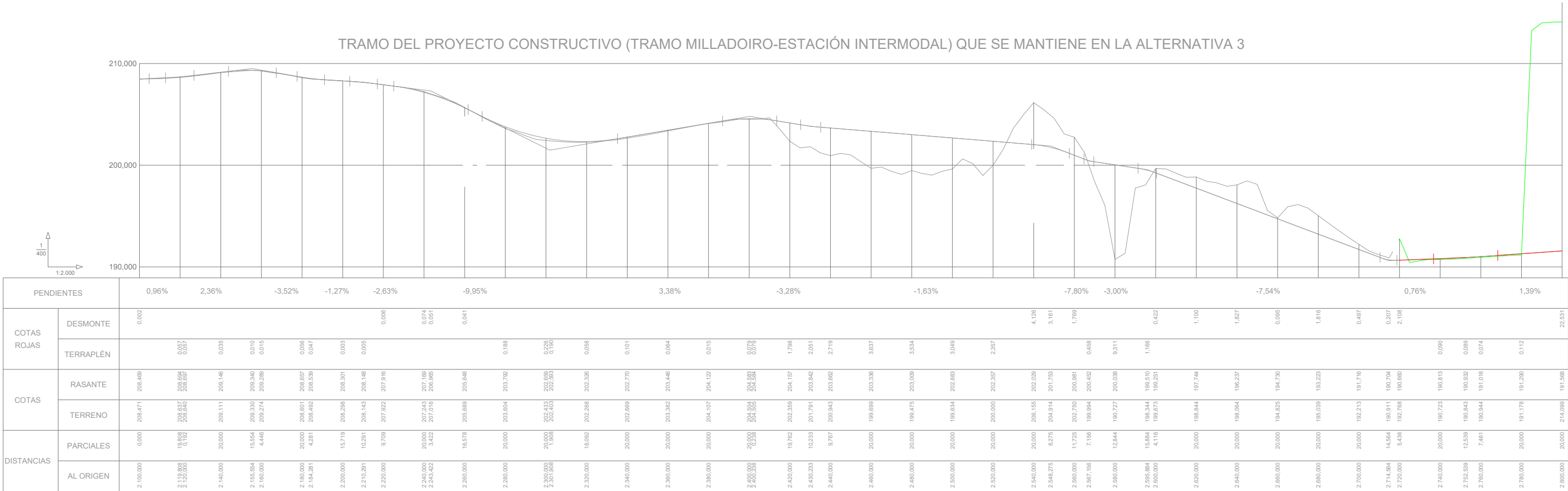
TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

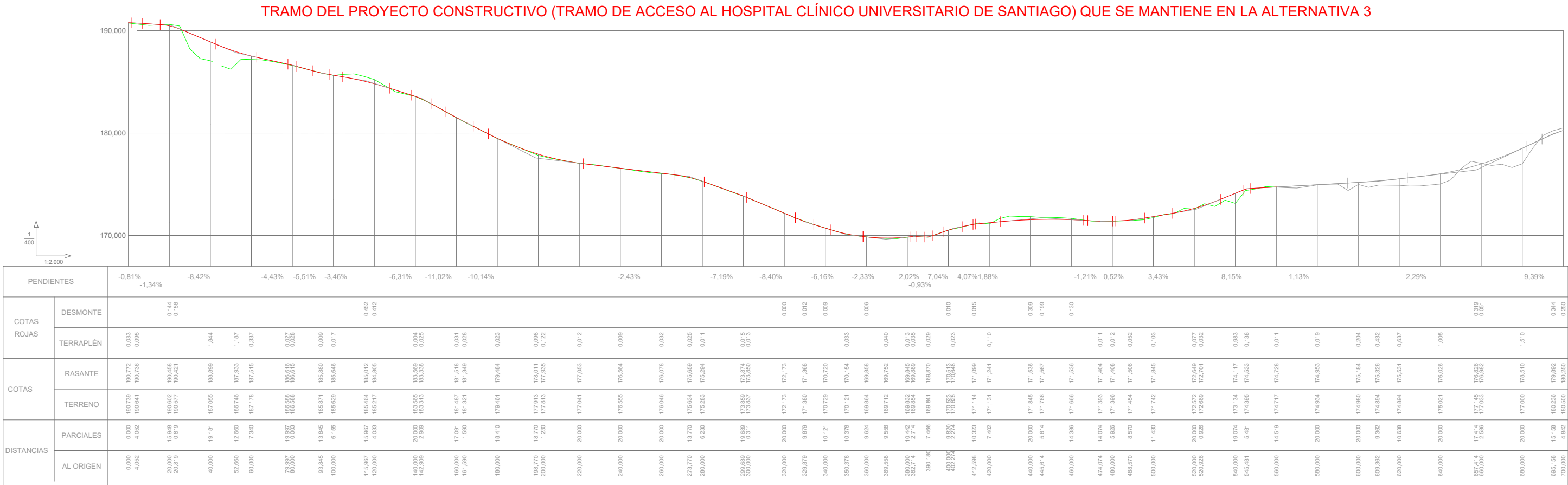
CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
3.2
FOLIA:
8 DE 8

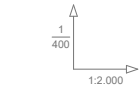
DESIGNACIÓN DO PLANO:
ALTERNATIVA 3. PLANTA DETALLE
CONEXIÓN CB ACCESO CHUS

DATA:
NOVEMBRO 2024
NÚMERO DE PÁXINA:





TRAMO DE NUEVO TRAZADO EN ALTERNATIVA 3



P.C. 160.00

Pendientes

Cotas Rojas Desmonte

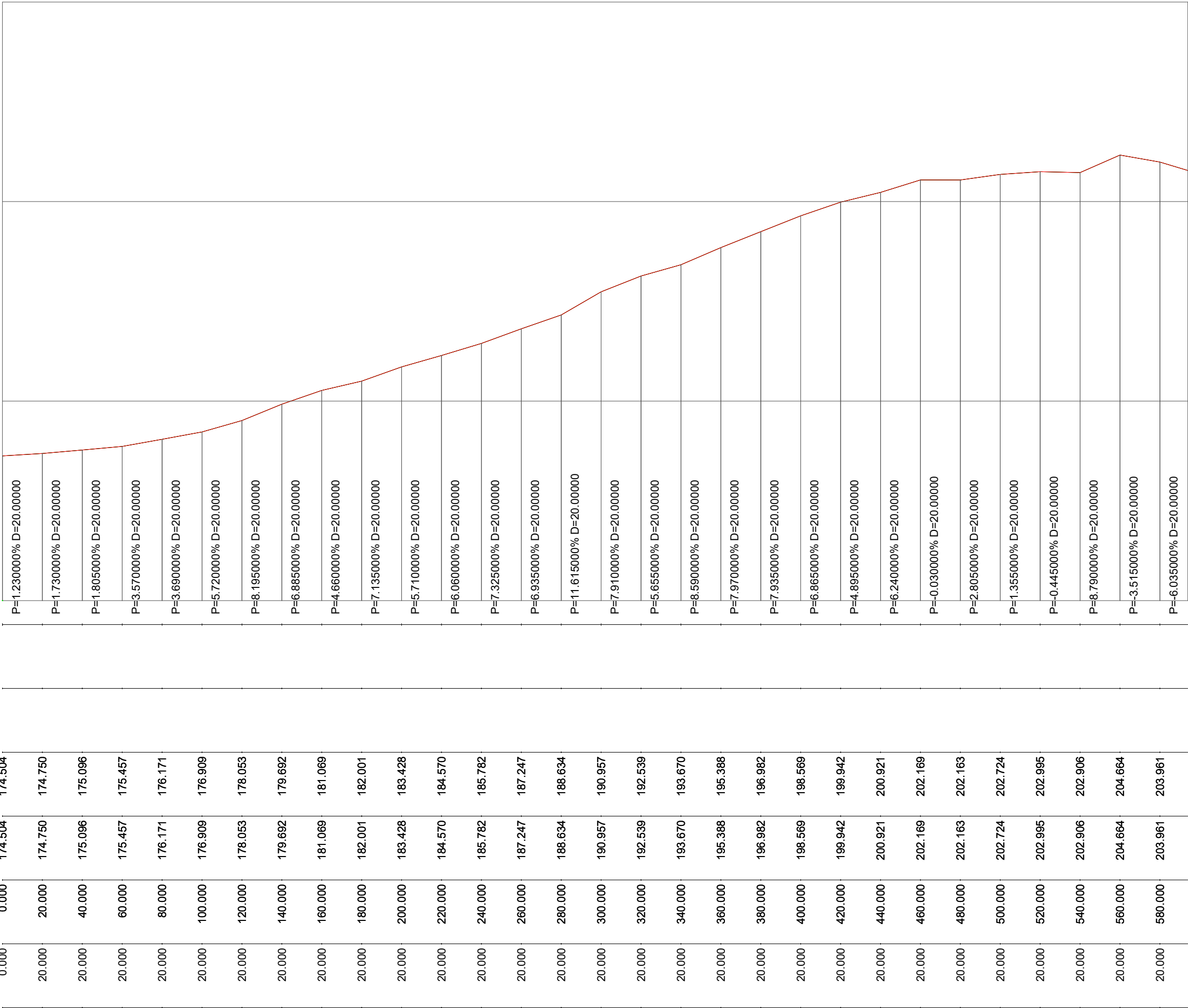
Cotas Rojas Terraplen

Cotas de Rasante

Cotas de Terreno

Distancias a Origen

Distancias Parciales



EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:

Indicadas

TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
3.3
FOLIA:
4 DE 4

DESIGNACIÓN DO PLANO:
ALTERNATIVA 3. LONGITUDINALES
CONEXIÓN CB ACCESO CHUS

DATA:
NOVEMBRO 2024
NÚMERO DE PÁXINA:

Pendientes

Cotas Rojas Desmonte

Cotas Rojas Terraplen

Cotas de Rasante

Cotas de Terreno

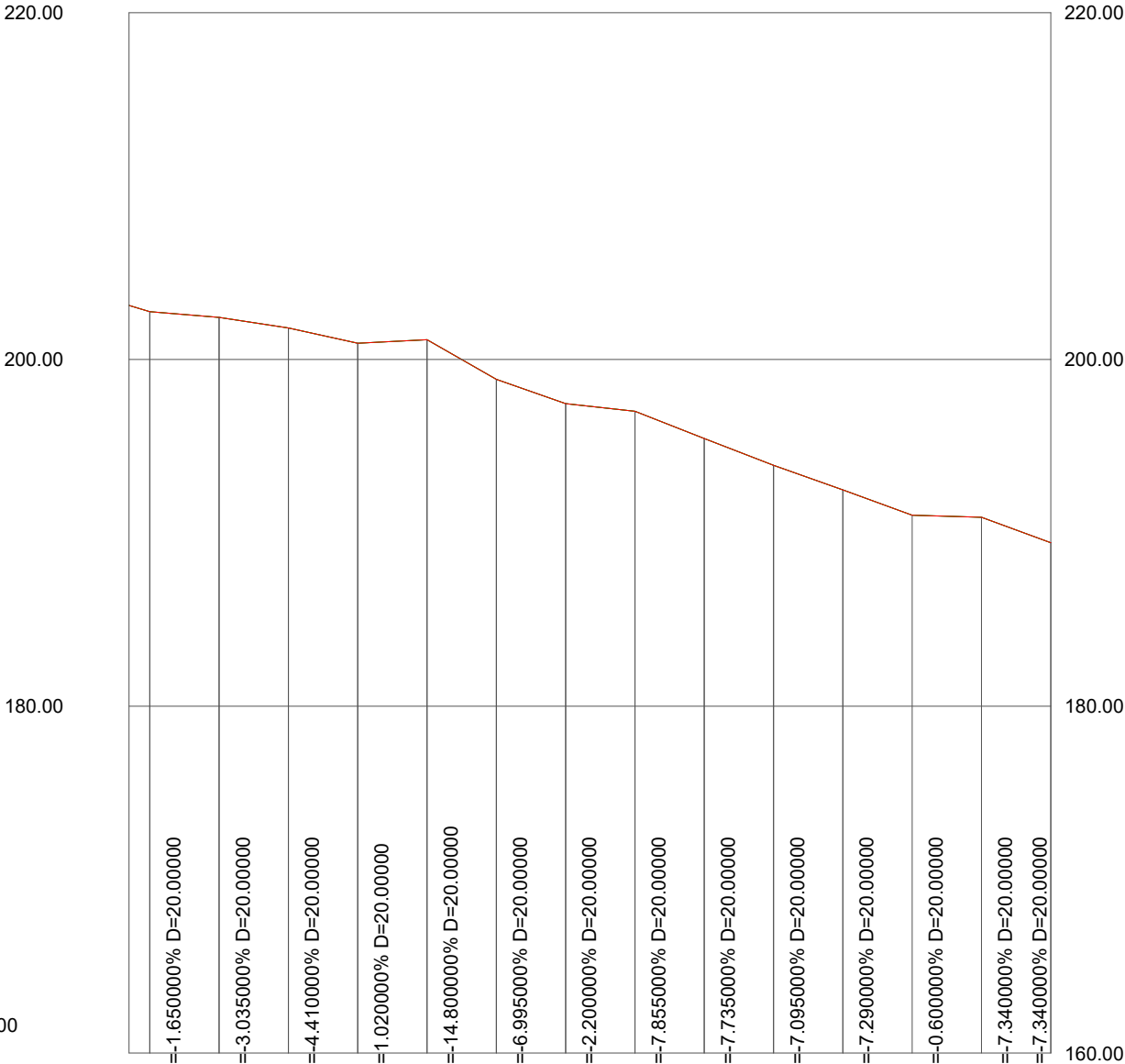
Distancias a Origen

Distancias Parciales



P.C. 160.00

TRAMO DE NUEVO TRAZADO EN ALTERNATIVA 3



P=-1.650000% D=20.00000

P=-3.035000% D=20.00000

P=-4.410000% D=20.00000

P=1.020000% D=20.00000

P=-14.800000% D=20.00000

P=-6.995000% D=20.00000

P=-2.200000% D=20.00000

P=-7.855000% D=20.00000

P=-7.735000% D=20.00000

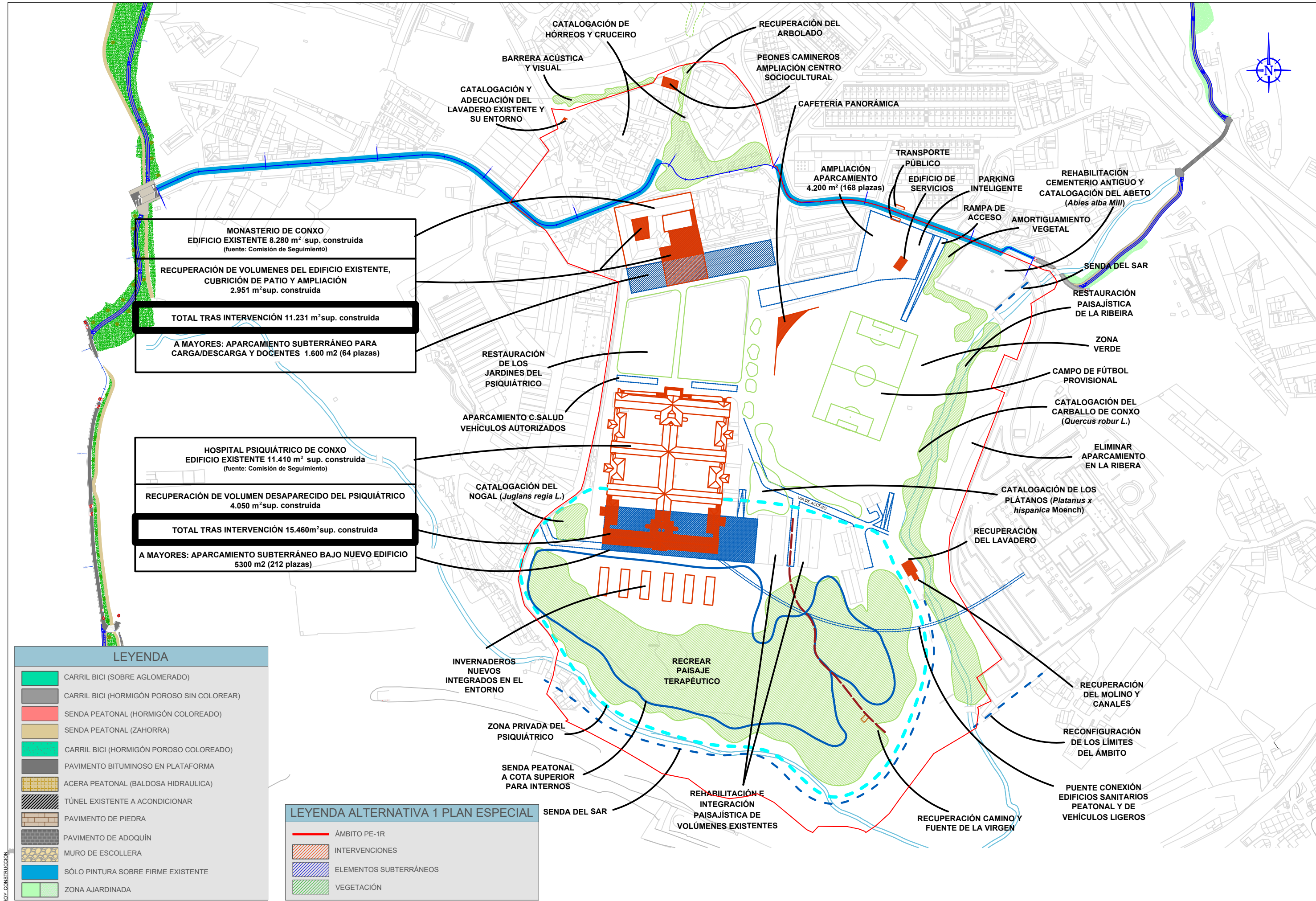
P=-7.095000% D=20.00000

P=-7.290000% D=20.00000

P=-0.600000% D=20.00000

P=-7.340000% D=20.00000

P=-7.340000% D=20.00000



MONASTERIO DE CONXO
EDIFICIO EXISTENTE 8.280 m² sup. construida
(fuente: Comisión de Seguimiento)

RECUPERACIÓN DE VOLUMENES DEL EDIFICIO EXISTENTE,
CUBRICIÓN DE PATIO Y AMPLIACIÓN
2.951 m² sup. construida

TOTAL TRAS INTERVENCIÓN 11.231 m² sup. construida

A MAYORES: APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO PARA
CARGA/DESCARGA Y DOCENTES 1.600 m² (64 plazas)

HOSPITAL PSIQUIÁTRICO DE CONXO
EDIFICIO EXISTENTE 11.410 m² sup. construida
(fuente: Comisión de Seguimiento)

RECUPERACIÓN DE VOLUMEN DESAPARECIDO DEL PSIQUIÁTRICO
4.050 m² sup. construida

TOTAL TRAS INTERVENCIÓN 15.460 m² sup. construida

A MAYORES: APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO BAJO NUEVO EDIFICIO
5300 m² (212 plazas)

LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO SIN COLOREAR)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	SÓLO PINTURA SOBRE FIRME EXISTENTE
	ZONA AJARDINADA

LEYENDA ALTERNATIVA 1 PLAN ESPECIAL	
	ÁMBITO PE-1R
	INTERVENCIÓNES
	ELEMENTOS SUBTERRÁNEOS
	VEGETACIÓN

APÉNDICE Nº 2:
ORDENACIÓN ECOLÓGICA, ESTÉTICA Y PAISAJÍSTICA

ÍNDICE

1. OBJETO DEL APÉNDICE	2
1.1 MARCO LEGAL DESDE EL PUNTO DE VISTA AMBIENTAL	2
1.1.1 Legislación europea.....	2
1.1.2 Legislación estatal	2
1.1.3 Legislación autonómica	2
1.2 LEGISLACIÓN SECTORIAL.....	2
1.2.1 Aguas.....	2
1.2.2 Conservación de la naturaleza	3
1.2.3 Atmósfera	3
1.2.4 Contaminación acústica.....	3
1.2.5 Paisaje	3
1.2.6 Patrimonio cultural	3
1.2.7 Planeamiento urbanístico	3
1.2.8 Ordenación del territorio	3
1.2.9 Responsabilidad ambiental	4
2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO EN EL ÁMBITO DE CONXO	4
3. DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA	4
4. INVENTARIO AMBIENTAL DEL MEDIO.....	5
4.1 GEOLOGÍA Y PUNTOS DE INTERÉS GEOLÓGICO Y/O GEOMORFOLÓGICO	5
4.2 CLIMATOLOGÍA E HIDROLOGÍA	6
4.3 VEGETACIÓN Y HABITAT.....	7
4.4 FAUNA	8
4.5 PAISAJE.....	8
4.6 ESPACIOS PROTEGIDOS.....	8
5. CONCLUSIONES	20

1. OBJETO DEL APÉNDICE

El objeto de este apéndice es el de identificar las nuevas afecciones, tanto al medio natural como al patrimonio cultural, que supondría la ejecución de la alternativa elegida en el apéndice nº1 y realizar una comparativa con la solución del proyecto constructivo.

El estudio de alternativas está motivado por la complejidad y relevancia del Conjunto Histórico de Conxo así como que el trazado del proyecto constructivo se sitúa en las inmediaciones del río Sar.

El tramo al que hace referencia este apéndice se encuentra entre los pks 3+660 y 4+260 del trazado del proyecto constructivo. Se trata de un tramo que discurre junto al río Sar atravesando el bosque del Banquete de Conxo, al oeste del hospital provincial de Conxo.

1.1 MARCO LEGAL DESDE EL PUNTO DE VISTA AMBIENTAL

1.1.1 Legislación europea

- DIRECTIVA 2014/52/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 16 de abril de 2014 por la que se modifica la Directiva 2011/92/UE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.
- Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011 relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (texto codificado que refunde en un único texto legal las Directivas D 85/337/CEE, D 97/11/CE, D 2003/35/CE y D 2009/31/EC).
- Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

1.1.2 Legislación estatal

- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Real Decreto 1015/2013, de 20 de diciembre, por el que se modifican los anexos I, II y V de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

- Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación.
- Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.
- Ley 11/2014, por la que se modifica la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.
- Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

1.1.3 Legislación autonómica

- Ley 1/1995, de 2 de enero, de protección ambiental de Galicia.
- Decreto 37/2014, do 27 de marzo, polo que se declaran zonas especiais de conservación os lugares de importancia comunitaria de Galicia e se aproba o Plan director da Rede Natura 2000 de Galicia.
- Ley 2/1995 por la que se da nueva redacción a la disposición derogatoria única de la Ley 1/1995.
- Ley 7/2008 de protección del paisaje en Galicia.
- Ley 9/2013, de 19 de diciembre, del emprendimiento y de la competitividad económica de Galicia. Por lo que el Capítulo IV del Título II de la Ley 1/1995, el Decreto 442/1990 y el Decreto 133/2008 quedan derogados.
- Ley 12/2011 de 26 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas de la comunidad autónoma de Galicia.

1.2 LEGISLACIÓN SECTORIAL

1.2.1 Aguas

- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico que desarrolla los títulos preliminar, I, IV, V, VI, VII y VIII del texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio.
- Real decreto legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de aguas.

- Real Decreto-Ley 4/2007, de 13 de abril, por el que se modifica el texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio. (BOE nº 90 de 14 de abril de 2007).
- Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación.
- Ley 9/2010, de 4 de noviembre, de aguas de Galicia.
- RD 11/2016 de 8 Ene. (aprobación de los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas de Galicia-Costa, de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, del Guadalete y Barbate y del Tinto, Odiel y Piedras).
- Decreto 42/2020, de 30 de enero, por el que se modifican determinadas disposiciones vigentes en materia de aguas.

1.2.2 Conservación de la naturaleza

- Real Decreto 1274/2011, de 16 de septiembre, por el que se aprueba el Plan estratégico del patrimonio natural y de la biodiversidad 2011-2017, en aplicación de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- Directiva 92/43/CEE del Consejo del 21 de mayo de 1992 relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.
- Ley 5/2019, de 2 de agosto, de Patrimonio Natural e Biodiversidad de Galicia.
- Ley 5/2006, de 30 de junio, para la protección, conservación y mejora de los ríos gallegos.
- Decreto 67/2007, de 22 de marzo, por el que se regula el Catálogo gallego de árboles singulares.
- Decreto 88/2007, de 19 de abril, por el que se regula el Catálogo gallego de especies amenazadas.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad.
- Decreto 127/2008, de 5 de junio, por el que se desarrolla el régimen jurídico de los humedales protegidos y se crea el Inventario de humedales de Galicia.
- Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

1.2.3 Atmósfera

- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación.
- Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación.

1.2.4 Contaminación acústica

- Directiva 2002/49/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.
- Real decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del 17 de noviembre, del ruido, en el referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Real decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del 17 de noviembre, del ruido, en el referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

1.2.5 Paisaje

- Ley 7/2008, de 7 de julio, de protección del paisaje de Galicia.

1.2.6 Patrimonio cultural

- Decreto 449/1973, de 22 de febrero, por el que se colocan bajo la protección del Estado los “hórreos” o “cabazos” antiguos existentes en Asturias y Galicia.
- Ley 16/1985, de 25 de junio, del patrimonio histórico español.
- Ley 5/2016, de 4 de mayo, del patrimonio cultural de Galicia.

1.2.7 Planeamiento urbanístico

- Ley 6/2007, de 11 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del litoral de Galicia.
- Ley 2/2016 de 10 de febrero, de Suelo de Galicia.

1.2.8 Ordenación del territorio

- Ley 1/2021, de 8 de enero, de ordenación del territorio de Galicia.

- Ley 6/2007, de 11 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del litoral de Galicia.
- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Decreto 19/2011, de 10 de febrero, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de ordenación del territorio.
- Decreto 20/2011, de 10 de febrero, por el que se aprueba definitivamente el Plan de ordenación del litoral de Galicia.

1.2.9 Responsabilidad ambiental

- Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.
- Real Decreto 2090/2008, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo parcial de la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO EN EL ÁMBITO DE CONXO

Tras la fase de información pública, se envió el documento de consultas a la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural sobre esta senda y las otras dos que forman parte del Eje de Movilidad Sostenible entre el concello de Ames y de Santiago de Compostela.

El 10 de marzo de 2023 la DXPC, emite un informe acerca de los condicionantes que debía cumplir la senda para su aprobación.

En él se analizan las actuaciones propuestas en fase de información pública en la zona del Plan Especial de Conxo, concluyendo que no son compatibles con la conservación y protección del patrimonio cultural.

La solución planteada en fase de información pública se modifica en el proyecto constructivo para adaptarla a los condicionantes marcados en el informe de la DXPC.

Como líneas de acción principales en la zona de Conxo se ejecutan las siguientes:

- Se elimina el ramal del monasterio de Conxo.
- Se cambian los tipos de firmes del ramal principal de la senda, simplificando la actuación, que discurrirá únicamente por viales existentes.

El trazado contemplado, tras cruzar el antiguo túnel del ferrocarril, discurre por el antiguo trazado de la línea del ferrocarril, hasta unos metros antes de que este intercepte la traza actual de la línea de ADIF (Eje Atlántico), donde se deriva en pendiente de bajada hacia el cruce sobre el Río Sar en el denominado Bosque del Banquete de Conxo. Este descenso, planteado únicamente como carril bici al existir sendas peatonales ya en la actualidad, se realiza mediante una sección a media ladera con sendos muros de contención laterales, tratando de minimizar la afección en el entorno natural.

Por el interior del recinto del antiguo Monasterio de Conxo, se aprovecha el camino existente en zahorra por el margen derecho del río hasta cruzar bajo el puente de la carretera de acceso al Hospital Provincial de Conxo (R/ de Ramón Baltar).

3. DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA

La alternativa comparte el trazado de proyecto hasta el pk 3+660, punto en el que en lugar de continuar hacia el Banquete de Conxo (oeste) se separa del mismo en dirección este. Para ello sube hasta la cota del aparcamiento del hospital con alineación de curva a derechas y curva a izquierdas en la que su trazado inicial sigue el pequeño camino existente que lleva a la rúa de Nogueira de Conxo. En el punto de conexión con el aparcamiento sería necesario demoler un pequeño tramo del muro de mampostería.

Una vez alcanzado el nivel del aparcamiento la senda ciclable continúa por las plazas de aparcamiento situadas en el perímetro oeste. Para no suprimir plazas se plantea el cambio de plazas en batería a 90º por plazas en espina de pez. Ello permite la reducción del ancho del pasillo por lo que se puede mantener el número de aparcamientos. Además se pintan las plazas lo que supondría un mejor aprovechamiento del espacio y mejora de la seguridad viaria. Para completar la redistribución del aparcamiento también se modificaría la disposición de las plazas del nivel superior y se ejecutaría la señalización horizontal de este.

La senda ciclable continúa por el perímetro del aparcamiento, eliminando la pequeña acera que en la actualidad se encuentra balizada y que no cuenta con las medidas mínimas para su uso. En la zona de la isleta de acceso al aparcamiento se propone un ajuste que permite mantener las plazas en línea existentes por las que ahora pasa la senda ciclista. También se incluye la señalización horizontal y una modificación de los recorridos de los vehículos.

A la altura del paso de peatones existente en la calle de Ramón Baltar la senda cambia de margen y se sitúa paralela a la acera, para lo cual es necesario ejecutar un desmonte en el tramo.

Finalmente conecta con el pk 4+260 del proyecto descendiendo por hasta el muro de la entrada del Bosque del Banquete de Conxo, lo que hace necesaria la demolición de un pequeño tramo de este.

4. INVENTARIO AMBIENTAL DEL MEDIO

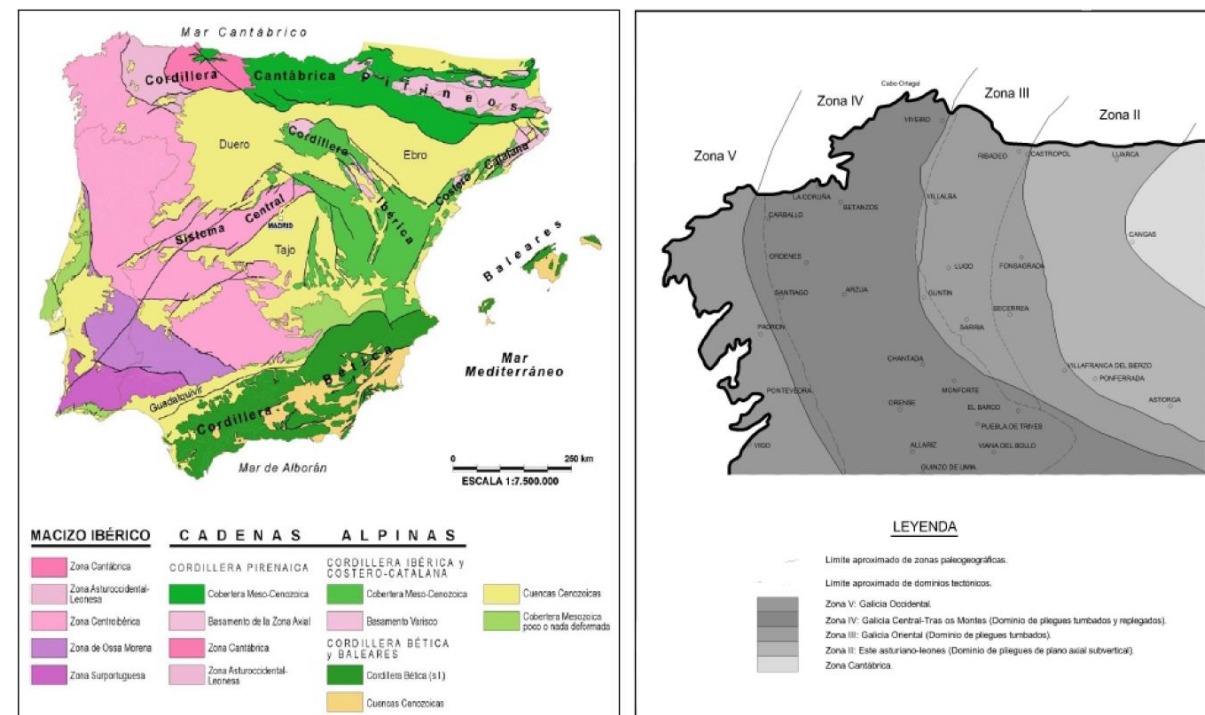
Aunque no es necesario para este tipo de proyecto, siguiendo los preceptos marcados la ley Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en el proyecto constructivo se realizó un inventario ambiental de los aspectos ambientales mencionados en el artículo 35 de dicha ley (la población, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, los factores climáticos, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural). Se seguirá este esquema en el presente apéndice.

La finalidad es poder calcular el impacto generado sobre el medio a causa de la ejecución de la obra descrita en el punto anterior, mediante la diferencia entre la situación actual, el trazado contemplado en el proyecto constructivo y el referente a la alternativa elegida.

4.1 GEOLOGÍA Y PUNTOS DE INTERÉS GEOLÓGICO Y/O GEOMORFOLÓGICO

Geográficamente, el área estudiada se sitúa en el ayuntamiento de Santiago de Compostela.

Desde el punto de vista tectónico y estructural, la superficie investigada se incluye en la “Zona Centro Ibérica” definida por Julivert en 1972. A su vez se incluye en la zona IV de Matte, Ph (1968) “Galicia Occidental”.

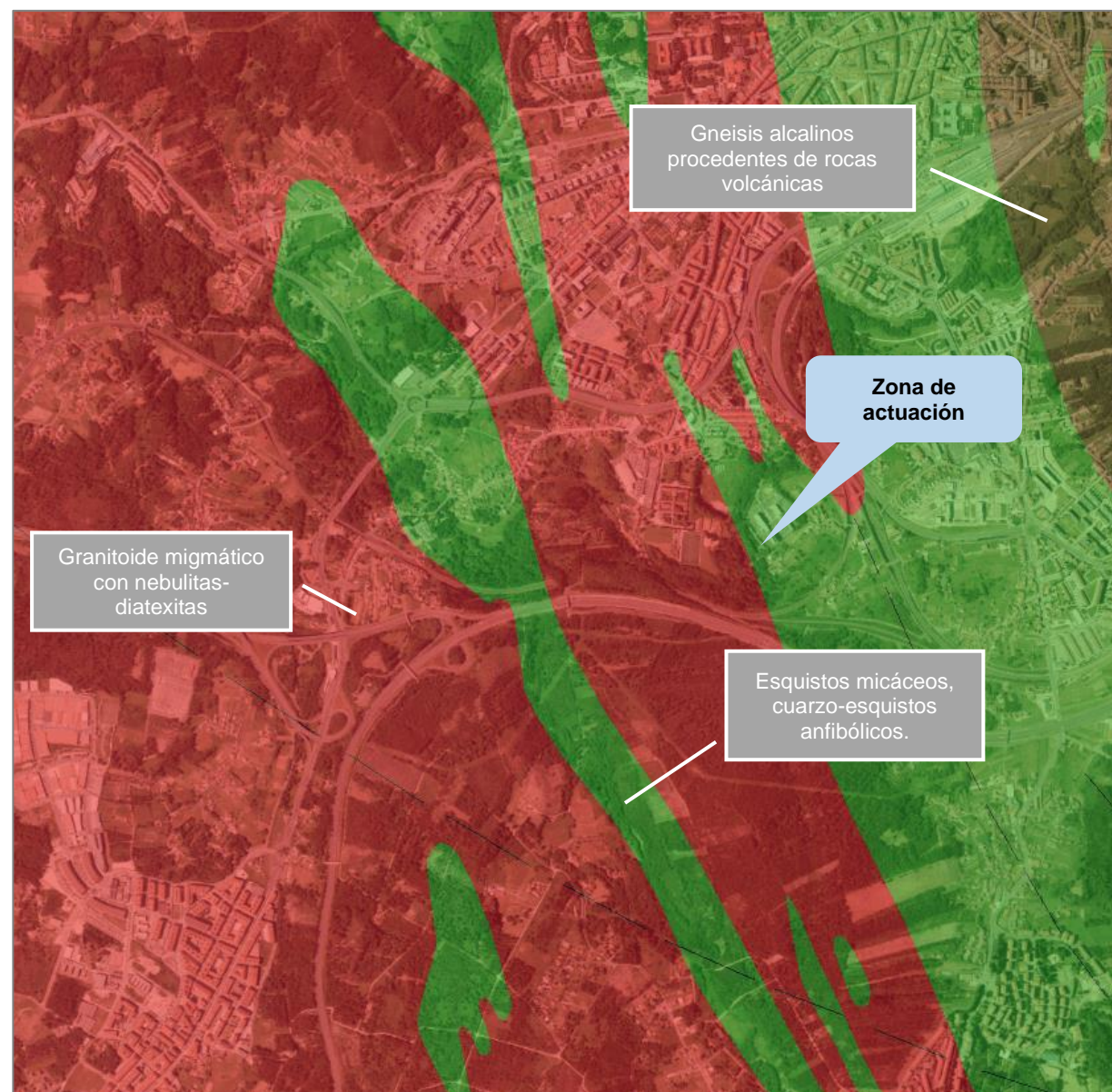


A su vez, dentro de la Serie Magna, la zona de estudio se encuadra dentro de la **Hoja Nº 94 SANTIAGO DE COMPOSTELA**.

En lo referente a la estratigrafía el trazado discurre por:

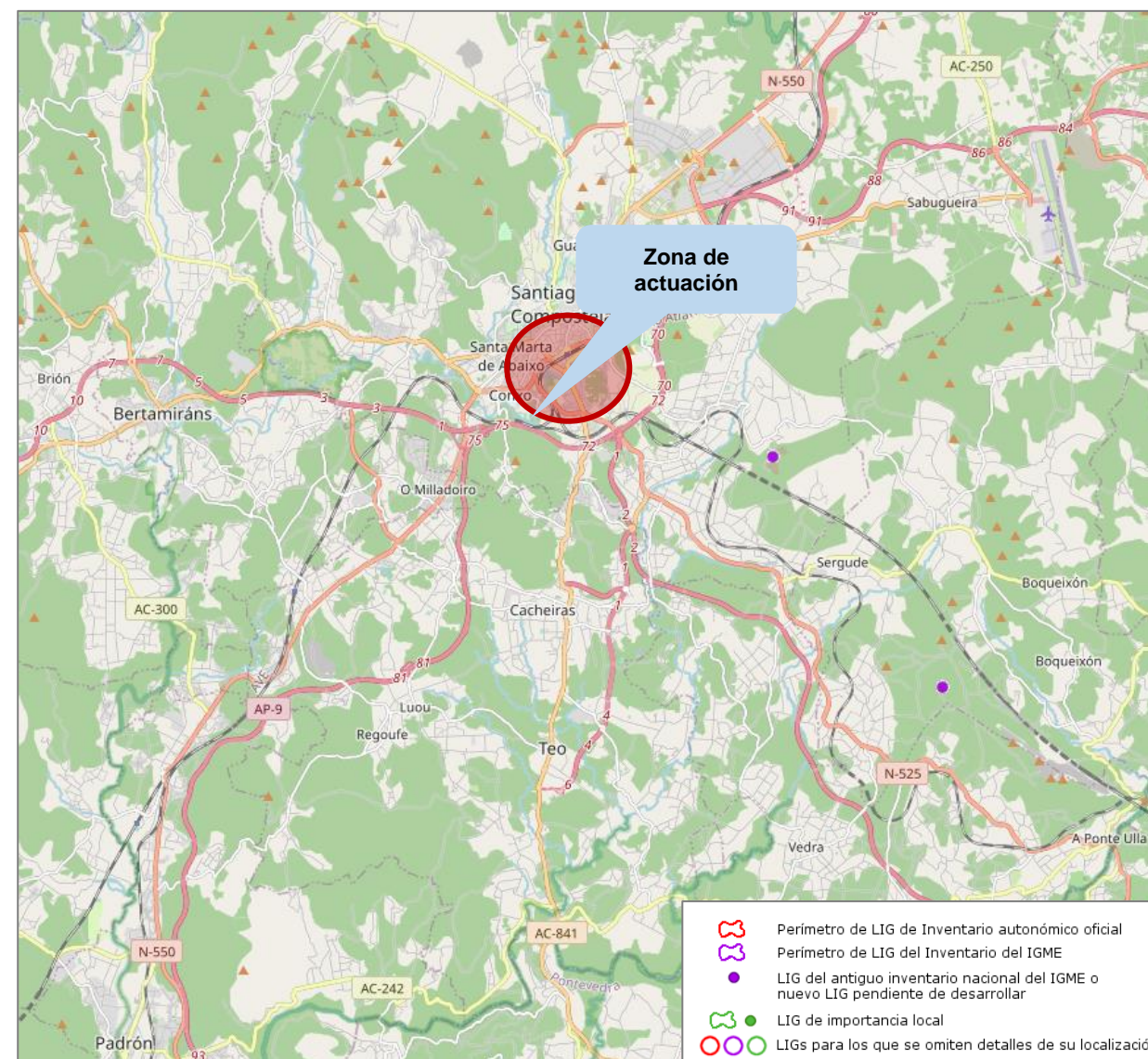
- Granitoides alcalinos
- Esquistos y metavulcanitas
- Gneises

Como se puede observar en la siguiente imagen la estratigrafía por la que discurre el nuevo trazado es similar a la atravesada por el proyecto constructivo.



Estratigrafía en zona de estudio

En la zona no se encuentran Lugares de Interés Geológicos.



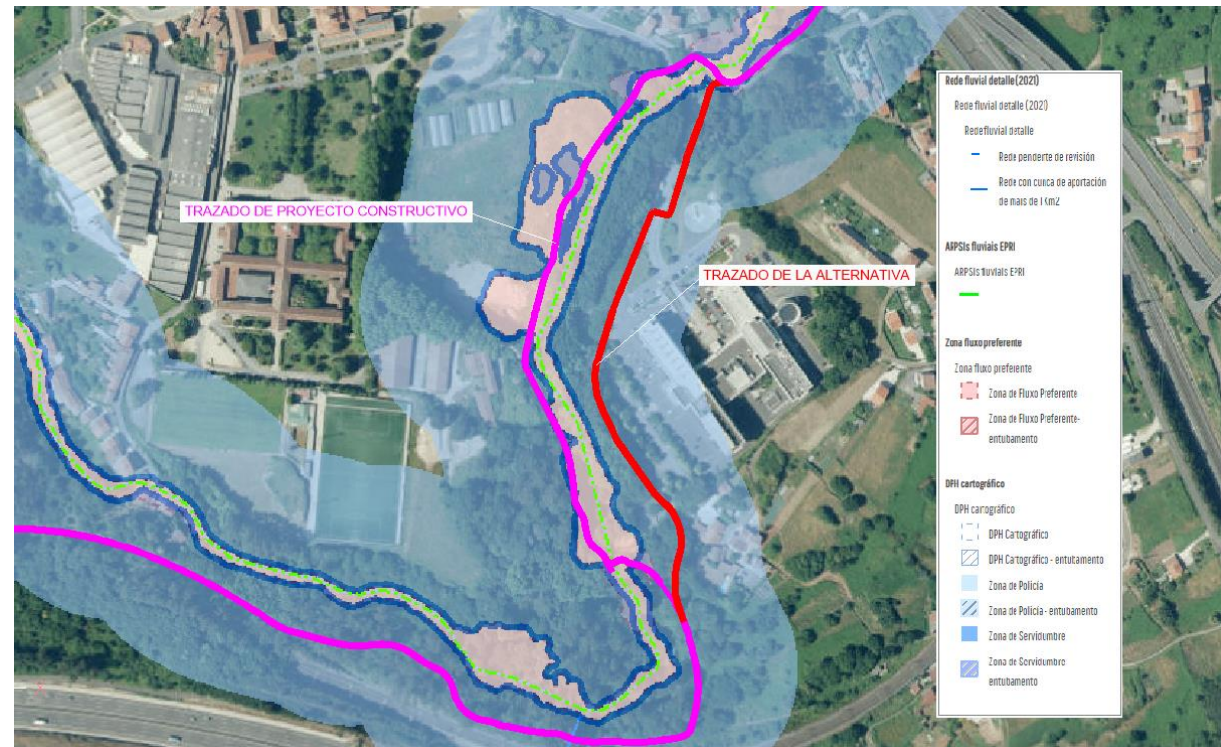
Plano de localización de Lugares de Interés Geológico (Fuente IGME)

4.2 CLIMATOLOGÍA E HIDROLOGÍA

En el proyecto constructivo, el tramo al que hacemos referencia se localiza dentro de la zona de policía del río Sar y dentro de la zona de flujo preferente. Para el cruce del río Sar se utilizan los puentes ya existentes, por lo que no se afecta al cauce.

El trazado de la alternativa propuesta se aleja del cauce, dejando de afectar a la zona de flujo preferente; tan solo se afecta a esta en el extremo de más pk en el punto de entronque con el trazado del proyecto constructivo, por lo que no supone una nueva afección. Se localiza todo el tramo en la Zona de Policía del río Sar.

En la siguiente imagen se puede ver la disminución de la afección al cauce.



4.3 VEGETACIÓN Y HABITAT



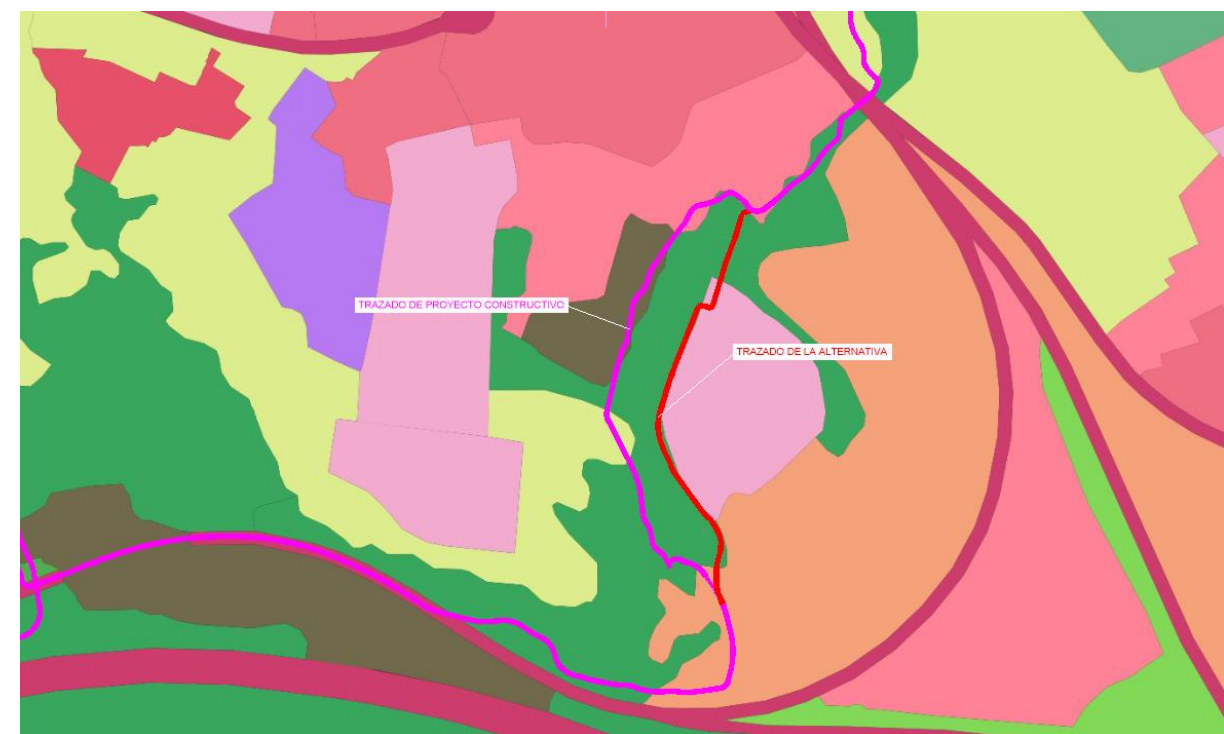
El tramo de referencia se encuentra dentro del Subtramo 3: Túnel ADIF – Paso inferior ADIF-SC-11 de la fragmentación incluida en el proyecto constructivo. Este tramo se caracteriza por atravesar el Bosque del Banquete de Conxo, lugar de importante valor paisajístico y cultural que los vecinos y turistas utilizan como zona de esparcimiento, estancia y ocio. Se trata de una zona donde el río Sar, la Carballeira y el propio “Banquete” crean un lugar idílico comunicado con la ciudad a través de una red de sendas que discurren por los márgenes del río Sar. Este subtramo concluye en el paso inferior ADIF-SC-11 que comunica con el Parque Eugenio Granell.

Con el nuevo trazado planteado en la alternativa se evita el paso por el Bosque del Banquete de Conxo, reduciendo el impacto en la zona.

Según el **Corine Land Cover 2020** en la zona de actuación de este tramo nos encontramos principalmente con las siguientes coberturas:

- Cultivos herbáceos distintos de arroz.
- Prados.
- Matorrales.
- Frondosas caducifolias.
- Coníferas.
- Viario, aparcamiento o zona peatonal sin vegetación.
- Edificación.
- Otras construcciones.

Como vemos en la imagen se reduce la ocupación en superficies de mayor valor natural pasando a ocupar una zona mucho más antropizada como es el aparcamiento del hospital.

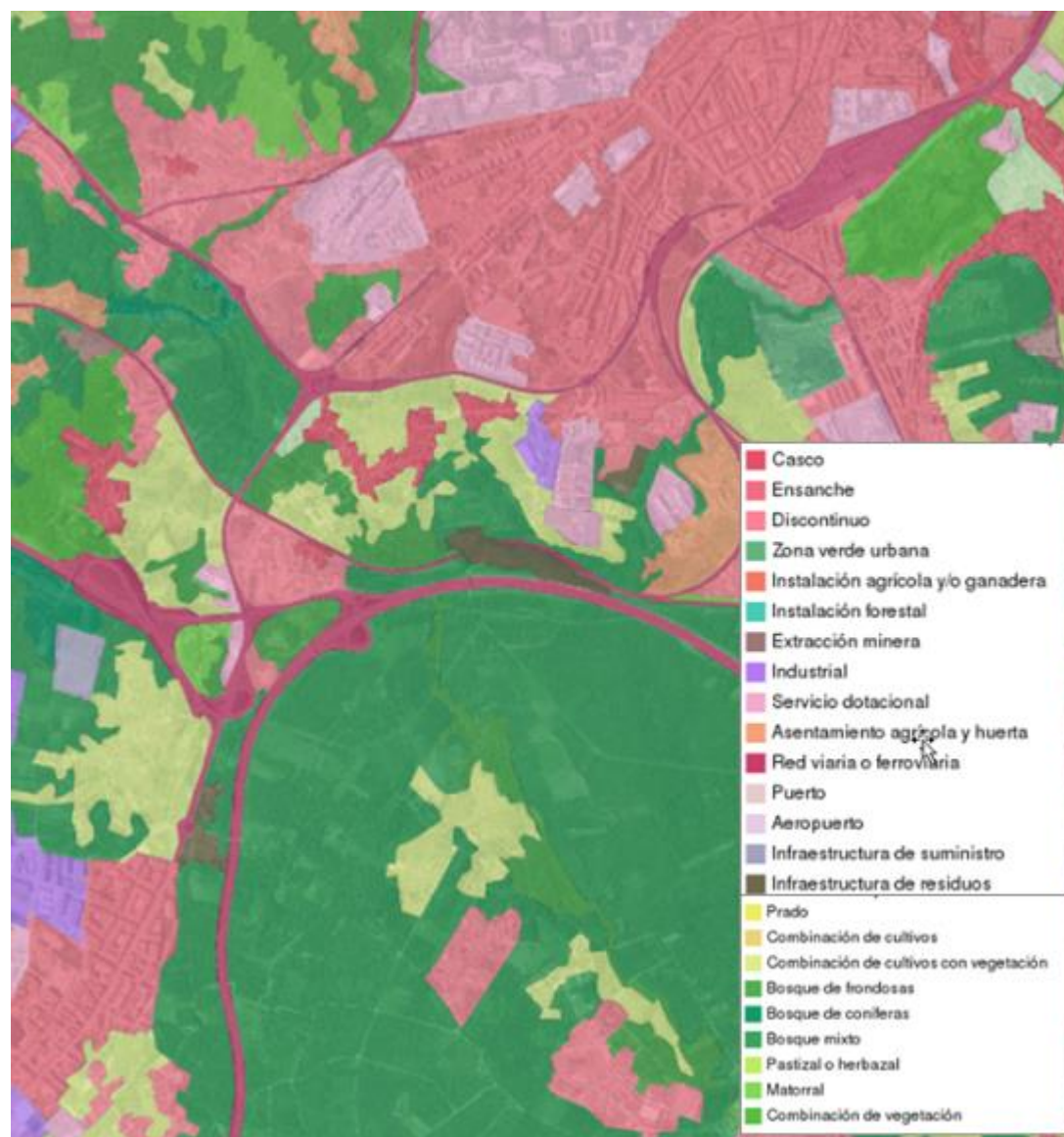


Ocupación del suelo de la zona de actuación (Fuente CORINE LAND COVER 2020)

Según los datos de ocupación del suelo de la Xunta de Galicia, en la zona de actuación de este tramo nos encontramos principalmente con los siguientes usos:

- Terciario

- Arbolado Forestal
- Combinaciones de Cultivos y Vegetación



Usos del suelo según SIOSE 2014

4.4 FAUNA

Debido a la cercanía del nuevo trazado respecto al proyecto constructivo las especies que pueden aparecer en la zona son las mismas que las descritas en el proyecto original. Si bien debido a que la alternativa discurre por una zona más antropizada, con mucha presencia de vehículos y de tránsito peatonal, es previsible que la afección a la fauna sea mucho menor respecto al proyecto constructivo.

4.5 PAISAJE

Tanto el trazado del proyecto constructivo como el de la alternativa propuesta se encuentran en una zona cuya calificación en cuanto a visibilidad estratégica es baja.

Cabe mencionar que el trazado del proyecto constructivo transcurre en el límite de la zona de afección al **Ámbito del camino de Santiago. Camino Portugués**. Sin embargo, el trazado de la alternativa propuesta se aleja de la zona de valor paisajístico patrimonial, situándose fuera del ámbito del camino.



Imagen de los valores paisajísticos del área del proyecto

4.6 ESPACIOS PROTEGIDOS

Las obras no se localizan en ningún Espacio Natural Protegido (Red de Parques Naturales, Red Natura 2000, Red Gallega de Espacios Protegidos, Convenio sobre protección de medio ambiente marino del Atlántico Nordeste, Red Internacional de Espacios, zonas pertenecientes al convenio Rasmarr, Reservas de la Biosfera), ni espacios protegidos por el planeamiento municipal.

A pesar de estar fuera del ámbito de estudio y no verse afectadas de forma directa por las obras, vamos a detallar las principales zonas de Especial Protección de los valores que se ubican en las zonas más próximas a las obras.

4.6.1 Zonas Red Natura 2000

Cercanos a la zona de actuación, pero sin interferencias con la misma se encuentran los siguientes espacios protegidos:



Imagen de espacios con protección ambiental (Fuente: Información Xeográfica de Galicia)

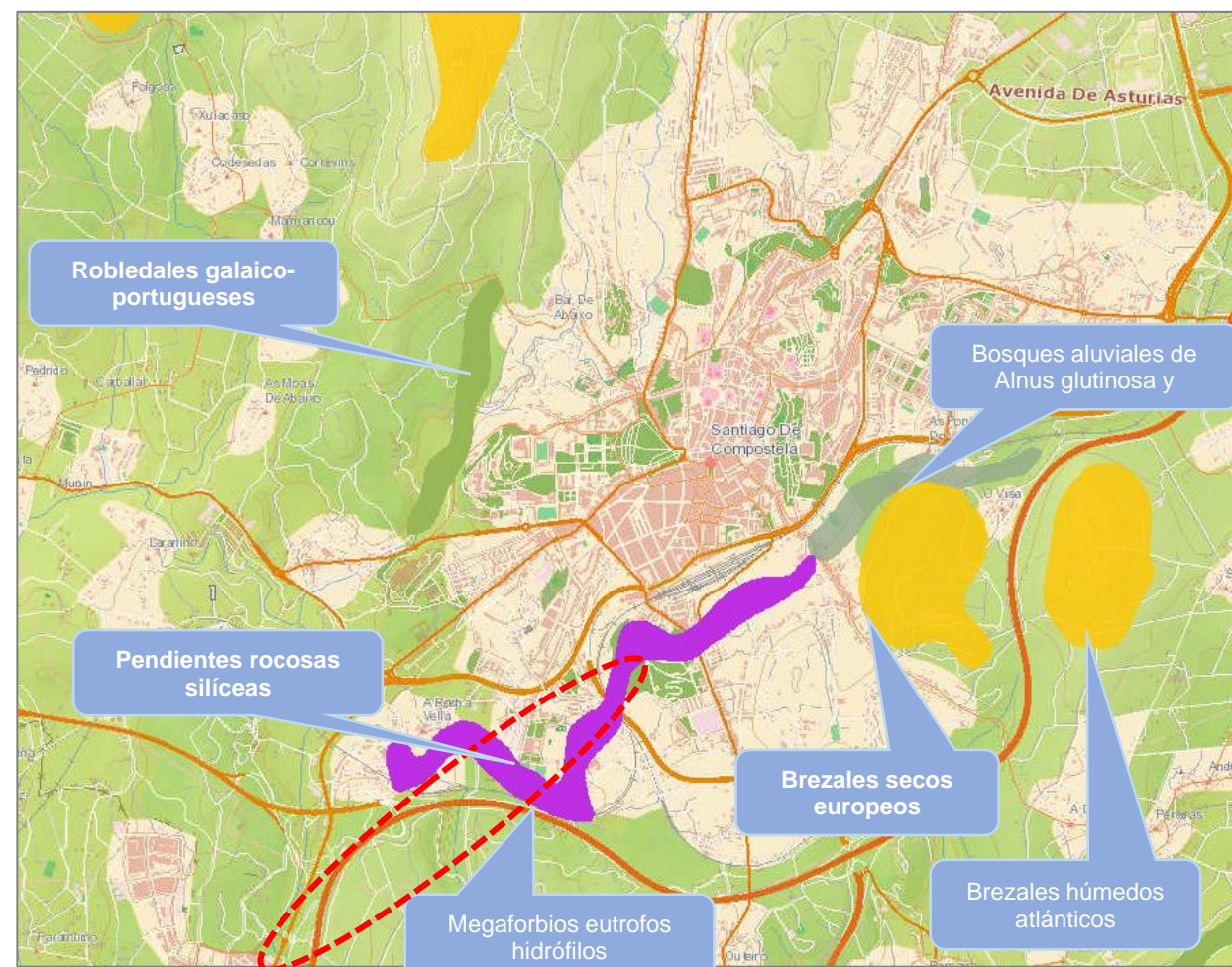
FIGURA	CODIGO	AC	SUPERFICIE
ZEC	ES1110016	RIO TAMBRE	583.251
ZEC	ES1140001	Sistema fluvial Ulla - Deza	1633.198

4.6.2 Hábitats prioritarios

En la Directiva 92/43/CEE se definen los "Hábitats naturais de interese comunitario", y dentro de estos, los "hábitats prioritarios" que se consideran los tipos de hábitats naturales amenazados de desaparición presentes en los territorios considerados. En el Anejo nº I de esta directiva se definen los hábitats prioritarios presentes en Galicia.

En zonas cercanas a las obras se localizan los siguientes hábitats prioritarios según la información elaborada por el Inventario Nacional de Hábitats del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

Código Hábitat	Prioritario	Descripción
4020	*	Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de Erica ciliaris y Erica tetralix
4030	NO	Brezales secos europeos.
6430	NO	Megaforbios eutrofos hidrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino.
8220	NO	Pendientes rocosas silíceas con vegetación casmofítica
91E0	*	Bosques aluviales de Alnus glutinosa y Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae).
9230	NO	Robledales galaico-portugueses con Quercus robur y Quercus pyrenaica.
1150	*	Lagunas costeras



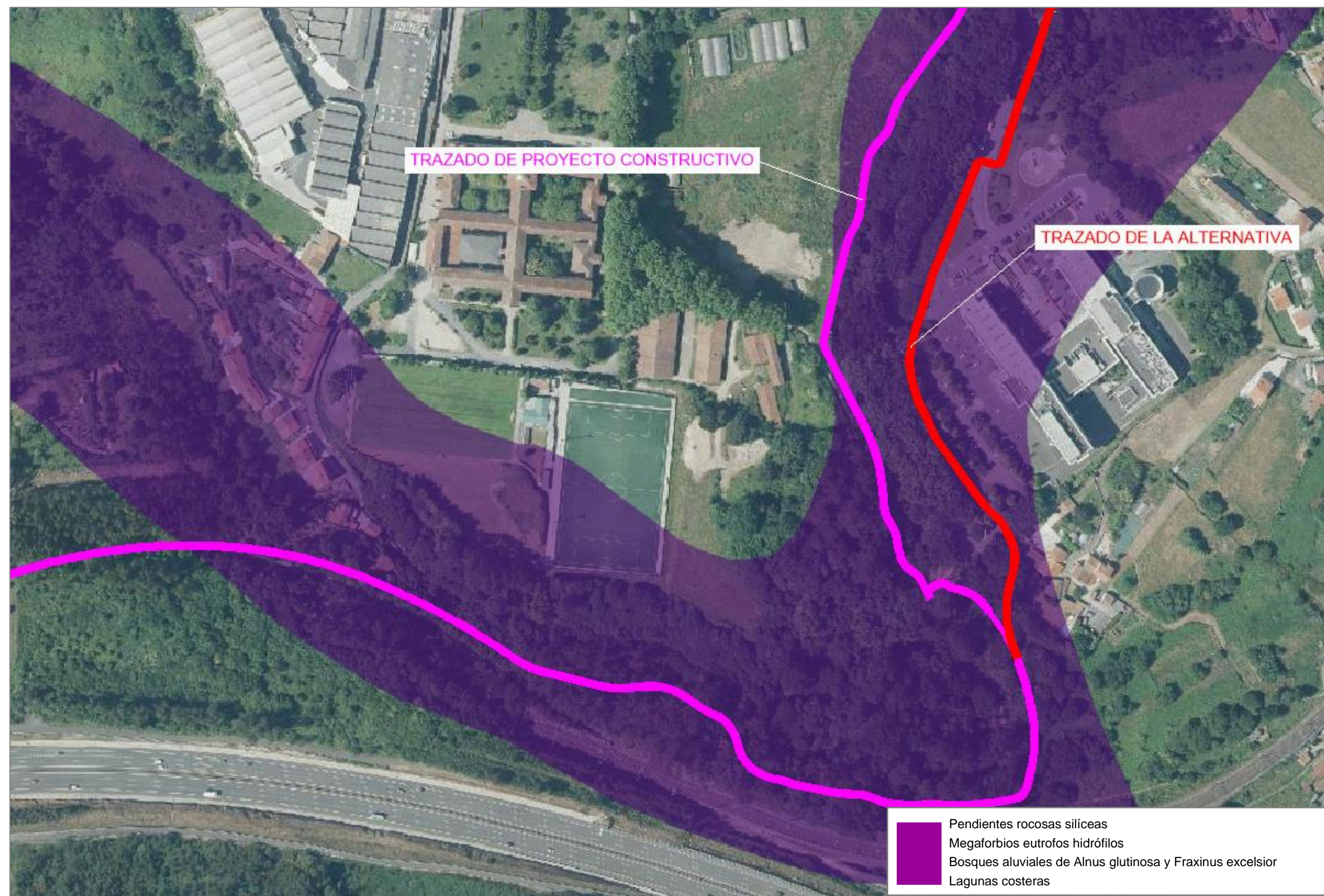
Hábitats prioritarios en la zona de estudio (Fuente BDN)

Se ven afectados por las obras los siguientes:

- Lagunas costeras
- Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
- Megaforbios eutrofos hidrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino.
- Pendientes rocosas silíceas con vegetación casmofítica

Dos de ellos (Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) y Lagunas costeras) son hábitats prioritarios, por lo que se deberán implementar medidas para su protección.

Como podemos ver en la siguiente imagen la afección es similar a la del proyecto constructivo. Al discurrir la mayor parte del trazado de la alternativa por una zona fuertemente antropizada la afección a estos hábitats será mucho menor que en el proyecto constructivo.

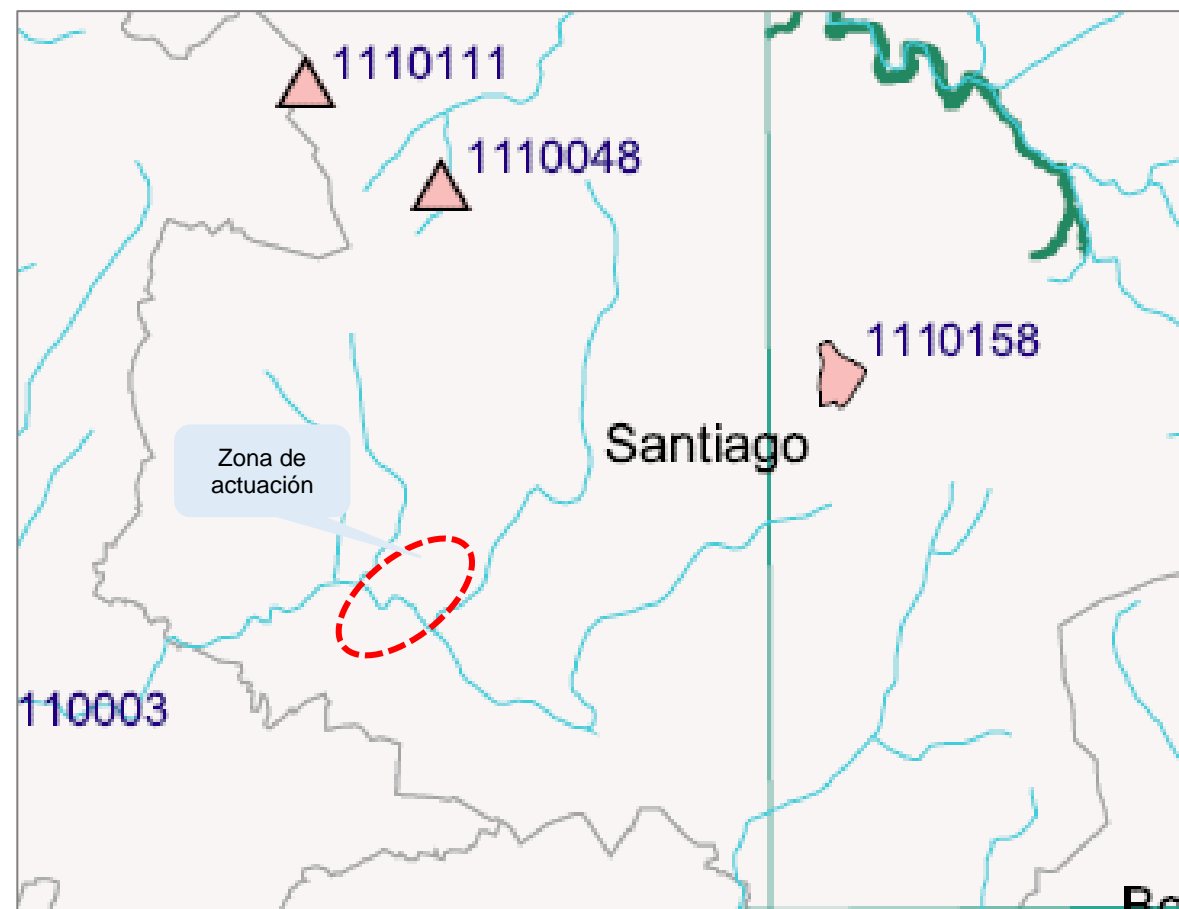


Hábitats prioritarios en la zona de estudio (Fuente BDN)

4.6.1 Humedales

Cercano a la zona de actuación se encuentran varios humedales protegidos, aunque ninguno se ve afectado por las obras.

Cód. IHG	Nombre del humedal	Superficie (ha)	UTM X huso 29T (m)	UTM Y huso 29T (m)
1110048	Braña de Brins	8,08	534899	4752345
1110158	A Carballa	34,56	540258	4749847
1110111	Volta das Hortiñas	1,49	533130	4753736
1110003	Gándara de Bertamiráns	5,97	528677	4745096



Humedales cercanos a la zona de actuación (Fuente Inventario de Humedales de Galicia)

4.7 PATRIMONIO CULTURAL

El ámbito de actuación se incluye en los términos municipales de Santiago de Compostela y Ames. En el Concello de Santiago de Compostela está vigente el Plan Xeral de Ordenación municipal (2007-10-03) y en el de Ames el Plan Xeral de Ordenación Municipal (2002-06-28).

Se han consultado dichos planes de ordenación y se han realizado trabajos de campo (consistentes en un reconocimiento visual de la zona de ubicación de las futuras obras) para el reconocimiento de la zona afectada con el fin de detectar posibles elementos no catalogados.

En el primer tramo, desde Milladoiro hasta el tramo de Clara Campoamor no hay afección a ningún elemento protegido.

Parte del trazado discurre paralelo al ámbito de protección del Camino de Santiago, pero sin afectar la mismo.

En el tramo comprendido entre Clara Campoamor- Campo Municipal Colexiata do Sar, se observan distintos elementos catalogados.

Se muestra más adelante una imagen obtenida del Plan Básico Autonómico con los elementos de patrimonio presentes en la zona de actuación.

• Contorno de Protección de Elementos Patrimonio Cultural

COD. PBA	NOMBRE	LUGAR	PARROQUIA/CONCELLO	NIVEL PROTECCIÓN
14322	Muíño	Ponte Pereda, A	Conxo (Santa María)	No integral
Relacionada co PBA 14314	Fonte e lavadoiro de Ponte Pereda	Ponte Pereda, A	Conxo (Santa María)	No integral
--	Ceña das Brañas de Sar	Santiago de Compostela	Santiago de Compostela	No integral
	Pontella 2	Santiago de Compostela	Santiago de Compostela	No integral

La alternativa planteada no supone una diferencia en la afección a estos elementos, al no estar situados en el tramo de la variación.

• Camiño de Santiago. Portugués

Una parte de la senda se sitúa en el ámbito de protección del mismo.

El tramo al que hace referencia este documento se encuentra dentro del ámbito en el proyecto constructivo, mientras que en la alternativa planteada no se invade el ámbito, por lo que supone una reducción en la afección al Camino de Santiago.

• Banquete de Conxo

Aunque no es un elemento protegido, hay que destacar que la senda pasa al lado del “**Banquete de Conxo**”, zona donde se sitúa un mosaico conmemorativo del banquete de Conxo, obra de Pancho Lapeña, Antón Pascual y Xosé Vizoso.

Rememorando los hechos acaecidos en Santiago de Compostela el 2 de marzo de 1856, una reunión histórica de confraternización entre diversas clases sociales de la época (estudiantes, artesanos, obreros...), que bajo la leyenda «Orden y fraternidad» tuvo lugar, coincidiendo con el décimo aniversario de los Mártires de Carral (la sublevación de militares gallegos contra el dictador Narváez que acabó con el fusilamiento de todos ellos) que se celebró en la zona conocida como Belvedere, en Conxo, al lado del río Sar, en una robleda ubicada detrás del monasterio de Santa María de Conxo.

Debido a que la zona es un lugar con interés histórico, en el proyecto constructivo la senda no afecta al mosaico, ya que en esta zona discurre por caminos ya existentes y únicamente se procederá a la extensión de zahorra en estos tramos para adecuarlos.



Imágenes de la zona del banquete de Conxo

El Banquete de Conxo es un ámbito muy sensible por su valor histórico y natural. En esta zona está previsto, por **parte del Concello de Santiago de Compostela el desarrollo de un proyecto denominado “Restauración do ecosistema fluvial e creación dun bosque de saúde no río Sar, ao seu paso polo Banquete de Conxo”** cuyo objetivo es la creación de un bosque biosaulable al lado del río, impulsando la recuperación ambiental de esta zona.

En el proyecto constructivo la nueva senda no afecta a este proyecto, ya que se integra perfectamente en el entorno al no requerir de la apertura de nuevos caminos, sino que discurre por los viales peatonales ya existentes con un acondicionamiento mínimo que no altera la plataforma de los mimos, contribuyendo al acceso racional de la ciudadanía a este espacio natural si alterar su ecosistema.

El trazado de la alternativa propuesta se aleja del Banquete por lo que no habrá afección a este y supone una reducción muy significativa al medio respecto al proyecto constructivo.

- **Conjunto del Monasterio de Conxo**

El conjunto del monasterio de Conxo está declarado **Bien de Interés Cultural** por su excepcional calidad arquitectónica y valor histórico y está incluido en la lista del Patrimonio Mundial de la Unesco junto con la Ciudad Histórica de Santiago.

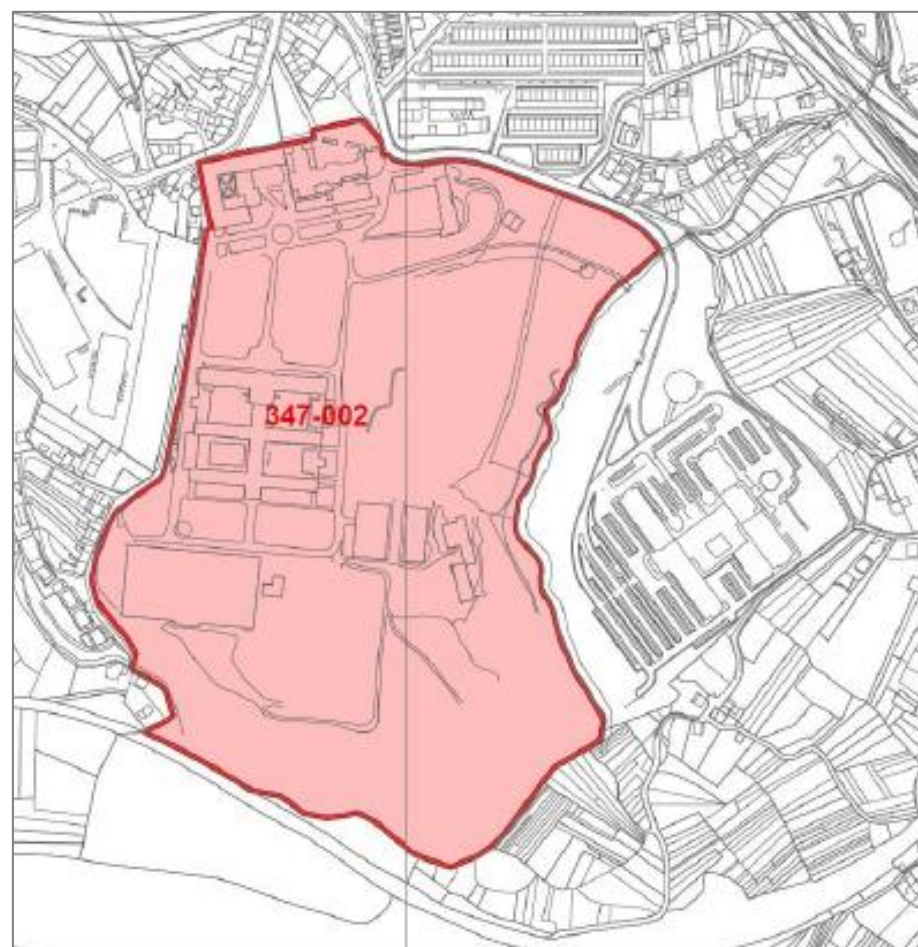


Imagen del Conjunto del Monasterio de Conxo

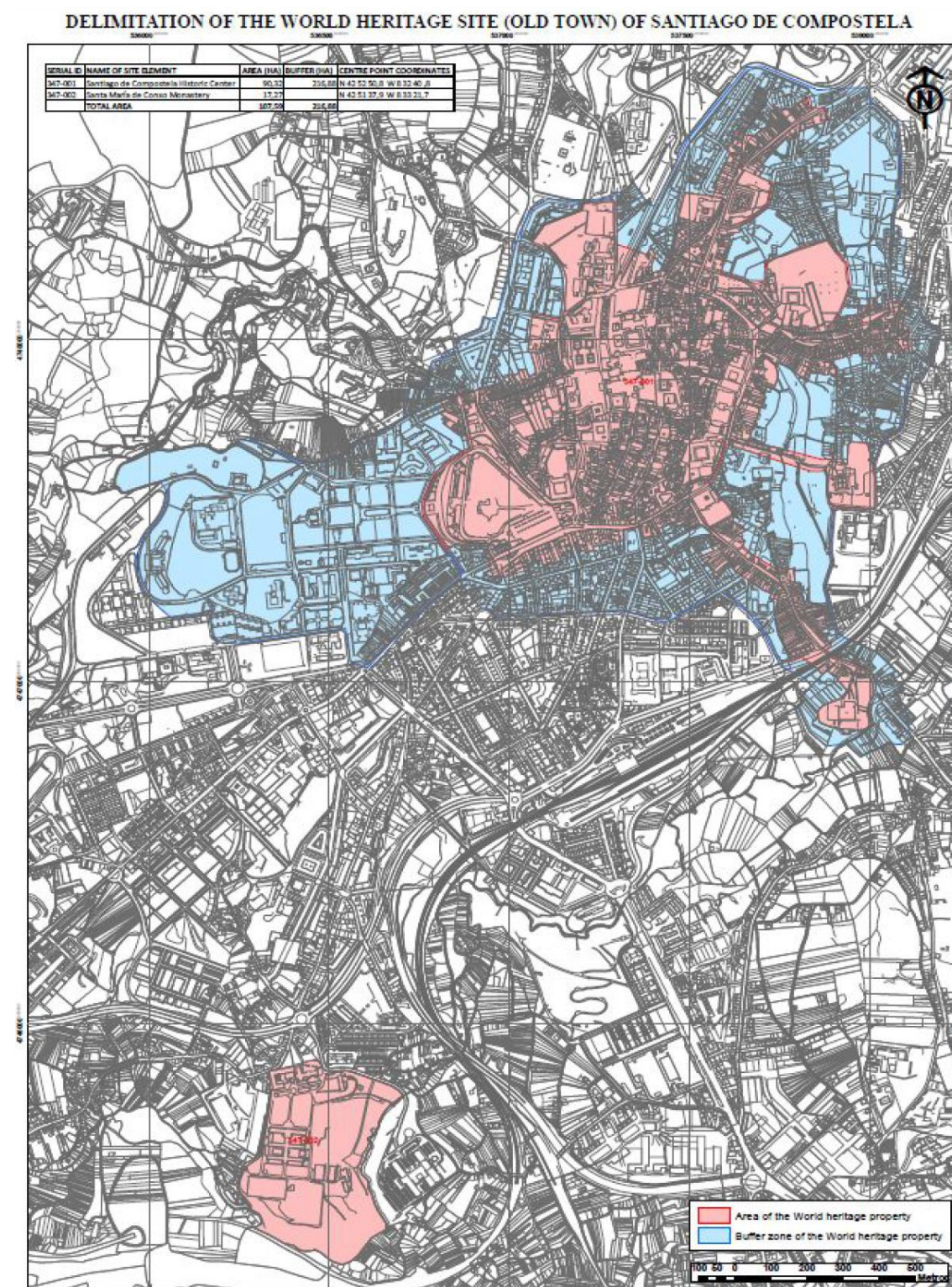


Imagen del BIC Conjunto de monasterio de Conxo

La zona de Conxo por donde pasa la senda está dentro del Plan **Especial de Conxo**, actualmente en estado de tramitación. Este plan, de título PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN E REHABILITACIÓN DA IGREXA, HOSPITAL PSIQUIÁTRICO E MOSTEIRO DE CONXO

COS SEUS XARDÍNS E HORTAS, ZONAS DE ACCESO E NÚCLEOS DO ENTORNO (PE-1R), NO CONCELLO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA tuvo la siguiente cronología:

- Documento de consultas 11/01/2023
- Borrador do plan 05/01/2023
- Documento ambiental estratéxico 05/01/2023
- Informe ambiental estratéxico (IAE) 28/03/2023
- Publicación DOG do informe ambiental estratéxico 14/04/2023

Según el Plan Especial de Conxo, cercanos al ámbito de actuación se encuentran los siguientes elementos del Patrimonio Cultural;

- **NE02 Cruceiro**
- **ND02 Antigo cemiterio do hospital**
- **ND03 Canal de auga**
- **NF02 Lavadoiro do hospital**
- **ND01 Muíño do hospital**
- **NF04 posible bancada**

En fase de información pública, se envió el documento de consultas a la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural sobre esta senda y las otras dos que forman parte del Eje de Movilidad Sostenible entre el concello de Ames y de Santiago de Compostela.

El 10 de marzo de 2023 la DXPC, emite un informe acerca de los condicionantes que debía cumplir la senda para su aprobación.

En él se analizan las actuaciones propuestas en fase de información pública en la zona del Plan Especial de Conxo, concluyendo que no son compatibles con la conservación y protección del patrimonio cultural.

Según este informe:

De acuerdo con la Ley 5/2016 del patrimonio cultural de Galicia, nombradamente teniendo en cuenta el contenido de su Artículo 57. Régimen transitorio en tanto no se apruebe definitivamente la normativa urbanística de protección.

1. En tanto no sea aprobado definitivamente el plan especial de protección de los bienes declarados de interés cultural a que se refiere el artículo 55, la concesión de licencias

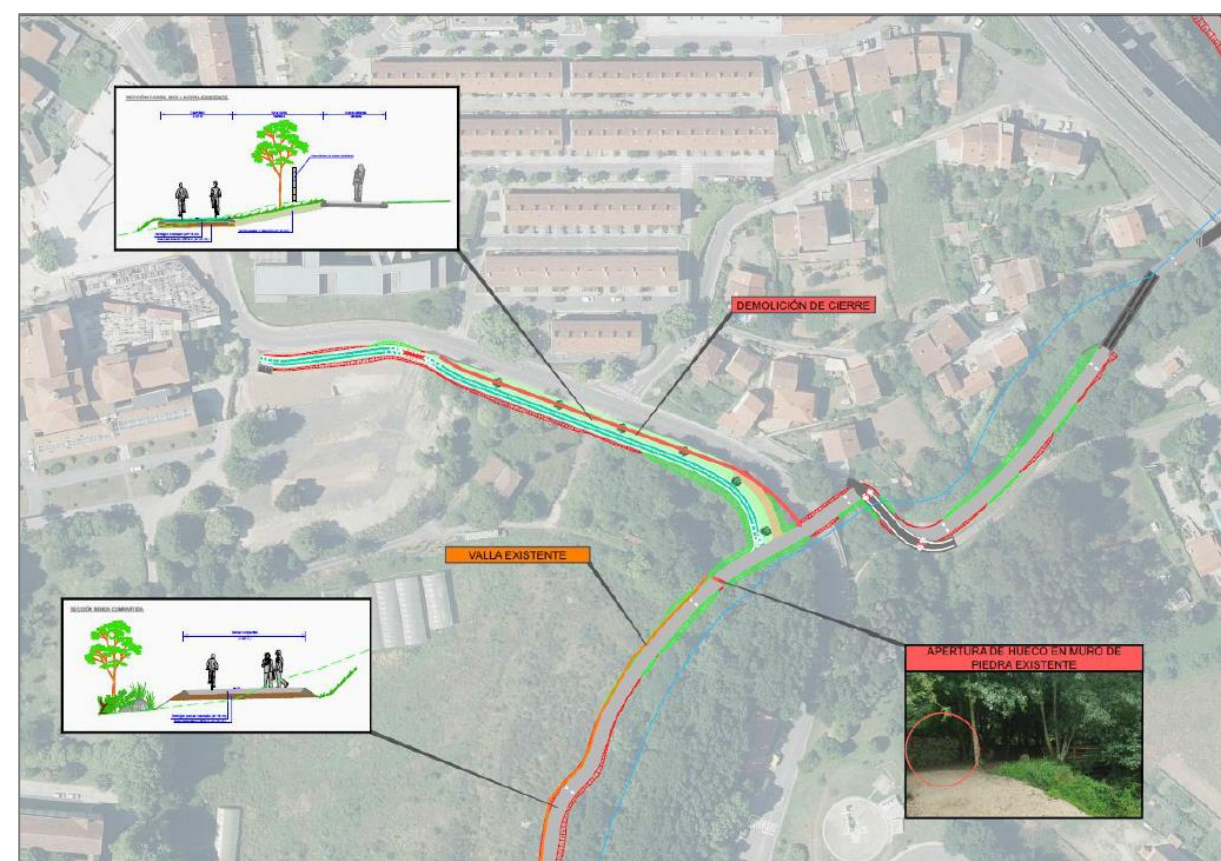
o la ejecución de las ya otorgadas antes de la declaración precisará la autorización de la Consellería competente en materia de patrimonio cultural.

2. En los conjuntos históricos, en tanto no se apruebe el dicho plan especial, no se admitirán modificaciones en las alineaciones y rasantes existente, incrementos o alteraciones del volumen, parcelaciones ni agregaciones que supongan modificación de las fachadas y, en general, cambios que afecten la armonía del conjunto.

La solución planteada en fase de información pública se modifica en el proyecto constructivo para adaptarla a los condicionantes marcados en el informe de la DXPC.

Como líneas de acción principales en la zona de Conxo se ejecutan las siguientes:

- Se elimina el ramal del monasterio de Conxo.
- Se cambian los tipos de firmes del ramal principal de la senda, simplificando la actuación, que discurrirá únicamente por viales existentes.

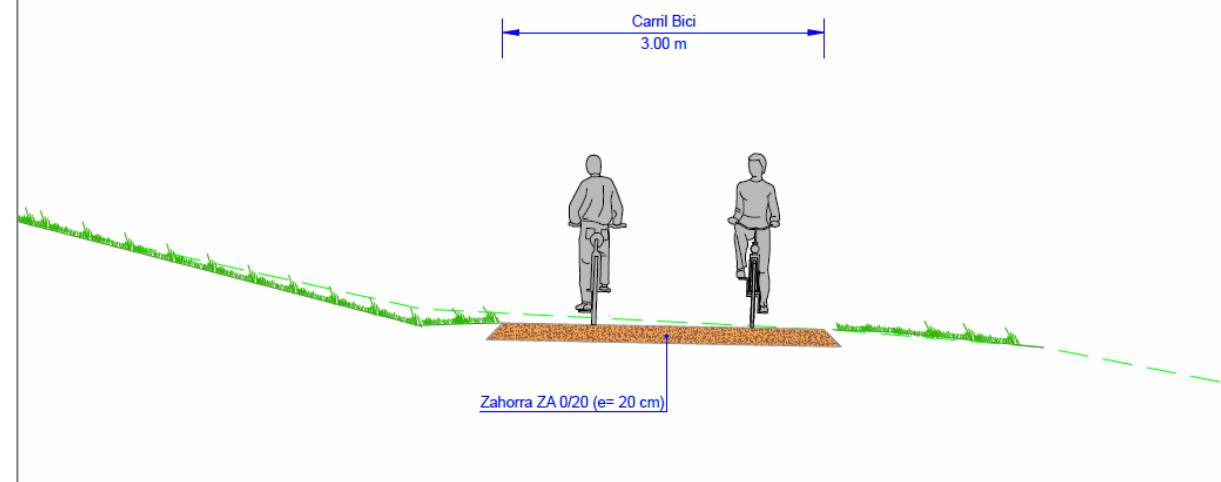


Trazado previsto en fase de Información Pública



Trazado modificado para adaptarlo a los condicionantes del pre-infomre de la DXPC

Sección tipo 10: Carril bici exclusivamente (Bosque Banquete de Conxo)



Sección del proyecto constructivo de la zona del banquete de Conxo

Así, en la zona del Antiguo Cementerio de Conxo, no se realizan movimientos de tierras y el extendido de zahorra se limita a la plataforma del vial existente, por lo que no se prevé afección al mismo. Lo mismo pasa con los elementos:

- ND03 Canal de auga
- NF02 Lavadoiro do hospital
- ND01 Muíño do hospital
- NF04 posible bancada.

Según esto, el trazado del proyecto constructivo discurre en su mayor parte por viales ya existentes los cuales se acondicionan para mejorar su transitabilidad sin modificación de sus rasantes ni alineaciones.

Con la nueva alternativa el trazado se ubica fuera de la delimitación del Plan Especial de Conxo, por lo que la afección a este y a los elementos catalogados previamente, y a los nuevos que incluye el documento, es nula.

En el apéndice nº1 Estudio de Alternativas se incluyen los planos de las interferencias que generaría cada uno de los trazados estudiados a las actuaciones previstas en el Plan Especial de Conxo. Como se puede ver en el plano de la alternativa 2 el nuevo trazado no interfiere con las actuaciones contempladas en el documento al situarse lejos de las zonas de actuación previstas.

Con todo ello podemos afirmar que el trazado de la alternativa propuesta supone una reducción muy significativa de la afección al medio respecto al proyecto constructivo.



Distribución de elementos del Patrimonio Cultural reflejados en el Plan Especial de Conxo

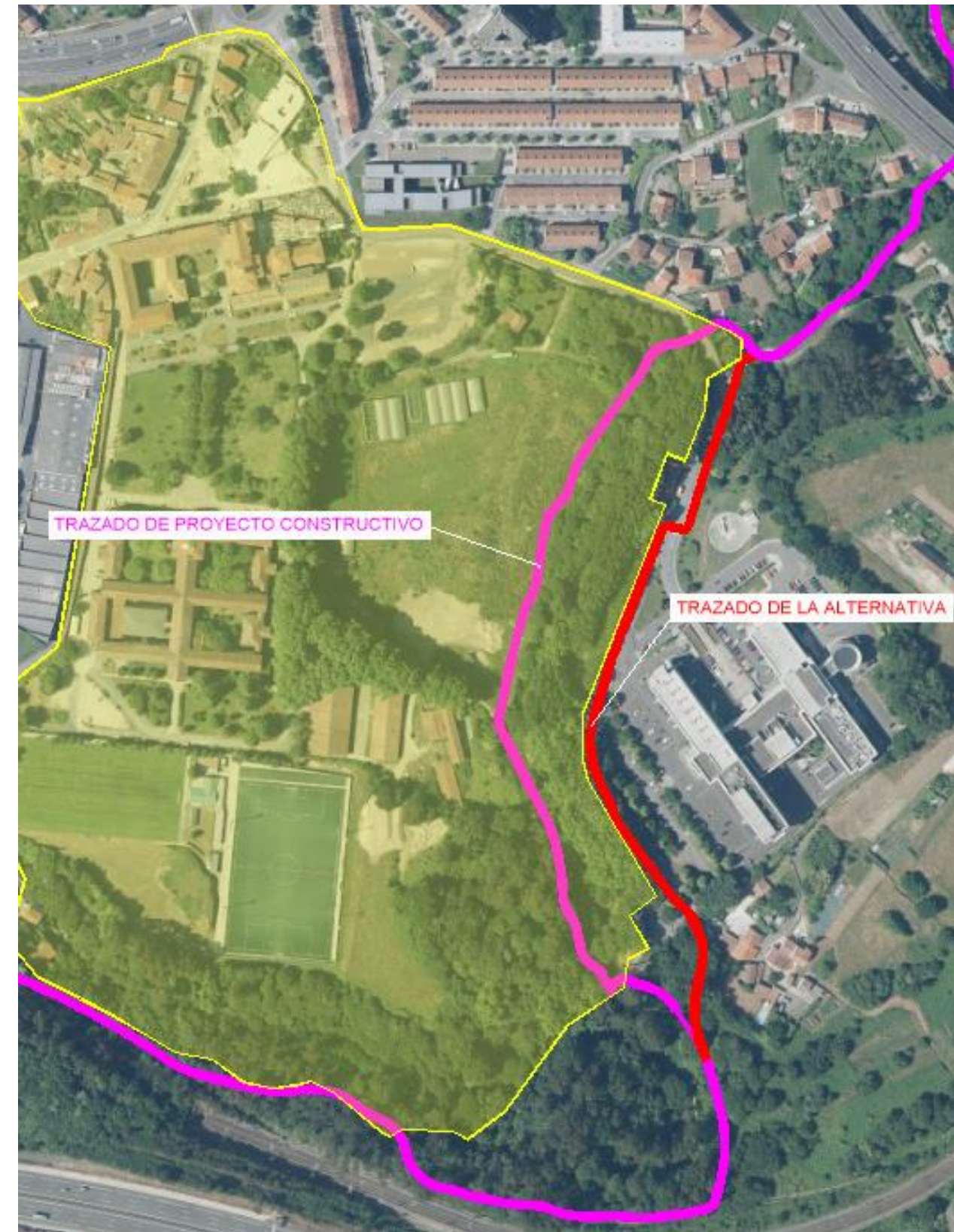
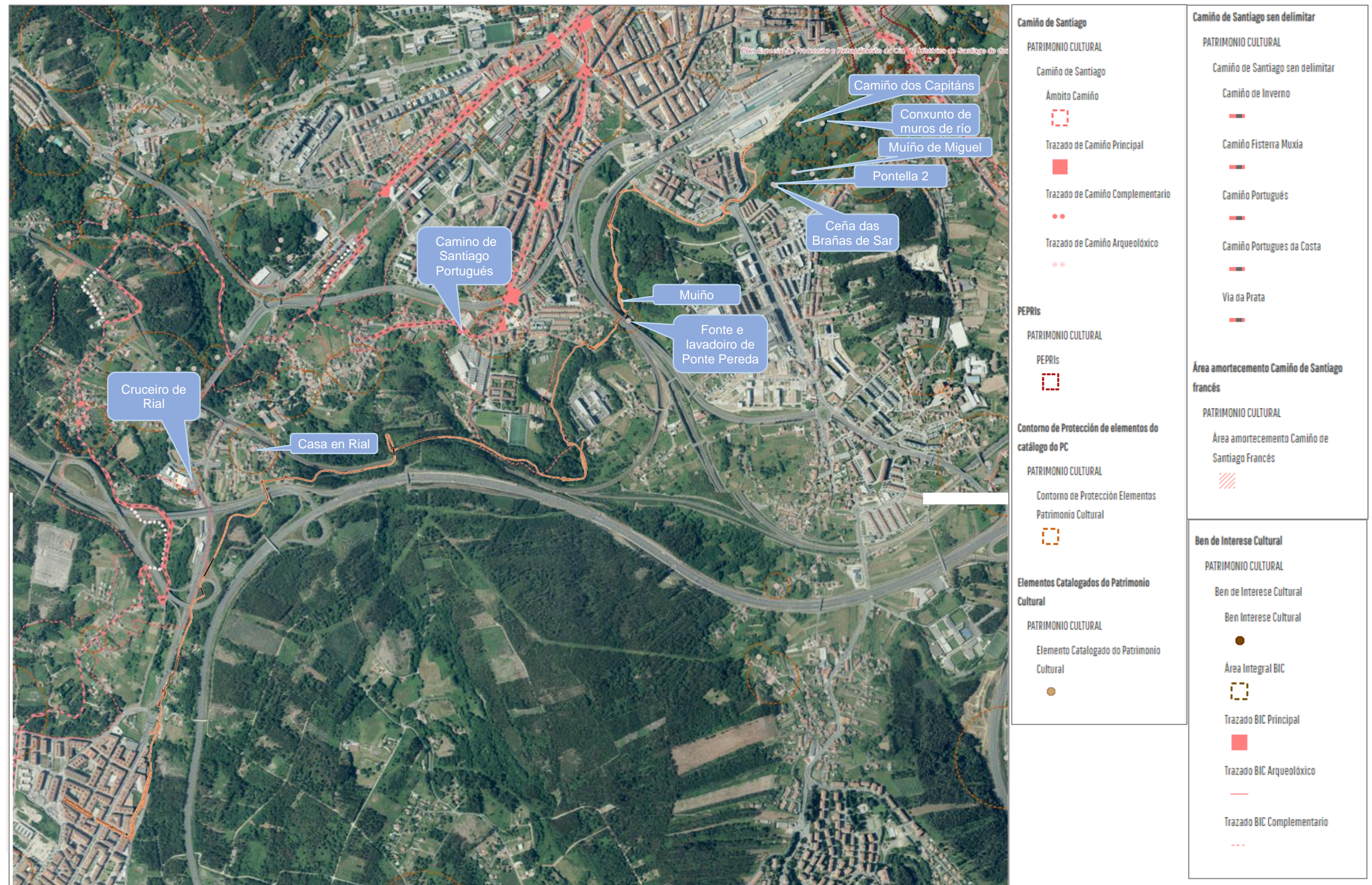


Imagen de actuaciones proyectadas en la zona del Plan Especial de Conxo



Elementos catalogados en el ámbito de la senda. Fuente PBA

- **Otros elementos**

Como se indicó previamente para la ejecución de la alternativa planteada es necesaria la demolición de un pequeño tramo de dos muros de mampostería existentes. Ninguno de estos muros se encuentra catalogado.

El primero de los muros se sitúa en el perímetro del aparcamiento del hospital. El muro continúa desde rúa da Nogueira de Conxo hasta la ubicación del Banquete de Conxo. En la zona donde se sitúan las edificaciones del pequeño núcleo de viviendas se ha sustituido el muro original por un muro de bloques de cemento. La nueva abertura se realizará anexa a esta zona donde ya no se encuentra la mampostería original.



El segundo muro se ubica en el entronque a más pk de la alternativa con el trazado del proyecto constructivo.

En el muro en cuestión, en la década de 2010, se ha realizado una apertura similar a la que sería necesario ejecutar. En ese caso la demolición del muro se realizó para permitir el paso peatonal.

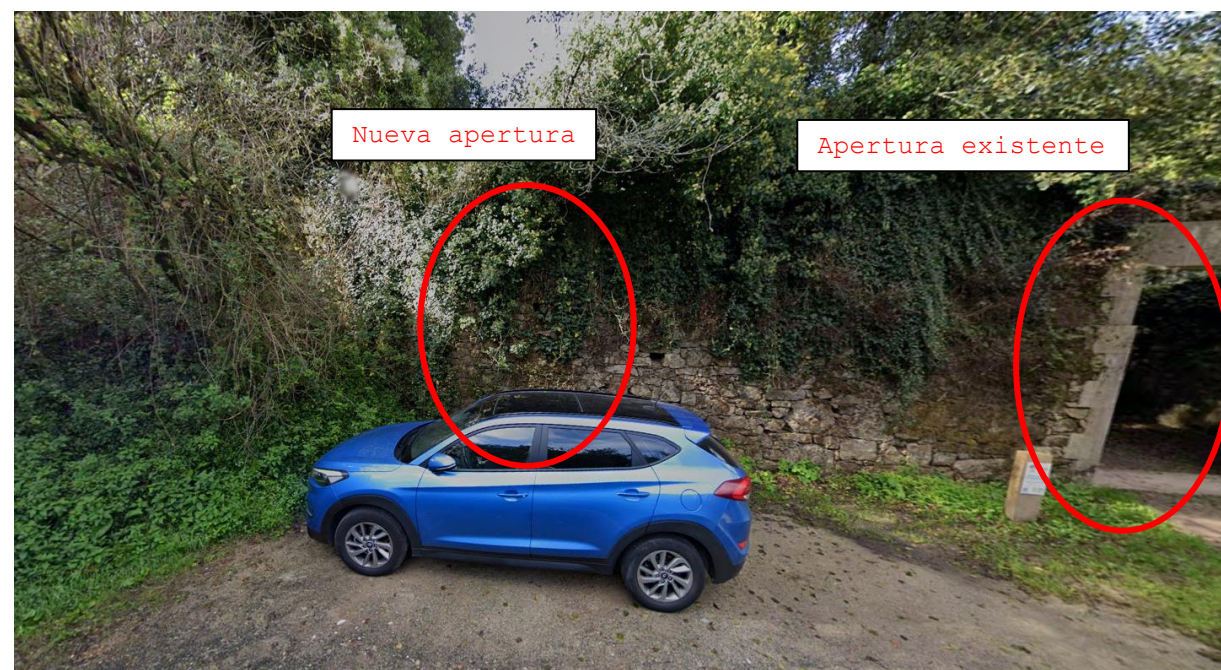
En las siguientes imágenes se muestra el estado previo antes de la ejecución de la apertura en el muro, el estado una vez realizado y la zona donde se propone realizar una actuación similar para permitir el paso ciclable.



Fotografía del año 2017. Fuente Google Maps



Fotografía del año 2022. Fuente Google Maps



Ubicación de la nueva apertura en el muro

Por ello se considera que la alternativa planteada, la cual discurre prácticamente en su totalidad por terrenos fuertemente antropizados, minimiza al mínimo la afección al medio natural (río Sar) y cultural (Conxunto Histórico de Conxo, Bosque e Banquete de Conxo).

5. CONCLUSIONES

El trazado del proyecto constructivo, incluyendo los cambios realizados durante la fase de información pública para adaptarse a los condicionantes marcados en el informe de la DXPC, transcurre en el ámbito del conjunto del monasterio de Conxo, declarado Bien de Interés Cultural.

En la actualidad el Concello de Santiago de Compostela se encuentra desarrollando un proyecto denominado “Restauración do ecosistema fluvial e creación dun bosque de saúde no río Sar, ao seu paso polo Banquete de Conxo” cuyo objetivo es la creación de un bosque biosaulable al lado del río, impulsando la recuperación ambiental de esta zona.

De la misma forma y, si bien no se contemplaba ninguna afección, con la solución del proyecto constructivo la traza se sitúa en las inmediaciones del mosaico del Banquete de Conxo, una obra considerada de interés histórico pese a no estar protegida ni recogida en ningún plan de protección en la actualidad.

El trazado de la alternativa propuesta se aleja del mosaico del Banquete de Conxo, deja de discurrir por el bosque al que da nombre y se sitúa fuera del contorno delimitado por el Plan de Protección de Conxo que se encuentra en la actualidad sin aprobar, eliminando cualquier afección estos elementos.

APÉNDICE Nº 3: EXPROPIACIONES

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	2
2. MARCO LEGAL	2
3. NATURALEZA DEL RÉGIMEN DEL SUELO	2
4. AFECCIONES.....	3
5. DESAFECCIONES	3
6. PLANOS PARCELARIOS	3
7. CRITERIOS DE EXPROPIACIÓN.....	3
7.1 EXPROPIACIÓN EN PLENO DOMINIO	3
8. ESTUDIO Y JUSTIFICACIÓN DE PRECIOS	3
8.1 VALORACIÓN SUELO OBJETO DE EXPROPIACIÓN	3
9. BIENES AFECTADOS.....	5
9.1 DETERMINACIÓN DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS	5
9.2 VALORACIÓN DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS	5
9.3 VALORACIÓN DE INDEMNIZACIONES	5
10. RESUMEN DE LA VALORACIÓN.....	5
11. DOCUMENTACIÓN ADJUNTA	6
• SUBAPÉNDICE 1: PLANOS PARCELARIOS	
• SUBAPÉNDICE 2: LISTADO DE PROPIETARIOS	
• SUBAPÉNDICE 3: FICHAS DE CAMPO	

1. INTRODUCCIÓN

Se redacta el presente apéndice con el objeto de definir las expropiaciones complementarias a las incluidas en el proyecto constructivo necesarias para la ejecución de la alternativa elegida en el entorno de Conxo y el resto de modificaciones que se indican en la memoria.

Cabe destacar que la mayor parte del tramo de la alternativa se emplaza en la parcela del Hospital Provincial de Conxo, de titularidad pública.

En abril de 2024 se redacta el documento EXPROPIACIÓN COMPLEMENTARIAS NO EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE COMPOSTELA, TREITOS: MILLADOIRO ESTACIÓN INTERMODAL, ESTACIÓN INTERMODAL-SAN CAETANO, E ACCESO AO CHUS. ACTUACIÓN FINANCIADA POLO PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN E RESILIENCIA FINANCIADO POLA UNIÓN EUROPEA NEXT GENERATION EU por el que se realizan una serie de expropiaciones complementarias a las incluidas en el proyecto constructivo. Algunas de estas parcelas se sitúan en el entorno de los huertos urbanos de la estación Intermodal. Se pueden identificar estas fincas en la hoja 7 de los planos que se incluyen como subapéndice 1 de este apéndice.

La expropiación discurre por terrenos pertenecientes al municipio de **Santiago de Compostela**.

La nueva solución técnica que se recoge en el documento supone la desafección de una serie de parcelas respecto al proyecto constructivo:

- Con la modificación de trazado en el entorno de Conxo se desafectan las siguientes parcelas: INOR190, INOR192 (se desafecta parcialmente), INOR227, INOR228, INOR229, INOR230, INOR231, INOR232, INOR233 e INOR236. Se pueden ver estas desafecciones en las hojas 2, 3, 4 y 5 de los planos que se incluyen como subapéndice 1 de este apéndice.
- Con la modificación de trazado en la zona de los huertos de la estación Intermodal se desafecta parcialmente la parcela INOR294. Se puede ver esta desafección en las hojas 6 y 7 de los planos que se incluyen como subapéndice 1 de este apéndice.

2. MARCO LEGAL

Se detalla a continuación la normativa seguida en la redacción del presente anejo:

Legislación Estatal:

- Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954 y su Reglamento, aprobado por Decreto de 26 de Abril de 1957.

- R.D.L 7/ 2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana.
- RD 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley del Suelo.

Legislación Autonómica:

- Ley 8/2013, de 28 de junio, de carreteras de Galicia, en función de lo indicado en su artículo nº 37 se ha fijado el límite de expropiación, modificada por la Ley 6/2015, de 7 de agosto.
- Decreto 66/2016, del 26 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento general de carreteras de Galicia.
- Ley 2/2016, del 10 de febrero del suelo de Galicia.
- Ley 18/2021, do 27 de decembro, de mediadas fiscais e administrativas.

3. NATURALEZA DEL RÉGIMEN DEL SUELO

La Ley 2/2016, del 10 de febrero del suelo de Galicia, clasifica el suelo en:

SITUACIÓN BÁSICA DEL SUELO	CLASIF DEL SUELO	CATEGORÍA	CONDICIÓN DE LA CATEGORÍA
URBANIZADO	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
RURAL		NO CONSOLIDADO	Integrado por la restante superficie de suelo urbano y, en todo caso, por los terrenos que reúnan alguna de las siguientes condiciones: <ul style="list-style-type: none">Terrenos en los que sean necesarios procesos de urbanización.Terrenos en los que sean necesarios procesos de reforma interior o renovación urbana.Terrenos en los que se desarrollen actuaciones de dotación, entendiéndose 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.
URBANIZADO	SUELO DE NÚCLEO RURAL	Constituyen el suelo de núcleo rural las áreas del territorio que sirven de soporte a un asentamiento de población singularizado, identificable y diferenciado administrativamente en los censos y padrones oficiales que el planeamiento defina y delimite teniendo en cuenta el número de edificaciones, la densidad de viviendas, su grado de consolidación por la edificación y, en su caso, la tipología tradicional de su armazón y de las edificaciones existentes en el mismo.	
		TRADICIONAL	Caracterizado como tal en función de sus características morfológicas, de la tipología tradicional de las edificaciones, de la vinculación con la explotación racional de los recursos naturales o de circunstancias de otra índole que manifiesten la vinculación tradicional del núcleo con el medio físico en el que se ubica.
		COMÚN	Constituido por aquellos asentamientos de población reconocibles como suelo de núcleo rural por su trama parcelaria o el carácter tradicional de su viario soporte pero que no presentan las características necesarias para su inclusión en el tipo básico anterior.

SITUACIÓN BÁSICA DEL SUELO	CLASIF DEL SUELO	CATEGORÍA	CONDICIÓN DE LA CATEGORÍA
RURAL	SUELO URBANIZABLE	Constituirán el suelo urbanizable los terrenos que el planeamiento estime necesarios y adecuados para permitir el crecimiento de la población y de la actividad económica o para completar su estructura urbanística.	
	SUELO RÚSTICO	DE PROTECCIÓN ORDINARIA	<ul style="list-style-type: none"> Los que no resulten susceptibles de transformación urbanística por la peligrosidad para la seguridad de las personas y los bienes, motivada por la existencia de riesgos de cualquier índole. Aquellos que el planeamiento estime innecesarios o inapropiados para su transformación urbanística.
		DE ESPECIAL PROTECCIÓN	Los terrenos afectados por las legislaciones sectoriales de protección del dominio público marítimo-terrestre, hidráulico o de infraestructuras o por las de protección de los valores agrícolas, ganaderos, forestales, paisajísticos, ambientales, naturales o culturales.

4. AFECCIONES

Se expropia el pleno dominio de las superficies que requiere la actuación conforme al artículo 23 de la Ley 18/2021, do 27 de decembro, de medidas fiscais e administrativas.

La línea de dominio público de viales y ríos se ha obtenido a partir de los datos del levantamiento topográfico, catastro y de la cartografía 1:1000 del ayuntamiento de Santiago de Compostela.

La fijación de la línea perimetral de la expropiación (poligonal de expropiación) con relación a la arista exterior de la explanación, queda estrictamente definida en los planos parcelarios.

La expropiación de los terrenos resultantes de la aplicación de los criterios y parámetros de la citada Ley afecta a una superficie de **1.829,28 m²**, los cuales se corresponden a terrenos catalogados como **Suelo Rústico de Protección Ordinaria, Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, Suelo Rústico de protección de aguas y Suelo Urbano Consolidado**, según las categorías del suelo recogidas en los Planes Xerales de Ordenación Urbana del ayuntamiento de Santiago de Compostela y Ames.

5. DESAFECCIONES

Como se indicó en el punto 1. Introducción la nueva solución técnica que se recoge en el documento supone la desafección de una serie de parcelas respecto al proyecto constructivo.

En total la **superficie de desafección suma 781,59 m²**.

6. PLANOS PARCELARIOS

El presente Anejo de Expropiaciones incluye una colección de planos parcelarios en los que se definen todas y cada una de las parcelas catastrales afectadas por la ejecución de las obras de la alternativa elegida, cualesquiera que sea su afección.

Se ha utilizado como plano base, para la elaboración de los planos parcelarios, el soporte digital de información catastral facilitado por los respectivos Centros de Gestión Catastral de las correspondientes Delegaciones Provinciales de Hacienda con petición expresa.

Una vez insertada la poligonal de la línea de expropiación, así como el trazado de planta junto con sus caídas de taludes sobre dicho soporte se identifican las parcelas afectadas mediante una elipse dividida en tres sectores, correspondiendo el sector superior al nº de orden de cada parcela, e incluyendo los sectores inferiores el número de polígono y parcela catastral.

Tras haberse realizado todo lo anteriormente expuesto se obtiene un parcelario y listado de titulares iniciales que, de su exhaustiva comprobación en campo, resulta el parcelario, listado de titulares y de bienes y derechos afectados definitivos que se incluyen en este apéndice.

7. CRITERIOS DE EXPROPIACIÓN

7.1 EXPROPIACIÓN EN PLENO DOMINIO

Los criterios de expropiación vienen definidos por la legislación vigente para este tipo de obras, en este caso la **Ley 18/2021, de 27 de decembro, de medidas fiscais e administrativas**.

Con carácter general la línea de expropiación se ha delimitado a partir del borde exterior de la explanada, considerando 3 metros desde esta.

Esta línea paralela se transformó en una poligonal para su correcta definición por coordenadas, de tal forma que se pueda materializar en el terreno.

A partir de todos los datos recabados, se han realizado los planos parcelarios correspondientes, en los que se delimita la franja de expropiación, calculando la superficie afectada a cada parcela.

8. ESTUDIO Y JUSTIFICACIÓN DE PRECIOS

8.1 VALORACIÓN SUELO OBJETO DE EXPROPIACIÓN

La valoración del suelo se ha de realizar de conformidad con el RDL 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y el RD 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley del Suelo.

Según el Art. 21 del RDL 7/2015, acerca de las Situaciones básicas del suelo, todo el suelo se encuentra, a los efectos de dicha Ley, en una de las situaciones básicas de suelo rural o de suelo urbanizado.

Está en la situación de suelo rural:

a) En todo caso, el suelo preservado por la ordenación territorial y urbanística de su transformación mediante la urbanización, que deberá incluir, como mínimo, los terrenos excluidos de dicha transformación por la legislación de protección o policía del dominio público, de la naturaleza o del patrimonio cultural, los que deban quedar sujetos a tal protección conforme a la ordenación territorial y urbanística por los valores en ellos concurrentes, incluso los ecológicos, agrícolas, ganaderos, forestales y paisajísticos, así como aquéllos con riesgos naturales o tecnológicos, incluidos los de inundación o de otros accidentes graves, y cuantos otros prevea la legislación de ordenación territorial o urbanística.

b) El suelo para el que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística prevean o permitan su paso a la situación de suelo urbanizado, hasta que termine la correspondiente actuación de urbanización, y cualquier otro que no reúna los requisitos a que se refiere el apartado siguiente.

Se encuentra en la situación de suelo urbanizado el que estando legalmente integrado en una malla urbana conformada por una red de viales, dotaciones y parcelas propia del núcleo o asentamiento de población del que forme parte, cumpla alguna de las siguientes condiciones:

- Haber sido urbanizado en ejecución del correspondiente instrumento de ordenación.
- Tener instaladas y operativas, conforme a lo establecido en la legislación urbanística aplicable, las infraestructuras y los servicios necesarios, mediante su conexión en red, para satisfacer la demanda de los usos y edificaciones existentes o previstos por la ordenación urbanística o poder llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión con las instalaciones preexistentes. El hecho de que el suelo sea colindante con carreteras de circunvalación o con vías de comunicación interurbanas no comportará, por sí mismo, su consideración como suelo urbanizado.

c) Estar ocupado por la edificación, en el porcentaje de los espacios aptos para ella que determine la legislación de ordenación territorial o urbanística, según la ordenación propuesta por el instrumento de planificación correspondiente.

También se encuentra en la situación de suelo urbanizado, el incluido en los núcleos rurales tradicionales legalmente asentados en el medio rural, siempre que la legislación de ordenación territorial y urbanística les atribuya la condición de suelo urbano o asimilada y cuando, de conformidad con ella, cuenten con las dotaciones, infraestructuras y servicios requeridos al efecto.

A los efectos de expropiación, las valoraciones de suelo se efectuarán con arreglo a los criterios establecidos en el Título V del citado Real Decreto Legislativo, cualquiera que sea la finalidad que la motive y la legislación, urbanística o de otro carácter, que la legitime.

Las valoraciones, cuando se aplique la expropiación forzosa, se entenderán referidas al momento de iniciación del expediente de justiprecio individualizado, según se indica en el Art. 21 del RDL 2/2008.

En el caso de las parcelas cuya titularidad pertenezca a un organismo público se solicitará la cesión de los terrenos para la ejecución de las obras, por lo que no se ha considerado valoración alguna por la ocupación de los terrenos.

MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN SUELO	SITUACIÓN BÁSICA DEL SUELO	SUPERFICIE (m2)
Santiago de Compostela	Suelo Rústico de Protección Ordinaria	Rural	1.829,28
	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras.		
	Suelo Rústico de Protección Paisajística.		
	Suelo Rústico de Protección de Aguas.		
	Suelo Rústico de Protección Forestal		
	Suelo Urbanizable		
	Suelo Urbano Consolidado	Urbanizado	0,00

A continuación, se presenta una tabla en donde se resume la superficie objeto de expropiación, así como una estimación del importe de la misma.

MUNICIPIO	SUPERFICIE	VALORACIÓN
Santiago de Compostela	1.829,28 m ²	12.804,96
TOTAL	1.829,28 m²	12.804,96 €

El importe total de la valoración de la superficie expropiada alcanza la cifra de **DOCE MIL OCHOCIENTOS CUATRO Euros con NOVENTA Y SEIS céntimos (12.804,96 euros)**.

9. BIENES AFECTADOS

9.1 DETERMINACIÓN DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

A los efectos que establece el Artículo 17 de la Vigente Ley de Expropiación Forzosa de 16 de Abril de 1954 y concordantes con su reglamento de 26 de Abril de 1957, se elabora la preceptiva relación concreta e individualizada, en la que se describen todos los aspectos materiales y jurídicos de los bienes o derechos que se consideran de necesaria expropiación.

Dicha Relación de Bienes y Derechos afectados comprende, de forma ordenada y a modo de resumen, todas las fincas o parcelas catastrales afectadas, con expresión de los siguientes datos:

- Número de orden en el expediente expropiatorio
- Termino municipal
- Identificación catastral del polígono y parcela
- Nombre y domicilio del propietario del bien afectado.
- Extensión o superficie de la finca completa y de la parte de la misma que sea objeto de expropiación, incluyendo todos los bienes.
- Régimen urbanístico del suelo y calificación según cultivos, en su caso...

9.2 VALORACIÓN DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

Las plantaciones, obras e instalaciones que existan en el suelo se tasarán con independencia del mismo, con arreglo a los criterios de la Ley de Expropiación Forzosa.

Con respecto a las construcciones se seguirá el método de valoración del coste de reposición o reemplazamiento; es decir, el cálculo del coste de construcción a precios actuales de un inmueble de utilidad idéntica al objeto de tasación, con materiales actuales, de acuerdo con los estándares constructivos, de organización y de vida vigentes en el momento actual.

La valoración de los Bienes y derechos afectados asciende a la cantidad de **QUINIENTOS DIEZ Euros (510,00 euros)**.

9.3 VALORACIÓN DE INDEMNIZACIONES

Además de los terrenos ocupados por las construcciones y edificaciones afectadas, proceden indemnizaciones por otra serie de afecciones:

- Arrendamientos y usuarios
- División de fincas, restitución de infraestructuras
- Disminución de la superficie explotada
- Indemnizaciones por rápida ocupación (Artículo 52.5ª L.E.F)

El importe de las indemnizaciones se fija en aplicación del artículo 52.5ª de la Ley de Expropiación Forzosa *“La administración fijará las cifras de indemnización por el importe de los perjuicios derivados de la rápida ocupación, tales como mudanzas, pérdidas de cosechas y otras igualmente justificadas”*.

La valoración de indemnizaciones del presente proyecto de trazado asciende a la cantidad de **CERO Euros (0,00 €)**.

10. RESUMEN DE LA VALORACIÓN

CONCEPTO	VALORACION
Expropiaciones	12.804,96 €
Bienes	510,00 €
Total (Expropiaciones y bienes). Sin Premio de Afección	13.314,96 €
Premio de Afección (5%)	665,75 €
Total (Expropiaciones y bienes). Con Premio de Afección	13.980,71 €
Ocupación temporal	0,00 €
TOTAL, EXPROPIACIONES	13.980,71 €

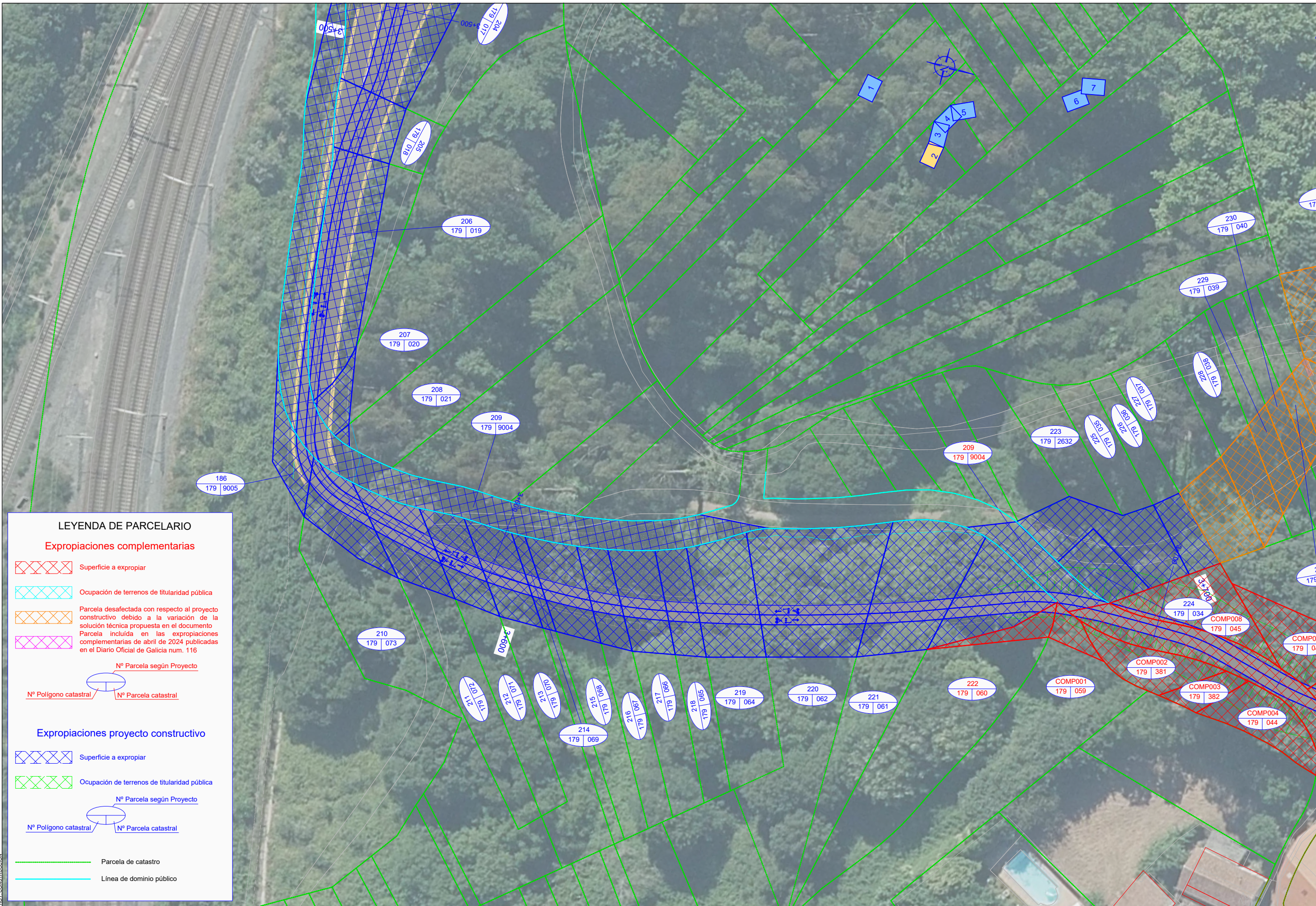
El presupuesto estimado del suelo y construcciones de la presente expropiación, debido a ocupaciones derivadas del trazado, teniendo en cuenta para su cálculo la situación básica del suelo, su clasificación urbanística y su aprovechamiento agrícola en el término municipal afectado, aplicando los precios recogidos en las tablas anteriores, sumándole la partida destinada a mejoras y otros y aplicándole el Premio de Afección regulado por el Art. 47 LEF alcanza el valor total de **TRECE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Euros con SETENTA Y UN Céntimos (13.980,71 euros)**.

11. DOCUMENTACIÓN ADJUNTA

- SUBAPÉNDICE 1: PLANOS PARCELARIOS
- SUBAPÉNDICE 2: LISTADO DE PROPIETARIOS
- SUBAPÉNDICE 3: FICHAS DE CAMPO

SUBAPÉNDICE 1: PLANOS PARCELARIOS





LEYENDA DE PARCELARIO

Expropiaciones complementarias

- Superficie a expropiar
- Ocupación de terrenos de titularidad pública
- Parcela desafectada con respecto al proyecto constructivo debido a la variación de la solución técnica propuesta en el documento
- Parcela incluida en las expropiaciones complementarias de abril de 2024 publicadas en el Diario Oficial de Galicia num. 116

Nº Parcela según Proyecto

Nº Polígono catastral / Nº Parcela catastral

Expropiaciones proyecto constructivo

- Superficie a expropiar
- Ocupación de terrenos de titularidad pública

Nº Parcela según Proyecto

Nº Polígono catastral / Nº Parcela catastral

Parcela de catastro
Línea de dominio público

EDICIÓN: 06 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



INGENIERO DE CAMINOS, CANALES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane

INGENIERO DE CAMINOS, CANALES E PORTOS
DIRECTOR DO PROYECTO:
Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:
A1=1:250
A3=1:500

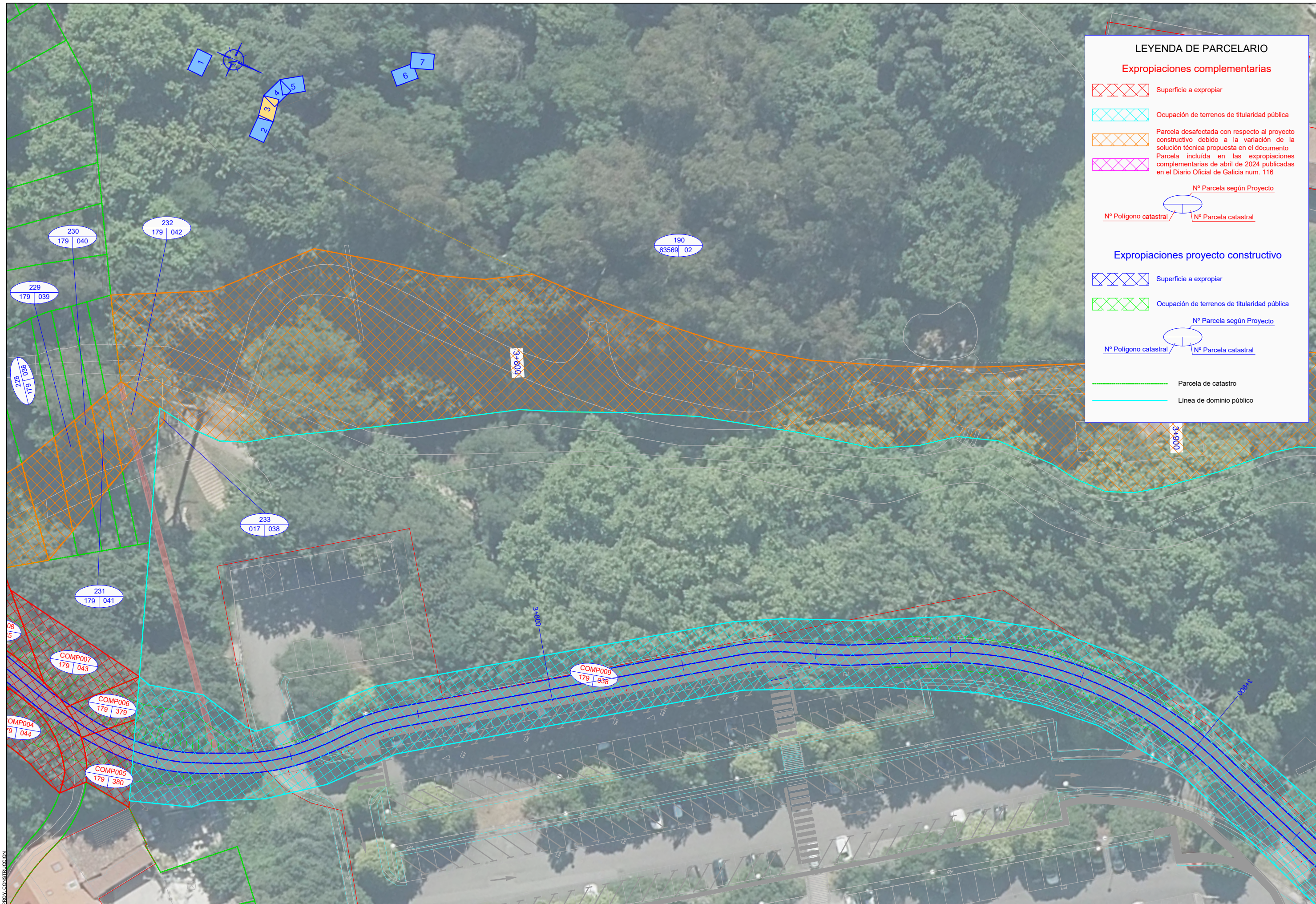
TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
3
FOLIA:
2 DE 7





DESIGNACIÓN DO PLANO:
EXPROPIACIONES COMPLEMENTARIAS

DATA:
NOVEMBRO 2024
NÚMERO DE PÁXINA:





LEYENDA DE PARCELARIO

Expropiaciones complementarias

-  Superficie a expropiar
-  Ocupación de terrenos de titularidad pública
-  Parcela desafectada con respecto al proyecto constructivo debido a la variación de la solución técnica propuesta en el documento
-  Parcela incluida en las expropiaciones complementarias de abril de 2024 publicadas en el Diario Oficial de Galicia num. 116

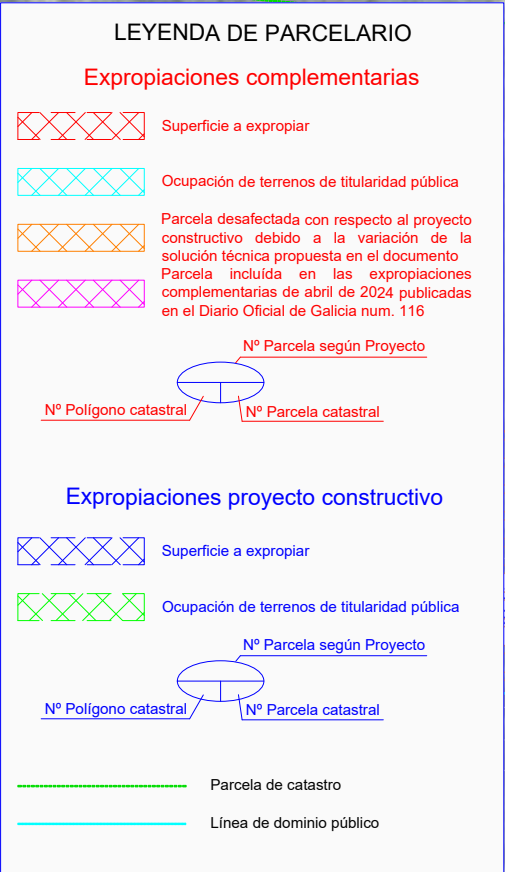
Nº Parcela según Proyecto
Nº Polígono catastral
Nº Parcela catastral

Expropiaciones proyecto constructivo

-  Superficie a expropiar
-  Ocupación de terrenos de titularidad pública

Nº Parcela según Proyecto
Nº Polígono catastral
Nº Parcela catastral

Parcela de catastro
Línea de dominio público





LEYENDA DE PARCELARIO

Expropiaciones complementarias

Superficie a expropiar

Ocupación de terrenos de titularidad pública

Parcela desafectada con respecto al proyecto constructivo debido a la variación de la solución técnica propuesta en el documento

Parcela incluida en las expropiaciones complementarias de abril de 2024 publicadas en el Diario Oficial de Galicia num. 116

Nº Parcela según Proyecto

Nº Polígono catastral

Nº Parcela catastral

Expropiaciones proyecto constructivo

Superficie a expropiar

Ocupación de terrenos de titularidad pública

Nº Parcela según Proyecto

Nº Polígono catastral

Nº Parcela catastral

Parcela de catastro

Línea de dominio público

EDICIÓN: 06 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:
A1=1:250
A3=1:500

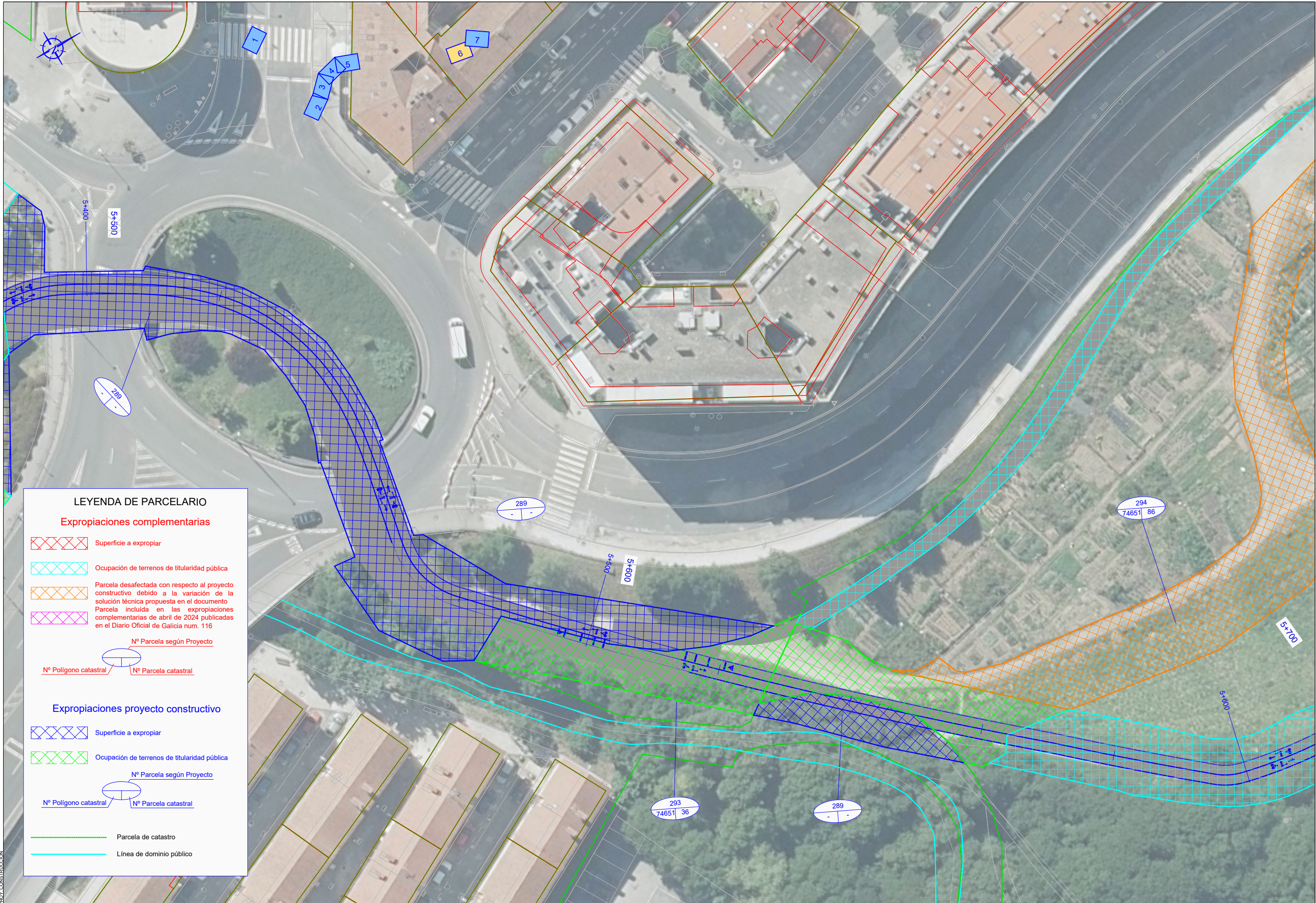
TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
3
FOLIA:
5 DE 7

DESIGNACIÓN DO PLANO:
EXPROIACIONES COMPLEMENTARIAS

DATA:
NOVEMBRO 2024
NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA DE PARCELARIO

Expropiaciones complementarias

Superficie a expropiar

Ocupación de terrenos de titularidad pública

Parcela desafectada con respecto al proyecto constructivo debido a la variación de la solución técnica propuesta en el documento

Parcela incluida en las expropiaciones complementarias de abril de 2024 publicadas en el Diario Oficial de Galicia num. 116

Nº Parcela según Proyecto

Nº Polígono catastral

Nº Parcela catastral

Expropiaciones proyecto constructivo

Superficie a expropiar

Ocupación de terrenos de titularidad pública

Nº Parcela según Proyecto

Nº Polígono catastral

Nº Parcela catastral

Parcela de catastro

Línea de dominio público

EDICIÓN: 06 - PROJ. CONSTRUCCIÓN

XUNTA DE GALICIA

Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU

Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

NEXT GENERATION GALICIA

CONSULTOR:

TYPSA

INGENIERIA S.L.

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS

Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:

A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO:

ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:

AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:

3

FOLIA:

6 DE 7

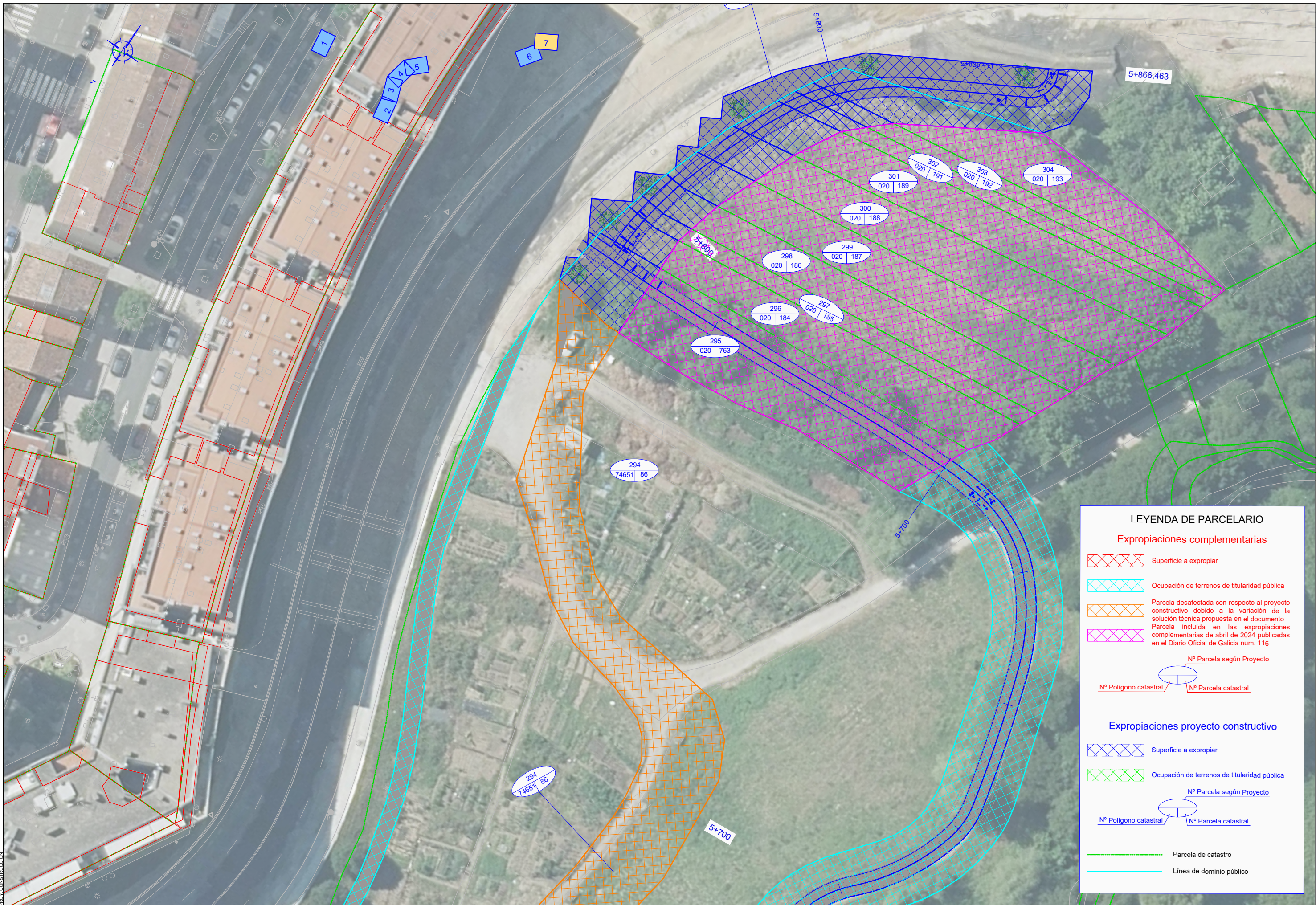
DESIGNACIÓN DO PLANO:

EXPROPIACIONES COMPLEMENTARIAS

DATA:

NOVIEMBRE 2024

NÚMERO DE PÁGINA:



LEYENDA DE PARCELARIO

Expropiaciones complementarias

Superficie a expropiar

Ocupación de terrenos de titularidad pública

Parcela desafectada con respecto al proyecto constructivo debido a la variación de la solución técnica propuesta en el documento

Parcela incluida en las expropiaciones complementarias de abril de 2024 publicadas en el Diario Oficial de Galicia num. 116

Nº Parcela según Proyecto

Nº Polígono catastral

Nº Parcela catastral

Expropiaciones proyecto constructivo

Superficie a expropiar

Ocupación de terrenos de titularidad pública

Nº Parcela según Proyecto

Nº Polígono catastral

Nº Parcela catastral

Parcela de catastro

Línea de dominio público

EDICIÓN: 01 - PROJ. CONSTRUCCIÓN

XUNTA DE GALICIA

Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU

Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

NEXT GENERATION GALICIA

CONSULTOR:

TYPESA

INGENIERIA S.L.

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:
A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NUMERO DO PLANO:
3
FOLIA:
7 DE 7

DESIGNACION DO PLANO:
EXPROPIACIONES COMPLEMENTARIAS

DATA:
NOVEMBRO 2024
NUMERO DE PAXINA:

SUBAPÉNDICE 2: LISTADO DE PROPIETARIOS

Nº PARC.	DATOS PARCELA			DATOS TITULAR		CLASIFICACIÓN NN.SS.	USO CATASTRAL	SITUACIÓN BÁSICA DEL SUELO	SUPERFICIE CATASTRAL TOTAL	SUPERFICIE SUELO AFECTADO NUEVO TRAZADO	SUPERFICIE SUELO AFECTADO TOTAL	OCUPACION TEMPORAL	BIENES AFECTADOS	
	Referencia Catastral	Polígono	Parcela	Nome y apellidos	NIF		Uso principal						Tipología	Medición
INOR175	15079A18609002	186	9002	MINISTERIO DE TRANSPORTES. MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	S2800569B	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	Agrario	RURAL	47.234,00	723,66	6.874,69	0,00		
INOR176	15079A18600320	186	320	EN INVESTIGACION	-	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	Agrario	RURAL	1.003,00	362,75	611,25	0,00	ÁRBOL MADERABLE	8 UD
INOR177	15079A18600191	186	191	PRIETO MAREQUE CARMEN	***9520**	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	Agrario	RURAL	1.305,00	303,07	533,80	0,00		
INOR180	15079A18600301	186	301	ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	Q2801660H	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN PAISAJÍSTICA	Agrario	RURAL	1.793,00	475,28	825,56	0,00		
INOR181	15079A18609001	186	9001	DESCUENTO	-	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN PAISAJÍSTICA	Agrario	RURAL	1.233,00	153,67	388,97	0,00		
INOR182	15079A18600182	186	182	VIÑA GUIANCE ROSALIA	***4416**	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN PAISAJÍSTICA	Agrario	RURAL	15.297,00	144,95	1.818,82	0,00		
INOR190	6356902NH3465E	63569	2	XUNTA DE GALICIA	S1511001H	SUELO URBANO CONSOLIDADO	Sanidad.Benefic	URBANIZADO	166.512,00	0,00	1.263,56	0,00		
INOR209	15079A17909004	179	9004	DESCUENTO	-	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE AGUAS / ORDINARIA	Agrario	RURAL	4.724,00	187,68	847,67	0,00		
INOR222	15079A17900060	179	60	GULDRIS RODRIGUEZ RAQUEL	***3108**	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS	Agrario	RURAL	636,00	33,22	177,47	0,00		
INOR227	15079A17900037	179	37	MOSQUERA SIXTO FRANCISCO JAVIER	***9258**	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS	Agrario	RURAL	269,00	0,00	0,00	0,00		
INOR228	15079A17900038	179	38	GULDRIS ANTELO MARIA	***1432**	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS	Agrario	RURAL	198,00	0,00	0,00	0,00		
INOR229	15079A17900039	179	39	EN INVESTIGACION	-	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS	Agrario	RURAL	126,00	0,00	0,00	0,00		
INOR230	15079A17900040	179	40	MAZA MALLO JOSE	***6486**	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS	Agrario	RURAL	105,00	0,00	0,00	0,00		
INOR231	15079A17900041	179	41	FRANQUEIRA MARIÑO JUAN Y OTROS	-	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS	Agrario	RURAL	93,00	0,00	0,00	0,00		
INOR232	15079A17900042	179	42	GONDELLE VAZQUEZ AMELIA	***7394**	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS	Agrario	RURAL	152,00	0,00	0,00	0,00		
INOR233	001703800NH34F	17	38	XUNTA DE GALICIA	S1511001H	SUELO URBANO CONSOLIDADO	Suelo sin edif.	URBANIZADO	56.391,00	0,00	0,00	0,00		
INOR234	SIN REFERENCIA	-	-	-	-	SUELO URBANO CONSOLIDADO	-	URBANIZADO	-	0,00	0,00			
INOR236	15079A17909004	179	9004	DESCUENTO	-	SUELO URBANO CONSOLIDADO	Agrario	URBANIZADO	4.724,00	0,00	0,00	0,00		
INOR294	7465186NH3476E	74651	86	CONCELLO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA	P1507900G	SUELO URBANIZABLE	Suelo sin edif.	RURAL	14.533,00	1.702,41	2.017,29			

Nº PARC.	DATOS PARCELA			DATOS TITULAR		CLASIFICACIÓN NN.SS.	USO CATASTRAL	SITUACIÓN BÁSICA DEL SUELO	SUPERFICIE CATASTRAL TOTAL	SUPERFICIE SUELO AFECTADO NUEVO TRAZADO	SUPERFICIE SUELO AFECTADO TOTAL	OCUPACION TEMPORAL	BIENES AFECTADOS	
	Referencia Catastral	Polígono	Parcela	Nombre y apellidos	NIF		Uso principal						Tipología	Medición
COMP001	15079A17900059	179	59	GULDRIS MOSQUERA MARIA	***3884**	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN ORDINARIA	Agrario	RURAL	1.062,00	27,51	27,51	0,00		
COMP002	15079A17900381	179	381	MOSQUERA IGLESIAS CARMEN	-	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS / ORDINARIA	Agrario	RURAL	90,00	90,00	90,00	0,00	MURO DE PIEDRA Y TIERRA	5 M3
COMP003	15079A17900382	179	382	EN INVESTIGACION	-	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS / ORDINARIA	Agrario	RURAL	36,00	36,00	36,00	0,00		
COMP004	15079A17900044	179	44	MONTEAGUDO BALUJA VICTORIA (HEREDEROS DE)	***7184**	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS / ORDINARIA	Agrario	RURAL	102,00	102,00	102,00	0,00	ÁRBOL MADERABLE	2 UD
COMP005	15079A17900380	179	380	MAYO FERNANDEZ ROSARIO DEL CARMEN	***8783**	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS	Agrario	RURAL	70,00	70,00	70,00	0,00	ÁRBOL MADERABLE	2 UD
COMP006	15079A17900379	179	379	MAYO FERNANDEZ ROSARIO DEL CARMEN	***8783**	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS	Agrario	RURAL	54,00	54,00	54,00	0,00	ÁRBOL MADERABLE	5 UD
COMP007	15079A17900043	179	43	OTERO GULDRIS MARIA TERESA	***0565**	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS	Agrario	RURAL	365,00	126,43	126,43	0,00		
COMP008	15079A17900045	179	45	SANCHEZ MONTEAGUDO ANTONIO	***2238**	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS	Agrario	RURAL	138,00	138,00	138,00	0,00	ÁRBOL MADERABLE	8 UD
COMP009	001703800NH34F0001PZ			XUNTA DE GALICIA	***1100**	SUELO URBANO CONSOLIDADO	Residencial	URBANIZADO	56.391,00	5.064,42	5.064,42	0,00		

LEYENDA:


PARCELA YA INCLUIDA EN LAS EXPROPIACIONES DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO



PARCELA DE TITULARIDAD PÚBLICA YA INCLUIDA EN LAS EXPROPIACIONES DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO



PARCELA PRIVADA NUEVA CON RESPECTO A LAS EXPROPIACIONES DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO



PARCELA DE TITULARIDAD PÚBLICA NUEVA CON RESPECTO A LAS EXPROPIACIONES DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO



PARCELA PRIVADA DESAFECTADA CON RESPECTO AL PROYECTO CONSTRUCTIVO



PARCELA PÚBLICA DESAFECTADA CON RESPECTO AL PROYECTO CONSTRUCTIVO

SUBAPÉNDICE 3: FICHAS DE CAMPO

NUMERO DE PARCELA: INOR175

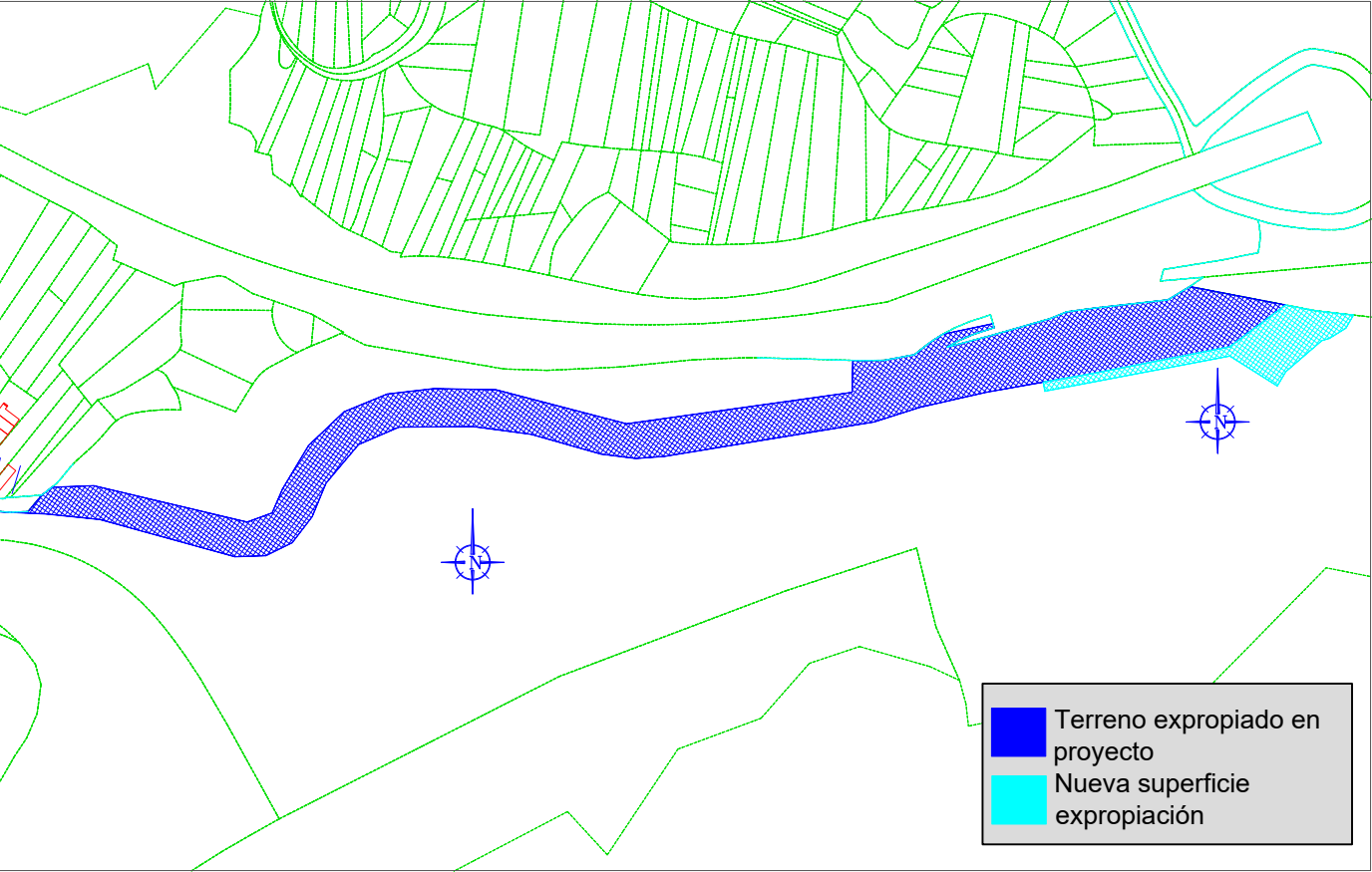
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A18609002
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 186 Parcela 9002 R. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	Ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana
NIF	S2800569B
FINCA	
SUPERFICIE	47.234 m2
POLÍGONO	186
PARCELA	9002
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN		723,66 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL		--
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: INOR176

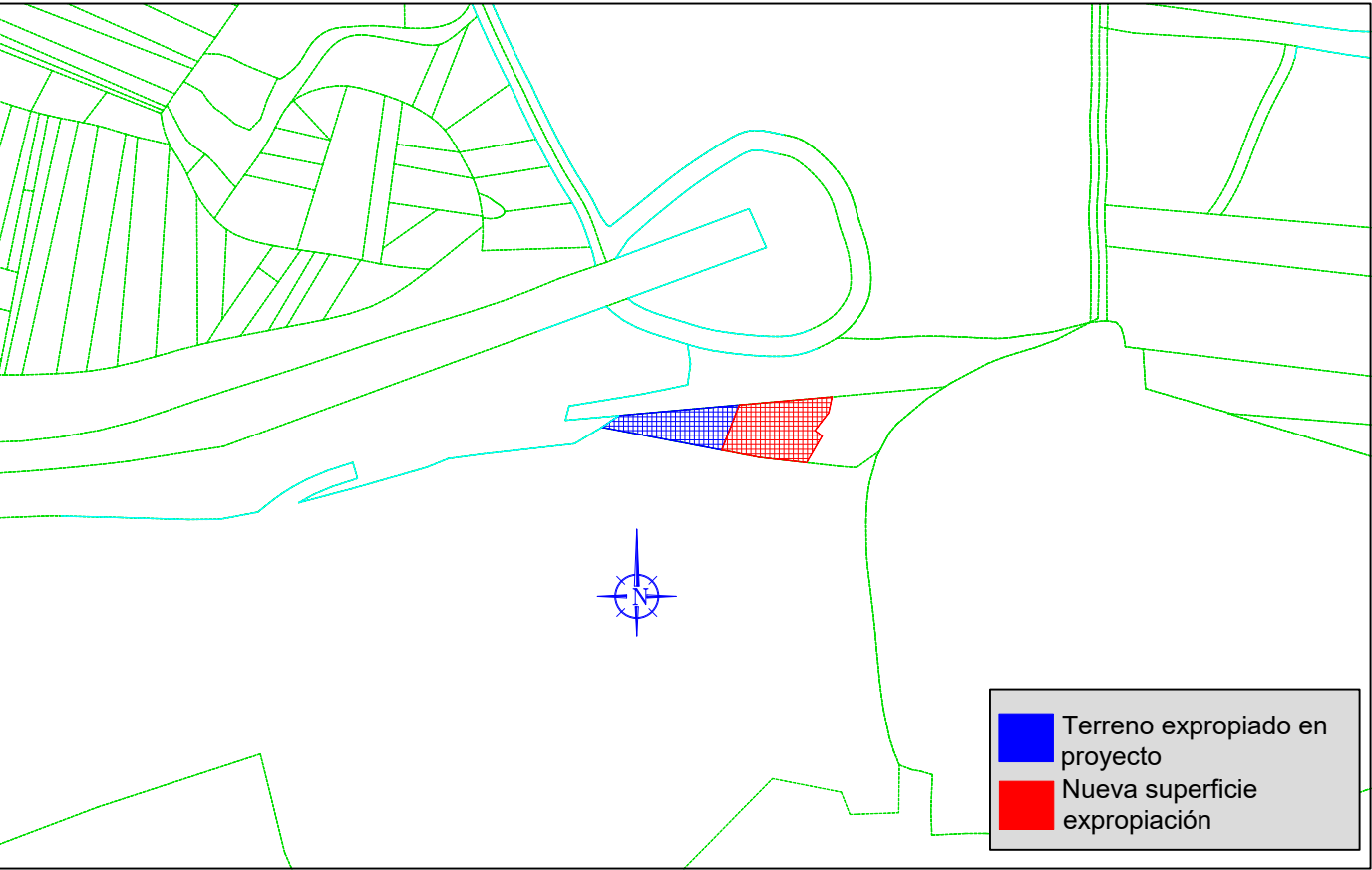
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A18600320
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 186 Parcela 320 MONTE DE RIAL. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	En investigación
NIF	--
FINCA	
SUPERFICIE	1.003 m2
POLÍGONO	186
PARCELA	320
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN	362,75 m2	
OCUPACIÓN TEMPORAL	--	
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud
Árbol maderable	8	ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: INOR177

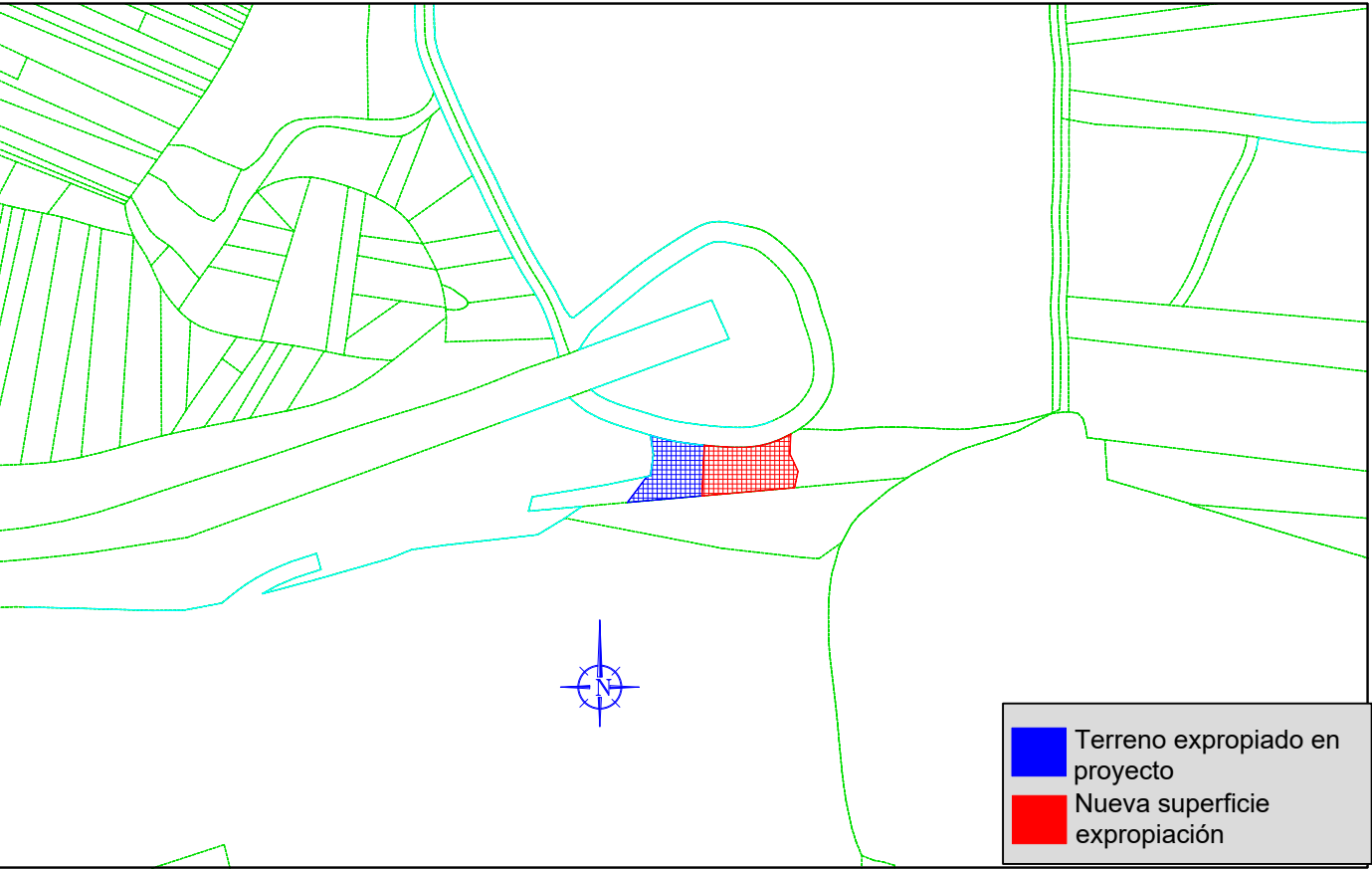
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A18600191
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 186 Parcela 191 MONTE DE RIAL. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	PRIETO MAREQUE CARMEN
NIF	***9520**
FINCA	
SUPERFICIE	1.305 m2
POLÍGONO	186
PARCELA	191
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN		303,07 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL		--
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: INOR180

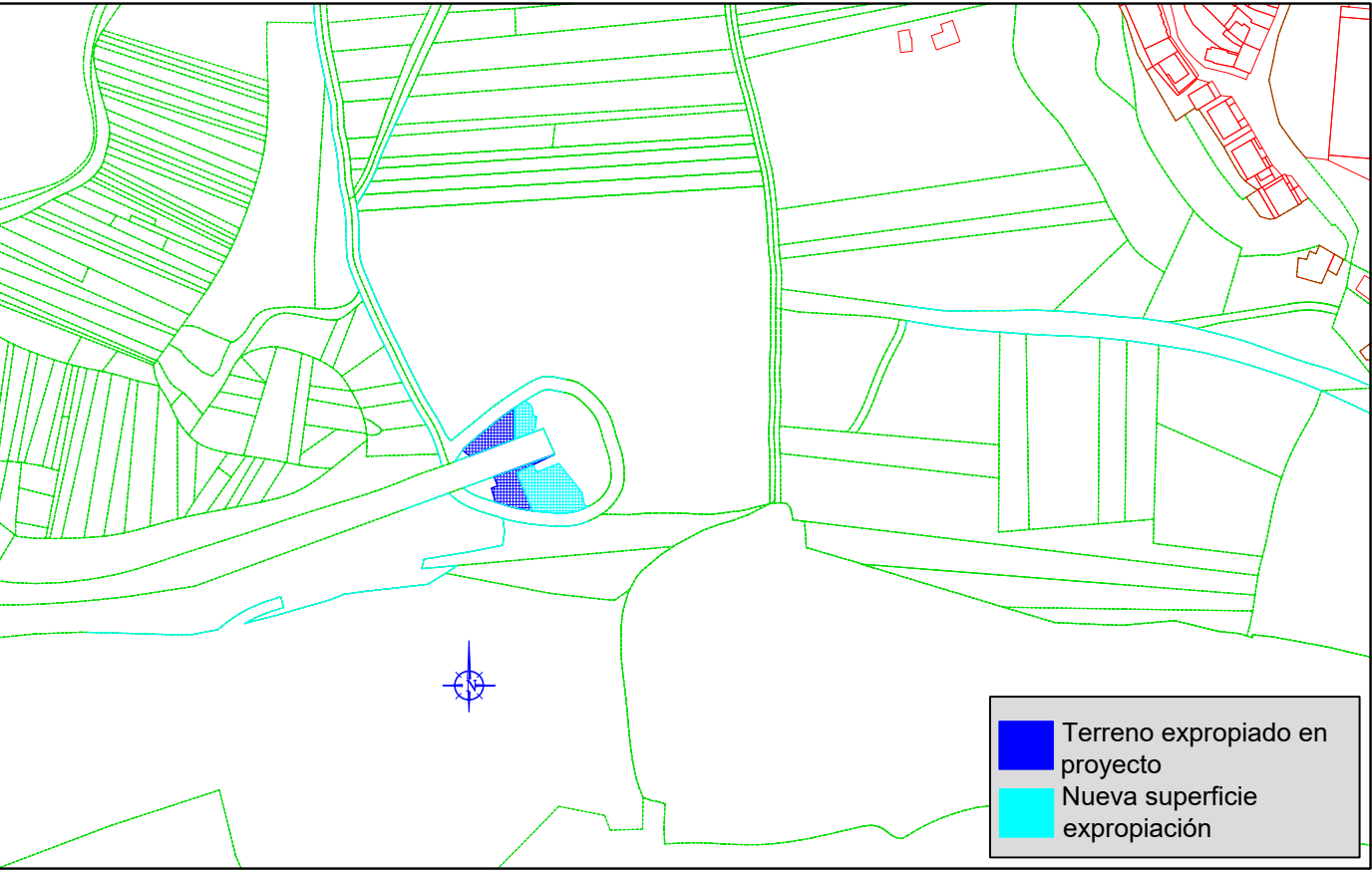
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A18600301
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 186 Parcela 301 REVOLTA. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	Administrador de infraestructuras ferroviarias
NIF	Q2801660H
FINCA	
SUPERFICIE	1.793 m2
POLÍGONO	186
PARCELA	301
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN PAISAJÍSTICA

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN		628,95 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL		--
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: INOR181

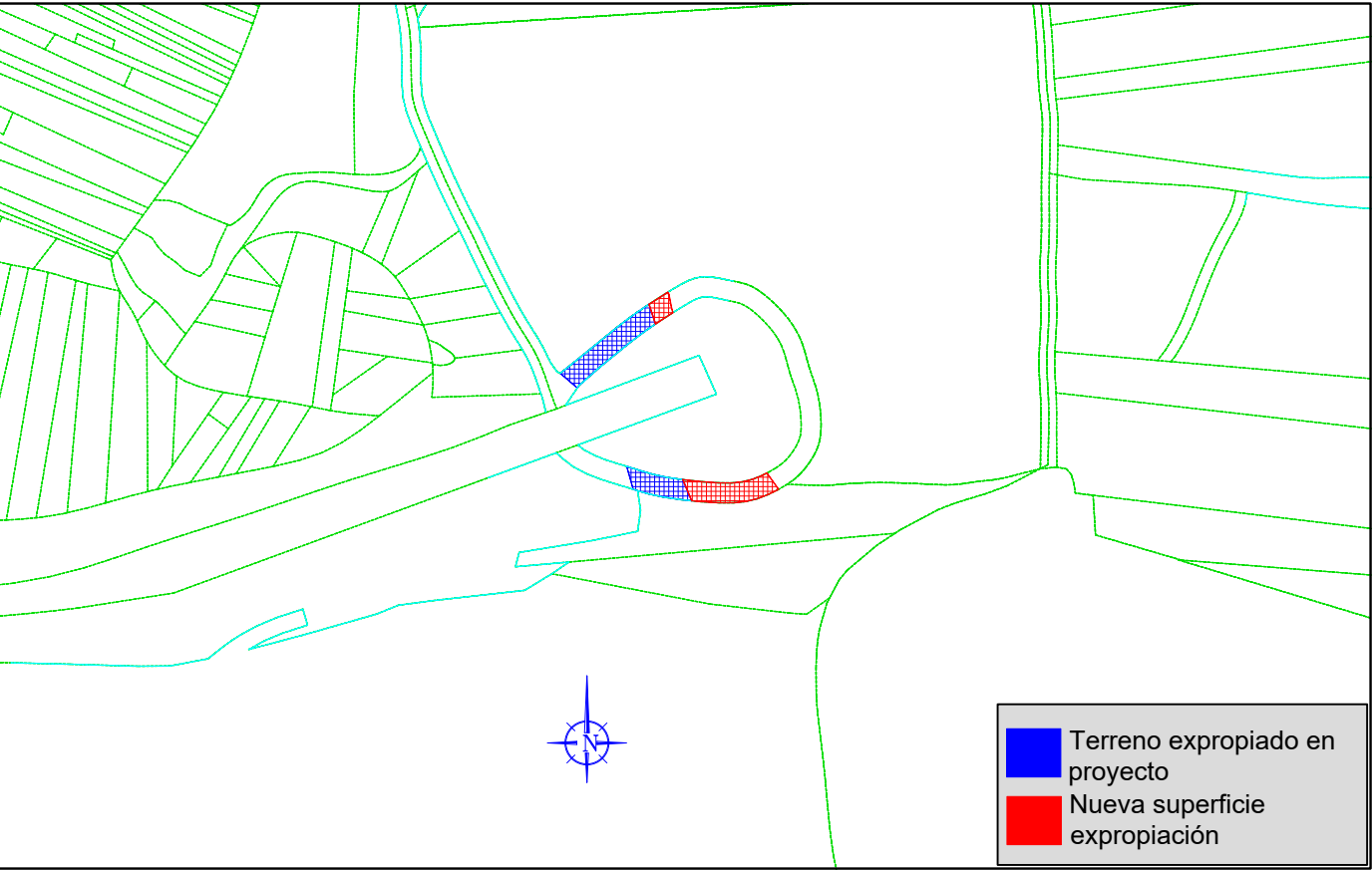
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A18609001
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 186 Parcela 9001 R. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	DESCUENTO
NIF	--
FINCA	
SUPERFICIE	1.233 m2
POLÍGONO	186
PARCELA	9001
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN PAISAJÍSTICA

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN	153,67 m2	
OCUPACIÓN TEMPORAL	--	
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: INOR182

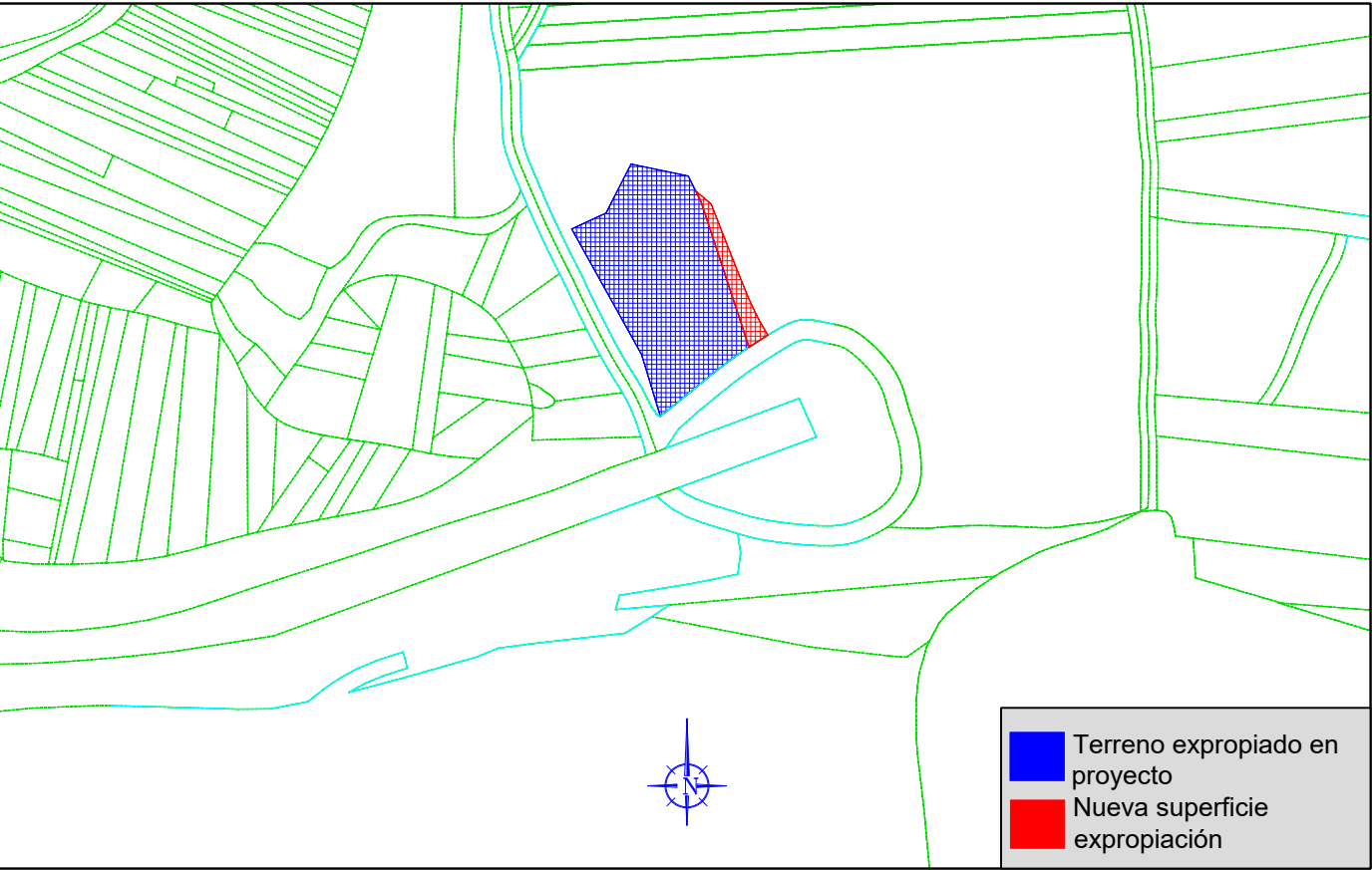
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A18600182
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 186 Parcela 182 AGRO DO TUNEL. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	VIÑA GUIANCE ROSALÍA
NIF	***4416**
FINCA	
SUPERFICIE	15.297 m2
POLÍGONO	186
PARCELA	182
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN PAISAJÍSTICA

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN		144,95 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL		--
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: INOR190

DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	6356902NH3465E
USO CATASTRAL	Sanidad.Benefic
LOCALIZACIÓN	PZ MARTIN HERRERA 2 N2-4 SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	XUNTA DE GALICIA
NIF	S1511001H
FINCA	
SUPERFICIE	166.512 m2
POLÍGONO	63569
PARCELA	02
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO URBANO CONSOLIDADO

Nº DE PARCELA AFECTADA

BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud
SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN	0,00 m2	
OCUPACIÓN TEMPORAL	--	

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: INOR209

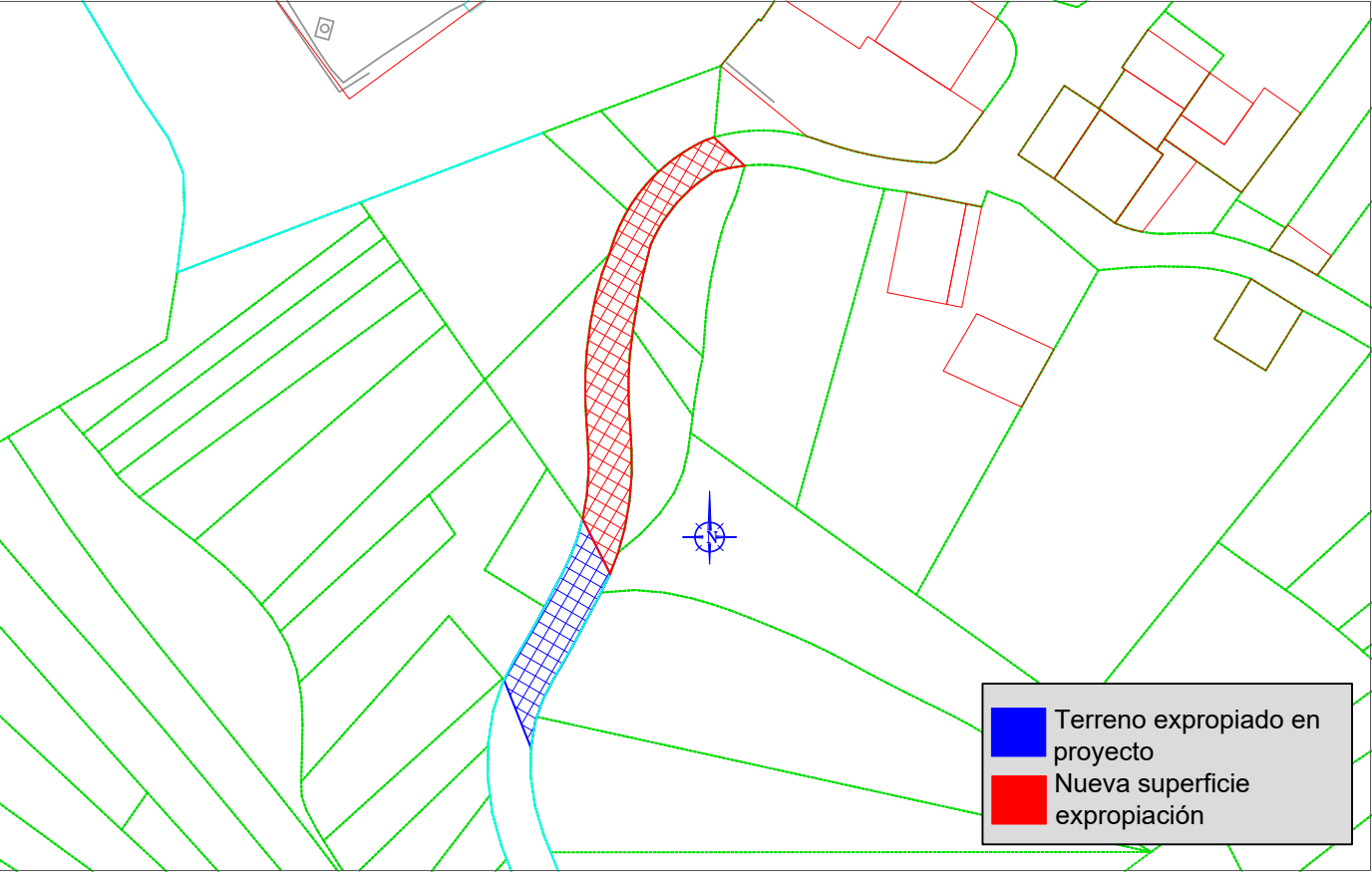
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17909004
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 179 Parcela 9004 CÑO A GRADIZELA. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	Descuento
NIF	-
FINCA	
SUPERFICIE	4.724 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	9004
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN		187,68 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL		--
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: INOR222

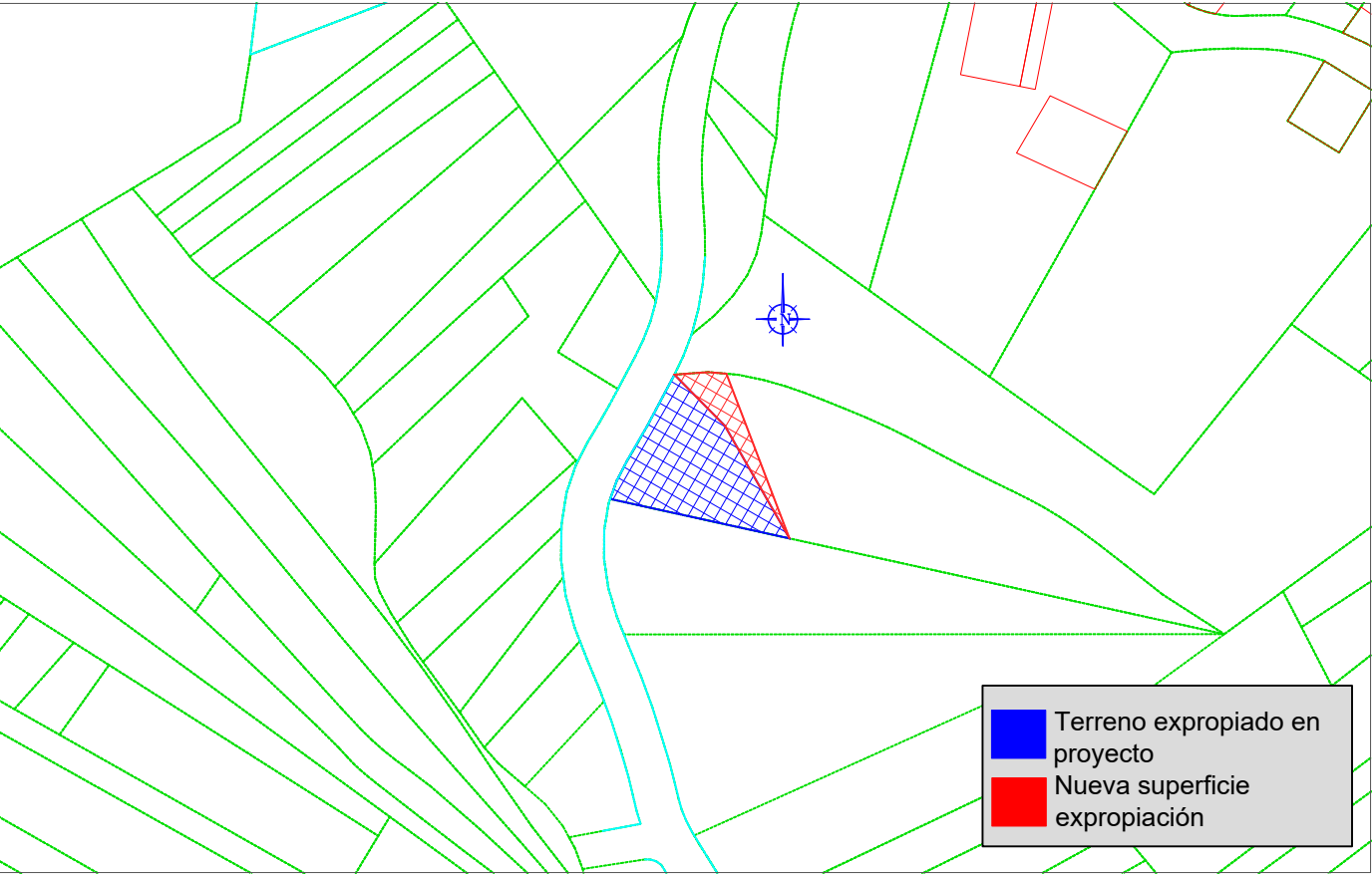
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17909004
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 179 Parcela 9004 CÑO A GRADIZELA. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	Descuento
NIF	-
FINCA	
SUPERFICIE	4.724 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	9004
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN		187,68 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL		--
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



DATOS DE PARCELA

PLANO DE SITUACIÓN PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17900037
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 179 Parcela 37 FONTE DE NOGUEIRA. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	MOSQUERA SIXTO FRANCISCO JAVIER
NIF	***9258**
FINCA	
SUPERFICIE	269 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	00037
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE AGUAS



Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS	
EXPROPIACIÓN	99,31 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL	0 m2

BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

FOTOGRAFÍA PARCELA



PARCELA DESAFECTADA CON RESPECTO
AL PROYECTO CONSTRUCTIVO debido a la
solución técnica propuesta en el presente anejo

DATOS DE PARCELA

PLANO DE SITUACIÓN PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17900038
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 179 Parcela 38 FONTE DE NOGUEIRA. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	GULDRIS ANTELO MARIA
NIF	***1432**
FINCA	
SUPERFICIE	198 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	00038
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE AGUAS



Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS	
EXPROPIACIÓN	73,26 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL	0 m2

BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

FOTOGRAFÍA PARCELA



PARCELA DESAFECTADA CON RESPECTO
AL PROYECTO CONSTRUCTIVO debido a la
solución técnica propuesta en el presente anejo

DATOS DE PARCELA

PLANO DE SITUACIÓN PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17900039
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 179 Parcela 39 FONTE DE NOGUEIRA. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	EN INVESTIGACION
NIF	-
FINCA	
SUPERFICIE	126 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	00039
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE AGUAS



Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS	
EXPROPIACIÓN	48,44 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL	0 m2

BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

FOTOGRAFÍA PARCELA



PARCELA DESAFECTADA CON RESPECTO AL PROYECTO CONSTRUCTIVO debido a la solución técnica propuesta en el presente anejo

DATOS DE PARCELA

PLANO DE SITUACIÓN PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17900040
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 179 Parcela 40 FONTE DE NOGUEIRA. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	MAZA MALLO JOSE
NIF	***6486**
FINCA	
SUPERFICIE	105 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	00040
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE AGUAS



Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS	
EXPROPIACIÓN	36,55 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL	0 m2

BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

FOTOGRAFÍA PARCELA



PARCELA DESAFECTADA CON RESPECTO
AL PROYECTO CONSTRUCTIVO debido a la
solución técnica propuesta en el presente anejo

DATOS DE PARCELA

PLANO DE SITUACIÓN PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17900041
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 179 Parcela 41 FONTE DE NOGUEIRA. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	FRANQUEIRA MARIÑO JUAN Y OTROS
NIF	-
FINCA	
SUPERFICIE	93 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	00041
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS



Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICES AFECTADAS	
EXPROPIACIÓN	30,4 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL	0 m2

BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

FOTOGRAFÍA PARCELA



PARCELA DESAFECTADA CON RESPECTO
AL PROYECTO CONSTRUCTIVO debido a la
solución técnica propuesta en el presente anejo

DATOS DE PARCELA

PLANO DE SITUACIÓN PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17900042
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 179 Parcela 42 FONTE DE NOGUEIRA. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	GONDELLE VAZQUEZ AMELIA
NIF	***7394**
FINCA	
SUPERFICIE	152 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	00042
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS



Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICES AFECTADAS	
EXPROPIACIÓN	59,81 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL	0 m2

BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

FOTOGRAFÍA PARCELA



PARCELA DESAFECTADA CON RESPECTO
AL PROYECTO CONSTRUCTIVO debido a la
solución técnica propuesta en el presente anejo

DATOS DE PARCELA

PLANO DE SITUACIÓN PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	001703800NH34F
USO CATASTRAL	Suelo sin edif.
LOCALIZACIÓN	RU RAMON BALTAR 24(A) N2-24(B) SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	XUNTA DE GALICIA
NIF	S1511001H
FINCA	
SUPERFICIE	56.391 m2
POLÍGONO	017
PARCELA	038
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO URBANO CONSOLIDADO



Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICES AFECTADAS	
EXPROPIACIÓN	119,73 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL	0 m2

BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

FOTOGRAFÍA PARCELA



PARCELA DESAFECTADA CON RESPECTO
AL PROYECTO CONSTRUCTIVO debido a la
solución técnica propuesta en el presente anejo

DATOS DE PARCELA

PLANO DE SITUACIÓN PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	SIN REFERENCIA
USO CATASTRAL	-
LOCALIZACIÓN	-
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	-
NIF	-
FINCA	
SUPERFICIE	-
POLÍGONO	-
PARCELA	-
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO URBANO CONSOLIDADO



PARCELA DESAFECTADA CON RESPECTO
AL PROYECTO CONSTRUCTIVO debido a la
solución técnica propuesta en el presente anejo

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICES AFECTADAS	
EXPROPIACIÓN	433,8 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL	0 m2

BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud
ARBOL MADERABLE		5 Ud

FOTOGRAFÍA PARCELA



DATOS DE PARCELA

PLANO DE SITUACIÓN PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17909004
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	Polígono 179 Parcela 9004 CÑO A GRADIZELA. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	DESCUENTO
NIF	-
FINCA	
SUPERFICIE	4.724 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	09004
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO URBANO CONSOLIDADO



Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICES AFECTADAS	
EXPROPIACIÓN	677,44 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL	0 m2

BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

FOTOGRAFÍA PARCELA



PARCELA DESAFECTADA CON RESPECTO
AL PROYECTO CONSTRUCTIVO debido a la
solución técnica propuesta en el presente anejo

NUMERO DE PARCELA: INOR294

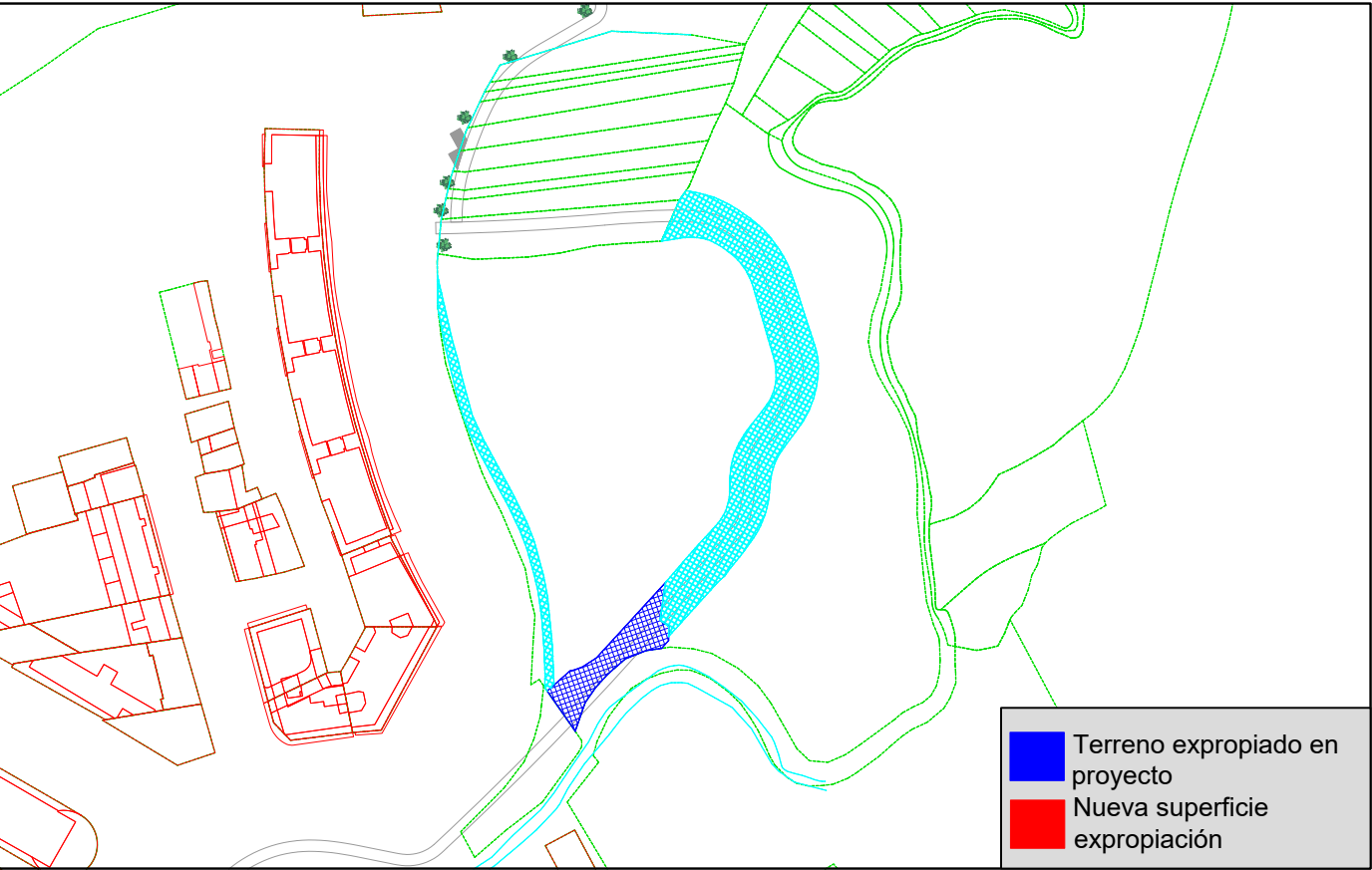
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	7465186NH3476E
USO CATASTRAL	Suelo sin edif.
LOCALIZACIÓN	RU JOSE ANTONIO SOUTO PAZ PU8 SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	CONCELLO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA
NIF	P1507900G
FINCA	
SUPERFICIE	14.533 m2
POLÍGONO	74651
PARCELA	86
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO URBANIZABLE

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN		1.702,41 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL		--
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: COMP001

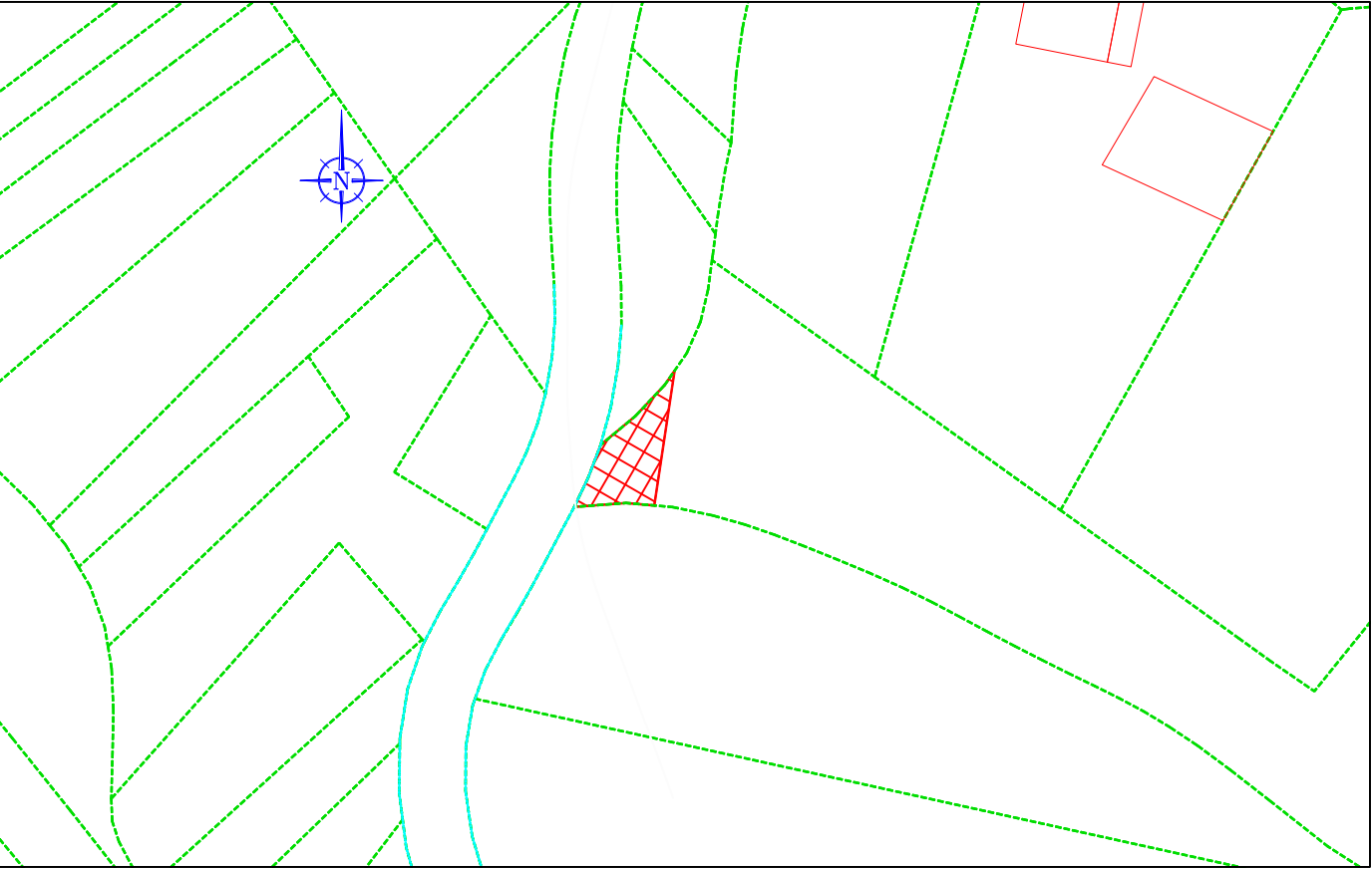
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17900059
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	HORTA DO TRIGO. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	GULDRIS MOSQUERA MARIA
NIF	***3884**
FINCA	
SUPERFICIE	1.062 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	59
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN ORDINARIA

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN		27,51 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL		--
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: COMP002

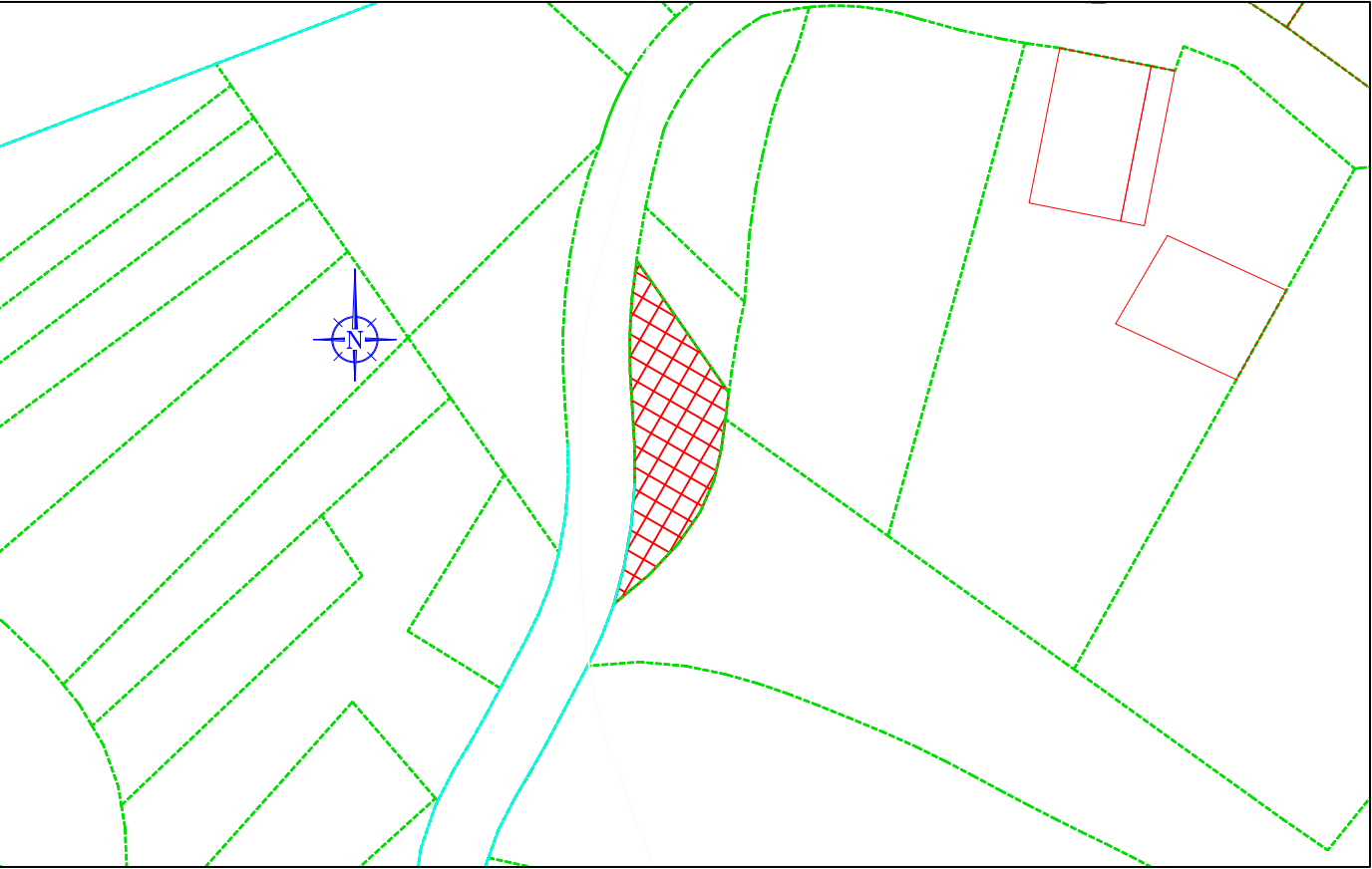
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17900381
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	CURRUCHIÑO. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	MOSQUERA IGLESIAS CARMEN
NIF	--
FINCA	
SUPERFICIE	90
POLÍGONO	179
PARCELA	381
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE AGUAS / ORDINARIA

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN	90 m2	
OCUPACIÓN TEMPORAL	--	
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud
Muro de piedra y tierra	5	m3

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



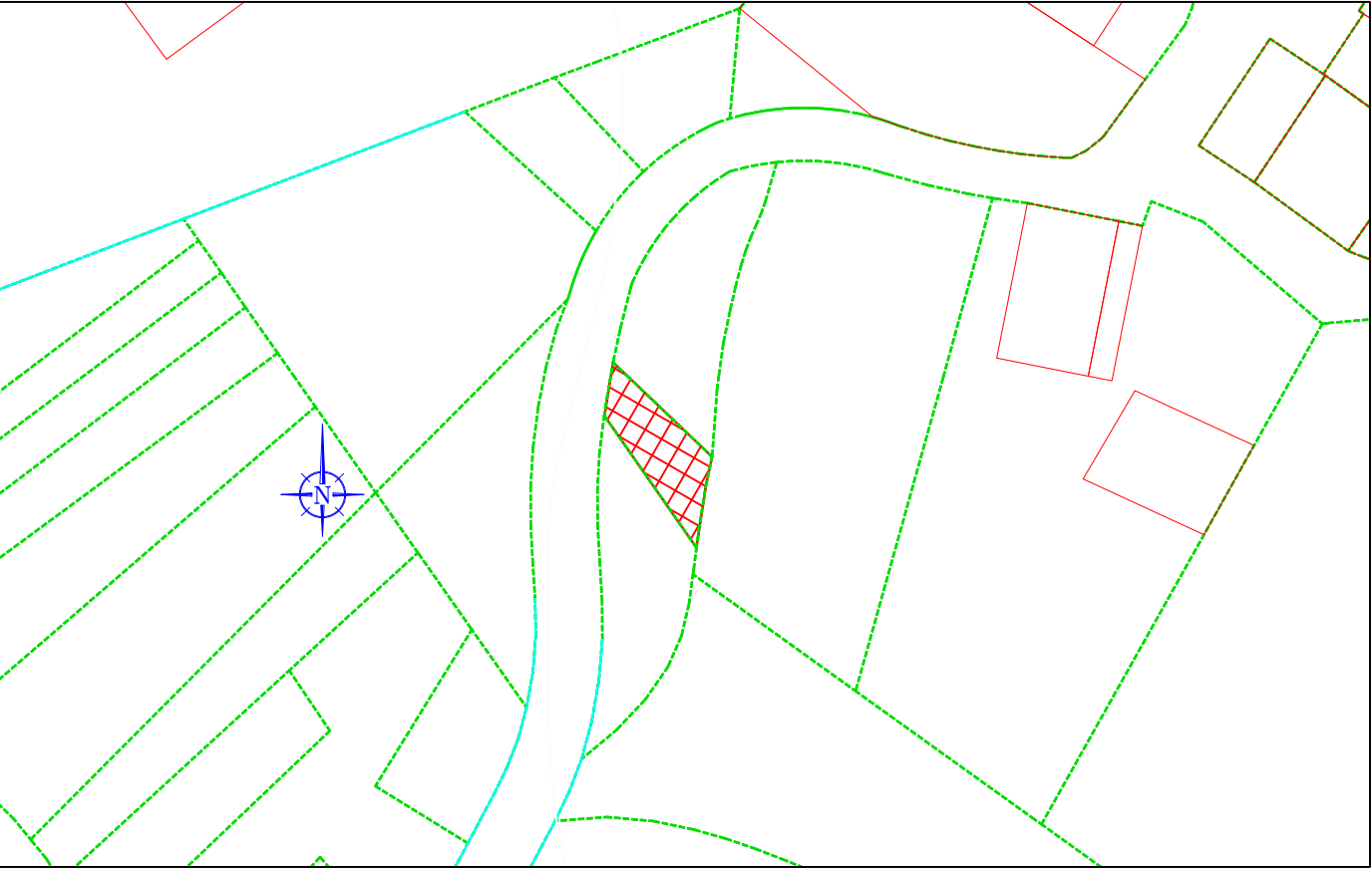
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17900382
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	CURRUCHIÑO. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	--
NIF	--
FINCA	
SUPERFICIE	36 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	382
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS / ORDINARIA

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN		36 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL		--
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: COMP004

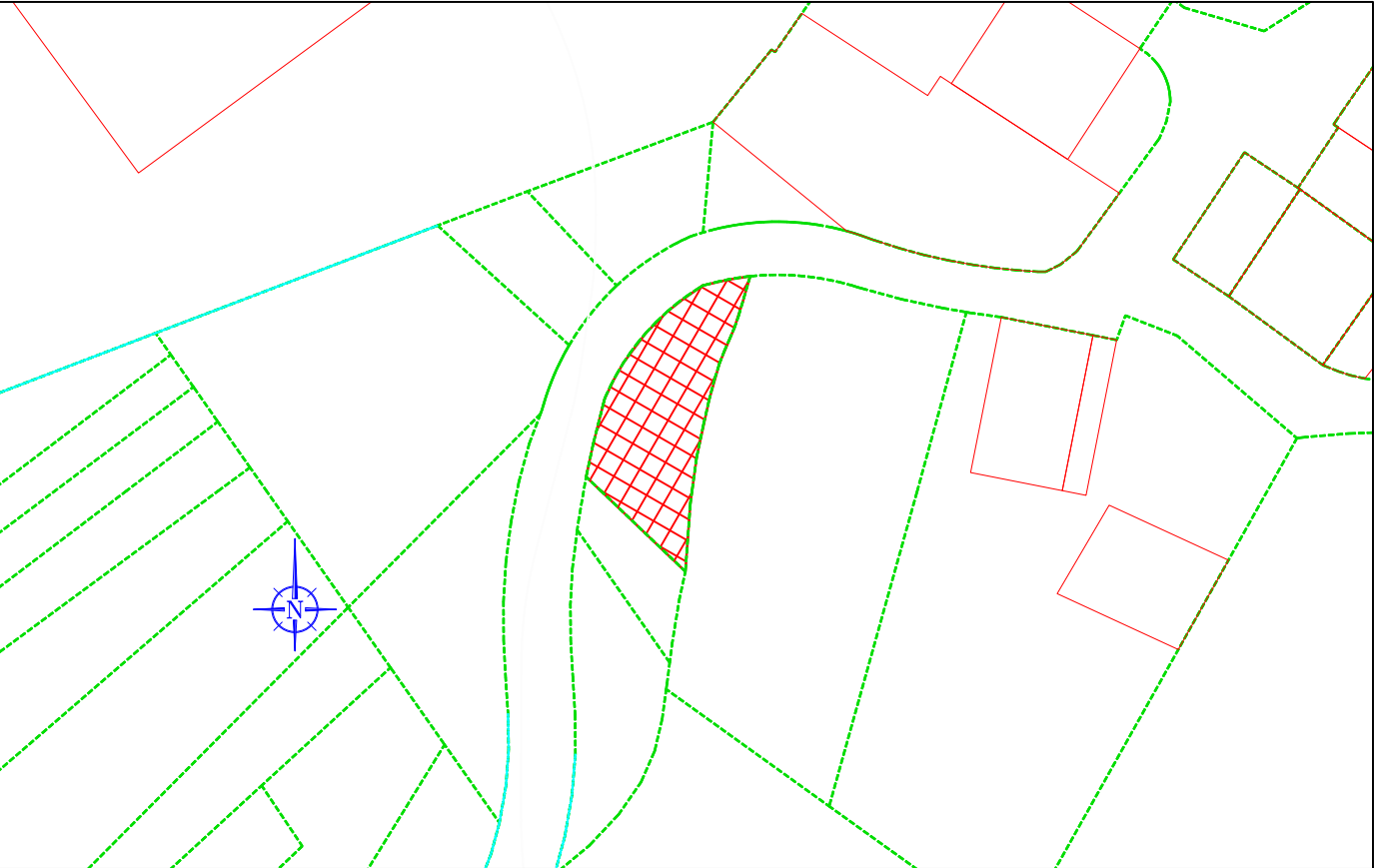
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17900044
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	CURRUCHIÑO. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	MONTEAGUDO BALUJA VICTORIA (HEREDEROS DE)
NIF	***7184**
FINCA	
SUPERFICIE	102 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	44
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS / ORDINARIA

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN	102 m2	
OCUPACIÓN TEMPORAL	--	
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud
Árbol maderable	2	ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: COMP005

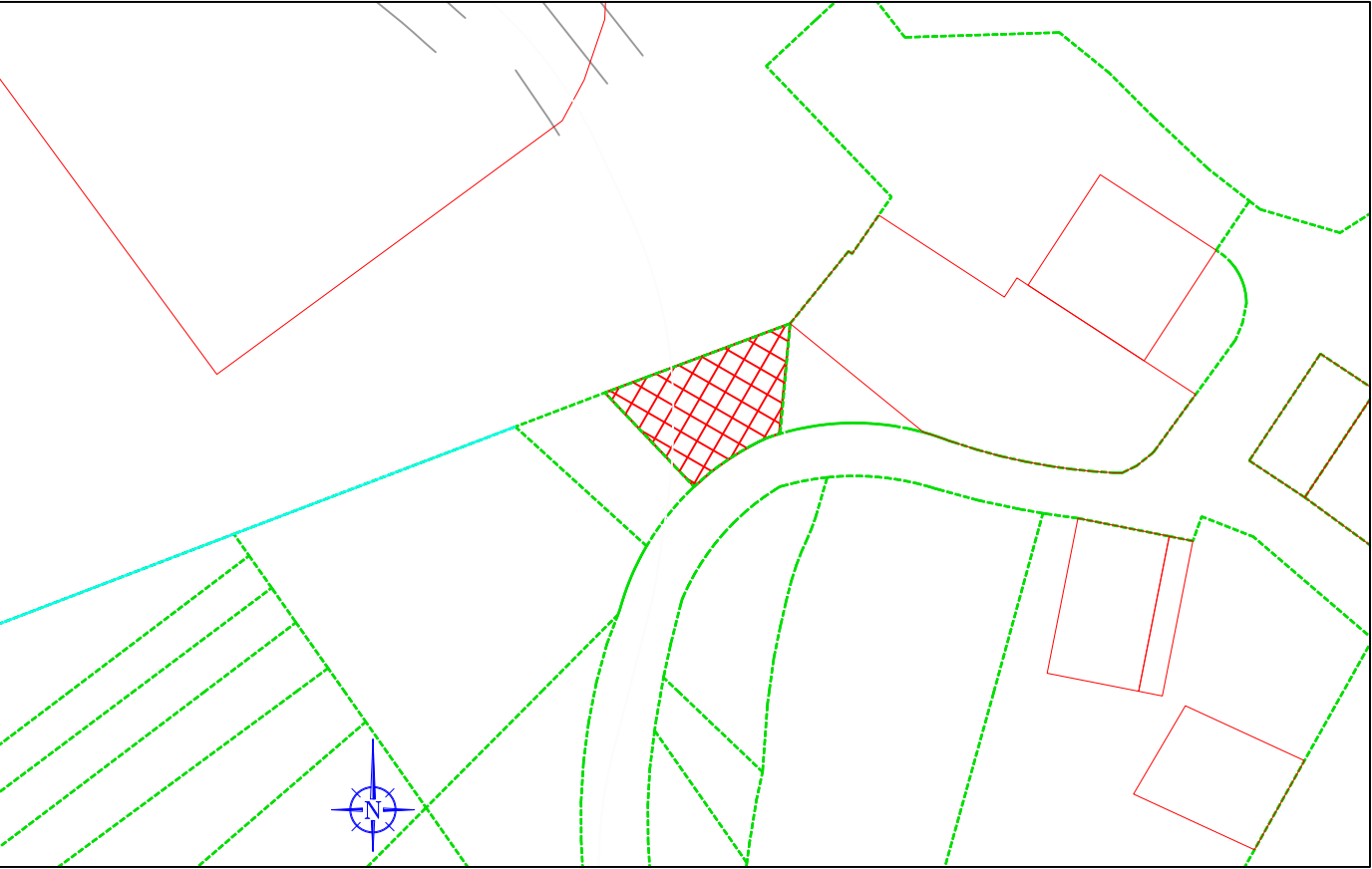
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17900380
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	CURRUCHIÑO. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	MAYO FERNANDEZ ROSARIO DEL CARMEN
NIF	***8783**
FINCA	
SUPERFICIE	70 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	380
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN	70 m2	
OCUPACIÓN TEMPORAL	--	
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud
Árbol maderable	2	ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: COMP006

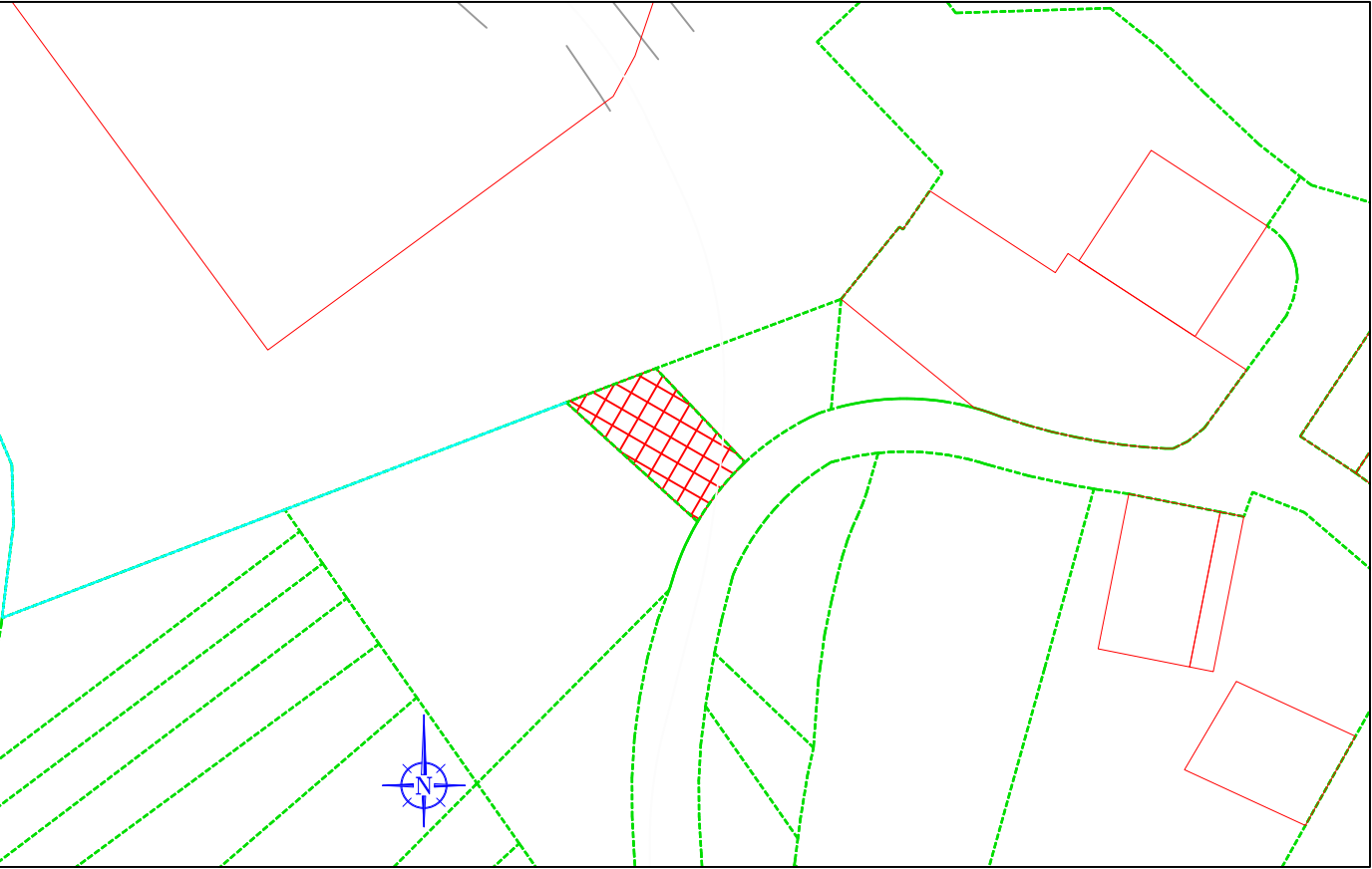
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17900379
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	CURRUCHIÑO. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	MAYO FERNANDEZ ROSARIO DEL CARMEN
NIF	***8783**
FINCA	
SUPERFICIE	54 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	379
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN	54 m2	
OCUPACIÓN TEMPORAL	--	
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud
Árbol maderable	5	ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: COMP007

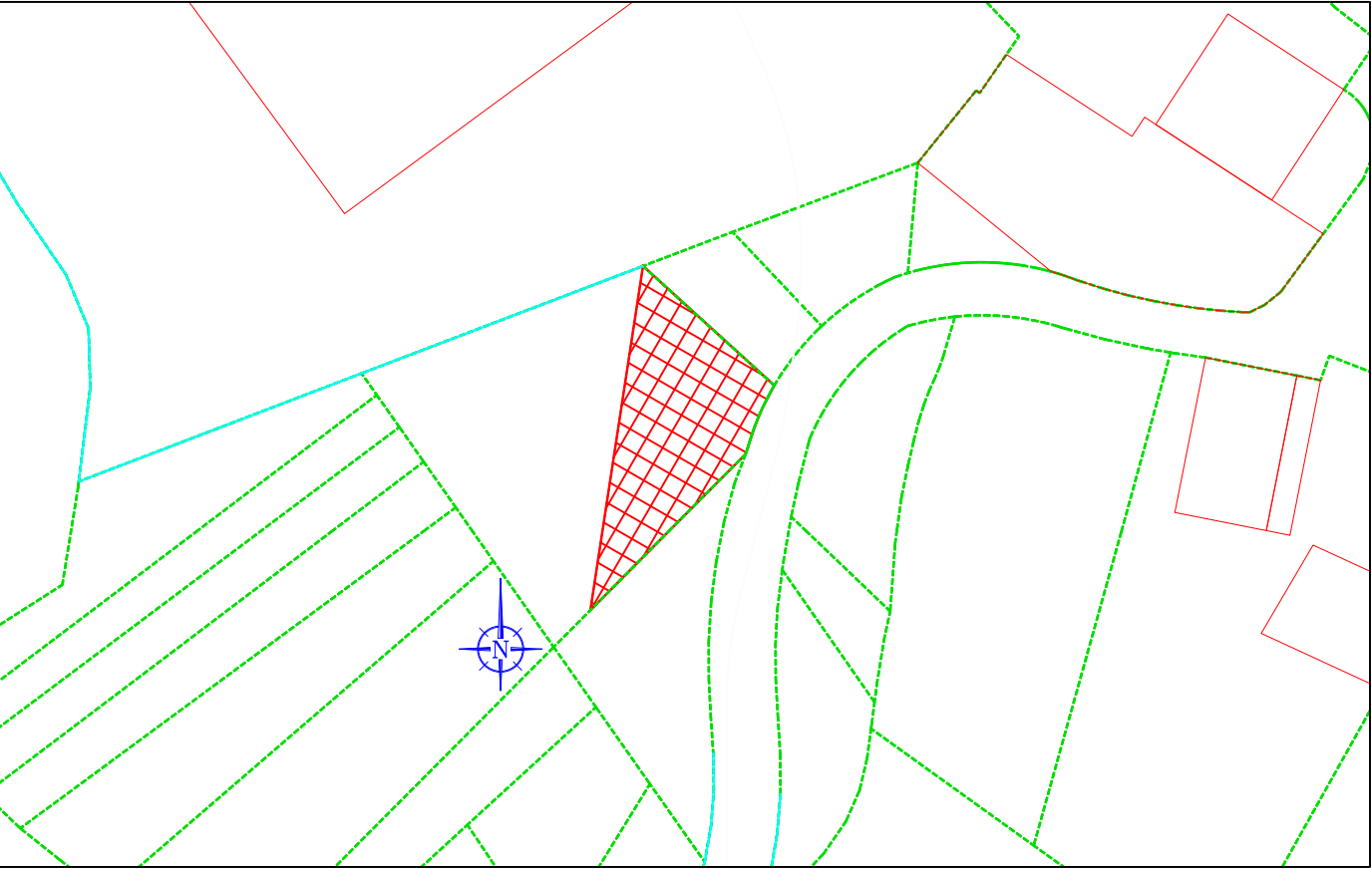
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17900043
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	HORTAS DE ABAIXO. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	OTERO GULDRIS MARIA TERESA
NIF	***0565**
FINCA	
SUPERFICIE	365 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	43
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN		126,43 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL		--
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: COMP008

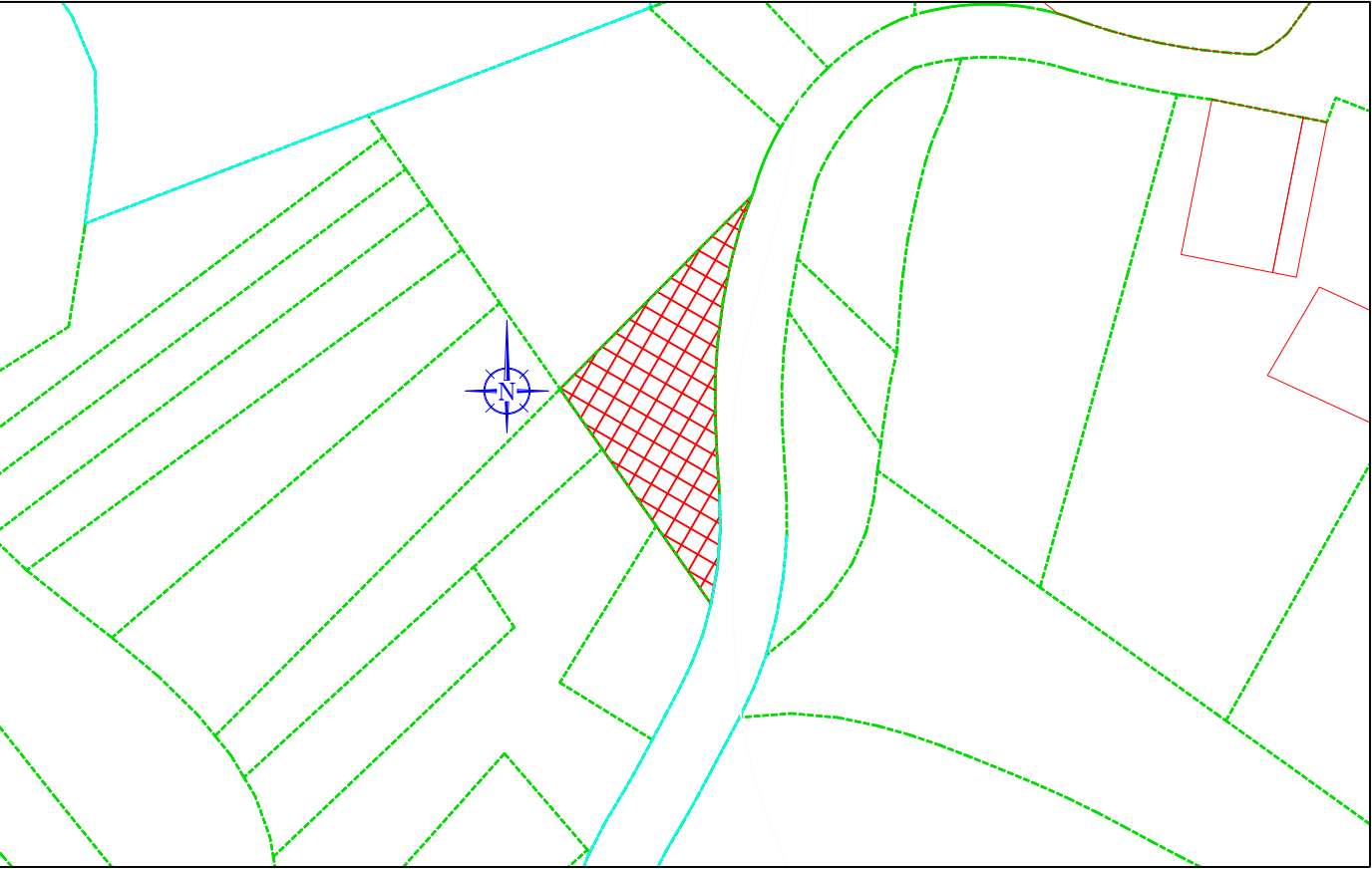
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	15079A17900045
USO CATASTRAL	Agrario
LOCALIZACIÓN	A CACHADA. SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	SANCHEZ MONTEAGUDO ANTONIO
NIF	***2238**
FINCA	
SUPERFICIE	138 m2
POLÍGONO	179
PARCELA	45
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO RÚSTICO DEPROTECCIÓN DE AGUAS

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN	138 m2	
OCUPACIÓN TEMPORAL	--	
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud
Árbol maderable	8	ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



NUMERO DE PARCELA: COMP009

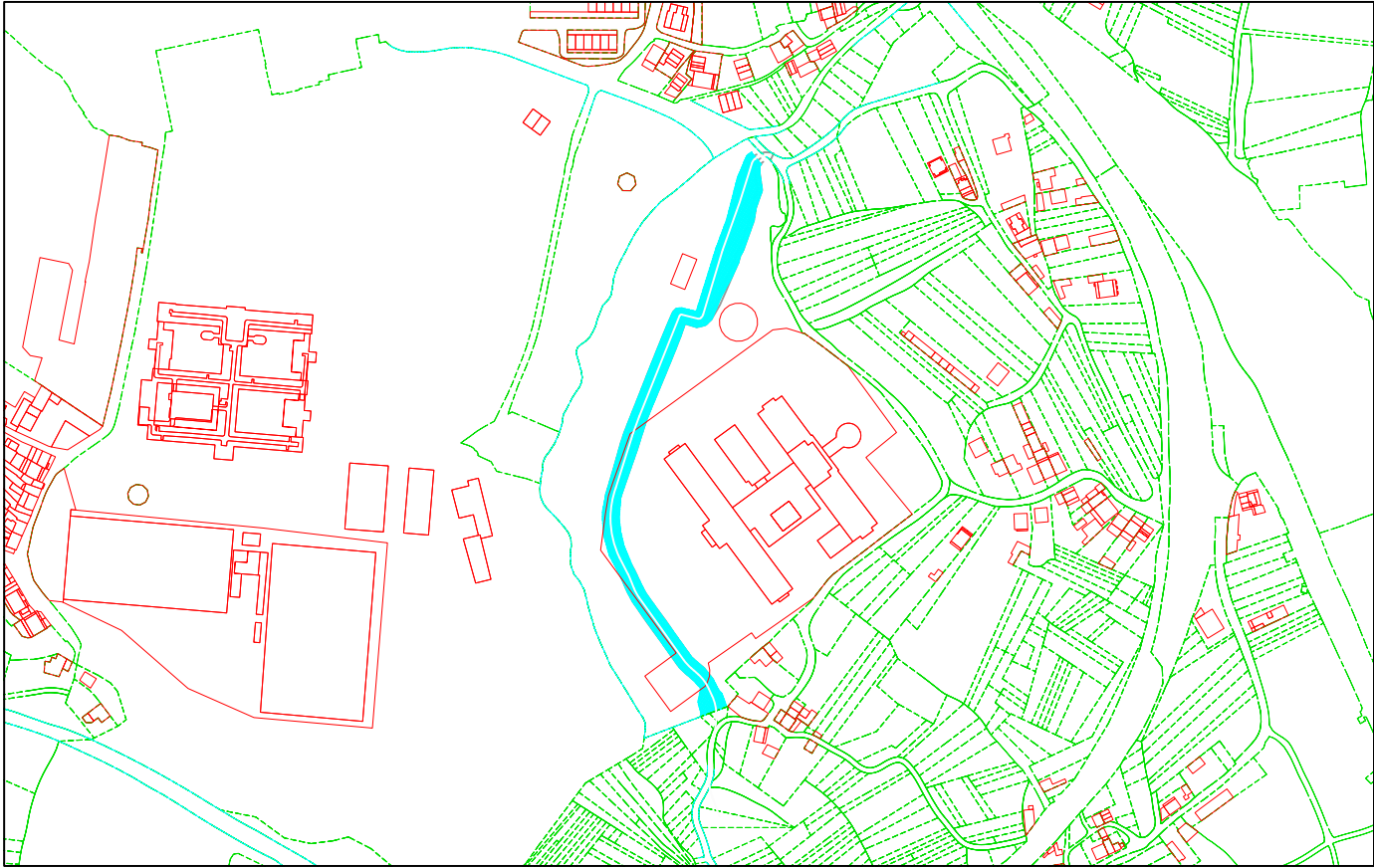
DATOS DE PARCELA

DESCRIPCIÓN DEL BIEN INMUEBLE	
REFERENCIA CATASTRAL	001703800NH34F0001PZ
USO CATASTRAL	Residencial
LOCALIZACIÓN	RU RAMON BALTAR 24(A) Es:1 Pl:-2 Pt:A 15706 SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)
LISTA DE TITULARES	
PROPIETARIO	XUNTA DE GALICIA
NIF	S1511001H
FINCA	
SUPERFICIE	56.391 m2
POLÍGONO	--
PARCELA	--
PLANEAMIENTO	
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUELO URBANO CONSOLIDADO

Nº DE PARCELA AFECTADA

SUPERFICIES AFECTADAS		
EXPROPIACIÓN		5.064,42 m2
OCUPACIÓN TEMPORAL		--
BIENES AFECTADOS		
TIPOLOGÍA	MEDICIÓN	Ud

DATOS DE PARCELA



FOTOGRAFÍA PARCELA



APÉNDICE Nº 4:
PLANOS DE NUEVO TRAZADO



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CAÑALES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CAÑALES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

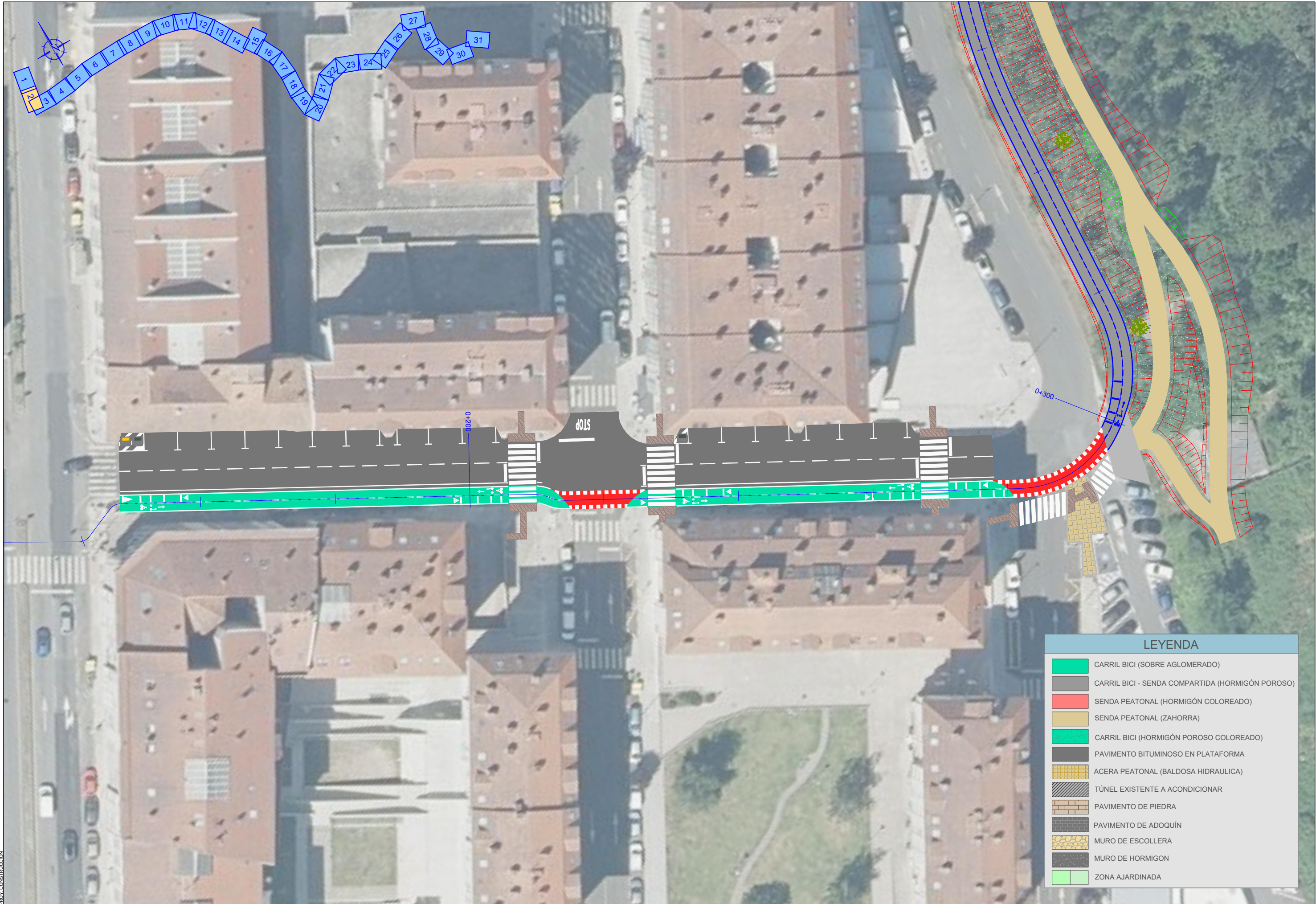
CLAVE: AC/22/085.06

NUMERO DO PLANO: 4
FOLLA: 1 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA: NOVIEMBRE 2024
NUMERO DE PÁXINA:



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 06 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE: AC/22/085.06

NUMERO DO PLANO:
4
FOLIA:
2 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA: NOVIEMBRE 2024
NUMERO DE PÁXINA:



LEYENDA

- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
- SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- MURO DE HORMIGON
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 06 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:



Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:



Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500



TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE: AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
4

FOLLA:
3 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA: NOVIEMBRE 2024

NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:



Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:



Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:

A1=1:250

A3=1:500



TÍTULO:

ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:

AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:

4

FOLLA:
4 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA:

NOVEMBRO 2024

NÚMERO DE PÁXINA:



EDICIÓN: 06 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 06 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:

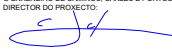


O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:



Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:



Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:

A1=1:250
A3=1:500



TÍTULO:

ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:

AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:

4

FOLLA:

6 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA:

NOVEMBRO 2024

NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA

- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
- SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- MURO DE HORMIGON
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CAULES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CAULES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:
Carlos Lefler Guillón
Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

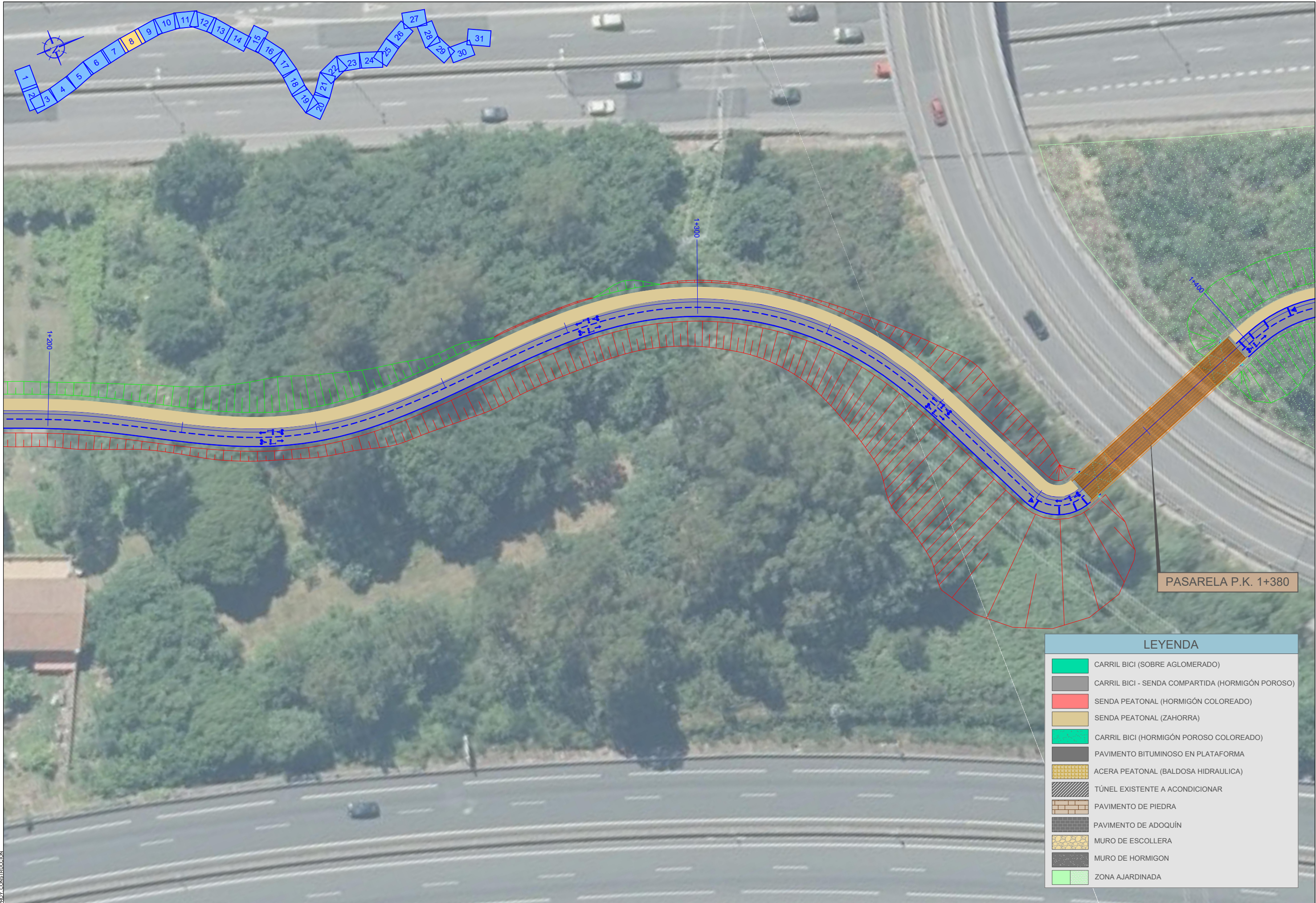
CLAVE:
AC/22/085.06

NUMERO DO PLANO:
4
FOLLA:
7 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA:
NOVEMBRO 2024
NUMERO DE PAXINA:



PASARELA P.K. 1+380

LEYENDA

- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
- SEDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SEDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- MURO DE HORMIGON
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CAÑALES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:



Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CAÑALES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

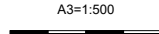


Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:

A1=1:250

A3=1:500



TÍTULO:

ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:

AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:

4

FOLLA:
8 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA:

NOVEMBRO 2024

NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SEND A PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SEND A PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:



Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

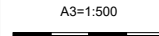


Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:

A1=1:250

A3=1:500



TÍTULO:

ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:

AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:

4

FOLLA:
11 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA:

NOVEMBRO 2024

NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

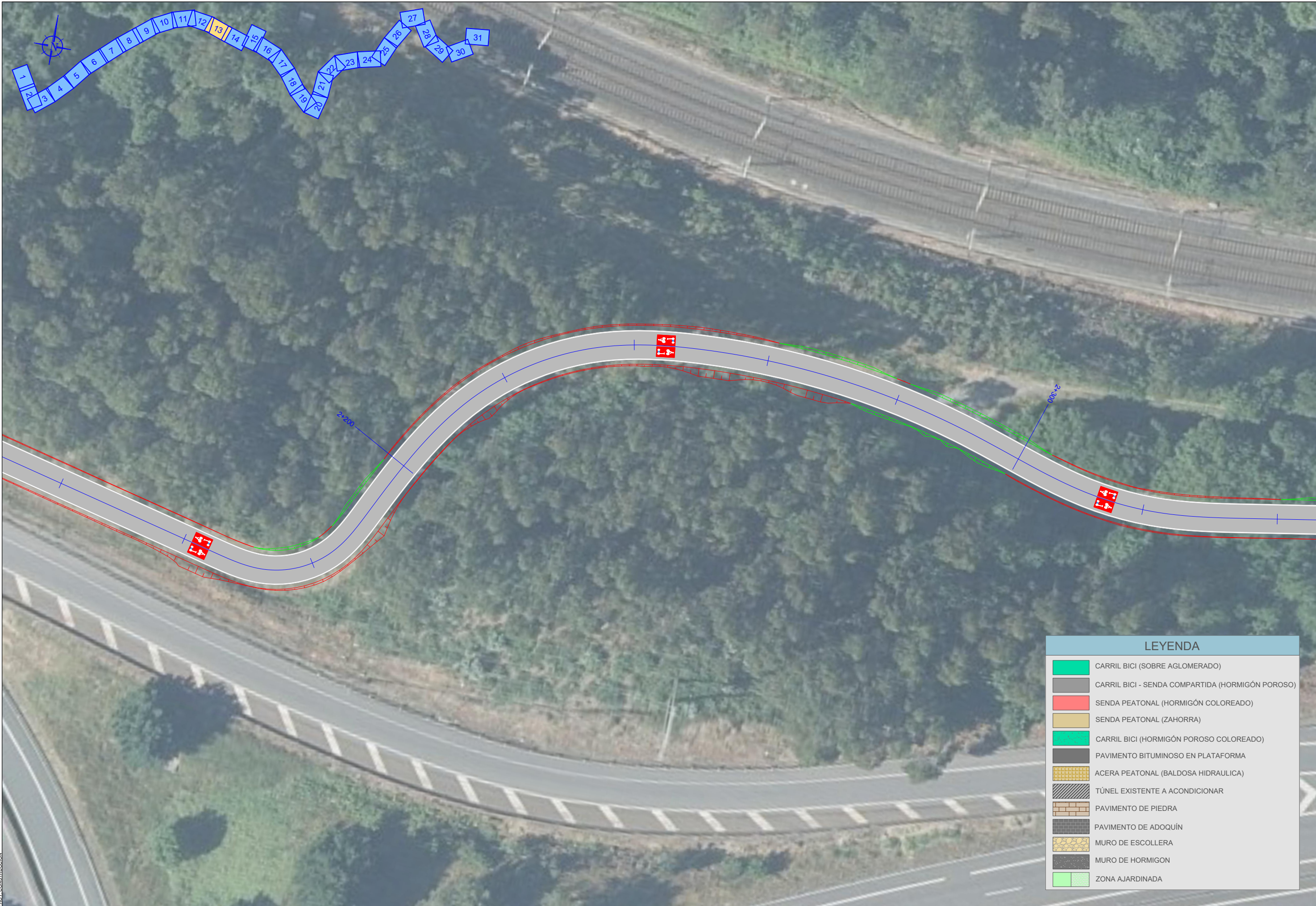
CLAVE: AC/22/085.06

NUMERO DO PLANO: 4
FOLLA: 12 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA: NOVIEMBRE 2024
NUMERO DE PÁXINA:



EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500



TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

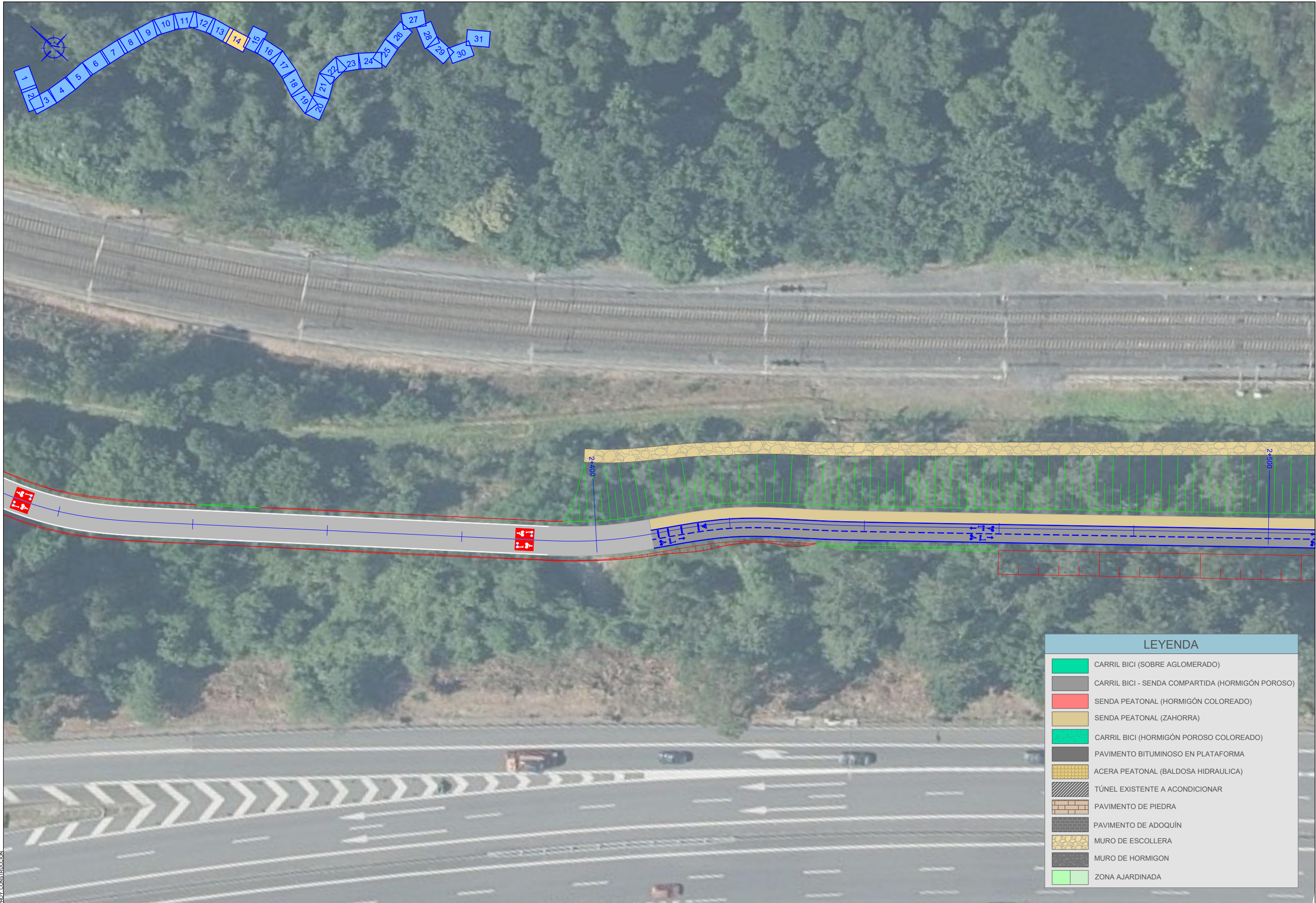
CLAVE:
AC/22/085.06

NUMERO DO PLANO:
4
FOLLA:
13 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA:
NOVEMBRO 2024
NUMERO DE PAXINA:



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:
A1=1:250
A3=1:500



TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
4
FOLIA:
14 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:
**PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO**

DATA:
NOVIEMBRE 2024
NÚMERO DE PÁXINA:



EDICIÓN: 06 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:
Carlos Lefler Guillón
Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

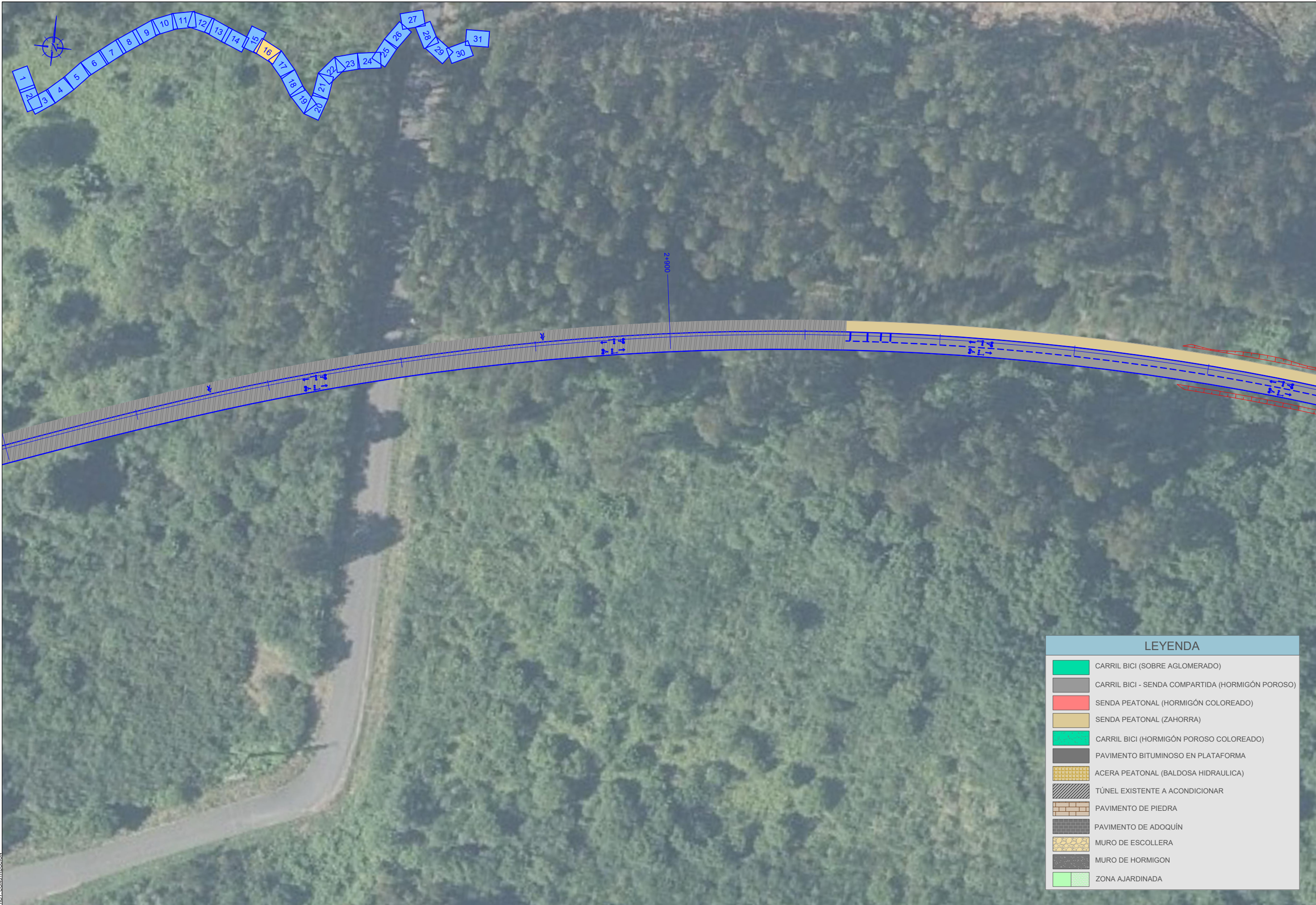
CLAVE: AC/22/085.06

NUMERO DO PLANO: 4
FOLIA: 15 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA: NOVIEMBRE 2024
NUMERO DE PÁXINA:



LEYENDA

- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
- SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- MURO DE HORMIGON
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 06 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:



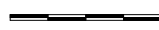
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:



Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500



TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE: AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
4

FOLLA:
17 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA:
NOVEMBRO 2024

NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA

- CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
- CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
- SEDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
- SEDA PEATONAL (ZAHORRA)
- CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
- PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
- ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
- TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
- PAVIMENTO DE PIEDRA
- PAVIMENTO DE ADOQUÍN
- MURO DE ESCOLLERA
- MURO DE HORMIGON
- ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:
Carlos Lefler Guillón
Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500



TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE: AC/22/085.06

NUMERO DO PLANO: 4
FOLLA: 17 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA: NOVIEMBRE 2024
NUMERO DE PÁXINA:



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:
Carlos Lefler Guillón
Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NUMERO DO PLANO:
4
FOLLA:
19 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA:
NOVIEMBRE 2024
NUMERO DE PÁXINA:



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

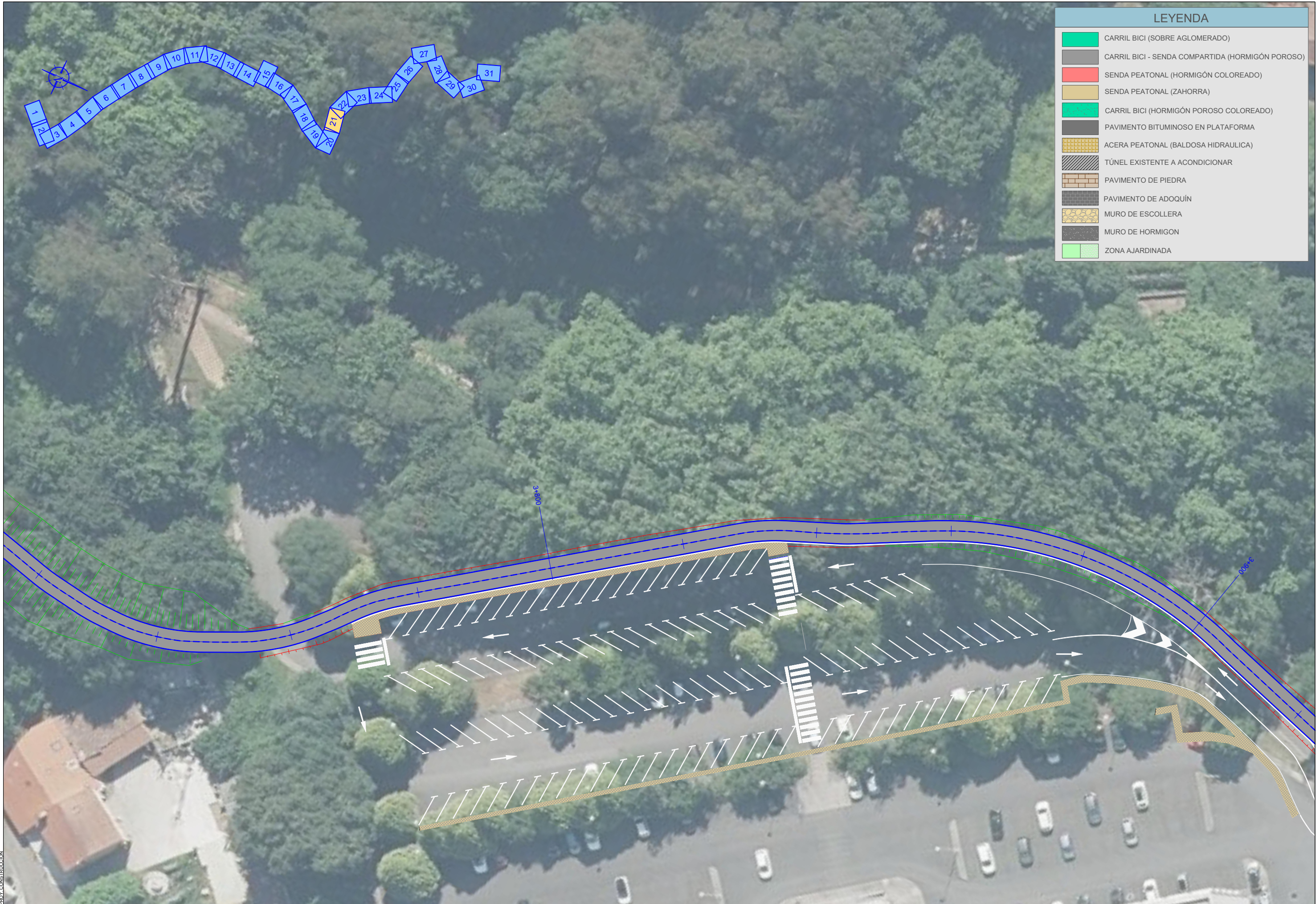
CLAVE: AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO: 4
FOLLA: 20 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA: NOVIEMBRE 2024
NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDAS PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDAS PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGÓN
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 01 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:
A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
4
FOLLA:
21 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA:
NOVEMBRO 2024
NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:
A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO:
ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:
AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:
4
FOLLA:
23 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA:
NOVIEMBRE 2024
NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 06 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:



Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

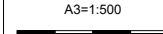


Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:

A1=1:250

A3=1:500



TÍTULO:

ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:

AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:

4

FOLIA:

24 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA:

NOVEMBRO 2024

NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:



Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

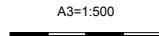


Carlos Lefler Guillón

ESCALAS:

A1=1:250

A3=1:500



TÍTULO:

ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE:

AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO:

4

FOLLA:
25 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA:

NOVEMBRO 2024

NÚMERO DE PÁXINA:



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:



Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANALES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:



Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500



TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE: AC/22/085.06

NÚMERO DO PLANO: 4

FOLLA: 26 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA: NOVIEMBRE 2024

NÚMERO DE PÁXINA:



EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CAÍLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CAÍLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:
Carlos Lefler Guillón
Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500



TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

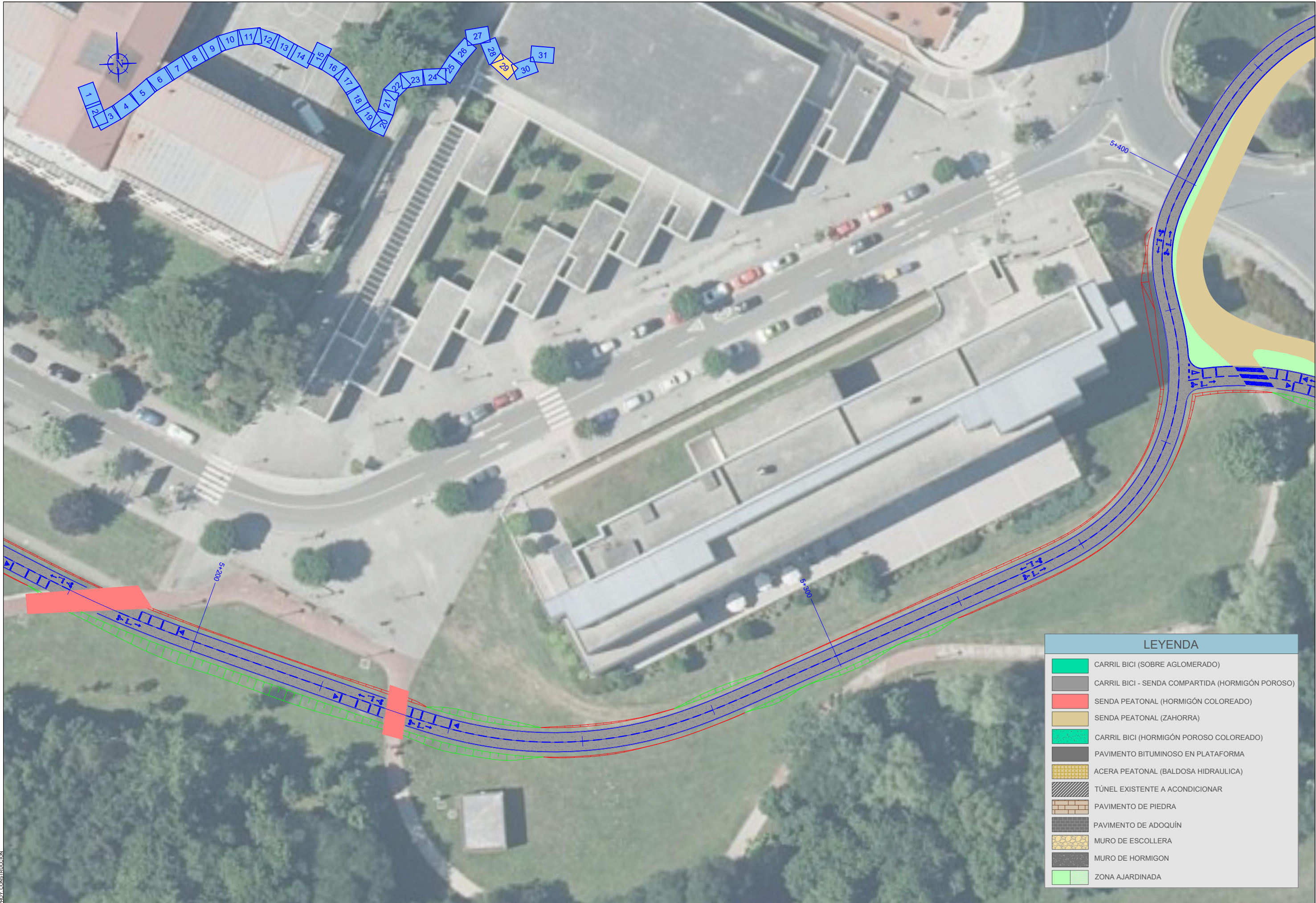
CLAVE: AC/22/085.06

NUMERO DO PLANO: 4
FOLLA: 28 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA: NOVIEMBRE 2024
NUMERO DE PÁXINA:



LEYENDA	
	CARRIL BICI (SOBRE AGLOMERADO)
	CARRIL BICI - SENDA COMPARTIDA (HORMIGÓN POROSO)
	SENDA PEATONAL (HORMIGÓN COLOREADO)
	SENDA PEATONAL (ZAHORRA)
	CARRIL BICI (HORMIGÓN POROSO COLOREADO)
	PAVIMENTO BITUMINOSO EN PLATAFORMA
	ACERA PEATONAL (BALDOSA HIDRAULICA)
	TÚNEL EXISTENTE A ACONDICIONAR
	PAVIMENTO DE PIEDRA
	PAVIMENTO DE ADOQUÍN
	MURO DE ESCOLLERA
	MURO DE HORMIGON
	ZONA AJARDINADA

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CAÑALES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:

Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CAÑALES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:

Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE: AC/22/085.06

NUMERO DO PLANO: 4
FOLIA: 29 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA: NOVIEMBRE 2024
NUMERO DE PÁXINA:



EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



CONSULTOR:



O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
AUTOR DO DOCUMENTO:
Alfonso José Suárez Seoane
Alfonso José Suárez Seoane

O ENXENHEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS
DIRECTOR DO PROXECTO:
Carlos Lefler Guillón
Carlos Lefler Guillón

ESCALAS: A1=1:250
A3=1:500

TÍTULO: ANEJO DE INFORMACIÓN PÚBLICA COMPLEMENTARIA
EIXO DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN SANTIAGO DE
COMPOSTELA. Treito: Milladoiro - Estación Intermodal

CLAVE: AC/22/085.06

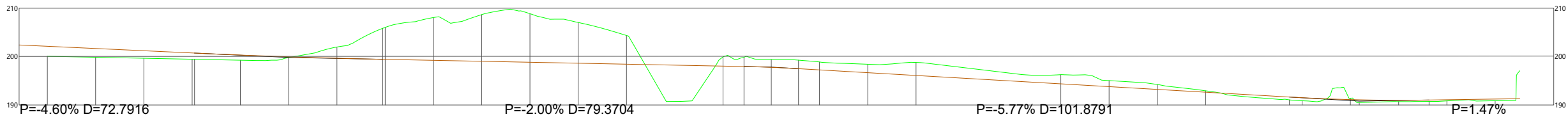
NUMERO DO PLANO: 4
FOLLA: 31 DE 31

DESIGNACIÓN DO PLANO:

PLANTA DE ACTUACIONES
SOBRE ORTOFOTO

DATA: NOVIEMBRE 2024
NUMERO DE PÁXINA:

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



Pendientes

Cotas Rojas Desmante

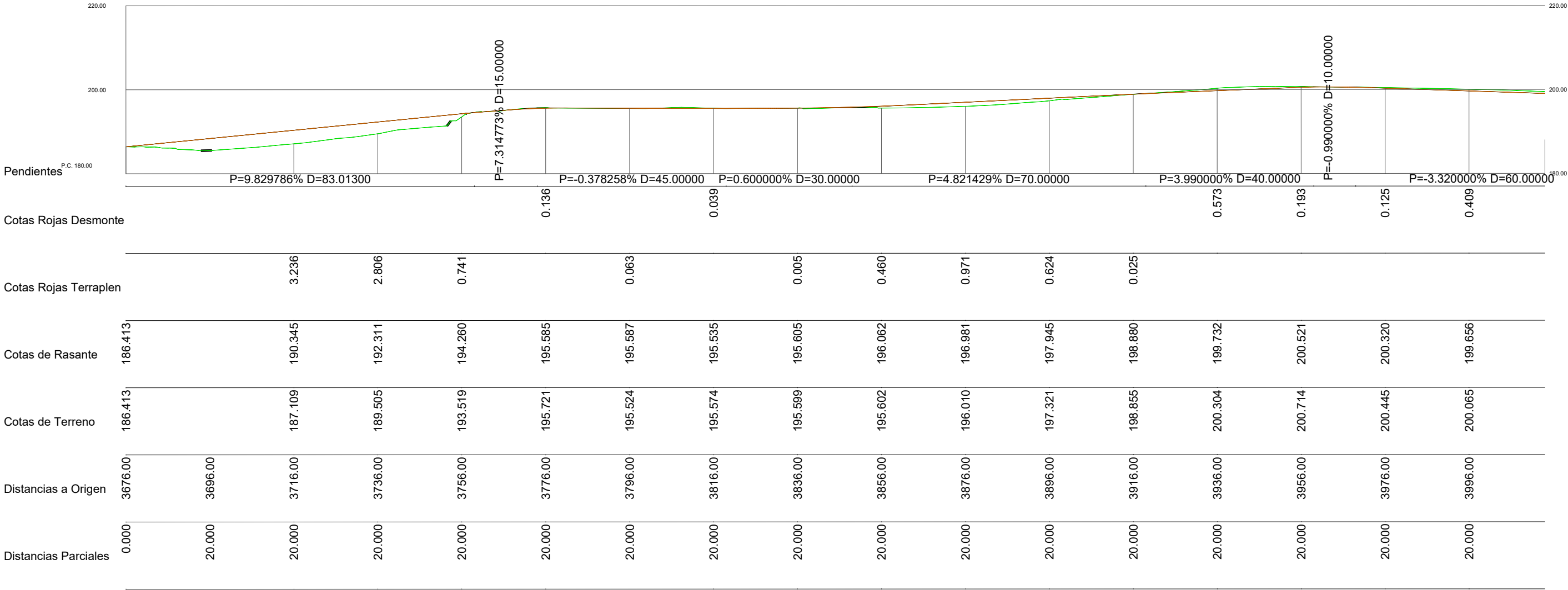
Cotas de Rasante

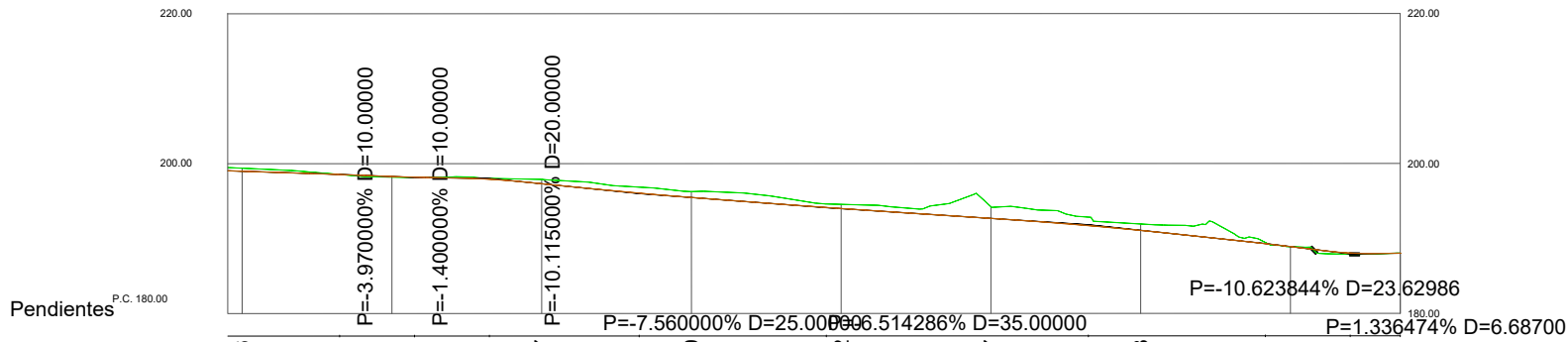
Cotas de Terreno

Distancias a Origen

Distancias Parciales

2.067	1.552	1.068	-2.320	-8.841	-10.040	-5.935	-1.911	-1.632	-2.687		-1.241	-0.287	0.627	0.279	0.350	-5.780
202.135	201.215	200.325	199.665	199.235	198.835	198.435	198.035	197.259	196.106	194.953	193.800	192.647	191.503	190.982	191.227	191.302
200.069	199.663	199.257	201.985	208.077	208.876	204.370	199.946	198.891	198.793		195.041	192.934	190.876	190.703	190.877	197.082
2460.00	2480.00	2500.00	2520.00	2540.00	2560.00	2580.00	2600.00	2620.00	2640.00	2660.00	2680.00	2700.00	2720.00	2740.00	2760.00	2765.12
	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	5.118





Cotas Rojas Desmonte

Cotas Rojas Terraplen

Cotas de Rasante

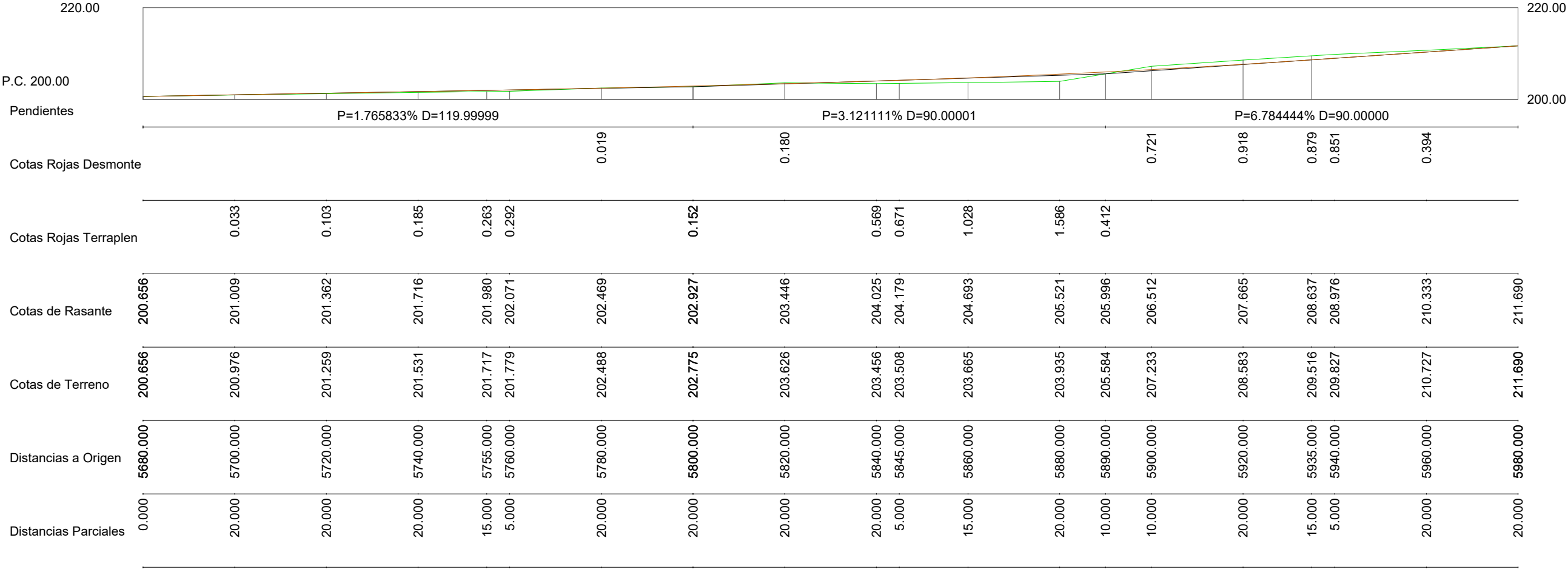
Cotas de Terreno

Distancias a Origen

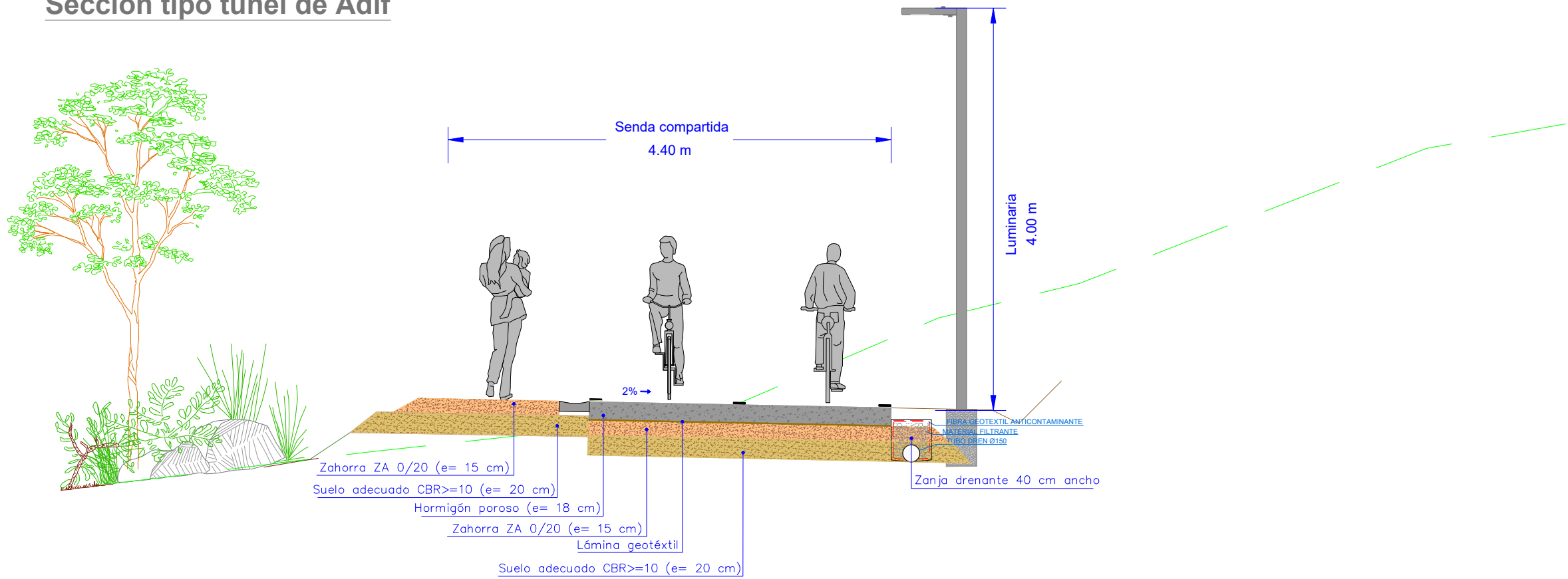
Distancias Parciales

20.000	4016.00	199.398	198.992					
20.000	4036.00	198.201	198.288	0.087				
20.000	4056.00	197.903	197.316					
20.000	4076.00	196.267	195.478					
20.000	4096.00	194.556	194.004					
20.000	4116.00	194.245	192.678					
20.000	4136.00	191.930	191.067					
20.000	4156.00	188.894	188.906	0.011				
14.670	4160.67	188.023	188.023					

EDICIÓN: 00 - PROJ. CONSTRUCCIÓN



Sección tipo túnel de Adif



Sección tipo entorno de Conxo y huertos Intermodal

