

A N E X O

R. ALZADA	F. DENUNCIA	TITULAR	DOMICILIO	PPTO. INFRIGIDO	SANCION €
AL-00946/2006	03/03/2006	TRANSPORTES MUNDI EJIDO SLL	CR DE ALMERIMAR KM 1 04700-EJIDO (EL)-ALMERIA	142.4 LOTT 199.4 ROTT	301,00
CA-00391/2005	29/11/2004	EURO SUR DE SANLUCAR, S.L.L.	FRAY MANUEL MARIA, 1 11540-SANLUCAR DE BARRAMEDA-CADIZ	140.19 LOTT 197 ROTT	4.600,00
CA-03149/2005	10/12/2004	SOJETRANS EXPRESS S.L	AVDA. DE LA GRANJA 3 11405-JEREZ DE LA FRONTERA-CADIZ	140.19 LOTT 197.19 ROTT	4.600,00
CA-04849/2005	29/03/2005	ESTEBAN SA	PASEO VICTORIA EUGENIA S/N (SALADILLO LOCAL 3 11207-ALGECIRAS-CADIZ	140.15.2 LOTT 197.15.2 ROTT	3.301,00
CA-05052/2005	26/04/2005	TUBERIAS Y ACCESORIOS EL CARMEN, S.L.	C/ VIRGEN DEL CARMEN, 17 11130-CHICLANA DE LA FRONTERA-CADIZ	142.25 LOTT 199.25 ROTT	400,00
CA-05463/2005	19/05/2005	ESTEBAN SA	PASEO VICTORIA EUGENIA S/N (SALADILLO LOCAL 3 11207-ALGECIRAS-CADIZ	140.15.2 LOTT 197.15.2 ROTT	3.301,00
CA-00052/2006	24/10/2005	ANTONIO MONTERO NARVAEZ	CTRA. SANLUCAR KM, 1 10 11408-JEREZ DE LA FRONTERA-CADIZ	142.3 LOTT 199.3 ROTT	400,00
CA-01725/2006	13/02/2006	MONTAJES MANZA, S.L.	AMBROSIO DE LA CUESTA, 51 41014-SEVILLA-SEVILLA	142.8 LOTT 199.8 ROTT	201,00
CO-02407/2005	22/09/2005	TRANSPORTES MANUEL RUS SL	POLIGONO EL CRUCE. CALLE A, PARCELA 84 23710-BAILEN-JAEN	141.4 LOTT 198.4 ROTT	1.611,00
GR-01263/2005	10/01/2005	RUIZ LIÑAN PEDRO	CTRA. DE LA SIERRA 39 18190-CENES DE LA VEGA-GRANADA	140.19 LOTT 197.19 ROTT	4.406,00
GR-02133/2005	15/02/2005	VILLACRECES S.L.	CTR. TURON KM1 04760-BERJA-ALMERIA	140.19 LOTT 197 ROTT	4.600,00
H-02114/2005	15/02/2005	DISTRIBUCIONES Y REPRES. ODIEL S.L	APARTADO DE CORREOS, 159 21800-MOQUER-HUELVA	140.22 LOTT 197.22 ROTT	3.301,00
H-02650/2005	06/04/2005	PABAMA SL	CTRA. ANTIGUA HUELVA-PUNTA UMBRIA S/N 21110-ALJARAQUE-HUELVA	140.19 LOTT 197 ROTT	3.301,00
H-02762/2005	24/05/2005	FRUTAS Y VERDURAS JOSE Y M.RDG.S.L.	M. GARCIA JUNCO, 16 41950-CASTILLEJA DE LA CUESTA-SEVILLA	140.19 LOTT 197 ROTT	4.600,00
H-02935/2005	06/05/2005	HERMANOS GOMEZ SANTANA, S.L.	PUERTO DEL TERRON. NAVE 1 21440-LEPE-HUELVA	140.24 LOTT 197.24 ROTT	2.001,00
H-00416/2006	15/11/2005	EXPORTADOR ALIMENTICIO PATA NEGRA, S.L.	PGO. IND. FREXNENSE, NAVE 38 06340-FREGENAL DE LA SIERRA-BADAJOS	142.24.1 LOTT 199 ROTT	201,00
H-01104/2006	04/02/2006	BARRANCO ALVAREZ MANUEL	CARRERA SAN ISIDRO 76 04700-EJIDO (EL)-ALMERIA	141.8 LOTT 198.8 ROTT	1.501,00
J-02387/2005	27/10/2005	CAMACHO GONZALEZ, MANUEL	RAMON Y CAJAL, 17 TERCERO 11 14800-PRIEGO DE CORDOBA-CORDOBA	142.3 LOTT 199.3 ROTT	400,00
J-02788/2005	30/11/2005	EGAROPER S.L.	REDONDO MARQUEZ 3 14940-CABRA-CORDOBA	142.2 LOTT 199.2 ROTT	341,00
MA-01362/2005	17/02/2005	TRANSRAMOS SL	AVDA. DE LA CONSTITUCION, 2 3400-UBEDA-JAEN	140.24 LOTT 97.24 ROTT	2.001,00
MA-00034/2006	19/10/2005	RUIZ ARIZA ANTONIO	C/ PACIFICO 2-2-A 9004-MALAGA-MALAGA	141.31 LOTT 98.31 ROTT	1.501,00
MA-00895/2006	15/03/2006	SOTO MORALES VICENTE DE LOS SANTOS	C/ MENENDEZ PIDAL, 2, B1 9130-ALHAURIN EL GRANDE-MALAGA	142.8 LOTT 99.8 ROTT	201,00
MA-01613/2006	19/04/2006	REDI COSTA DEL SOL SL	CANADA, 46 9006-MALAGA-MALAGA	141.31 LOTT 98.31 ROTT	1.501,00
SE-00880/2006	13/07/2005	MOYA GONZALEZ ANTONIO	URBANIZ. RESIDENCIAL AVENIDA 96 1007-SEVILLA-SEVILLA	142.3 LOTT 99.3 ROTT	375,00
SE-01185/2006	26/07/2005	CARESUR CM S.L	AVDA. ALMENSILLA, 28, CASA H 1930-BORMUJOS-SEVILLA	141.31 LOTT 98.31 ROTT	1.501,00
SE-01208/2006	28/07/2005	DURAN DOMINGUEZ JOSE LUIS	CONSTITUCION 10 1209-PUNTA UMBRIA-HUELVA	141.6 LOTT 98.6 ROTT	1.501,00
SE-01679/2006	30/08/2005	BORREGO Y GORDILLO SL	AUTOVIA SEVILLA-MALAGA KM 10 1500-ALCALA DE GUADAIIRA-SEVILLA	141.4 LOTT 98 ROTT	1.551,00
SE-01954/2006	16/09/2005	MOVILAND SUR, S.L.	AGRICULTORES Nº 7 1510-MAIRENA DEL ALCOR-SEVILLA	141.5 LOTT 98.5 ROTT	1.501,00
SE-01988/2006	19/09/2005	BOGAS MUEBLES SL	CTRA CORDOBA-MALAGA, KM. 77 4900-LUCENA-CORDOBA	141.13 LOTT 98.13 ROTT	1.001,00
SE-02234/2006	22/09/2005	RICO BORJA JOSE LUIS	PANADERO, Nº 9 1500-ALCALA DE GUADAIIRA-SEVILLA	141.19 LOTT 98.19 ROTT	1.001,00

ANUNCIO de 8 de mayo de 2007, de la Delegación Provincial de Almería, por el que se hace pública la Resolución de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de 14 de diciembre 2006, recaída en el expediente PTO 53/06 sobre modificación puntual NN.SS. del municipio de Viator (Almería).

Para general conocimiento se hace pública la Resolución que la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Almería, en su sesión ordinaria de fecha 14 de diciembre de 2006 adoptó en relación al expediente PTO 53/06 sobre modificación puntual de las NN.SS. del municipio de Viator (Almería), siendo promotor el Ayuntamiento.

Conforme establece el art. 41.2 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, se comunica que con fecha 25.4.2007 y con el número de registro 2009 se ha procedido al depósito del instrumento de planeamiento de referencia en el Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento, de Convenios Urbanísticos y de los bienes y Espacios Catalogados dependiente de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

En virtud de lo establecido por el artículo 41.1 de la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía, se hace público el contenido de:

- La Resolución de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Almería de fecha 14 de diciembre de 2006, por la que se aprueba la Modificación de las Normas Subsidiarias (SECTORES CC-1, CC-2, CC-3 y CC-4 T-1) del municipio de Viator (Almería) (Anexo I).

- Las Normas Urbanísticas del referido instrumento de planeamiento. (Anexo II).

ANEXO I

RESOLUCIÓN

Reunida la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Almería, en sesión celebrada el día 14 de diciembre de 2006, ha examinado el expediente núm. PTO-53/06 sobre Modificación Puntual de NN.SS. T.R. (SCC-1, SCC-2, SCC-3 y SCC-4), del municipio de Viator (Almería), siendo promotor el Ayuntamiento, resultando del mismo los siguientes

HECHOS

OBJETO Y DESCRIPCIÓN

El ámbito de la modificación se corresponde con los sectores CC-1, CC-2, CC-3 y CC-4 y su objeto es, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado I.3 del documento técnico el siguiente:

1. Corrección de errores, sobre la consideración de adscrito o incluido en el sector CC3 el sistema general de equipamiento deportivo, y en consecuencia la superficie del sector. Ídem respecto del sector CC2 y el sistema general de equipamiento para ampliación del cementerio.

2. Ajustes de límites de los sectores para acomodarlos al expediente de expropiación de carreteras, y a los límites de propiedad, resultando en total una superficie algo inferior a la tenida en cuenta en el planeamiento vigente, como consecuencia, también de la medición más exacta.

3. Establecimiento de infraestructuras comunes a los sectores CC1, CC2, CC3 y CC4 y su forma de gestión y financiación. Se ha previsto la formulación de un Plan Especial de Infraestructuras Generales comunes a los 4 sectores, referente a: abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales y pluviales, suministro de energía eléctrica y redes de alta tensión, desvío de línea de transporte de electricidad, telecomunicaciones y sistema viario. Se modifica el art. 6.6. de las Normas Subsidiarias referente a las distancias de carreteras para adecuarlo a la legislación vigente. Se modifica el art. 2.1.2 de las Normas Subsidiarias para prever dicho plan especial. Se ha estimado la ejecución de las infraestructuras a desarrollar por el citado PE en 12.619.000 euros.

4. Incremento de número de viviendas en los sectores CC1 y CC2 de 20 v/ha a 42 v/ha lo que supone pasar de 519 a 1103 en el CC1 y de 169 a 317 en el CC2 (total 732 viviendas más y 2.562 habitantes), cambio de uso tipología para permitir la vivienda colectiva y oficinas, eliminación de condición de parcela mínima, incremento de altura máxima de baja más una a baja más tres más ático. Se han aumentado las dotaciones y se ha previsto el 30% del incremento de número de viviendas para vivienda protegida (además de las existentes correspondientes al 10% de aprovechamiento municipal). Se ha establecido mediante convenio la ejecución por parte del sector SC-1 de los siguientes equipamientos:

- Centro educativo de 2.500 m² con un coste de 3.750.000 euros.
- Guardería de 750 m² con un coste de 1.125.000 euros.
- Centro de usos múltiples de 500 m² y un coste de 650.000 euros.
- Pabellón de deportes con un coste de 3.000.000 de euros.
- Consultorio médico de 300 m² y un coste de 390.000 euros.
- Instalaciones deportivas y un coste de 1.110.000 euros.

5. Sustitución del sistema de ejecución del sector CC4 de cooperación por compensación.

En cuanto al procedimiento, obra en el expediente forma favorable de la Delegación de medio Ambiente, Agencia Andaluza del Agua, Carreteras de Diputación, Ministerio de Fomento Carreteras del Estado, faltando el informe definitivo de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas, ya que el existente es de carácter desfavorable.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. Competencia y procedimiento.

1. El artículo 31.2.B.a) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía cohesionado con el artículo 10 del mismo cuerpo legal, establece que corresponde a la Consejería de Obras Públicas y Transportes: «La aprobación definitiva de los Planes Generales de Ordenación Urbanística, los Planes de Ordenación Intermunicipal y los Planes de Sectorización, así como sus innovaciones cuando afecten a la ordenación estructural»; previsión legal desarrollada

por el art. 13.2.a) del Decreto 193/2003, de 1 de julio, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de ordenación del Territorio y Urbanismo, a cuyo tenor: «Corresponde a la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo: aprobar los Planes Generales de Ordenación Urbanística y sus revisiones, así como las modificaciones cuando afecten a ordenación estructural y las adaptaciones que conlleven modificaciones del referido alcance».

2. La Ley 7/2002, de 17 de diciembre, regula en sus artículos 31, 32 y 33 las competencias y procedimiento para la formulación y aprobación de los instrumentos de planeamiento.

II. Valoración.

1. Respecto de la corrección de errores se considera apropiado ya que clarifica las contradicciones del documento sobre adscripción o inclusión, determinando los sistemas generales en situación de adscripción, no variando la cuantía de aprovechamiento tipo (hoy medio del área de reparto) ni el aprovechamiento objetivo total, si bien se ajusta el aprovechamiento objetivo unitario al variar la superficie. Se aportan fichas corregidas de las áreas de reparto 7 y 9 que son las afectadas y corregidas.

2. Respecto del ajuste de límites, al excluir los dominios públicos de carreteras y al no resultar afectada la ordenación, incidiendo exclusivamente en la gestión se considera de conveniencia y oportunidad municipal.

3. Respecto de la obligatoriedad de redacción previa de un Plan Especial de Infraestructuras, se valora positivamente ya que incidirá favorablemente en la suficiencia, ejecución y funcionalidad de las infraestructuras que demanden ordenación posterior.

4. Respecto del incremento de número de viviendas, habría que tener en cuenta que las NN.SS. fueron aprobadas definitivamente en el 2003 y que clasificaban un total de 5 sectores residenciales con una capacidad total de 1.082 viviendas y que la presente modificación supone un incremento de 732 viviendas (68%). En el expediente se justifica la mejora para el bienestar de la población en el incremento de espacios libres que es del 20% (actualmente eran del 10%) más el sistema gral. de espacio libre así como la ejecución de equipamientos por parte de los promotores de los ámbitos mediante convenio. En cualquier caso, e independientemente de la valoración sobre el incremento de equipamientos (fundamentalmente el de espacios libres muy por encima de los estándares legales), la reserva de vivienda protegida (220 viviendas a añadir a las ya previstas en las parcelas de patrimonio municipal de suelo municipal correspondientes al 10% del aprovechamiento) y la construcción mediante convenio de diversos equipamientos con un coste total a asumir por el promotor de 12.560.000 euros en total, se deberá valorar la adecuación de dicho cambio sustancial al procedimiento de modificación o revisión.

En este sentido, la Comisión considera que se deben garantizar tales mejoras mediante la aprobación en legal forma del correspondiente convenio urbanístico y la exigencia de que en el documento técnico se refleje la obligatoriedad de ejecutar simultáneamente los equipamientos y las viviendas proyectadas, quedando supeditados el registro y publicación de la presente modificación a la subsanación de tales aspectos.

5. Por último, respecto a la sustitución del sistema de ejecución del sector CC4 es una determinación de conveniencia y oportunidad municipal.

En su virtud, la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo acuerda: la Aprobación Definitiva de la Modificación Puntual de NN.SS. T.R. (SCC-1, SCC-2, SCC-3 y SCC-4), del municipio de Viator, supeditando su registro y

publicación a la aprobación e inscripción del convenio urbanístico correspondiente en el que se determinen la ejecución programada y simultánea de la edificación y los equipamientos, con la aportación de las garantías necesarias para el caso de incumplimiento, así como el establecimiento de dichos plazos en el documento técnico.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a aquél en que tenga lugar la notificación o publicación de la presente resolución, tal y como prevé el artículo 22.4 del Decreto 193/2003, de 1 de julio, en relación con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Almería, 14 de diciembre de 2006. Vº Bº El Vicepresidente, Luis Caparrós Mirón; el Secretario de la Comisión, Mariano Díaz Quero.

ANEXO II

MODIFICACIÓN DE LAS NN.SS. DE VIATOR (ALMERÍA)

Expediente núm. 53/06

1. Promotor.

El promotor de la presente modificación es el Excmo. Ayuntamiento de Viator, con domicilio en Plaza de la Constitución, 2. 04240 Viator. Almería NIF. P 0410100B.

2. Antecedentes.

El municipio de Viator cuenta como figura de planeamiento general con unas Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal cuyo texto refundido fue aprobado en sesión plenaria de 23 de enero de 2003 (BOP de 2 de febrero de 2003).

Las Normas Subsidiarias delimitan los sectores CC-1, CC-2, CC-3 y CC-4 ubicados al noreste del núcleo urbano, entre la carretera Viator-Pechina, las autovías A-92 y A-7 (autovía del Mediterráneo) y el límite de los términos municipales de Pechina y Viator.

El desarrollo de los mencionados sectores ha puesto de manifiesto la necesidad, para garantizar su desarrollo, de corregir varios errores materiales existentes tanto en la delimitación como en el contenido de sus fichas reguladoras, así como incorporar a las mencionadas fichas las determinaciones necesarias para garantizar la ejecución de las infraestructuras comunes a todos ellos. A estos efectos también se hace necesario modificar la memoria justificativa y el capítulo 2.º de las Normas Subsidiarias.

Por otra parte también se comprueba que la densidad de viviendas adoptada para los sectores CC-1 y CC-2 es inadecuada tanto por la superficie resultante por vivienda, exageradamente elevada, como por los elevados costes de ejecución de las infraestructuras comunes a los sectores, lo que comprometa su viabilidad económica.

Por último, y en referencia al sector CC-4, el sistema de ejecución previsto, cooperación, puede ser sustituido por el de compensación dada la disponibilidad de sus propietarios para acometer su inmediato desarrollo.

Todas las determinaciones de la presente innovación del planeamiento han sido consensuadas entre el Ayuntamiento y los titulares mayoritarios de los mencionados sectores en diferentes convenios urbanísticos.

Se adjuntan las fichas reguladoras de los sectores afectados según el planeamiento vigente.

SECTOR CERRO DE LA CALERA-1 (CC-1)

ÁREA DE REPARTO Nº 4: «nuevos sectores residenciales»

DATOS GENERALES

SUPERFICIE BRUTA (has)	25,98 (*)
SISTEMA DE ACTUACION	Compensación
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Parcial Proyecto de Compensación Proyecto de Urbanización.
INFORMES PRECEPTIVOS	Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Servicio de Carreteras de la Diputación Provincial de Almería

(*) La delimitación definitiva del sector se ajustará a la zona de expropiación de la autovía N-340 E-15, de modo que la zona de Dominio Público, considerada a todos los efectos como suelo no urbanizable, quede fuera del ámbito del sector

USOS Y COMPATIBILIDADES

V Uso predominante (característico del sector)	Vivienda unifamiliar VU
U - Vivienda unifamiliar	X
VC - Vivienda colectiva o multifamiliar	0
H - Hotelero	2(*)
RC - Residencial colectivo no hotelero	2(*)
C - Comercial	1(**)
O - Oficinas	0
I - Industrial compatible y almacenes	0
IN - Industrial no compatible	0
EPr - Dotacional privado	2(*)
EP - Dotacional público	X
ELP - Espacio Libre Público	X

X = Uso compatible en todo caso

0 = Uso no permitido

1 = Uso permitido exclusivamente en planta baja o en edificio exclusivo.

2 = Uso permitido en edificio exclusivo.

(*) Hasta un máximo del 5 % del aprovechamiento objetivo total del sector.

(**) Hasta un máximo del 10% del aprovechamiento objetivo total del sector.

En cualquier caso corresponderá al uso predominante como mínimo el 80% del aprovechamiento objetivo total del sector.

CONDICIONES BÁSICAS DE APROVECHAMIENTO

Aprovechamiento Tipo del Área de Reparto (m^2_{tuc}/m^2_s)	0,40
Índice de Aprovechamiento Objetivo (m^2_{tup}/m^2_s)	0,40
Aprovechamiento Objetivo Total (m^2_{tup})	103.914
Densidad (viviendas/ha)	42 vivi/ha
Nº máximo de viviendas	519
El ayuntamiento no contribuye a las cargas de urbanización.	

INVARIANTES DE DISEÑO PARA EL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO

Tipología	Edificación aislada, pareada; se autoriza la tipología de cuatro viviendas adosadas por sus linderos medianeros comunes configurando un conjunto edificado abierto
Parcela mínima por vivienda	300 m ²
Retranqueo mínimo de la edificación principal a cualquier alineación exterior.	Según Plan Parcial
Ocupación máxima	Según Plan Parcial
Altura max./ N° de Plantas	7,50 m/ 2 plantas (B+I)
Condición de aparcamiento	Deberán de preverse en la parcela una plaza de aparcamiento por vivienda.
El acceso al sector se realizará desde la carretera provincial Viator-Pechina y en las condiciones que establezca la Diputación Provincial de Almería, ente gestor de la vía.	
La zona ubicada entre la arista exterior de la calzada de la carretera provincial Viator -Pechina y su línea límite de edificación se calificará como Espacio Libre Público salvo lo dispuesto en el punto 10.	
La zona ubicada entre la arista exterior de la calzada de la autovía E-15, carretera nacional 340, y su línea límite de edificación se calificará como Espacio Libre Público salvo lo dispuesto en el epígrafe siguiente	
El Plan Parcial deberá incluir vías de servicio de 15 m. de ancho tanto para la autovía como para la carretera provincial. A efectos de cesión computaran como viales.	
Los terrenos de elevada pendiente ubicados en el lindero Este del sector se preservaran de la urbanización para proteger la morfología del terreno en cumplimiento de lo establecido en la Declaración Previa de Impacto Ambiental.	
El Cortijo Quesada y su jardín se consideran elementos protegidos e inmodificables en la ordenación del sector. La superficie edificada del cortijo no se incluye en el computo de la edificabilidad global del sector.	
Se establece un retranqueo mínimo de la edificación de 15 m respecto a la línea del Término Municipal. Éste área de retranqueo se destinará a espacios libres o sistema viario.	
Las grafiadas en los planos de ordenación.	

RESERVAS MÍNIMAS OBLIGATORIAS

Se prevé en cada caso las superficies siguientes.

Viales	Según Plan Parcial.
Aparcamientos	En vía pública según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 10).
Espacios libres	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 10)
Equipamiento docente	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 10)
S.I.P.S.	Según anexo Reglamento de Planeamiento.

SECTOR CERRO DE LA CALERA – 2

(CC-2)

ÁREA DE REPARTO N° 4: «Nuevos sectores residenciales»

DATOS GENERALES

SUPERFICIE BRUTA (has)	8,45 (*)
SISTEMA DE ACTUACION	Compensación
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Parcial Proyecto de Compensación Proyecto de Urbanización.
INFORMES PRECEPTIVOS	Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

(*) La delimitación definitiva del sector se ajustará a la zona de expropiación de la autovía N-340 E-15, de modo que la zona de Dominio Público, considerada a todos los efectos como suelo no urbanizable, quede fuera del ámbito del sector.

USOS Y COMPATIBILIDADES

Uso predominante (características del sector)	Vivienda unifamiliar VU
VU- Vivienda unifamiliar	X
VC- Vivienda colectiva o multifamiliar	0
H - Hotelero	2(*)
RC - Residencial colectivo no hotelero	2 (*)
C - Comercial	1 (**)
O - Oficinas	0
I - Industrial compatible y almacenes	0
IN - Industrial no compatible	0
EPr - Dotacional privado	2(*)
EP - Dotacional público	X
ELP – Espacio Libre Público	X

X= Uso compatible en todo caso

0 = Uso no permitido

1 = Uso permitido exclusivamente en planta baja o en edificio exclusivo.

2 = Uso permitido en edificio exclusivo.

(*) Hasta un máximo del 5 % del aprovechamiento objetivo total del sector.

(**) Hasta un máximo del 10% del aprovechamiento objetivo total del sector.

En cualquier caso corresponderá al uso predominante como mínimo el 80% del aprovechamiento objetivo total del sector.

Aprovechamiento Tipo del Área de Reparto (m ² _{tuc} /m ² _s)	0,40
Índice de Aprovechamiento Objetivo (m ² _{tup} /m ² _s)	0.40
Aprovechamiento Objetivo Total (m ² _{tup})	33.798
Densidad (viviendas/ha)	20 viviendas/ha
N° máximo de viviendas	169
El ayuntamiento no contribuye a las cargas de urbanización.	

INVARIANTES DE DISEÑO PARA EL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO

Tipología	Edificación aislada, pareada; se autoriza la tipología de cuatro viviendas adosadas por sus linderos medianeros comunes configurando un conjunto edificado abierto
Parcela mínima	300 m ²
Retranqueo mínimo de la edificación principal a cualquier alineación exterior.	Según Plan Parcial
Ocupación máxima	Según Plan Parcial
Altura max./ N° de Plantas	7,50 m/ 2 plantas (B+I)
Condición de aparcamiento	Deberán de preverse en la parcela una plaza de aparcamiento por vivienda.
La zona ubicada entre la arista exterior de la calzada de la autovía E-15, carretera nacional 340, y su línea límite de edificación se calificará como Espacio Libre Público salvo lo dispuesto en el epígrafe siguiente.	
El Plan Parcial deberá incluir una vía de servicio de 15 m de ancho para la autovía. A efectos de cesión computará como vial.	
Las grafiadas en los planos de ordenación.	

RESERVAS MÍNIMAS OBLIGATORIAS

Se prevé en cada caso las superficies mínimas siguientes.

Viales	Según Plan Parcial.
Aparcamientos	En vía pública según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 10). Se acumularan en la zona ubicada al este de la autovía.
Espacios libres	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 10)
Equipamiento docente	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 10)
S.I.P.S.	Según anexo Reglamento de Planeamiento. Independientemente de la reserva anterior deberá ser objeto de cesión los terrenos reservados para el aparcamiento del cementerio que se grafían en la cartografía de ordenación.

SECTOR CERRO DE LA CALERA -3 (S. CC-3)

ÁREA DE REPARTO N° 7: «TERCIARIO - INDUSTRIAL»

DATOS GENERALES

SUPERFICIE BRUTA (has)	22,36 (*)
SISTEMA DE ACTUACION	Compensación
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Parcial Proyecto de Compensación Proyecto de Urbanización.
INFORMES PRECEPTIVOS	1. Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. 2. Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

(*) La delimitación definitiva del sector se ajustará a la zona de expropiación de las autovías N-340 E-15 y A-92, de modo que la zona de Dominio Público, considerada a todos los efectos como suelo no urbanizable, quede fuera del ámbito del sector.

USOS Y COMPATIBILIDADES

Uso predominante (característico del sector): industrial o terciario vinculado a la explotación de la estructura general de comunicaciones viarias y a la logística, atención y servicios relacionados con el transporte de mercancías por carretera y con los vehículos industriales y personal que lo realizan.

VU - Vivienda unifamiliar	0
VC - Vivienda colectiva o multifamiliar	0
H - Hotelero	2(*)
RC - Residencial colectivo no hotelero	0
C - Comercial	X
O - Oficinas	X
I - Industrial compatible y almacenes	X
IN - Industrial no compatible	X
EPr - Dotacional privado	0
EP - Dotacional público	X
ELP - Espacio Libre Público	X

X = Uso compatible en todo caso

0 = Uso no permitido

1 = Uso permitido asociado a la actividad principal en cualquier situación o en edificio exclusivo en el caso de constituir el único uso de la edificación.

2 = Uso permitido en edificio exclusivo.

(*) Hasta un máximo del 10 % del aprovechamiento objetivo total del sector.

En cualquier caso corresponderá al uso predominante como mínimo el 80% del aprovechamiento objetivo total del sector.

CONDICIONES BÁSICAS DE APROVECHAMIENTO

Aprovechamiento Tipo del Área de Reparto (m ² _{tup} /m ² _s)	0,65
Índice de Aprovechamiento Objetivo (m ² _{tup} /m ² _s)	0,65
Aprovechamiento Objetivo Total (m ² _{tup})	145.340
El ayuntamiento no contribuye a las cargas de urbanización.	

INVARIANTES DE DISEÑO PARA EL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO

Tipología	Edificación abierta o cerrada con tratamiento de medianerías.
Altura max./ N° de Plantas	12 m/ 3 plantas (*) Se podrá superar la altura máxima en edificios singulares según regulación del Plan Parcial

Instalaciones mínimas de carácter obligatorio a incluir en el Plan Parcial
Aparcamientos
<ul style="list-style-type: none"> Viales interiores y área de aparcamiento privada 50.000 m² parcela

Área de servicio compuesta de:
<ul style="list-style-type: none"> Estación de servicio para turismos, camiones y autobuses Servicios de hostelería
Lavadero de camiones, turismos y autobuses
Área de concesionario de vehículos industriales (servicio de venta y postventa), oficinas y servicios administrativos, compuesta de:
<ul style="list-style-type: none"> Concesionario de vehículos industriales (servicio de venta y posventa) Deposito de vehículos al aire libre. Edificio de oficinas y servicios administrativos. Superficie total construida : 22.000 m² construidos Superficie ocupada: 20.000 m² suelo
Área de gestión y logística del transporte compuesta de :
<ul style="list-style-type: none"> Talleres de mantenimiento de flotas. Área de almacenaje convencional. Área de almacenaje de refrigerados.

RESERVAS MÍNIMAS OBLIGATORIAS

Se prevé en cada caso las superficies siguientes.

Viales	Según Plan Parcial.
Espacios libres	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 11)
S.I.P.S.	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (artículo 11)

OTRAS CONDICIONES

1. Está incluido en el área de reparto núm. 7, y por lo tanto corresponde al sector CC-3 su obtención, el sistema general (SGED) de equipamiento deportivo, que constituye el suelo necesario para el traslado del campo de fútbol y las instalaciones anejas al mismo ubicadas actualmente en el sector.

2. Conveniar la construcción del nuevo campo de fútbol con sus correspondientes instalaciones complementarias.

3. Conveniar la ejecución simultánea y proporcionalmente con el sector CC-4 las obras de conexión con el sistema general de comunicaciones y las infraestructuras de abastecimiento, saneamiento, energía eléctrica y de comunicaciones que beneficien a ambos sectores.

Plazos de desarrollo.

Plan Parcial	Se presentará en el plazo de un mes desde la publicación de la aprobación definitiva de la revisión de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal
Proyecto de Compensación	Se presentará en el plazo de un mes desde la publicación de la aprobación definitiva del Plan Parcial.
Proyecto de Urbanización	Se presentará en el plazo de un mes desde la publicación de la aprobación definitiva del Proyecto de Compensación.
Inicio de las obras urbanización	En el plazo de un mes desde la publicación de la aprobación definitiva del proyecto de urbanización.

SECTOR CERRO DE LA CALERA – 4 – (CC-4)

ÁREA DE REPARTO N° 6: «NUEVOS SECTORES INDUSTRIALES»

DATOS GENERALES

SUPERFICIE BRUTA (has)	29,64 (*)
SISTEMA DE ACTUACION	Cooperación
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Parcial Proyecto de Reparcelación. Proyecto de Urbanización.
INFORMES PRECEPTIVOS	Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

(*) La delimitación definitiva del sector se ajustará a la zona de expropiación de la autovía A-92, de modo que la zona de Dominio Público, considerada a todos los efectos como suelo no urbanizable, quede fuera del ámbito del sector.

USOS Y COMPATIBILIDADES

Uso predominante (característico del sector)	INDUSTRIAL COMPATIBLE
VU - Vivienda unifamiliar	0
VC- Vivienda colectiva o multifamiliar	0
H - Hotelero	2(*)
RC - Residencial colectivo no hotelero	0
C - Comercial	1(**)
O - Oficinas	1(*)
I - Industrial compatible y almacenes	X
IN - Industrial no compatible	X
EPr - Dotacional privado	0
EP - Dotacional público	X
ELP – Espacio Libre Público	X

X = Uso compatible en todo caso

0 = Uso no permitido

1 = Uso permitido asociado a la actividad principal en cualquier situación o en edificio exclusivo en el caso de constituir el único uso de la edificación.

2 = Uso permitido en edificio exclusivo.

(*) Hasta un máximo del 5 % del aprovechamiento objetivo total del sector.

(**) Hasta un máximo del 10% del aprovechamiento objetivo total del sector.

En cualquier caso corresponderá al uso predominante como mínimo el 80% del aprovechamiento objetivo total del sector.

CONDICIONES BÁSICAS DE APROVECHAMIENTO

Aprovechamiento Tipo del Área de Reparto (m ² _{tuc} /m ² _s)	0,65
Índice de Aprovechamiento Objetivo (m ² _{tup} /m ² _s)	0,65
Aprovechamiento Objetivo Total (m ² _{tup})	192.660
El ayuntamiento no contribuye a las cargas de urbanización.	

INVARIANTES DE DISEÑO PARA EL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO

Tipología	Edificación en nave adosada.
Retranqueo mínimo	Se establece un retranqueo mínimo de la edificación de 25 m respecto a la línea del Término Municipal. Éste área de retranqueo se destinará a espacios libres o sistema viario.
Altura max./ N° de Plantas	12 m/ 3 plantas (*) Se podrá superar la altura máxima en edificios singulares según regulación del Plan Parcial

RESERVAS MÍNIMAS OBLIGATORIAS

Se prevé en cada caso las superficies siguientes.

Viales	Según Plan Parcial.
Aparcamientos	En vía pública según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 11).
Espacios libres	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 11)
S.I.P.S.	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (artículo 11)

OTRAS CONDICIONES

Simultáneamente a la ejecución de las obras de urbanización deberá realizar, proporcionalmente con el sector CC-3, las obras de conexión con el sistema general de comunicaciones y las infraestructuras de abastecimiento, saneamiento, energía eléctrica y de comunicaciones que beneficien a ambos sectores.

I.3. Objeto y justificación de la innovación del planeamiento.

La presente innovación del planeamiento tiene un quintuple objetivo, pudiéndose considerar como cinco expedientes independientes.

1. Innovación 1.^a: Corrección de errores.

2. Innovación 2.^a: Ajuste de límites.

3. Innovación 3.^a: Establecimiento de las infraestructuras comunes a los sectores CC-1, CC-2, CC-3 y CC-4 y su forma de gestión y financiación.

4. Innovación 4.^a: Incremento del número de viviendas en los sectores CC-1 y CC-2.

5. Innovación 5.^a: Sustitución del sistema de ejecución del sector CC-4 por el sistema de compensación.

I.3.1. Objeto y justificación de la innovación 1.^a: Corrección de errores.

Se ha detectado un error en el área de reparto núm. 7 dado que en la memoria justificativa se considera el sistema general de equipamiento deportivo como adscrito al sector CC-3 mientras que la ficha reguladora lo incluye en su delimitación. Esto da lugar a errores en la superficie del sector y a confundir el aprovechamiento objetivo del sector con el aprovechamiento medio de su área de reparto.

También se han detectado errores en la superficie del sector incluidos en los cuadros resumen de sectores y áreas de reparto de la memoria justificativa, así como en el cuadro resumen de sectores y áreas de reparto del capítulo 8.º de la memoria de ordenación.

Por otra parte, y siguiendo el mismo criterio que en el área de reparto núm. 7, en el área de reparto núm. 4 existe un sistema general, el sistema general de equipamiento (ampliación del cementerio) que no se encuentra definido en la cartografía y que ha sido incluido en el sector CC-2 generando el mismo error que el mencionado para el sector CC-3. Para

corregir el error es necesario definir una nueva área de reparto, la núm. 9

La corrección de los mencionados errores se concreta en los siguientes términos concretos:

ÁREA DE REPARTO 7	
Sup. Sector CC-3 (m ²)	181.045
Sup. SGED adscrito (m ²) (deportivo)	34.730
Sup. Total del Área de Reparto (m ²)	215.775
Aprov. Medio del Área de Reparto (m ² _{techo} /m ² _{suelo})	0,65000
Aprov. Objetivo del Sector CC-2 (m ² _{techo} /m ² _{suelo})	0,77469

ÁREA DE REPARTO 9	
Sup. Sector CC-2 (m ²)	75.503
Sup. SGEQP adscrito (m ²) (ampliación cementerio)	8.214
Sup. Total del Área de Reparto (m ²)	83.717
Aprov. Medio del Área de Reparto (m ² _{techo} /m ² _{suelo})	0,40000
Aprov. Objetivo del Sector CC-2 (m ² _{techo} /m ² _{suelo})	0,44352

Como puede observarse no se incrementa la superficie construida prevista en las Normas Subsidiarias vigentes.

Esta modificación implica la modificación de los cuadros resumen de las áreas de reparto y de los sectores incluidos en la memoria justificativa y en el capítulo 8.º de la memoria de ordenación.

Se adjuntan al final del presente epígrafe los mencionados cuadros modificados.

I.3.2. Objeto y justificación de la innovación 2.^a: Ajuste de la delimitación de los sectores.

Para el desarrollo de los sectores se ha realizado una cartografía de detalle que permite una medición exacta de los sectores, ya que todos salvo el CC-2 habían sido medidos sobre la cartografía de la Estructura General del Territorio (1:10.000). Por otra parte se ha obtenido de la Demarcación de Carreteras de Andalucía Oriental del Ministerio de Fomento y de la Consejería de Obras Públicas y Transportes la línea de expropiación de las autovías A-7 y A-92, condición de ajuste de límites señalada en las fichas reguladoras de los sectores CC-2, CC-3 y CC-4. Asimismo se ha procedido a ajustar la delimitación de los sectores y sistemas generales a las correspondientes propiedades al objeto de evitar innecesarios fraccionamientos que dificulten la gestión de los mismos.

El resultado de estos ajustes en la delimitación de los sectores se resumen en el cuadro siguiente y en los planos que se incorporan como documento II a la presente memoria.

SECTOR	SUP. ACTUAL (m ²)	SUP. PROPUESTA	INCREMENTO
CC-1	259.800	262.731	1,12818%
CC-2	76.360	75.503	-1,12232%
CC-3	188.870	181.045	-4,14306%
CC-4	296.400	277.557	-6,35729%
A.R. N° 7	223.600	215.775	-3,49955%
A.R. N° 9	84.500	83.643	-1,01420%
	1.129.530	1.096.254	

Como puede observarse los ajustes modifican la superficie mínimamente resultando una superficie total

Inferior a la prevista en las Normas Subsidiarias vigentes.

I.3.3. Objeto y justificación de la innovación 3.^a: Establecimiento de las infraestructuras comunes a los sectores CC-1, CC-2, CC-3 y CC-4 y su forma de gestión y financiación.

El desarrollo de los sectores ha planteado la necesidad de coordinar las infraestructuras básicas se servicio a los cuatro sectores dado que ninguno de ellos puede individualmente acometerlas. Se han realizado consultas a las administraciones y empresas suministradoras deduciéndose un importe aproximado de las actuaciones que es necesario acometer.

Respecto de la estructura del sistema viario se ha comprobado que las Normas Subsidiarias no han tenido en cuenta la accesibilidad de los sectores residenciales desde la A-92 vinculando este acceso exclusivamente a los sectores CC-3 y CC-4. A estos efectos se plantea un acceso elevado sobre la A-92 y una red arterial que distribuye el tráfico accediendo a todos los sectores.

Se ha previsto acometer con carácter común las siguientes infraestructuras:

- Abastecimiento de agua potable.
- Evacuación de aguas residuales y pluviales.
- Suministro de energía eléctrica y redes de alta tensión.
- Desvío de la línea de transporte de electricidad
- Telecomunicaciones.
- Sistema Viario.

Un esquema de las mencionadas infraestructuras se describe en los planos incluidos en el Documento II de la presente innovación.

Como consecuencia de la inclusión de nuevas infraestructuras viarias y a requerimiento de la Unidad de Carreteras del Estado en Almería se modifica el artículo 6.6 de las NN.SS. incluyendo nuevas medidas de protección de la infraestructuras competencia del referido centro directivo. El texto de la nueva redacción del mencionado artículo se incluye en el Anexo VI del presente documento.

Asimismo, para el desarrollo de las mencionadas infraestructuras, se ha previsto la figura del Plan Especial de Infraestructuras y Servicios Generales, a estos efectos se modifica el artículo 2.1.2 de las Normas Subsidiarias con la siguiente redacción:

2.1.2. Planes Especiales.

El Plan Especial es el instrumento para el desarrollo específico de las Normas Subsidiarias desde un punto de vista sectorial, es decir, con incidencia limitada a los aspectos urbanísticos comprendidos en sus objetivos. En consecuencia, y sin perjuicio de las limitaciones de uso que puedan establecer, no podrán en ningún caso modificar la clasificación del suelo.

Los Planes Especiales podrán tener como finalidad cualquiera de las establecidas en el artículo 14 de la LOUA y en particular:

1. La ordenación de áreas determinadas de Suelo Urbano para su reforma interior y saneamiento, ya sea:

a) De Reforma Interior, correspondiente a operaciones integradas dirigidas a la reestructuración urbanística de un área delimitada a estos efectos por las Normas Subsidiarias o posteriormente en su desarrollo y cuando tengan por finalidad general el señalamiento de alineaciones, la asignación de usos,

la regulación parcelaria o la compleción de la urbanización, así como cualesquiera otras análogas que supongan modificación del espacio público o calificación del suelo.

b) De Mejora Urbana, cuando tengan por finalidad genérica la reurbanización de áreas urbanas, la ordenación y delimitación de espacios públicos, la programación y definición de las características de las obras y proyectos de urbanización, así como cualesquiera otras análogas, siempre que no otorguen aprovechamientos urbanísticos no previstos en el Plan.

c) De Protección, cuando tengan por finalidad la rehabilitación integrada de áreas, la fijación de ordenanzas para la catalogación, la mejora de la edificación, la pormenorización de usos o la ordenación detallada de áreas monumentales, así como cualesquiera otras dirigidas a la protección y mejora de la edificación, el espacio ambiental o paisajístico.

2. El desarrollo, ordenación pormenorizada y coordinación de los sistemas y servicios generales de:

a) De Sistemas Generales, cuando tengan por finalidad la definición pormenorizada del sistema de cualquier tipo (comunicaciones, equipamientos, infraestructuras), la pormenorización y compatibilización de los usos, la ordenación detallada del sistema y sus bordes, la programación de las obras y proyectos y su asignación de costes o cualesquiera otras análogas.

b) De Infraestructuras y Servicios Generales, cuando tengan por finalidad la definición pormenorizada de los trazados y características de las infraestructuras y servicios, la programación de sus obras y proyectos, la cuantificación de sus cargas y el reparto de las mismas.

3. El desarrollo ordenación y mejora del Suelo no Urbanizable:

a) De Mejora Del Medio Rural, cuando tenga por finalidad la mejora de las infraestructuras, redes y servicios de zonas de diseminado rural, así como su estudio y ordenación.

b) De Protección y Regeneración del Medio Físico, cuando tengan por finalidad la restitución de usos productivos del medio físico, la protección del paisaje o de zonas de especial valor, así como cualesquiera otras análogas dirigidas a la protección y mejora del Suelo no Urbanizable.

4. El estudio y ordenación de temas sectoriales urbanos, que por sus especiales características sean necesario darles una coordinación integral en la ciudad, bien sean de carácter socioeconómico, territorial, productivo o de cualquier otro tipo.

Asimismo se modifican las fichas reguladoras de los sectores CC-1, CC-2, CC-3 y CC-4 incorporando a las mismas la obligación de ajustarse a las determinaciones, programación y costes que se deriven del «Plan Especial de Infraestructuras y Servicios Generales comunes a los sectores CC-1, 2, CC-3 y CC-4», plan que será redactado por el Ayuntamiento y cuya distribución estimativa de costes se adjunta como Anexo a las fichas reguladoras y cuyo resumen es el siguiente:

INFRAESTRUCTURAS COMUNES (EUROS)						
SECTOR	SUBESTACIÓN	LINEA A.T.	ABASTECIMTO.	SANEAMIENTO	VIARIO	SUMA
CC-1	779.415 €	236.290 €	166.463 €	313.149 €	2.665.547 €	4.160.863
CC-2	248.028 €	188.778 €	52.972 €	99.651 €	766.018 €	1.355.448
CC-3	778.718 €	390.226 €	72.862 €	137.066 €	1.836.798 €	3.215.670
CC-4	1.193.839 €	24.706 €	111.703 €	210.134 €	2.346.637 €	3.887.018
	3.000.000 €	840.000 €	404.000 €	760.000 €	7.615.000 €	12.619.000

En los anexos a la presente memoria se incluyen las fichas reguladoras de los sectores ya modificadas y una estimación tanto del coste de ejecución de las infraestructuras y servicios generales así como de las correspondientes cuotas de financiación correspondientes a cada sector.

1.3.4. Objeto y justificación de la innovación 4.ª, incremento del número de viviendas en los sectores CC-1 y CC-2.

El planeamiento vigente atribuye a los sectores CC-1 y CC-2 una densidad de 20 viviendas por hectárea y una edificabilidad de 0,40 m²t/m²s, lo que implica una superficie media por vivienda de 200,22 m².

Las previsiones en base a las que se diseñaron esos sectores se han visto equivocadas. Estos sectores fueron diseñados como una alternativa a la presión urbanística que sufre la vega del Andarax (v.g. La Juaida) con una ocupación del suelo agrícola por viviendas de gran tamaño en parcelas de no menos de 1.000 m². Sin embargo ha podido comprobarse en estos años que si bien la presión sobre este suelo protegido se ha reducido no se ha dirigido hacia los suelos urbanizables próximos por razones esencialmente de coste.

Asimismo, el inicio de desarrollo de los sectores ha evidenciado unos costes de infraestructuras y servicios generales muy elevados (12,87 millones de euros), no predecibles a la fecha de elaboración de las Normas Subsidiarias, costes que no es posible asumir con el número de viviendas previsto en las normas vigentes y en las actuales condiciones del mercado.

La propuesta de innovación que se formula en el presente documento propone incrementar el número de viviendas de los sectores CC-1 y CC-2 manteniendo la edificabilidad e incrementando proporcionalmente la superficie de Sistemas Generales de Espacios Libres Públicos. Asimismo también se establece una reserva para vivienda protegida del 30% del número de viviendas incrementadas y el mantenimiento de los estándares de calidad de las dotaciones públicas, para lo que se incrementan las reservas asignadas a estos usos respecto de las legalmente exigibles.

Por otra parte, y al objeto también de compensar cualquier posible desequilibrio en el sistema general de equipamientos públicos producido por el incremento de viviendas, se exige para que sea ejecutivo el mencionado incremento que por cada sector se suscriba un convenio sumiendo la ejecución de equipamientos y sistemas o infraestructuras generales por un coste de 17.123,331 €/vivienda incrementada.

El convenio ha sido ya suscrito por el sector CC-1, en virtud del cual se asume la ejecución y financiación de los siguientes equipamientos:

Centro Educativo (6 unidades de preescolar + 3 unidades de infantil) con superficie aproximada de 2.500 m² y un coste de contrata aproximado de 1.500 euros/m², con una estimación económica aproximada de 3.750.000 euros.

Guardería Infantil (50 plazas) con superficie aproximada de 750 m² y un coste de contrata aproximado de 1.500 euros/m², con una estimación económica de 1.125.000 euros.

Centro de usos múltiples (dependencias municipales, sala de reuniones y Policía Local) con superficie aproximada de 500 m² y un coste de contrata aproximado de 1.300 euros/m², con una estimación económica de 650.000 euros.

Pabellón de Deportes (según proyecto redactado) y en las condiciones ya previstas en el convenio aprobado con fecha ..., cuya estimación económica es de 3.000.000 euros.

Consultorio médico (consultas, sala de usos múltiples y dependencias anexas) con superficie aproximada de 300 m² y un coste de contrata aproximado de 1.300 euros/m², con una estimación económica de 390.000 euros.

Instalaciones deportivas (5 pistas de paddle y 1 pista de fútbol sala), 1.200 m² paddle y 1.500 m² fútbol, y un coste de contrata aproximado de 300 euros/m², (paddle) y 500 euros/m² (fútbol) con una estimación económica de 1.110.000 euros.

La estimación económica total de la ejecución de dichas dotaciones y equipamientos es de 10.025.000 euros.

Un resumen de las modificaciones se expone en los siguientes cuadros:

SECTOR CC - 1		
	VIGENTE	INNOVACIÓN
DENSIDAD	20 viv/ha	42 viv/ha
Nº Viviendas	519	1103
Sup. Construida (m ² t)	105.092,00	105.092,00
Sup. Construida/viv	202,49	95,54

SECTOR CC- 2		
	VIGENTE	INNOVACIÓN
DENSIDAD	20 viv/ha	42 viv/ha
Nº Viviendas	169	317
Sup. Construida (m ² t).	33.457,00	33.457,00
Sup.Construida/viv	197,97	95,32

Puede comprobarse que la densidad es muy inferior al límite legal establecido en la LOUA (75 viv/ha).

El incremento de viviendas es de 584 viviendas para el sector CC-1 y de 148 para el sector CC-2, lo que implica un incremento total de 732 viviendas y 2.562 habitantes (3,50 hab/viv). Este incremento de población implica la necesidad de completar la dotación de suelo para el Sistema General de Espacios Libres Públicos con 5 m²/habitante por lo que será necesario disponer de 12.810 m² de los que 10.220 m² corresponden al sector CC-1 y 2.590 m² al sector CC-2.

También será necesario modificar la tipología y altura de la edificación así como los usos compatibles para adaptarlos al nuevo número de viviendas. Las fichas reguladoras incluidas en el Anexo I recoge todas estas modificaciones.

Por último se establece la obligatoriedad de destinar el 30% de las nuevas viviendas a vivienda protegida lo que implica un total de 229 viviendas (30% de 766) de las que 175 corresponden al sector CC-1 y 45 al sector CC-2.

1.3.5. Objeto y justificación de la Innovación 5.ª: Sustitución del sistema de ejecución del sector CC-4 por el sistema de compensación.

En las Normas Subsidiarias vigentes el sector CC-4 tiene previsto su desarrollo mediante el sistema de cooperación al objeto de garantizar su desarrollo coordinado con el resto e los sectores de su entorno.

En el proceso de desarrollo de los sectores se ha mostrado por los titulares mayoritarios del sector CC-4 disponibilidad para acometer el desarrollo de su sector en los plazos que requiera el Ayuntamiento. A estos efectos se encuentra en tramitación un convenio urbanístico en el que se acuerdan las condiciones, plazos y garantías de desarrollo del sector y la sustitución de su sistema de ejecución por el de compensación.

1.4. Carácter de la innovación del planeamiento.

Los artículos 36 y 37 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía establecen:

Artículo 36. Régimen de la innovación de la ordenación establecida por los instrumentos de planeamiento.

1. La innovación de la ordenación establecida por los instrumentos de planeamiento se podrá llevar a cabo mediante su revisión o modificación.

Cualquier innovación de los instrumentos de planeamiento deberá ser establecida por la misma clase de instrumento, observando iguales determinaciones y procedimiento regulados para su aprobación, publicidad y publicación, y teniendo idénticos efectos. Se exceptúan de esta regla las innovaciones que pueden operar los Planes Parciales de Ordenación y los Planes Especiales conforme a lo dispuesto en los artículos 13.1.b) y 14.3 con respecto a la ordenación pormenorizada potestativa, y los Planes de Sectorización regulados en el artículo 12 de esta Ley. Asimismo, se exceptúan de esta regla las innovaciones que el propio instrumento de planeamiento permita expresamente efectuar mediante Estudio de Detalle.

La modificación de las previsiones a las que se refiere el artículo 18.1 se podrá realizar mediante el procedimiento establecido en el artículo 106 para la delimitación de unidades de ejecución.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, en la innovación se atenderán las siguientes reglas particulares de ordenación, documentación y procedimiento:

a) De ordenación.

1.^a La nueva ordenación deberá justificar expresa y concretamente las mejoras que suponga para el bienestar de la población y fundarse en el mejor cumplimiento de los principios y fines de la actividad pública urbanística y de las reglas y estándares de ordenación regulados en esta Ley. En este sentido, las nuevas soluciones propuestas para las infraestructuras, los servicios y las dotaciones correspondientes a la ordenación estructural habrán de mejorar su capacidad o funcionalidad, sin desvirtuar las opciones básicas de la ordenación originaria, y deberán cubrir y cumplir, con igual o mayor calidad y eficacia, las necesidades y los objetivos considerados en ésta.

2.^a Toda innovación que aumente el aprovechamiento lucrativo de algún terreno, desafecte el suelo de un destino público a parques y jardines, dotaciones o equipamientos, o suprima determinaciones que vinculen terrenos al uso de viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública, deberá contemplar las medidas compensatorias precisas para mantener la proporción y calidad de las dotaciones previstas respecto al aprovechamiento, sin incrementar éste en detrimento de la proporción ya alcanzada entre unas y otro.

En todo caso, sin perjuicio de las competencias de las Administraciones Públicas, en el supuesto de desafectación del destino público de un suelo, será necesario justificar la innecesariedad de su destino a tal fin, previo informe, en su caso, de la Consejería competente por razón de la materia, y prever su destino básicamente a otros usos públicos o de interés social.

En los supuestos en que la nueva calificación de los suelos desafectados sea el residencial, el destino de dichos suelos será el previsto en el artículo 75.1.a) de esta Ley.

3.^a Las innovaciones que identifiquen y delimiten ámbitos del Hábitat Rural Diseminado deberán fundamentarse en la omisión de su reconocimiento en el plan en vigor.

4.^a Las innovaciones que alteren las especificaciones de las medidas que eviten la formación de nuevos asentamientos deberán justificar expresa y concretamente que la nueva regulación garantiza la preservación del suelo no urbanizable de dicho tipo de procesos urbanísticos.

5.^a Toda innovación que tenga por objeto el cambio de uso de un terreno o inmueble para su destino a uso residencial habrá de contemplar la implementación o mejora de los sistemas generales, dotaciones o equipamientos en la proporción que suponga el aumento de la población que ésta prevea y de los nuevos servicios que demande.

b) De documentación: El contenido documental será el adecuado e idóneo para el completo desarrollo de las determinaciones afectadas, en función de su naturaleza y alcance, debiendo integrar los documentos refundidos, parciales o íntegros, sustitutivos de los correspondientes del instrumento de planeamiento en vigor, en los que se contengan las determinaciones aplicables resultantes de la innovación.

c) De procedimiento.

1.^a La competencia para la aprobación definitiva de innovaciones de Planes Generales de Ordenación y Planes de Ordenación Intermunicipal cuando afecten a la ordenación estructural, y siempre la operada mediante Planes de Sectorización, corresponde a la Consejería competente en materia de urbanismo. En los restantes supuestos corresponde a los municipios, previo informe de la Consejería competente en materia de urbanismo en los términos regulados en el artículo 31.2.C) de esta Ley.

2.^a Las modificaciones que tengan por objeto una diferente zonificación o uso urbanístico de parques, jardines o espacios libres, dotaciones o equipamientos requerirán el dictamen favorable del Consejo Consultivo de Andalucía.

3.^a En la tramitación de modificaciones de Planes Generales de Ordenación Urbanística que afecten a la ordenación de áreas de suelo urbano de ámbito reducido y específico deberán arbitrarse medios de difusión complementarios a la información pública y adecuados a las características del espacio a ordenar, a fin de que la población de éste reciba la información que pudiera afectarle.

3. La Consejería competente en materia de urbanismo, previa audiencia al municipio interesado, podrá imponerle la obligación de proceder a la pertinente innovación de sus instrumentos de planeamiento vigentes cuando concurra el supuesto del apartado 3.c) del artículo 35.

Dicha Consejería deberá practicar al municipio correspondiente requerimiento en el que se especifique el contenido y alcance de la obligación legal a cumplir y se otorgue un plazo razonable para su cumplimiento, con adopción de cuantas medidas fueran pertinentes a tal fin, incluidas las de índole presupuestaria. Transcurrido este plazo sin efecto, podrá sustituir la inactividad municipal relativa a la formulación del correspondiente proyecto, conforme a lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, y por incumplimiento del pertinente deber legal, acordando lo procedente para la elaboración técnica de la innovación.

La Consejería competente en materia de urbanismo podrá, en todo caso, proceder a la elaboración técnica de las innovaciones a que se refieren los párrafos anteriores previo acuerdo o con informe favorable del municipio interesado.

Artículo 37. Revisión de los instrumentos de planeamiento: Concepto y procedencia.

1. Se entiende por revisión de los instrumentos de planeamiento la alteración integral de la ordenación establecida por los mismos, y en todo caso la alteración sustancial de la ordenación estructural de los Planes Generales de Ordenación Urbanística.

2. La revisión puede ser parcial cuando justificadamente se circunscriba a una parte, bien del territorio ordenado por el instrumento de planeamiento objeto de la misma, bien de

sus determinaciones que formen un conjunto homogéneo, o de ambas a la vez.

3. Los instrumentos de planeamiento se revisarán en los plazos que ellos mismos establezcan y cuando se produzcan los supuestos o circunstancias que prevean a tal efecto.

A la vista de lo expuesto podemos considerar la presente innovación del planeamiento como una modificación dado que no reúne las condiciones establecidas en el artículo 37 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

La modificación no se incluye entre los supuestos del artículo 36.2.c.2.º por lo que es innecesario el dictamen del Consejo Consultivo de Andalucía.

La competencia para la aprobación definitiva de la presente innovación corresponde a la Consejería de Obras Públicas y Transportes dado que afecta a la ordenación estructural de las Normas Subsidiarias.

1.5. Conveniencia y oportunidad.

La presente modificación es conveniente puesto que corrige errores materiales del planeamiento vigente, permite establecer infraestructuras y servicios generales comunes a los cuatro sectores e imprescindibles para su desarrollo, adapta la densidad de viviendas de los sectores residenciales a la realidad actual de la demanda y permite la viabilidad económica de los mismos y, por último, sustituye el sistema de ejecución del sector CC-4 por el de compensación de acuerdo con sus titulares mayoritarios.

La presente modificación es oportuna puesto que es en este momento cuando se materializando el desarrollo de los sectores y se están suscribiendo los convenios urbanísticos necesarios.

1.6. Conclusiones.

A la vista de lo expuesto entendemos que la innovación cumple con todos los requisitos exigibles para su aprobación.

ANEXO I: FICHAS REGULADORAS DE LOS SECTORES CC-1, CC-2, CC-3 Y CC-4 RESULTANTES DE LA INNOVACIÓN

SECTOR CERRO DE LA CALERA – 1 (CC-1)

ÁREA DE REPARTO Nº 4: «Nuevos sectores residenciales-1»

DATOS GENERALES

SUPERFICIE BRUTA (has)	26,2731 (*)
SISTEMA DE ACTUACION	Compensación
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Parcial Proyecto de Compensación Proyecto de Urbanización.
INFORMES PRECEPTIVOS	Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Servicio de Carreteras de la Diputación Provincial de Almería

(*) «La línea de expropiación de la autovía definida en los planos de delimitación del sector tiene carácter orinetativo, por lo que su correcta definición deberá quedar reflejada en el Plan Parcial que lo desarrolle, previa petición a la Unidad de Carreteras de Almería del límite exacto de la expropiación realizada. Estas zonas de expropiación (Dominio Público) quedarán fuera del ámbito de los posteriores estudios o planes urbanísticos que se realicen, debiendo grafarse esta zona en los planos correspondientes a dichos estudios.»

USOS Y COMPATIBILIDADES

Uso predominante (característico del sector)	Vivienda Colectiva y Unifamiliar
VU - Vivienda unifamiliar	X
VC- Vivienda colectiva o multifamiliar	X
H - Hotelero	2(**)
RC - Residencial colectivo no hotelero	2(**)
C - Comercial	1(**)
O - Oficinas	X(**)
I - Industrial compatible y almacenes	0
IN - Industrial no compatible	0
EPr - Dotacional privado	2(*)
EP - Dotacional público	X
ELP – Espacio Libre Público	X

X = Uso compatible en todo caso

0 = Uso no permitido

1 = Uso permitido exclusivamente en planta baja o en edificio exclusivo.

2 = Uso permitido en edificio exclusivo.

(*) Hasta un máximo del 5 % del aprovechamiento objetivo total del sector.

(**) Hasta un máximo del 10% del aprovechamiento objetivo total del sector.

En cualquier caso corresponderá al uso predominante como mínimo el 80% del aprovechamiento objetivo total del sector.

CONDICIONES BÁSICAS DE APROVECHAMIENTO

Aprovechamiento Medio del Área de Reparto (m^2_{tuc}/m^2_s)	0,40
Índice de Aprovechamiento Objetivo (m^2_{tup}/m^2_s)	0,40
Aprovechamiento Objetivo Total (m^2_{tup})	105.092
Densidad (viviendas/ha)	42 viv/ha
Nº máximo de viviendas	1.103
El ayuntamiento no contribuye a las cargas de urbanización.	

INVARIANTES DE DISEÑO PARA EL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO

Tipología	Vivienda colectiva en bloque abierto y unifamiliar aislada o adosada
Parcela mínima por vivienda	Según Plan Parcial
Retranqueo mínimo de la edificación principal a cualquier alineación exterior.	Según Plan Parcial
Ocupación máxima	Según Plan Parcial
Altura max./Nº de Plantas	16,5 m/5 plantas (B+III+ático)
Condición de aparcamiento	Deberán de preverse en la parcela una plaza de aparcamiento por vivienda.

El acceso al sector se realizará desde la carretera provincial Viator-Pechina y en las condiciones que establezca la Diputación Provincial de Almería, ente gestor de la vía.
La zona ubicada entre la arista exterior de la calzada de la carretera provincial Viator -Pechina y su línea límite de edificación se calificará como Espacio Libre Público salvo lo dispuesto en el punto 4.
La zona ubicada entre la arista exterior de la calzada de la autovía E-15, carretera nacional 340, y su línea límite de edificación se calificará como Espacio Libre Público salvo lo dispuesto en el epígrafe siguiente
El Plan Parcial deberá incluir vías de servicio de 15 m. de ancho tanto para la autovía como para la carretera provincial. A efectos de cesión computaran como viales.
El Cortijo Quesada y su jardín se consideran elementos protegidos e inmodificables en la ordenación del sector. La superficie edificada del cortijo no se incluye en el computo de la edificabilidad global del sector.
Se establece un retranqueo mínimo de la edificación de 15 m respecto a la línea del Término Municipal. Éste área de retranqueo se destinará a espacios libres o sistema viario.
Los terrenos de elevada pendiente ubicados en el lindero Este del sector se preservaran de la urbanización para proteger la morfología del terreno en cumplimiento de lo establecido en la Declaración Previa de Impacto Ambiental.

RESERVAS MÍNIMAS OBLIGATORIAS

Se prevé en cada caso las superficies siguientes.

Viales	Según Plan Parcial.
Aparcamientos	En vía pública según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 10).
Sistema General de espacios Libres Públicos	$(1.103-519)v*3,5 \text{ hab}/v*5 \text{ m}^2/\text{hab} = 10.220\text{m}^2.$
Nº de viviendas protegidas	$(1.103-519) * 30\% = 175 \text{ viviendas protegidas}$
Espacios libres	Mínimo un 20% de la superficie del sector para garantizar el mantenimiento de los estándares de la ficha vigente, (incluida la superficie correspondiente al sistema general)
Equipamiento docente	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 10) y artículo 17 LOUA, reserva suficiente para garantizar el mantenimiento de los estándares de la ficha vigente.
S.I.P.S.	Según anexo Reglamento de Planeamiento. y artículo 17 LOUA, reserva suficiente para garantizar el mantenimiento de los estándares de la ficha vigente.

DEFINICIÓN, DESARROLLO, EJECUCIÓN Y FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS GENERALES COMUNES A LOS SECTORES CC, CC-2, CC-3 y CC-4

Existen infraestructuras y servicios generales comunes a los sectores CC-1, CC-2, CC-3 y CC-4 cuyo desarrollo y financiación corresponde a los precitados sectores. La definición, desarrollo, ejecución y financiación de las infraestructuras y servicios generales comunes se desarrollará mediante un Plan

Especial que promoverá el Ayuntamiento y cuyas directrices principales se adjuntan como anexo a las fichas reguladoras de los sectores.

CONVENIO URBANISTICO DE PLANEAMIENTO

Se condiciona la ejecutividad del incremento del número de viviendas a la financiación, ejecución y cesión al Ayuntamiento de Viator, por los propietarios del sector CC-1, de los equipamientos y dotaciones reflejados en el convenio urbanístico suscrito por un valor de 17.123,331 €/vivienda incrementada y un importe total 10.025.000 €.

En el caso de no ser aprobado definitivamente el convenio suscrito permanecerá el número de viviendas de la ficha vigente a la entrada en vigor de la presente innovación.

INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Todos los planes que desarrollen actuaciones urbanísticas previstas en la zona de afección de autovía deberán ser informados por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

SECTOR CERRO DE LA CALERA – 2 (CC-2)

ÁREA DE REPARTO Nº 9 : «Nuevos sectores residenciales-2»

DATOS GENERALES

SUPERFICIE BRUTA (has)	7,5503 (*)
SISTEMA GENERAL ADSCRITO	8.214 m ²
SISTEMA DE ACTUACION	Compensación
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Parcial Proyecto de Compensación Proyecto de Urbanización.
INFORMES PRECEPTIVOS	Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

(*) «La línea de expropiación de la autovía definida en los planos de delimitación del sector tiene carácter orinetativo, por lo que su correcta definición deberá quedar reflejada en el Plan Parcial que lo desarrolle, previa petición a la Unidad de Carreteras de Almería del límite exacto de la expropiación realizada. Estas zonas de expropiación (Dominio Público) quedarán fuera del ámbito de los posteriores estudios o planes urbanísticos que se realicen, debiendo grafarse esta zona en los planos correspondientes a dichos estudios.»

USOS Y COMPATIBILIDADES

Uso predominante (característico del sector)	Vivienda Colectiva y Unifamiliar
VU - Vivienda unifamiliar	X
VC- Vivienda colectiva o multifamiliar	X
H - Hotelero	2(**)
RC - Residencial colectivo no hotelero	2(**)
C - Comercial	1(**)
O - Oficinas	X(**)
I - Industrial compatible y almacenes	0
IN - Industrial no compatible	0
EPr - Dotacional privado	2(*)

EP - Dotacional público X

ELP – Espacio Libre Público X

X = Uso compatible en todo caso

0 = Uso no permitido

1 = Uso permitido exclusivamente en planta baja o en edificio exclusivo.

2 = Uso permitido en edificio exclusivo.

(*) Hasta un máximo del 5 % del aprovechamiento objetivo total del sector.

(**) Hasta un máximo del 10% del aprovechamiento objetivo total del sector.

En cualquier caso corresponderá al uso predominante como mínimo el 80% del aprovechamiento objetivo total del sector.

CONDICIONES BÁSICAS DE APROVECHAMIENTO

Aprovechamiento Medio del Área de Reparto (m^2_{tuc}/m^2_s)	0,40000
Índice de Aprovechamiento Objetivo (m^2_{tup}/m^2_s)	0,44352
Aprovechamiento Objetivo Total (m^2_{tup})	33.457
Densidad (viviendas/ha)	42 viv/ha
Nº máximo de viviendas	317
El ayuntamiento no contribuye a las cargas de urbanización.	

INVARIANTES DE DISEÑO PARA EL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO

Tipología	Vivienda colectiva en bloque abierto y unifamiliar aislada o adosada
Parcela mínima por vivienda	Según Plan Parcial
Retranqueo mínimo de la edificación principal a cualquier alineación exterior.	Según Plan Parcial
Ocupación máxima	Según Plan Parcial
Altura max./Nº de Plantas	16,5 m/5 plantas (B+III+ático)
Condición de aparcamiento	Deberán de preverse en la parcela una plaza de aparcamiento por vivienda.
La zona ubicada entre la arista exterior de la calzada de la autovía E-15, carretera nacional 340, y su línea límite de edificación se calificará como Espacio Libre Público salvo lo dispuesto en el epígrafe siguiente	
El Plan Parcial deberá incluir vías de servicio de 15 m. de ancho tanto para la autovía como para la carretera provincial. A efectos de cesión computarán como viales.	

RESERVAS MÍNIMAS OBLIGATORIAS

Se prevé en cada caso las superficies siguientes.

Viales	Según Plan Parcial.
Aparcamientos	En vía pública según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 10).

Sistema General de Equipamiento – Cementerio	Se encuentra adscrito al Área de Reparto nº 9 el Sistema General de Equipamiento Ampliación del Cementerio con una superficie de 8.214 m ²
Sistema General de Espacios Libres Públicos	(317-169)v*3,5 hab/v*5 m ² /hab = 2.590 m ²
Nº de viviendas protegidas	(317-169) * 30% = 45 viviendas protegidas
Espacios libres	Mínimo un 20% de la superficie del sector para garantizar el mantenimiento de los estándares de la ficha vigente (incluida la superficie correspondiente al sistema general)
Equipamiento docente	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 10) y artículo 17 LOUA, reserva suficiente para garantizar el mantenimiento de los estándares de la ficha vigente.
S.I.P.S.	Según anexo Reglamento de Planeamiento. y artículo 17 LOUA, reserva suficiente para garantizar el mantenimiento de los estándares de la ficha vigente.

DEFINICIÓN, DESARROLLO, EJECUCIÓN Y FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS GENERALES COMUNES A LOS SECTORES CC, CC-2, CC-3 y CC-4

Existen infraestructuras y servicios generales comunes a los sectores CC-1, CC-2, CC-3 y CC-4 cuyo desarrollo y financiación corresponde a los precitados sectores. La definición, desarrollo, ejecución y financiación de las infraestructuras y servicios generales comunes se desarrollará mediante un Plan Especial que promoverá el Ayuntamiento y cuyas directrices principales se adjuntan como anexo a las fichas reguladoras de los sectores.

CONVENIO URBANÍSTICO DE PLANEAMIENTO

Se condiciona la ejecutividad del incremento del número de viviendas a la financiación, ejecución y cesión al Ayuntamiento de Viator, por los propietarios del sector CC-2, de equipamientos, dotaciones e infraestructuras y sistemas generales por un valor de 17.123,331 €/vivienda incrementada y un importe total de 2.534.253 €, los cuales se concretarán en un convenio urbanístico específico que debe suscribirse con el Ayuntamiento. En caso contrario permanecerá el número de viviendas de la ficha vigente a la entrada en vigor de la presente innovación.

INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Todos los planes que desarrollen actuaciones urbanísticas previstas en la zona de afección de autovía deberán ser informados por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

SECTOR CERRO DE LA CALERA – 3 (S. CC-3)

ÁREA DE REPARTO Nº 7: «TERCIARIO - INDUSTRIAL»

DATOS GENERALES

SUPERFICIE BRUTA (has)	18,1045 (*)
SISTEMA GENERAL ADSCRITO	34.730 m ²
SISTEMA DE ACTUACION	Compensación
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Parcial Proyecto de Compensación Proyecto de Urbanización.
INFORMES PRECEPTIVOS	Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

(*) «La línea de expropiación de la autovía definida en los planos de delimitación del sector tiene carácter orinetativo, por lo que su correcta definición deberá quedar reflejada en el Plan Parcial que lo desarrolle, previa petición a la Unidad de Carreteras de Almería del límite exacto de la expropiación realizada. Estas zonas de expropiación (Dominio Público) quedarán fuera del ámbito de los posteriores estudios o planes urbanísticos que se realicen, debiendo grafarse esta zona en los planos correspondientes a dichos estudios.»

USOS Y COMPATIBILIDADES

Uso predominante (característico del sector): industrial o terciario vinculado a la explotación de la estructura general de comunicaciones viarias y a la logística, atención y servicios relacionados con el transporte de mercancías por carretera y con los vehículos industriales y personal que lo realizan.

VU - Vivienda unifamiliar	0
VC- Vivienda colectiva o multifamiliar	0
H - Hotelero	2(*)
RC - Residencial colectivo no hotelero	0
C - Comercial	X
O - Oficinas	X
I - Industrial compatible y almacenes	X
IN - Industrial no compatible	X
EPr - Dotacional privado	0
EP - Dotacional público	X
ELP – Espacio Libre Público	X

X = Uso compatible en todo caso

0 = Uso no permitido

1 = Uso permitido asociado a la actividad principal en cualquier situación o en edificio exclusivo en el caso de constituir el único uso de la edificación.

2 = Uso permitido en edificio exclusivo.

(*) Hasta un máximo del 10 % del aprovechamiento objetivo total del sector.

En cualquier caso corresponderá al uso predominante como mínimo el 80% del aprovechamiento objetivo total del sector.

CONDICIONES BÁSICAS DE APROVECHAMIENTO

Aprovechamiento Medio del Área de Reparto (m ² _{tuc} /m ² _s)	0,65000
Índice de Aprovechamiento Objetivo (m ² _{tup} /m ² _s)	0,77469
Aprovechamiento Objetivo Total (m ² _{tup})	140.254
El ayuntamiento no contribuye a las cargas de urbanización.	

INVARIANTES DE DISEÑO PARA EL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO

Tipología	Edificación abierta o cerrada con tratamiento de medianerías.
Altura max./ Nº de Plantas	12 m/3 plantas (*) Se podrá superar la altura máxima en edificios singulares según regulación del Plan Parcial
Instalaciones mínimas de carácter obligatorio a incluir en el Plan Parcial	
Aparcamientos • Viales interiores y área de aparcamiento privada 50.000 m ² parcela	
Área de servicio compuesta de: • Estación de servicio para turismos, camiones y autobuses • Servicios de hostelería • Lavadero de camiones, turismos y autobuses	
Área de concesionario de vehículos industriales (servicio de venta y postventa), oficinas y servicios administrativos, compuesta de: • Concesionario de vehículos industriales (servicio de venta y posventa) • Depósito de vehículos al aire libre. • Edificio de oficinas y servicios administrativos. • Superficie total construida : 22.000 m ² construidos • Superficie ocupada: 20.000 m ² suelo	
Área de gestión y logística del transporte compuesta de : • Talleres de mantenimiento de flotas. • Área de almacenaje convencional. • Área de almacenaje de refrigerados.	

RESERVAS MÍNIMAS OBLIGATORIAS

Se prevé en cada caso las superficies siguientes.

Viales	Según Plan Parcial.
Sistema General de Equipamiento Deportivo	Se encuentra adscrito al Área de Reparto nº 7 el Sistema General de Equipamiento Deportivo con una superficie de 34.730 m ²
Espacios libres	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 11) y artículo 17 LOUA
S.I.P.S.	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 11) y artículo 17 LOUA

OTRAS CONDICIONES

Convenir la construcción del nuevo campo de fútbol con sus correspondientes instalaciones complementarias.

PLAZOS DE DESARROLLO

Plan Parcial	Se presentará en el plazo de un mes desde la publicación de la aprobación definitiva de la revisión de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal
Proyecto de Compensación	Se presentará en el plazo de un mes desde la publicación de la aprobación definitiva del Plan Parcial.
Proyecto de Urbanización	Se presentará en el plazo de un mes desde la publicación de la aprobación definitiva del Proyecto de Compensación.
Inicio de las obras urbanización	En el plazo de un mes desde la publicación de la aprobación definitiva del proyecto de urbanización.

DEFINICIÓN, DESARROLLO, EJECUCIÓN Y FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS GENERALES COMUNES A LOS SECTORES CC, CC-2, CC-3 y CC-4

Existen infraestructuras y servicios generales comunes a los sectores CC-1, CC-2, CC-3 y CC-4 cuyo desarrollo y financiación corresponde a los precitados sectores. La definición, desarrollo, ejecución y financiación de las infraestructuras y servicios generales comunes se desarrollará mediante un Plan Especial que promoverá el Ayuntamiento y cuyas directrices principales se adjuntan como anexo a las fichas reguladoras de los sectores.

INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Todos los planes que desarrollen actuaciones urbanísticas previstas en la zona de afección de autovía deberán ser informados por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

SECTOR CERRO DE LA CALERA – 4 (CC-4)

ÁREA DE REPARTO N° 6: «NUEVOS SECTORES INDUSTRIALES»

DATOS GENERALES

SUPERFICIE BRUTA (has)	27,7557 (*)
SISTEMA DE ACTUACION	Compensación
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	Plan Parcial Proyecto de reparcelación. Proyecto de Urbanización.
INFORMES PRECEPTIVOS	Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

(*) «La línea de expropiación de la autovía definida en los planos de delimitación del sector tiene carácter orientativo, por lo que su correcta definición deberá quedar reflejada en el Plan Parcial que lo desarrolle, previa petición a la Unidad

de Carreteras de Almería del límite exacto de la expropiación realizada. Estas zonas de expropiación (Dominio Público) quedarán fuera del ámbito de los posteriores estudios o planes urbanísticos que se realicen, debiendo grafarse esta zona en los planos correspondientes a dichos estudios.»

USOS Y COMPATIBILIDADES

Uso predominante (característico del sector)	INDUSTRIAL COMPATIBLE
VU - Vivienda unifamiliar	0
VC- Vivienda colectiva o multifamiliar	0
H - Hotelero	2(*)
RC - Residencial colectivo no hotelero	0
C - Comercial	1(**)
O - Oficinas	1(*)
I - Industrial compatible y almacenes	X
IN - Industrial no compatible	X
EPR - Dotacional privado	0
EP - Dotacional público	X
ELP - Espacio Libre Público	X

X = Uso compatible en todo caso

0 = Uso no permitido

1 = Uso permitido asociado a la actividad principal en cualquier situación o en edificio exclusivo en el caso de constituir el único uso de la edificación.

2 = Uso permitido en edificio exclusivo.

(*) Hasta un máximo del 5 % del aprovechamiento objetivo total del sector.

(**) Hasta un máximo del 10% del aprovechamiento objetivo total del sector.

En cualquier caso corresponderá al uso predominante como mínimo el 80% del aprovechamiento objetivo total del sector.

CONDICIONES BASICAS DE APROVECHAMIENTO

Aprovechamiento Tipo del Área de Reparto (m^2_{tuc}/m^2_s)	0,65
Índice de Aprovechamiento Objetivo (m^2_{tup}/m^2_s)	0,65
Aprovechamiento Objetivo Total (m^2_{tup})	180.412
El ayuntamiento no contribuye a las cargas de urbanización.	

INVARIANTES DE DISEÑO PARA EL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO

Tipología	Edificación en nave adosada.
Retranqueo mínimo	Se establece un retranqueo mínimo de la edificación de 25 m respecto a la línea del Término Municipal. Este área de retranqueo se destinará a espacios libres o sistema viario.
Altura max./ N° de Plantas	12 m/3 plantas (*) Se podrá superar la altura máxima en edificios singulares según regulación del Plan Parcial

RESERVAS MÍNIMAS OBLIGATORIAS

Se prevé en cada caso las superficies siguientes.

Viales	Según Plan Parcial.
Aparcamientos	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 11) y artículo 17 LOUA
Espacios libres	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 11) y artículo 17 LOUA
S.I.P.S.	Según anexo Reglamento de Planeamiento. (art. 11) y artículo 17 LOUA

PLAZOS DE DESARROLLO

Plan Parcial	Se presentará en el plazo de un mes desde la publicación de la aprobación definitiva de la revisión de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal
Proyecto de Compensación	Se presentará en el plazo de un mes desde la publicación de la aprobación definitiva del Plan Parcial.
Proyecto de Urbanización	Se presentará en el plazo de un mes desde la publicación de la aprobación definitiva del Proyecto de Compensación.
Inicio de las obras urbanización	En el plazo de un mes desde la publicación de la aprobación definitiva del proyecto de urbanización.

DEFINICIÓN, DESARROLLO, EJECUCIÓN Y FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS GENERALES COMUNES A LOS SECTORES CC, CC-2, CC-3 Y CC-4

Existen infraestructuras y servicios generales comunes a los sectores CC-1, CC-2, CC-3 y CC-4 cuyo desarrollo y financiación corresponde a los precitados sectores. La definición, desarrollo, ejecución y financiación de las infraestructuras y servicios generales comunes se desarrollará mediante un Plan Especial que promoverá el Ayuntamiento y cuyas directrices principales se adjuntan como Anexo a las fichas reguladoras de los sectores.

INFORME DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Todos los planes que desarrollen actuaciones urbanísticas previstas en la zona de afección de autovía deberán ser informados por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

ANEXO II

DETERMINACIONES PARA EL PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS GENERALES COMUNES A LOS SECTORES CC-1, CC-2, CC-3 Y CC-4; PLANOS Y EVALUACIÓN ESTIMATIVA DE LOS COSTES DE EJECUCIÓN Y DESARROLLO

El Plan Especial de Infraestructuras y Servicios Generales comunes a los sectores CC-1, CC-2, CC-3 y CC-4 debe acometer el diseño, ordenación, programación, financiación de las mencionadas obras que enunciativamente son las siguientes:

- Abastecimiento de agua potable.
- Evacuación de aguas residuales y pluviales.

- Suministro de energía eléctrica y redes de alta tensión.
- Desvío de la línea de transporte de electricidad
- Telecomunicaciones.
- Sistema Viario.

El Plan Especial podrá incorporar cualquier otra actuación no contemplada en la enumeración pero que se considere necesaria para el desarrollo de los sectores.

Una descripción gráfica de las obras previstas se adjunta en los planos del presente anexo.

La financiación de las obras se realizará con los siguientes criterios:

- Abastecimiento de agua potable: Según el consumo de cada sector determinado éste por la normativa técnica que le corresponda.
- Evacuación de aguas residuales y pluviales: Según el consumo de cada sector determinado éste por la normativa técnica que le corresponda.
- Suministro de energía eléctrica: Según el consumo de cada sector determinado éste por la normativa técnica que le corresponda.
- Desvío de la línea de transporte de Alta Tensión 132 kV 2C: en proporción a la longitud que sobrevuela cada sector.
- Telecomunicaciones: Según el consumo de cada sector determinado éste por la normativa técnica que le corresponda.
- Sistema Viario: En proporción a la superficie de cada sector ponderando los sectores CC-1, CC-2 y CC-3 con el coeficiente 1,20 y el sector CC-4 con el coeficiente 1,00.

Con estos criterios se ha establecido una valoración aproximada de los costes de ejecución de las infraestructuras y servicios generales comunes a los sectores CC-1, CC-2, CC-3 y CC-4. esta valoración servirá de referencia para el Plan Especial.

ANEXO III

NUEVA REDACCIÓN DEL ARTÍCULO 2.1.2 DE LA MEMORIA DE ORDENACIÓN DE LAS NN.SS.

Capítulo 2

DESARROLLO DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS

2.1.2. Planes Especiales.

El Plan Especial es el instrumento para el desarrollo específico de las Normas Subsidiarias desde un punto de vista sectorial, es decir, con incidencia limitada a los aspectos urbanísticos comprendidos en sus objetivos. En consecuencia, y sin perjuicio de las limitaciones de uso que puedan establecer, no podrán en ningún caso modificar la clasificación del suelo.

Los Planes Especiales podrán tener como finalidad cualquiera de las establecidas en el artículo 14 de la LOUA y en particular:

1. La ordenación de áreas determinadas de Suelo Urbano para su reforma interior y saneamiento, ya sea:

a) De Reforma Interior, correspondiente a operaciones integradas dirigidas a la reestructuración urbanística de un área delimitada a estos efectos por las Normas Subsidiarias o posteriormente en su desarrollo y cuando tengan por finalidad general el señalamiento de alineaciones, la asignación de usos, la regulación parcelaria o la compleción de la urbanización, así como cualesquiera otras análogas que supongan modificación del espacio público o calificación del suelo.

b) De Mejora Urbana, cuando tengan por finalidad genérica la reurbanización de áreas urbanas, la ordenación y deli-

mitación de espacios públicos, la programación y definición de las características de las obras y proyectos de urbanización, así como cualesquiera otras análogas, siempre que no otorguen aprovechamientos urbanísticos no previstos en el Plan.

c) De Protección, cuando tengan por finalidad la rehabilitación integrada de áreas, la fijación de ordenanzas para la catalogación, la mejora de la edificación, la pormenorización de usos o la ordenación detallada de áreas monumentales, así como cualesquiera otras dirigidas a la protección y mejora de la edificación, el espacio ambiental o paisajístico.

2. El desarrollo, ordenación pormenorizada y coordinación de los sistemas y servicios generales de:

a) De Sistemas Generales, cuando tengan por finalidad la definición pormenorizada del sistema de cualquier tipo (comunicaciones, equipamientos, infraestructuras), la pormenorización y compatibilización de los usos, la ordenación detallada del sistema y sus bordes, la programación de las obras y proyectos y su asignación de costes o cualesquiera otras análogas.

b) De Infraestructuras y Servicios Generales, cuando tengan por finalidad la definición pormenorizada de los trazados y características de las infraestructuras y servicios, la programación de sus obras y proyectos, la cuantificación de sus cargas y el reparto de las mismas.

3. El desarrollo ordenación y mejora del Suelo no Urbanizable:

a) De Mejora Del Medio Rural, cuando tenga por finalidad la mejora de las infraestructuras, redes y servicios de zonas de diseminado rural, así como su estudio y ordenación.

b) De Protección y Regeneración del Medio Físico, cuando tengan por finalidad la restitución de usos productivos del medio físico, la protección del paisaje o de zonas de especial valor, así como cualesquiera otras análogas dirigidas a la protección y mejora del Suelo no Urbanizable.

4. El estudio y ordenación de temas sectoriales urbanos, que por sus especiales características sean necesario darles una coordinación integral en la ciudad, bien sean de carácter socioeconómico, territorial, productivo o de cualquier otro tipo.

ANEXO IV

NUEVA REDACCIÓN DEL ARTÍCULO 8.5.3 DE LA MEMORIA DE ORDENACIÓN DE LAS NN.SS.

Capítulo 8.º

NORMAS PARTICULARES PARA EL SUELO URBANIZABLE

8.5. Suelo urbanizable sectorizado.

8.5.3. Disposiciones básicas comunes a todas las Áreas de Reparto.

Con el fin de garantizar el justo reparto de cargas y beneficios entre los propietarios de suelo se han incluido todos los sectores en alguna de las áreas de reparto previstas.

Para cada área de reparto se ha establecido un uso característico y un Aprovechamiento Tipo.

En la ficha correspondiente a cada sector de suelo urbanizable se ha establecido un uso predominante (característico del sector). Este uso predominante coincide en cada sector con el uso característico de su Área de Reparto por lo que el coeficiente de ponderación aplicable entre cada Área de Reparto y sus correspondientes sectores es siempre la unidad. Existe por lo tanto identidad entre el Aprovechamiento Objetivo del sector y el Aprovechamiento Tipo del Área de Reparto

en que se ubica evitándose la compensación entre sectores de una misma Área de Reparto.

Se exceptúan de esta regla general las Áreas de Reparto núm. 5 y núm. 7. La primera de ellas corresponde a los sectores 4A y 4B, cuyo planeamiento de desarrollo se encuentra aprobado definitivamente e incluso consolidadas por la edificación en su mayor parte. En esta Área de Reparto se ha realizado un incremento de la edificabilidad subjetiva de determinadas parcelas, incremento que se considera excedentario respecto al patrimonializable en su área de reparto. Este derecho corresponde al ayuntamiento para la ejecución de un sistema general de equipamiento. La materialización por los particulares de este exceso de aprovechamiento se realizará mediante reparcelación simplemente económica.

El Área de Reparto núm. 7 se corresponde con el sector CC-3. este sector tiene la particularidad de ubicar en la actualidad el campo de fútbol municipal, siendo una condición indispensable para su desarrollo el traslado del mismo. Por esta razón se le vincula el Sistema General de Equipamiento Deportivo señalado en los planos de ordenación.

Se han delimitado las siguientes áreas de reparto:

ÁREA DE REPARTO		Aprov. Medio (m ² _{ur} /m ² _s)	Sector
1	Antiguo Sector 1	0,65	S-1
2	Antiguo Sector 2	0,85	S-2
3	Antiguo Sector 3	0,65	S-3
4	Nuevos Sectores Residenciales-1	0,40	CC-1
5	Antiguos Sectores Industriales	0,65	4-A
			4-B
Sistema General Adscrito: Escuela de Empresas			
6	Nuevos Sectores Industriales	0.65	P-1
			P-2
			P-3
			AM-1
			AM-2
			AM-3
7	Terciario-Industrial	0,65	CC-3
	Sistema General Adscrito: Equipamiento Deportivo (SGED=34.730 m ²)		
8	Campus de la Educación	0,20	CE
9	Nuevos Sectores Residenciales-2	0,40	CC-2
	Sistema General Adscrito: Equipamiento – Ampliación el cementerio (SGEQP= 8.214 m ²)		

En la memoria justificativa se adjunta un cuadro resumen de las Áreas de Reparto.

Se establecen los coeficientes de ponderación de usos y tipologías que se recogen en el cuadro adjuntado al final del presente capítulo.

ANEXO VI

NUEVA REDACCIÓN DEL ARTÍCULO 6.6 DE LAS NN.SS.

Art. 6.6. Protección de las vías de comunicación.

6.6.1. Vías de comunicación competencia del Estado.

Se estará a lo dispuesto en la Ley de Carreteras 25/1988, del 29 de julio, y el Reglamento de Carreteras R.D. 1812/1994,

de 2 de septiembre, que lo desarrolla, y especialmente por los siguientes artículos:

Ley de Carreteras 25/1988

Artículo 20. A los efectos de la presente Ley se establecen en las carreteras las siguientes zonas: de dominio público, de servidumbre y de afección

Artículo 21. 1. Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

2. Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como las destinadas a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses y otros fines auxiliares o complementarios.

3. Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

Artículo 22. 1. La zona de servidumbre de las carreteras estatales consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 21 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 25 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

3. En todo caso, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.

4. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

Artículo 23. 1. La zona de afección de una carretera estatal consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 50 metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles se requerirá

la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

3. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y de lo dispuesto en el artículo 39.

4. La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera en un futuro no superior a diez años.

Artículo 24. 1. Fuera de los tramos urbanos de las carreteras estatales queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera, sin que esta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización.

2. A los efectos de este artículo no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Artículo 25. 1. A ambos lados de las carreteras estatales se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas y a 25 metros en el resto de las carreteras de la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

2. Con carácter general, en las carreteras estatales que discurren total y parcialmente por zonas urbanas el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el punto anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca.

3. Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, previo informe de las Comunidades Autónomas y entidades locales afectadas podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes o carreteras de circunvalación que se construyan con el objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la línea límite de edificación se situará a 100 metros medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante.

Artículo 26. En la zona de servidumbre y en la comprendida hasta la línea límite de edificación, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, siempre que existiese previamente un proyecto aprobado de trazado o de construcción para reparación, ampliación o conservación de la carretera que la hiciera indispensable o conveniente.

Reglamento de Carreteras R.D. 1812/1994

Artículo 84. Delimitación.

1. A ambos lados de las carreteras estatales se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y a 25 metros en el resto de las carreteras, de la arista exterior de la calzada más próxima, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general (artículo 25.1).

2. A los efectos del apartado anterior, los ramales de enlaces y las vías de giro de intersecciones tendrán la consideración de carreteras convencionales.

Artículo 85. Casos especiales.

1. Con carácter general, en las carreteras estatales que discurran total o parcialmente por zonas urbanas, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el artículo anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca (artículo 25.2).

2. Asimismo, el Ministerio de Fomento, previo informe de las Comunidades Autónomas y Entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas (artículo 25.3).

3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes o carreteras de circunvalación que se construyan con el objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la línea límite de edificación se situará a 100 metros, medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante (artículo 25.4).

4. A efectos de lo previsto en los apartados 1 y 2 del presente artículo, la Dirección General de Carreteras determinará provisionalmente la línea límite de edificación y someterá el correspondiente estudio de delimitación a información pública, por el plazo de treinta días hábiles, que se anunciará en el Boletín Oficial del Estado, a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda formular las alegaciones que estime pertinentes.

Simultáneamente, dicha Dirección General remitirá a las Comunidades Autónomas y Entidades locales afectadas, el referido estudio de delimitación, a fin de que, en dicho plazo y un mes más, se manifiesten.

En caso de conformidad, o si las Comunidades Autónomas o las Entidades locales no contestasen en el plazo mencionado, el expediente se elevará al Ministro de Fomento para su resolución definitiva.

En el supuesto de disconformidad, se procederá con arreglo a lo indicado en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 10 de la Ley de Carreteras y 33 de este Reglamento.

Artículo 86. Coincidencia de zonas.

1. Donde, por ser muy grande la proyección horizontal del talud de las explanaciones, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público o de servidumbre, la citada línea se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre.

2. Donde las líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde los ramales de enlaces y vías de giro de intersecciones, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretera, cualquiera que sea la carretera o elemento determinante.

Dada la afección negativa que supone la publicidad para la seguridad vial, queda prohibida en las presentes normas Subsidiarias, así como en el planeamiento que lo desarrolle, la publicidad visible desde la zona de dominio público, permitiéndose únicamente los carteles informativos, rótulos y anuncios, indicados en los artículos 89 y 90 del vigente Reglamento de Carreteras 812/1994, de 2 de septiembre.

Donde por ser muy grande la proyección horizontal del talud de las explanaciones, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público o servidumbre de las carreteras estatales, la citada línea se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre de conformidad con el artículo 886.1 del Reglamento General de Carreteras aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre.

Donde las líneas de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde los ramales de enlaces y vías de giro de intersecciones, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretera, cualquiera que sea la carretera o elemento determinante de conformidad con el artículo antes citado.

Los cruzamientos de la autovía que se pretendan realizar para cualquier tipo de instalación, se deberán proyectar mediante perforación mecánica subterránea (topo), debiendo solicitar en cualquier caso la correspondiente autorización del Ministerio de Fomento.

La apertura de nuevos accesos a las carreteras y vías de servicio competencia del Ministerio de Fomento, deberán ajustarse a la Orden Ministerial de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los Accesos a las Carreteras del Estado, Vías de Servicio y Construcción de Instalaciones de Servicio, y deberá ser autorizado por la Demarcación de Carreteras.

Para las nuevas construcciones próximas a las Carreteras del Estado existentes o previstas, será necesario que con carácter previo al otorgamiento de licencias se lleven a cabo los estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros, estableciéndose limitaciones a la edificabilidad o disponiéndose los medios de protección acústica imprescindibles en caso de superarse los umbrales recomendados, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente, Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido (BOE de 18.11.2003) y en su caso, en la normativa autonómica.

Almería, 8 de mayo de 2007.- El Delegado, Luis Caparrós Mirón.

ANUNCIO de 9 de mayo de 2007, de la Delegación Provincial de Málaga, emplazando a doña Ana María Navas González.

Se ha intentado la notificación sin éxito a doña Ana María Navas González con último domicilio conocido en C/ Deva, núm. 6, 2.º A, de esta capital.

Mediante el presente anuncio, de conformidad con lo establecido en el artículo 59.5 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, según redacción dada por Ley 4/1999, de 13 de enero, se le notifica que en virtud de lo acordado por el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. Cuatro de Málaga en el procedimiento ordinario núm. 1131/2006 incoado a resultas del recurso interpuesto por doña Josefa Montiel González, contra la presunta inactividad de esta Administración a su solicitud de copia completa del expediente administrativo correspondiente a la vivienda sita en C/ Deva, núm. 6, 2.º A, de Málaga, expediente MA-33, CTA. 2153, y de acuerdo con lo establecido en art. 49.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se emplaza a doña Ana María Navas González,