

2. MEMORIA DE PLANEAMIENTO

2.1 OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACION DEL TERRITORIO

2.1 OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACION DEL TERRITORIO

Existen en primer lugar, los criterios normativos derivados de la propia Ley del Suelo y sus reglamentos en las determinaciones relacionadas con la formulación de los planes parciales, los derivados de las determinaciones de las Normas Subsidiarias de Plan General y de toda la legislación a tener en cuenta en el ámbito de actuación.

Por otra parte, inciden también los criterios derivados de la información urbanística, tanto en relación con la organización y estructura del área de las N.S. de Plan General, como con las áreas colindantes y la referente al propio sector de planeamiento.

La iniciativa particular de crear un polígono industrial se presenta como un conjunto de objetivos que han sido concretados mediante la realización de entrevistas a los empresarios de la zona. Estos objetivos deberán ser modulados por los criterios y condicionantes derivados de la normativa y de la información urbanística.

Se observa que es amplia la lista de fuentes de las que emanan criterios y objetivos, lo cual da lugar a una extensa enumeración de los mismos. Un modo de hacerlos operativos es su clasificación en función del nivel en que intervienen. Así, pueden referirse a la organización del sector en relación con el área urbana, a la estructura interna del sector o a la normativa de edificación en las parcelas y de funcionamiento del conjunto.

Organización del sector en relación con el área urbana

En este nivel, los objetivos de la iniciativa particular se concretan en la necesidad de una buena accesibilidad desde las vías interurbanas y una alta conectividad al área urbana. Para ello, habrá que analizar la organización del sector en relación con el planeamiento viario y con la red viaria existente.

Estructura interna del sector

Los objetivos que se pretenden al crear el polígono con la base para definir su estructura interna, teniendo en cuenta la información urbanística del área.

Han sido criterios a tener en cuenta en la ordenación interna:

- La solución de espacios libres.
- La solución de accesos.
- Las necesidades de los empresarios encuestados.
- Los criterios técnicos sobre red viaria, redes de servicio y acometidas de los mismos.
- Otros criterios urbanísticos relativos a la implantación de los servicios sociales y comerciales, que contemplan hipótesis respecto a los comportamientos previsibles de los usuarios.

Al mismo tiempo, se contemplan las ordenanzas de las N.S. de Plan General que afectan a esta zona, que determinan las condiciones de uso y normas de volumen.

Normativa de uso y de edificación

La normativa de uso y de edificación crea un marco en el que los empresarios puedan satisfacer sus objetivos sin entrar en contradicción con otros propietarios, o con el conjunto del sector.

2.2 JUSTIFICACION DE LA SOLUCION ELEGIDA

2.2 JUSTIFICACION DE LA SOLUCION ELEGIDA

Trazado viario

Partiendo de la base de que la carretera Monforte-Sober debe quedar integrada como vial principal del Polígono, puesto que es el único acceso al mismo, el esquema de viales debía proyectarse de manera que se ajustase a los siguientes condicionantes: a) Adaptarse a la parcelación resultante de la demanda de parcelas prevista en las encuestas realizadas a los futuros propietarios, teniendo en cuenta las distintas fases de ejecución; b) Lograr que los servicios de saneamiento y drenaje, que acompañan a los viales, desembocasen en un lugar próximo al arroyo del Carballo y se adaptasen a la ejecución por fases sin interrupción en los mismos; c) Conexiones idóneas con el vial principal (eje 10) que funcionará como distribuidor; d) Y por último llegar a un mínimo en el desarrollo de los viales habiendo superado los condicionantes anteriores.

La solución proyectada, resultado de varios tanteos, cumple con todos los condicionantes mencionados.

Por otro lado, se proyecta el vial principal (eje 10) prácticamente exento de redes de servicios y con prohibición de accesos a parcelas en su margen derecha dándole un carácter más autónomo y por tanto menos dependiente del funcionamiento del Polígono. En su margen izquierda se reserva una franja de terreno destinada a la implantación de una vía colectora que dará servicios a las parcelas allí ubicadas. La vía colectora se construirá siempre y cuando lo requiriesen las condiciones de tráfico en el vial principal. La previsión de esta vía se realizó en común acuerdo con la Diputación Provincial.

La sección transversal de los viales se proyecta con una calzada de 7 metros de ancho, que permite la circulación diferenciada en dos sentidos.

Las franjas laterales de los viales albergarán los servicios y servirán de soporte para los caminos peatonales, canaletas de desagüe y jardines.

Teniendo en cuenta los retranqueos frontales de las fachadas respecto a los límites de las parcelas, se crean unas distancias mínimas entre fachadas de 29 metros proporcionando unas dimensiones amplias.

Los perfiles longitudinales de los viales se ajustan totalmente al terreno, minimizando el movimiento de tierras y a su vez proporcionan las pendientes necesarias para el buen funcionamiento de las redes de drenaje y saneamiento.

Las redes de todos los servicios, acompañan a los viales garantizando de esta manera la fácil accesibilidad desde las parcelas. Son resultado del esquema de viales al que a su vez han condicionado.

Zona verde y de servicios de interés público y social

Están previstos servicios comerciales, entre los que se encuentran la gasolinera y área de mantenimiento de vehículos y servicios sociales entre los que se encuentra el edificio social. También se ha previsto un área deportiva.

El equipamiento social y comercial, a excepción de la gasolinera que se ubica en el acceso al polígono, se integra en la zona verde, produciéndose una separación ambiental entre la industria y el equipamiento. El equipamiento deportivo se sitúa con el área de zona verde que se ha definido en el otro extremo del polígono.

Se considera razonable la disposición de zona verde y equipamientos ocupando uno de los dos bordes de la vía principal que constituye el acceso único desde el núcleo urbano de Monforte. Por otra parte, el equipamiento se sitúa en la zona de confluencia de las calles del polígono con lo cual la accesibilidad desde las parcelas es buena.

Al situar el equipamiento deportivo y una superficie verde que da mayor abertura a las instalaciones deportivas en el extremo oeste del polígono, se consi -

que una apreciación de esta área extrema del mismo, con lo que se contrarresta la tendencia a la depreciación subjetiva de las áreas más alejadas de los accesos y servicios.

Junto a la ubicación de los equipamientos se concentran las reservas de aparcamiento público.

2.3 DELIMITACION DEL AREA DE PLANEAMIENTO

2.3 DELIMITACION DEL AREA DE PLANEAMIENTO

El área de planeamiento corresponde a la zona municipal del Reboredo, según las Normas Subsidiarias de Plan General de Monforte de Lemos.

La delimitación del sector de planeamiento se presenta a escala —
1:2000 en el plano 2.7.

2.4 ZONIFICACION DE USOS PORMENORIZADOS

2.4 ZONIFICACION DE USOS PORMENORIZADOS, SEÑALAMIENTO DE RESERVAS DE TERRENO.

La zonificación de usos pormenorizados se presenta en el plano nº 2.1. Se distinguen los siguientes usos a los que se destinan las superficies que se señalan:

A) TERRENOS DE USO PRIVADO.

- Superficie aprovechable para uso industrial.

. Parcelas tipo I	6.000 m2.
. Parcelas tipo II	69.600 m2. .
. Parcelas tipo III	80.100 m2.
. Parcelas tipo IV	<u>119.535 m2.</u>

Total uso industrial 275.235 m2.

=====

- Centros de servicio afectos a la infraestructura:

. Transformadores y planta depuradora	1.080 m2.
---	-----------

- Servicios de interés público y social:

. Parque deportivo	7.313 m2.
. Equipamiento comercial	3.657 m2.
. Equipamiento social	3.657 m2.

B) TERRENOS DE USO PUBLICO

- Espacio libre. Zona verde	36.568 m2.
- Red viaria peatonal y jardines asociados a la red viaria	38.165 m2.

Señalamiento de reservas del terreno

Las reservas de terreno establecidas cumplen con los mínimos de superficie que determina la legislación vigente.

- Reserva para espacio libre, zona verde: Se fija en el 10 % de la superficie ordenada, lo que equivale a 36,568 m².
- Reserva para servicios de interés público y social: con un módulo mínimo del 4 %, lo que equivale a 14.627 m², que se distribuye en la siguiente forma:

Parque deportivo	2 %
Equipamiento comercial ..	1 %
Equipamiento social	2 %

Superficie aprovechable de uso industrial

La superficie aprovechable tiene toda ella uso industrial y dentro de la misma se diferencian cuatro zonas que corresponden a los cuatro tipos de parcelas que recogen las Ordenanzas.

	<u>Superficie</u>
Parcelas tipo I :	$S \leq 1.500 \text{ m}^2$.
Parcelas tipo II:	$S > 1.500 \text{ m}^2$ y $S \leq 3.000 \text{ m}^2$
Parcelas tipo III:	$S > 3.000 \text{ m}^2$ y $S \leq 5.000 \text{ m}^2$
Parcelas tipo IV :	$S > 5.000 \text{ m}^2$

Aparcamientos

Los aparcamientos públicos se disponen en los terrenos destinados a servicios de interés público y social. El número previsto para estos aparcamientos es de 90 plazas ocupando cada una de ellas 20 m², incluyendo la parte proporcional de acceso a las mismas.

Se prevén, por otro lado, paradas de autobuses urbanos distribuidos por puntos estratégicos del polígono para cuya ubicación se utilizarán las franjas comprendidas entre las calzadas y los límites de las parcelas.

Los aparcamientos privados irán situados en el interior de las parcelas y habrán de cumplir con el mínimo de una plaza por cada 100 m² de superficie construida.

Cesión de aprovechamiento al Ayuntamiento

La cesión al Ayuntamiento se cifra en el 10 % del aprovechamiento medio. En este caso, al ser el aprovechamiento medio igual en todas las parcelas la cesión se traduce en un 10 % de la superficie útil o aprovechable.

Superficie aprovechable 275.235 m².

10 % sobre superficie aprovechable 27.524 m².

La cesión al Ayuntamiento se materializa en una parcela de 27.524 m² situada en la primera etapa de ejecución de la urbanización. (Polígono A).

2.5 DIVISION EN POLIGONOS

2.5 DIVISION EN POLIGONOS

La unidad de planeamiento se divide en tres polígonos de acuerdo con los límites que se representan en el plano 2.2.

Polígono A: Superficie de 210.825 m².

Polígono B: Superficie de 76.900 m².

Polígono C: Superficie de 77.950 m².

La ejecución de los mismos se ajustará al plan de etapas (punto 4).

La separación en polígonos permitirá planificar las inversiones independientemente del cumplimiento de las determinaciones establecidas en este Plan Parcial.

Por otra parte, el funcionamiento y esquemas de los servicios es totalmente compatible con la división efectuada.

Para una mayor claridad en la Evaluación Económica (ver punto 3) se diferencian las mediciones de las obras de urbanización que corresponden a cada uno de los polígonos.

2.6 TRAZADO Y CARACTERISTICAS DE LA RED VIARIA Y PEATONAL

2.6 TRAZADO Y CARACTERISTICAS DE LA RED VIARIA Y PEATONAL

Red viaria y aparcamientos públicos

De la justificación de la estructura del sistema viario se ha tratado en el punto 2.2. En el plano 2.3.1 se ha representado la red viaria interna. Se ha proyectado para funcionar con dos sentidos de circulación en todos los viales.

Se diferencian dos tipos de viales: El vial principal (eje 10) actual carretera de Monforte-Sober, con una anchura de 20 metros y los viales (eje 20 y 30) de 15 metros de ancho. El vial principal se proyecta con un sobreancho de 5 metros en previsión de una futura vía colectora para dar servicio a las parcelas de la margen izquierda (sentido Monforte-Sober), independizando los tráficos de servicio a dichas parcelas del vial principal. La estructuración del vial principal se ha realizado en común acuerdo con la Diputación Provincial de Lugo y su representación gráfica figura en el plano 2.3.2.

Dentro del ancho de los viales se diferencian dos zonas: la destinada a calzada, con una anchura total de 7 metros y las franjas laterales, de cuatro metros cada una, para la ubicación de los servicios, canalizaciones de drenaje y caminos peatonales.

Los radios mínimos del vial en planta son de 30 metros y los mínimos en las intersecciones de 20 metros. Estos mínimos en intersecciones cumplen con las "Recomendaciones para el Proyecto de Intersecciones" de la D.G. de Carreteras para vehículos articulados.

En las intersecciones, debido a su gran superficie, se canalizará el tráfico mediante isletas.

Para adaptarse a las condiciones topográficas existentes se han proyectado los perfiles longitudinales prácticamente coincidentes con el terreno resultando pendientes y rampas suaves que al mismo tiempo facilitan un buen drenaje, tanto en lo que se refiere a aguas pluviales como a las residuales.

En el plano 2.3.1 se representan las zonas en que se prohíben los accesos a las parcelas por no presentar suficiente visibilidad.

El número de plazas previsto de aparcamientos públicos es de 90 e irán situados en los terrenos destinados a servicios de interés público y social. Las paradas de autobuses urbanos se ubicarán en las franjas de viales comprendidas entre las calzadas y los límites de las parcelas, en puntos estratégicos al Polígono.

Red peatonal

El conjunto de la red peatonal se ha representado en el plano 2.4. Para la ubicación de la misma se utilizan las franjas laterales de los viales. La anchura de los caminos peatonales es de 1,20 metros, considerándose suficiente dada la pequeña entidad del tráfico peatonal.

Las rasantes de los caminos peatonales que bordean los viales, se deducen del perfil de la red viaria. Aunque no se diferencian en cotas

para dar libertad a los accesos de las parcelas, se distinguirán por la textura del pavimento.

Zonas verdes en los viales

Se podrán ajardinar las zonas libres de las franjas laterales de los viales con vegetación de mediana altura. La ley de composición de las zonas de jardín dependerá de la disposición de accesos a cada parcela.

Conexión al sistema general de comunicaciones

La conexión del sector con el sistema general de comunicaciones se realiza a través de la carretera Monforte-Sober, de la Diputación Provincial. Dicha conexión implicará el ensanche y mejora del firme, pasos a distinto nivel, con el ferrocarril y vía de accesos a Galicia, drenaje, etc, de la carretera mencionada.

Provisionalmente y dentro del programa de actuaciones de la Diputación Provincial, en un plazo inmediato, está previsto un tratamiento asfáltico en la carretera Monforte-Sober.

Análisis de circulaciones.

Partiendo del estudio de necesidades, se han estimado los valores de generación de tráfico en el sector para el momento de la total ocupación de parcelas. Para ello se han considerado los siguientes motivos de viaje:

- Para vehículos ligeros:

domicilio - trabajo (empleados)

trabajo - trabajo (clientes)

trabajo - trabajo (producidos por la actividad de las empresas).

- Para vehículos pesados:

atracción: mercancías (tonelaje medio descargado por vehículo pesado).

producción: distribución de mercancías (tonelaje medio de vehículos de reparto).

Se ha supuesto un ratio de 50 empleados por Ha. bruta del Polígono, resultando 1.825 empleados en total.

- Vehículos ligeros: Se sigue la hipótesis de 1 vehículo por cada 4 empleados.

$$1.825 \times 0,25 = 456 \text{ vehículos ligeros}$$

- Intensidad media diaria de vehículos ligeros

$$456 \times 4 \text{ viajes/día} = 1.825 \text{ vehículos ligeros/día}$$

- Vehículos pesados: Hipótesis conservadora de 6 vehículos pesados por cada 5.000 m². de parcela.

$$5 \times 55 = 330 \text{ vehículos pesados/día.}$$

De estos 330 vehículos pesados, diferenciamos 90 autobuses/día de transporte de viajeros.

- Se prevén más cargas máximas por eje de 12 toneladas y unas dimensiones máximas de 15 metros de longitud y 2,50 de anchura.
- Intensidad media diaria total (I.M.D.) = 2.155 vehículos/día.

El porcentaje de vehículos pesados respecto a la I.M.D. resulta un 15% porcentaje bastante coherente con las experiencias de tráfico en otros polígonos.

La I.M.D. máxima de 2.155 vehículos/día se producirá en el vial de acceso al sector (carretera Monforte-Sober). Si se tiene en cuenta que la ocupación del polígono se producirá de forma progresiva a lo largo de los años, cuando se alcancen estos valores de la I.M.D., es previsible que se haya ejecutado el ensanche y mejora de firme, así como los dos pasos a distinto nivel con la vía de accesos a Galicia y el ferrocarril (Monforte-Orense), de la carretera de la Diputación Provincial (Monforte-Sober), que permitirá un funcionamiento con un nivel de servicio holgado.

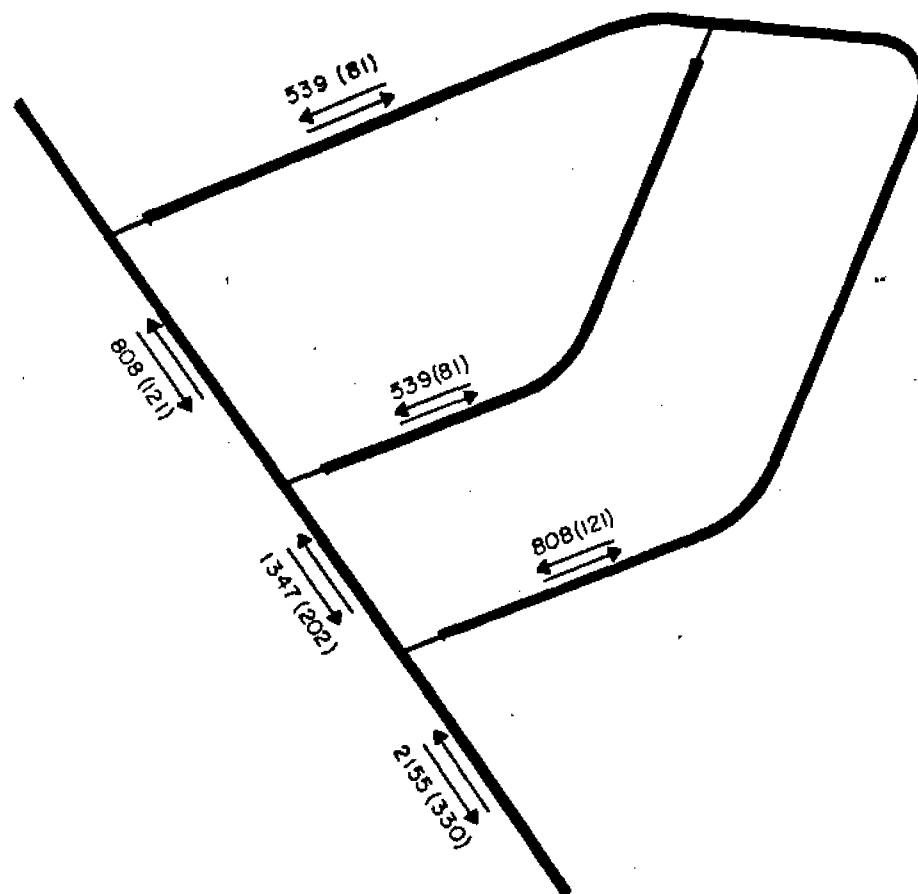
Este tráfico tiene la particularidad de que se suele producir en las horas de entrada y salida del trabajo, y por ello se estiman unos 500 vehículos en las horas punta, resultando un 23% respecto a la I.M.D.

El ámbito de distribución previsible para este tráfico de I.M.D. = 2.155 vehículos/día es de carácter local, provincial, regional y nacional.

Con el sistema de sentidos de circulación señalado en el plano número -
2.3.1, la asignación de tráfico sobre la red viaria interna es la que -
se presenta en el gráfico 2.6-1.

GRAFICO - 2.6 - 1

PREVISION DE TRAFICO EN LA RED VIARIA DEL POLIGONO
CORRESPONDE AL MOMENTO DE OCUPACION TOTAL DEL MISMO



INTENSIDADES EN VEHICULOS / DIA

I.M.D. 2155 (330) = VEHICULOS TOTALES (VEHICULOS PESADOS)



2.7 DRENAJE SUPERFICIAL Y PERIMETRAL DEL SECTOR

2.7 DRENAJE SUPERFICIAL Y PERIMETRAL DEL SECTOR

Drenaje superficial

Para el dimensionamiento del sistema, se ha tomado como base de cálculo una lluvia de 10 minutos de duración con un período de retorno de 10 años. Los caudales de cálculo se obtienen mediante la aplicación del método Racional.

El caudal específico resultante es de 0,013 l/seg.m².

Las parcelas sin edificar verterán sus aguas a las canaletas de los viales, que se conectan, mediante sumideros, a las arquetas de la red de colectores de aguas pluviales.

Las parcelas dispondrán de arquetas (pozos de registro), componentes de la red de colectores, para facilitar las acometidas de las aguas pluviales una vez edificadas dichas parcelas.

La red de colectores de hormigón prefabricado, finaliza en un pozo de registro próximo a la depuradora, para desde allí desaguar las aguas pluviales y el efluente de la depuradora en el arroyo del Carballo.

Drenaje perimetral

Las aguas procedentes de la ladera Sur se recogen en una cuneta triangular (1,00 x 0,50) que recorre el límite del sector en su lado Sur y Este hasta su posterior desagüe en el arroyo del Carballo. Parte de

las aguas procedentes de la ladera Sur se conducen a través de la cuneta mencionada (lado Sur) hasta la obra de drenaje que se proyecta - en la carretera Monforte-Sober. (Plano 2.5).

2.8 CARACTERISTICAS Y TRAZADO DE LOS SERVICIOS

2.8 CARACTERISTICAS Y TRAZADO DE LOS SERVICIOS

Las canalizaciones se dispondrán en el espacio que ocupan las franjas comprendidas entre la calzada y los límites de las parcelas. Todas las canalizaciones serán registrables, proyectándose arquetas para las acometidas de cada parcela.

El saneamiento será separativo, debido a los grandes volúmenes de aguas pluviales que dificultarían la depuración.

2.8.1 Red de abastecimiento de aguas, riego e hidrantes contra incendio.

En base a la información recogida y la experiencia en proyectos similares se ha tomado una dotación de 1 l/seg. y Ha. media.

De acuerdo con los servicios municipales de agua, se prevé el suministro desde el depósito de cola del monte Piñeira. La presión necesaria en el punto más desfavorable del polígono será de 5 Kg/cm², que será garantizada desde el depósito de cola del monte Piñeira.

La tubería de acometida se dispondrá al borde de la vía de acceso (carretera Monforte-Sober) y estará dimensionada para un caudal punta de 67 l/seg.

El trazado de la red consta de un anillo exterior principal que se complementa con anillos interiores secundarios conectados cada uno

en dos puntos extremos al principal. Este diseño además de equilibrar las variables de cálculo en la red, proporciona una mayor seguridad de suministro en caso de avería al permitir seccionar el anillo correspondiente, no afectando al resto el corte del fluido.

Se prevé una arqueta para cada dos parcelas, donde se instalan las válvulas de acometida para cada una.

Las bocas de riego se dispondrán a intervalos máximos de 80 m en todo el desarrollo de los viales.

Las bocas de incendio se han ubicado en puntos de fácil acceso y cubriendo de forma estratégica a todo el sector.

2.8.2 Red de alcantarillado de aguas residuales y planta depuradora.

El trazado de la red de alcantarillado de aguas residuales se ha diseñado de forma ramificada a lo largo de los viales del polígono, proyectándose cámaras de descarga en los principios de cada alcantarilla o ramal, para la limpieza de la red.

Considerando que la dotación de agua prevista para el abastecimiento, es de 1 l/s. Ha., se estima como aportación media durante el día de aguas residuales 1 l/seg. Ha. Para tener en cuenta el caudal de punta máximo se estima repartido el mismo en 10 horas en lugar de 24. (Coeficiente de seguridad 2,4). El caudal será:

$$1 \times 2,4 = 2,40 \text{ l/s. Ha.}$$

El trazado en planta de la red de aguas residuales figura en el plano n.º 2.6.2. La estación depuradora está ubicada próxima al arroyo del Carballo.

La planta depuradora tendrá capacidad para 100 m³/h.

Las aguas residuales cumplirán con las siguientes características:

- Sólidos en suspensión : $\leq$ 500 mg/l.
- Tamaño de sólidos : $\leq$ 20 mm.
- Coloración : $\leq$ 200 mg/l. Pt.
- Temperatura : $\leq$ 35° C
- pH : 6,5 $\div$ 9
- Materia orgánica (oxidable al permanganato) : $\leq$ 250 mg/l. de O₂
- DBO₅ : $\leq$ 600 mg/l.
- Ausencia de materiales tóxicos para el proceso de biodegradación.
- Ausencia de petróleo y derivados (grasas, aceites, gasolinas, etc).
- Ausencia de detergentes no biodegradables
- Ausencia de materia orgánica no biodegradable.
- Metales:

As	: $\leq$ 0,4 mg/l.
Cu	: $\leq$ 1 "
Cr	: $\leq$ 0,2 "
Ni	: $\leq$ 3 "

↓

I D A S A
INGENIERIA DEL ATLANTICO, S. A.

+++ Fe ++	:	$\leq$	10 mg/l.
Fe	:	$\leq$	1 "
Zn	:	$\leq$	2 "
Pb	:	$\leq$	0,1 mg/l.
Cd	:	$\leq$	1 "
Mg	:	$\leq$	0,1 "
Ag	:	$\leq$	0,1 "
Al	:	$\leq$	10 "

Suma total metales : $\leq$ 1P mg/l.

- Cianuros : $\leq$ 0,1
- Sulfuros : $\leq$ 0,1 mg/l.
- Fluoruros : $\leq$ 10 mg/l.
- Fenoles : volátiles: $\leq$ 0,06 mg/l.
compuestos: $\leq$ 0,4 mg/l.
- Amoníaco : $\leq$ 0,1 mg/l.
- Cloro libre: $\leq$ 0,5 mg/l.
- Ausencia de ácido sulfhídrico
- Ausencia de celulosas
- Ausencia de fangos de carbón
- Ausencia de grasas de lana.

El efluente de la depuradora cumplirá las características límites -
admitidas para ríos vigilados.

No obstante el efluente de la depuradora se debe someter a un control periódico.

2.8.3 Red de energía eléctrica

Los factores que han condicionado la solución adoptada han sido, por una parte las necesidades que han sido fijadas en base a la información de los establecimientos que se instalarán, y en base a la experiencia sobre polígonos industriales.

La potencia prevista por fases, es la siguiente:

- 1ª FASE	4.675 KVA
- 2ª FASE	2.310 KVA
- 3ª FASE	2.500 KVA

La acometida se efectuará aérea al poste de seccionamiento. Desde éste — se acomete en anillo a todos los centros de distribución.

Desde los centros de transformación y distribución se acomete a las parcelas en baja, de acuerdo con la organización que figura en el plano de planta número 2.6.4.

El anillo de alimentación en media se traza bordeando exteriormente los viales, de tal forma que en caso de cualquier demanda imprevista, pueda solventarse con la realización de cruces.

2.8.4 Red de alumbrado público

El alumbrado público comprende la iluminación de todo el sistema viario interno, y de la superficie de espacios libres.

En los viales, se ha tomado como iluminancia media 20 lux., lo cual está — de acuerdo con las normas de uso. Esta intensidad lumínica de cálculo se —

refiere a la media sobre la superficie de calzada, disminuyendo en las - áreas de aparcamiento y peatonales.

Para conseguir este nivel medio, y dadas las secciones, es suficiente la/ ubicación de báculos a un solo lado.

Se prevé doble circuito de alimentación de puntos de luz para poder aplicar el alumbrado reducido al 50%.

En base a la sección de la calle, a la disposición de los puntos de luz y a la potencia de las lámparas, se llega a la altura óptima para los báculos de ocho metros.

Las acometidas a los puntos de luz serán subterráneas en tubo de PVC con/ cable de designación UNE: VV 0,6/1 KV. y aislamiento de policloruro de vi nilo.

2.8.5 Infraestructura para red telefónica

Se prevén las canalizaciones, arquetas y cruces de calzada necesarias para dar servicio telefónico a todas las parcelas. La instalación de conductores y equipos será objeto de un estudio posterior realizado por la CTNE.

2.8.6 Acometidas a los servicios

Acometida eléctrica

La alimentación eléctrica al sector se efectuará desde la línea aérea futura de 15 KV., con origen en la futura subestación que FENOSA implantará - en las proximidades del Polígono.

La acometida hasta el Polígono correrá a cargo del Ayuntamiento.

Acometida de agua

Se proyecta tomarla en el depósito de cola del monte Piñeira, garantizando una presión mínima de 5 Kgs./cm². en el punto más desfavorable del Polígono. Dicha acometida, desde el depósito de cola hasta el Polígono, correrá a cargo del Ayuntamiento.

Acometida telefónica

En su día, la CTNE indicará la línea de la que partirá la acometida al sector así como el lugar y las condiciones de esta acometida.

2.9 TERRENOS OCUPADOS. PLANO PARCELARIO

2.9. PLANO PARCELARIO

- El sector de planeamiento ocupa los siguientes terrenos:

	<u>Superficie ocupada</u>
1. Terrenos propiedad de SIGALSA	365.675 m2.
Superficie total del sector	365.675 m2.

- Domicilio social de la sociedad SIGALSA:

SIGALSA (Suelo Industrial de Galicia, S.A)
c/Rda del Villar, 15-1º
SANTIAGO DE COMPOSTELA.

Los terrenos ocupados por el sector de planeamiento vienen delimitados en el plano parcelario 2.7.

La Coruña, Febrero de 1980.
Director del Proyecto.



fdo.: Santiago Montenegro Criado.
Ingeniero de Caminos.