

INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO SOBRE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL N.º 8 DEL P.G.O.U. DE HUÉRCAL DE ALMERÍA (EAE/AL/005/17).

1.- OBJETO.

El Informe Ambiental Estratégico (IAE) se define como el informe preceptivo y determinante del órgano ambiental con el que concluye la Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada, a efectos de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía, modificada por la Ley 3/2015, de 29 de diciembre. El IAE podrá determinar si el instrumento de planeamiento urbanístico debe someterse a una Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria porque pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente o, por el contrario, que no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos que se establezcan.

El objeto del presente informe es analizar los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente de la Modificación Puntual N.º 8 del Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de Huércal de Almería, relativa a la apertura de un vial en Suelo No Urbanizable para acceso a la zona norte de la urbanización "Los Pinos".

El municipio de Huércal de Almería cuenta con un PGOU derivado de la adaptación parcial de sus Normas Subsidiarias (NNSS) de Planeamiento Municipal a la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA). Dicha adaptación parcial tuvo aprobación definitiva por acuerdo del Pleno Municipal, en sesión celebrada el 27/12/2010 (BOP de 09/05/2011). Por su parte, las citadas NNSS se aprobaron definitivamente por Resolución de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo del 31/03/1999 (BOP de 22/09/1999).

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, la "Modificación Puntual N.º 8 del PGOU de Huércal de Almería" se encuentra sometida a evaluación ambiental estratégica simplificada por encontrarse entre los supuestos contemplados en el artículo 40.3.b) de dicha Ley. Por consiguiente, procede la formulación de Informe Ambiental Estratégico conforme a lo previsto en el artículo 40.6.d) de la citada Ley 7/2007, de 9 de julio, según el procedimiento establecido en el artículo 39 de la misma.

2.- TRAMITACIÓN.

Con fecha 07/02/2017 se recibe en esta Delegación Territorial escrito del Ayuntamiento de Huércal de Almería, mediante el que solicita el inicio del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada de la "Modificación Puntual N.º 8 del PGOU de Huércal de Almería (Almería)", referente a la "Apertura de vial en Suelo No Urbanizable". Dicha solicitud venía acompañada de borrador de Documento de planeamiento y de Documento Ambiental Estratégico.

Tras estimar que la documentación presentada era suficiente para iniciar la tramitación, se emitió Resolución de 7 de marzo de 2017 del Delegado Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en Almería, por la que se acordó admitir a trámite de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada la referida Modificación Puntual N.º 8 del PGOU de Huércal de Almería.

En virtud de lo dispuesto en los artículos 39.2 y 40.6.c) de la Ley 7/2007, de 9 de julio, esta Delegación Territorial, como órgano ambiental, sometió el borrador de documento de la Innovación y el Documento Ambiental Estratégico a consultas de las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, por un plazo de 45 días, a fin determinar, de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, si este instrumento de



FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	1/51

planeamiento puede tener o no efectos significativos sobre el medio ambiente.

En la tabla siguiente se han recogido los Organismos consultados y se señalan los que han emitido informe con la indicación de la fecha de recepción del mismo. Sus determinaciones se han considerado en este Informe Ambiental Estratégico.

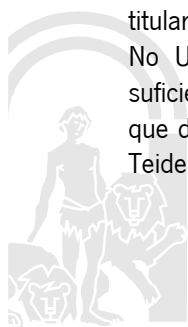
Consultas efectuadas	Fechas realización de consultas	Fechas de las respuestas recibidas
D.T. de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural.	14/03/2017	20/04/2017
D.T. de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo.	14/03/2017	
D.T. de Igualdad, Salud y Políticas Sociales.	14/03/2017	25/04/2017
D.T. de Cultura, Turismo y Deporte. Serv. de Bienes Culturales.	14/03/2017	24/04/2018
D.T. de Cultura, Turismo y Deporte. Serv. de Turismo.	14/03/2017	07/04/2017
D.T. de Fomento y Vivienda. Serv. de Carreteras.	14/03/2017	01/06/2017
Diputación Provincial de Almería.	14/03/2017	
Ministerio de Fomento. Demarcación Carreteras.	14/03/2017	26/04/2017
Universidad de Almería. Dpto. Biología vegetal.	14/03/2017	
Universidad de Almería. Dpto. Hidrogeología y Química Analítica.	14/03/2017	
C.S.I.C. Estación Experimental de Zonas Áridas.	14/03/2017	
SEO/BirdLife.	14/03/2017	
Ecologistas en Acción.	14/03/2017	
Grupo Ecologista Cóndor.	14/03/2017	
Grupo Ecologista Mediterráneo.	14/03/2017	
Club UNESCO de Pechina.	14/03/2017	

3.- CONSIDERACIONES SOBRE LA DOCUMENTACIÓN PRESENTADA.

A) DOCUMENTO DE INNOVACIÓN.

El borrador de documento de Modificación Puntual presentado define suficientemente el objeto de la innovación propuesta, consistente en la remodelación o reordenación de un acceso ya existente en la carretera N-340a, que conecta con la zona norte de la Urbanización Los Pinos.

El acceso objeto de remodelación se encuentra previsto en el vigente planeamiento general y se encuentra situado en el p.k. 448+150 de la carretera N-340a. Se trata de un camino ya existente, de titularidad privada, denominado "Camino de la Ermita", que discurre por el borde del Suelo Urbano y el No Urbanizable, cuyo acceso se encuentra cortado por no reunir las condiciones de seguridad suficientes. Con la innovación propuesta, este acceso se desplaza unos metros hacia el norte, de forma que discurra por Suelo No Urbanizable, en paralelo a la autovía A-7/E-15, hasta conectar con la calle Teide, desde la cual se accede a la zona norte de la citada urbanización Los Pinos.



Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI.
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	2/51



El Ayuntamiento de Huércal de Almería justifica la necesidad de la apertura de este acceso para evitar las congestiones de tráfico que, en horas punta de entrada y salida de horario laboral y escolar, se producen en la rotonda situada en el p.k. 447+720 de la carretera N-340a, ya que éste es el único acceso de que dispone actualmente este barrio, que cuenta con una elevada población y en el que existen dos colegios (uno público y otro privado).

En el **Anexo I** se resumen las características básicas de esta innovación.

B) DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO. ESTUDIO Y EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS.

En el **Anexo II** se describe el contenido del Documento Ambiental Estratégico presentado, considerando suficiente la exposición de alternativas de ordenación, así como la justificación y los criterios de selección de la Alternativa 3 de ordenación escogida, la cual deberá tener en cuenta las consideraciones que, en relación con la misma, han sido efectuadas por la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental, así como las realizadas por la Delegación Territorial en Almería de la Consejería de Cultura y que se adjuntan al presente Informe Ambiental Estratégico como **Anexo IV y III**, respectivamente.

C) AFECCIONES AMBIENTALES Y CONDICIONANTES.

C.1.- Medio Hídrico.

a) Dominio Público Hidráulico (DPH) y prevención de riesgos por avenidas e inundaciones:

Con carácter general se indican las siguientes observaciones:

1. La exigencia de un cauce, así como de sus riberas y márgenes, es la de satisfacer las funciones de evacuación de avenidas. El tratamiento dado debe ser conjunto, para la cuenca vertiente y sus principales cauces, contemplando medidas de integración del cauce y medio



FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	3/51

urbano. El análisis debe incluir una valoración de las repercusiones del modelo urbano previsto sobre el Dominio Público Hidráulico y la incidencia de las transformaciones de usos propuestas sobre la red de drenaje.

2. En la zona de Dominio Público Hidráulico, que incluye la vegetación de ribera, se prohibirá cualquier tipo de ocupación temporal o permanente, con las excepciones relativas a los usos comunes especiales legalmente previstos (Sección 2ª del Capítulo II del Real Decreto 849/1986, de 11 abril, por el que se aprueba el Reglamento del D.P.H.).
3. Las Zonas de Servidumbre y Policía quedan sujetas a las limitaciones de usos y a los fines legalmente establecidos (art. 7 del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el R.D.P.H., modificado por el Real Decreto 9/2008, de 11 de enero), así como a las autorizaciones necesarias (art. 78 del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el R.D.P.H., y modificaciones contempladas en el Real Decreto 1290/2012, de 7 de septiembre).
4. El Dominio Público Hidráulico no computa para el cálculo del aprovechamiento urbanístico, y, en cuanto a su clasificación urbanística, se atenderá a lo establecido en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, en concreto, en su artículo 46.2.

La Zona de Policía es aquella definida con una banda de 100 metros de anchura contados a partir del Dominio Público Hidráulico. Sin perjuicio de la modificación de los límites de la zona de policía, cuando concurra alguna de las causas señaladas en el artículo 6.2 del Texto Refundido de la Ley de Aguas (aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio), la zona de policía podrá ampliarse, si ello fuese necesario, para incluir la zona o zonas donde se concentra el flujo preferente, al objeto específico de proteger el régimen de corrientes en avenidas y reducir el riesgo de producción de daños en personas y bienes. En estas zonas o vías de flujo preferente, sólo podrán ser autorizadas, por el organismo de cuenca competente, aquellas actividades no vulnerables frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de dichas vías. En esta zona, la ordenación urbanística deberá indicar y resaltar expresamente las alteraciones sustanciales del relieve natural del terreno, las extracciones de áridos, construcciones de todo tipo, obstáculos para la corriente o degradación o deterioro del Dominio Público Hidráulico.

Para aquellas actuaciones ubicadas en Zona de Policía deberá solicitarse la correspondiente autorización de la Administración Hidráulica, o bien aportar, en el planeamiento que se desarrolle, la documentación exigida en el artículo 78 del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el R.D.P.H., para que permita emitir una autorización conjunta para el desarrollo de las actuaciones que se planteen en dicho planeamiento.

5. En cuanto a la clasificación urbanística en las Zonas Inundables, se atenderá a lo establecido en Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, en concreto, en su artículo 46.2.
6. Las Zonas Inundables, que se definen por la avenida extraordinaria de periodo de retorno de 500 años, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 9/2010, de 31 de julio, de Aguas de Andalucía, son compatibles con espacios libres, una vez excluidos el Dominio Público Hidráulico y las Zonas de Servidumbre, permitiéndose los usos de jardines, parques y áreas de juego y recreo, siempre al aire libre, sobre tierra y sin ningún tipo de cerramiento. Dichos espacios libres serán de uso público. Los nuevos crecimientos urbanísticos deben situarse en Zonas No Inundables, debiéndose adoptar medidas de defensa frente a avenidas e inundaciones en el caso de que la avenida de 500 años de periodo de retorno afecte a Núcleo Urbano Consolidado. Los usos que se establezcan en los espacios libres que ocupen Zonas



FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	4/51

Inundables deben cumplir los siguientes requisitos:

- No disminuirán la capacidad de evacuación de los caudales de avenidas.
- No incrementarán la superficie de zona inundable.
- No producirán afección a terceros.
- No agravarán los riesgos derivados de las inundaciones, ni se generarán riesgos de pérdidas de vidas humanas. No se permitirá su uso como zona de acampada.
- No degradarán la vegetación de ribera existente.
- Permitirán una integración del cauce en la trama urbana, en forma tal que la vegetación próxima al cauce sea representativa de la flora autóctona riparia, preservando las especies existentes y acometiendo el correspondiente proyecto de restauración, rehabilitación o mejora ambiental del cauce y sus márgenes, así como previniendo su mantenimiento y conservación.
- Las especies arbóreas no deben ubicarse en zonas que reduzcan la capacidad de evacuación de caudales de avenida.

Con carácter particular se señala lo siguiente:

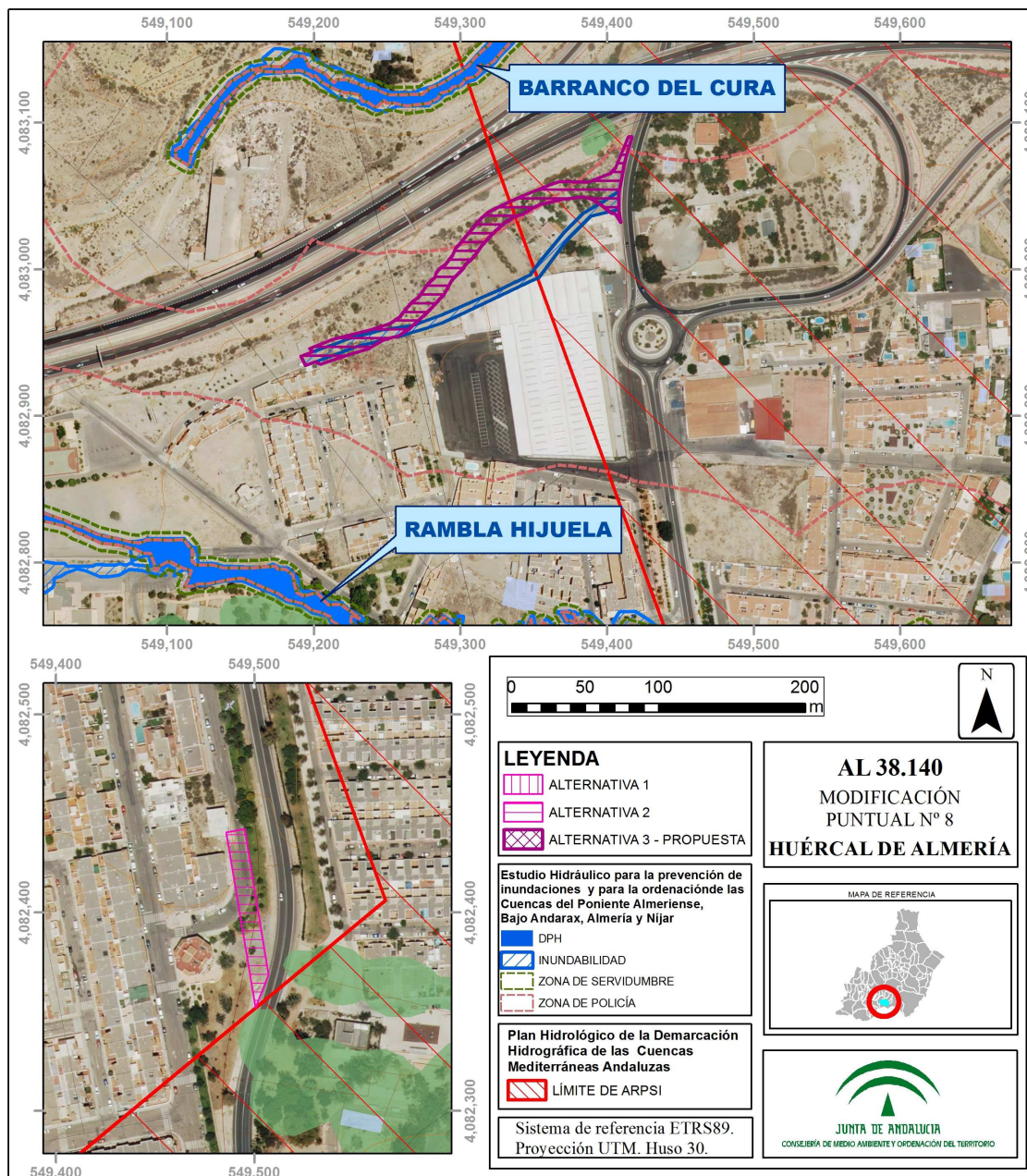
Las alternativas se sitúan dentro del ámbito del Estudio Hidráulico para la Prevención de Inundaciones y para la Ordenación de las Cuencas del Poniente Almeriense, Bajo Andarax, Almería y Níjar, según el cual los cauces públicos más próximos son el Barranco del Cura y la rambla de la Hijuela. Según las determinaciones de dicho Estudio sólo la Alternativa 3 se ve afectada por la zona de policía del Barranco del Cura.

Por otro lado, las alternativas 1 y 3 tienen parte de su recorrido dentro de Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI) recogida en el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas:



Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI.
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	5/51



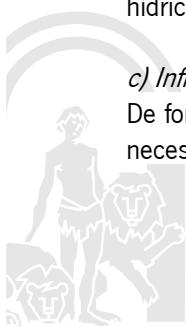
Por todo ello, se consideran viables todas las alternativas propuestas respecto a que no afectan a DPH ni están en riesgo por inundación. No obstante, se considera necesario que, el documento de planeamiento correspondiente, recoja las observaciones de carácter general anteriormente expuestas.

b) Disponibilidad de recursos hídricos:

Por la naturaleza y objeto de esta Modificación Puntual del PGOU de Huércal de Almería, para la apertura de vial en Suelo No Urbanizable, no procede informar sobre disponibilidad de recursos hídricos, dado que no implica, en sí misma, nueva disponibilidad de recursos hídricos en el municipio.

c) Infraestructuras del ciclo integral del agua y financiación:

De forma similar a lo recogido en el punto anterior, esta Modificación Puntual no implica, en sí misma, necesidad de nuevas infraestructuras del ciclo del agua en el municipio en ninguna de las alternativas



Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI.
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	6/51

propuestas.

d) Conclusión:

De conformidad con el contenido del presente informe, en base al desarrollo de los diferentes puntos analizados, competencia de la Administración Hidráulica Andaluza y descritos en la Instrucción relativa a la elaboración de informes en materia de agua a los planeamientos urbanísticos, se informa, respecto a los documentos de borrador del documento de planeamiento y Documento ambiental estratégico de la Modificación Puntual del PGOU de Huércal de Almería (ALMERÍA), que la Alternativa 0 no precisa informe y que las otras tres alternativas planteadas no producen, en sí mismas, afección en materia de aguas y podrían ser informadas favorablemente.

Ahora bien, se considera necesario que en la futura figura urbanística, se tengan en cuenta los aspectos descritos en los distintos apartados del informe, en particular:

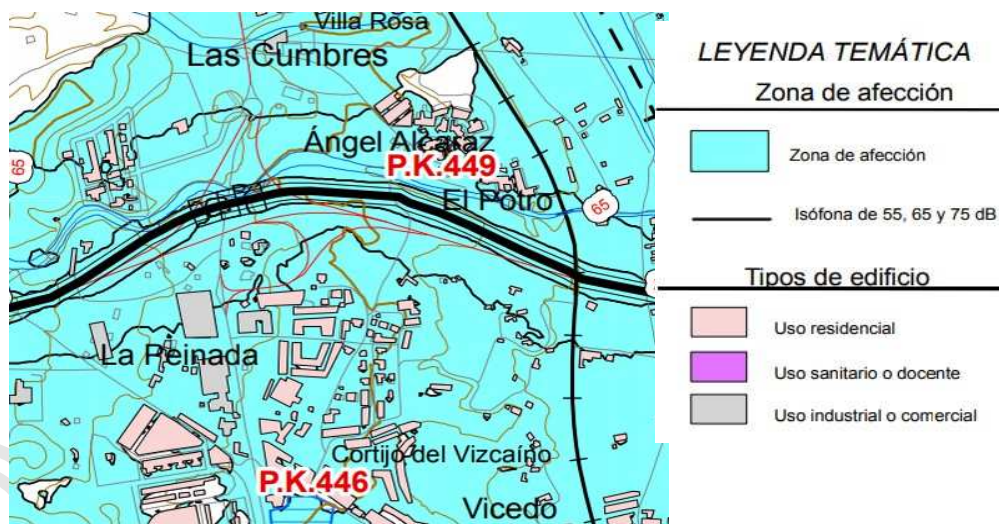
- Representación y consideración de la zona de policía del Barranco del Cura.
- Mención expresa en el documento de:
 - Las observaciones de carácter general del punto a) anterior, con los usos permitidos y las prohibiciones en DPH, zona de servidumbre, zona de policía, así como zona inundable.
 - Necesidad de solicitar autorización de obras en zona de policía.

C.2.- Calidad del Aire.

Como norma general, se desarrollarán todas las medidas preventivas y/o correctoras incluidas en el Documento Ambiental Estratégico y en las Normas Urbanísticas.

Contaminación acústica

Consultado el mapa estratégico de ruido de la Autovía A7, donde se ha evaluado la exposición al ruido de la zona procedente del tráfico de la Autovía, se comprueba que el trazado del viario propuesto se encuentra en la zona de afección de esta infraestructura, en su mayor parte entre las isófonas de 65dB y 75dB.



Tal y como se señala en el Documento Ambiental Estratégico, el nivel de tráfico en el viario propuesto

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	7/51

no va a generar niveles de ruido adicionales que modifiquen los datos sonoros que existen actualmente en la zona, conforme a los usos establecidos.

Contaminación lumínica

Con objeto de minimizar los efectos de la luz intrusa o molesta procedente de las mismas, los requerimientos y niveles de iluminación para los distintos tipos de alumbrado exterior serán los que se recogen en las Instrucciones Técnicas Complementarias EA-01 a EA-07 del Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones Técnicas Complementarias.

C.3.- Residuos y suelos contaminados.

Consideraciones generales en materia de residuos:

- Están sometidas al régimen de autorización por esta Delegación Territorial las instalaciones donde vayan a desarrollarse operaciones de tratamiento de residuos así como las personas físicas o jurídicas que vayan a realizar una o varias operaciones de tratamiento de residuos.
- El orden de prioridad en relación a residuos es: prevención (en la generación de residuos), preparación para la reutilización, reciclado, otros tipos de valorización (incluida la energética) y, por último, la eliminación de los residuos.

Residuos de construcción y demolición (RCD):

- En los proyectos de urbanización se especificará el destino de las tierras y demás residuos producidos durante la fase de construcción.
- Con relación a las tierras, únicamente las no contaminados excavadas durante las actividades de construcción, que se utilicen con fines de construcción en su estado natural en el lugar u obra donde fueron extraídos, están exentas de cualquier autorización de gestión.
- Si el uso va a ser relleno de otras parcelas, éste debe ser ejecutado por un gestor autorizado para residuos de la construcción y demolición.
- Los productores de residuos generados en obras menores y de reparación domiciliaria deberán acreditar ante el Ayuntamiento el destino de los mismos en los términos previstos en sus ordenanzas.
- La legislación en vigor determina, entre otros, que el productor de RCD ha de incluir en el proyecto de ejecución de obra un Estudio de gestión de residuos. El poseedor o la persona física o jurídica que ejecute la obra, ha de presentar un Plan de gestión de RCD para la aplicación del mencionado estudio. Asimismo, se ha de asegurar la correcta gestión de los residuos, aplicando el principio de jerarquía de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, contribuyendo, de esta forma, al desarrollo sostenible del sector de la construcción.
- Sería deseable establecer una demolición selectiva que permita una adecuada separación con vistas al aprovechamiento de estos residuos. Estas previsiones se incluirán tanto en el Estudio de gestión de RCD que presentan los productores (promotores) así como en el Plan de gestión de los RCD que elaboran los poseedores (constructores), aplicando el principio de jerarquía de residuos.



Código:640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI.
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	8/51

Residuos peligrosos:

- Cualquier residuo peligroso que pueda generarse en alguna de las fases de desarrollo del planeamiento o durante el periodo de explotación, deberán separarse y almacenarse adecuadamente hasta ponerlos a disposición de gestores autorizados acorde a lo establecido en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, en el Decreto 73/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía, y demás normativa de aplicación, así como a las posibles modificaciones que pueda haber en la legislación durante el desarrollo de su actividad.
- La mezcla de residuos peligrosos con no peligrosos está expresamente prohibida en la normativa de residuos (art. 18.2 de la Ley 22/2011). Dicha mezcla, además de suponer un riesgo para la salud humana (en particular para los operarios de obra o plantas de tratamiento de residuos) así como para el medio ambiente, ocasiona que un volumen grande de residuos no peligrosos se convierta en residuos peligrosos, con una gestión más compleja y de mayor coste.

Suelos contaminados:

- Cualquier suelo en el que haya habido una actividad potencialmente contaminante y se cambie su uso, deberá ser caracterizado para descartar que está contaminado y sea necesario realizar las actuaciones destinadas a la limpieza del suelo y su recuperación; y/o para asegurar que es apto para el nuevo uso.
- Las actividades que tienen la consideración de potencialmente contaminantes del suelo (APC) están sujetas a un régimen informativo: informes preliminares de situación, caracterizaciones de detalle, estudios de análisis de riesgos y/o informe histórico de situación.

La Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, asigna a las Entidades Locales (art. 12.5) competencias en la gestión de los residuos domésticos generados en los hogares, comercios y servicios. Así pues, las entidades locales tienen la potestad de decidir su modelo de gestión de residuos y los instrumentos que se desarrollarán para conseguir los objetivos fijados.

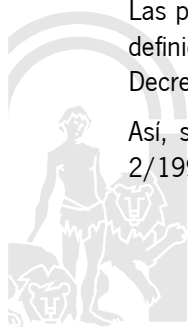
Además, la Ley estipula que las entidades locales podrán aprobar sus propios programas de prevención y de residuos de su competencia, entre otras opciones para incrementar la eficiencia de su gestión. Cabe destacar que las entidades locales también podrán gestionar los residuos comerciales no peligrosos y los residuos domésticos generados en las industrias, en los términos que establezcan sus respectivas ordenanzas.

A través de la figura de las ordenanzas, se podrá obligar al productor o a otro poseedor de residuos peligrosos domésticos o de residuos cuyas características dificultan su gestión, a que adopten medidas para eliminar o reducir dichas características o a que los depositen en la forma y lugar adecuados.

C.4.- Medio natural y montes públicos.

Las parcelas afectadas por la Modificación Puntual propuesta no presentan carácter forestal, según lo definido en el artículo 1 de la Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía, y en el artículo 2 del Decreto 208/1997, de 9 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento Forestal de Andalucía.

Así, se considera que no existe inconveniente ambiental alguno, desde el punto de vista de la Ley 2/1992, Forestal de Andalucía, para llevar a cabo la Modificación Puntual solicitada.



Código:640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI.
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	9/51

C.5.- Espacios naturales protegidos.

La superficie correspondiente a los terrenos afectados por la Modificación Puntual no se encuentra incluida en el interior de ninguno de los espacios naturales protegidos definidos en el artículo 121 de la Ley 18/2003, de 29 de diciembre, por la que se aprueban determinadas medidas fiscales y administrativas, que modifica el artículo 2 de la Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección, y en los artículos 28, 30 y 42 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, modificada por la Ley 33/2015, de 21 de septiembre.

La Modificación Puntual planteada NO afecta físicamente a espacios naturales protegidos de la Red Natura 2000: Lugares de Importancia Comunitaria (LICs), Zonas Especiales de Conservación (ZECs) y Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs).

C.6.- Vías pecuarias.

La Modificación Puntual NO afecta a las vías pecuarias recogidas en la Clasificación de Vías Pecuarias de Huércal de Almería (Almería), aprobada por Orden Ministerial de 23 de julio de 1971 (BOE de 23/07/1971).

C.7.- Cambio climático.

Con la innovación propuesta no se aprecian afecciones negativas significativas en relación con el cambio climático.

C.8.- Adecuación paisajística.

La propuesta que se evalúa no produce, en sí misma, alteración significativa en el paisaje.

C.9.- Ordenación del Territorio.

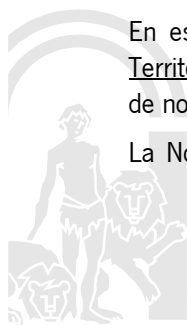
En la Jerarquía del Sistema de Ciudades del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), aprobado por Decreto 206/2006, de 28 de noviembre, Huércal de Almería se encuadra como "Centro Rural o Pequeña Ciudad 1" del Sistema Polinuclear del Centro Regional de Almería.

El artículo 61 del POTA, relativo a la mejora de los mecanismos de evaluación ambiental de la planificación urbanística y territorial, establece que la evaluación ambiental estratégica debe permitir valorar los aspectos más globales de la ordenación y su contribución a la sostenibilidad.

Además de las determinaciones del POTA, el instrumento de planeamiento urbanístico deberá establecer de forma expresa en su documentación la justificación de la coherencia de sus previsiones respecto a las determinaciones de otros planes del sistema de planificación territorial que establece la LOTA: los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito Subregional y los planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio que, en su caso, le sean de aplicación.

En este sentido, el municipio de Huércal de Almería está afectado por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA), aprobado por el Decreto 351/2011, de 29 de noviembre (BOJA N.º 2, de 04/01/2012).

La Norma 165 del citado Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) regula de manera



FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	10/51

especifica el contenido y alcance del preceptivo Informe de Incidencia Territorial que se deba emitir, en su caso, en los procedimientos de formulación del planeamiento urbanístico general, en su fase de Aprobación Inicial, conforme a la Disposición Adicional Octava de la LOUA, y Regla 2ª de la Disposición Adicional Primera del Decreto 11/2008, de 22 de enero.

Así, la valoración se emitirá, de manera reglada, tras la Aprobación Inicial del presente expediente de planeamiento urbanístico, en el procedimiento de emisión del Informe de Incidencia Territorial regulado en el artículo 13 del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

En este sentido, será el promotor del presente instrumento de planeamiento urbanístico general quien analice específicamente el cumplimiento y la coherencia del mismo con las determinaciones de los diversos instrumentos de ordenación del territorio antes señalados, y que, en su caso, le sean de aplicación, incorporando la correspondiente memoria justificativa, conforme a lo establecido al efecto en la Disposición Adicional Segunda de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

D) OTRAS AFECCIONES Y CONDICIONANTES:

A continuación se recogen los condicionantes expuestos en los informes recibidos en relación con las consultas efectuadas y que se han relacionado en el punto 2.

D.1.- Infraestructuras agrarias.

No existe infraestructura alguna, ejecutada o proyectada, subvencionada por la Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural, en los últimos años, que se vea afectada por la innovación propuesta.

D.2.- Impacto en la salud.

En consultada realizada a la Consejería de Salud, en relación con la Modificación Puntual propuesta, dicha Consejería comunica lo siguiente:

No se considera necesario realizar propuestas o determinaciones a dicho expediente.

Puesto que la normativa en vigor (Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública en Andalucía, y Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de la Evaluación del Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía) ha permitido integrar un pronunciamiento de la Consejería de Salud dentro del procedimiento de aprobación de algunos instrumentos de planeamiento urbanístico, se estima más conveniente incorporar allí las determinaciones relevantes desde el punto de vista de salud de la población, dado que, según la normativa referenciada, el presente instrumento de planeamiento está sometido a Evaluación de Impacto en Salud.

De lo anterior se desprende que dicho instrumento de planeamiento debe incorporar en la Memoria la correspondiente Valoración de Impacto en Salud (VIS), para lo que puede ser de interés conocer que se encuentra disponible en la página web de la Consejería de Salud (Áreas de Actividad / Evaluación de Impacto en Salud (EIS) / Guías Metodológicas para la EIS / Manual para la EIS de los instrumentos de Planeamiento Urbanístico en Andalucía) una guía metodológica para la realización



FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	11/51

de la VIS, que incluye una metodología de evaluación, listados de chequeo para identificar impactos en determinantes y en la salud, criterios para valorar la significancia de los mismos y muchas otras herramientas para simplificar la tarea de los promotores, con documentos y enlaces para obtener y usar la información pertinente desde el punto de vista de la salud, programas y recursos de tratamiento de las mismas y consejos y métodos prácticos para fomentar e incorporar la percepción de la ciudadanía en la toma de decisiones.

Igualmente se señala la existencia del procedimiento de consultas previas regulado en el artículo 13 del Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de la Evaluación del Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y por el cual las personas o administraciones promotoras de instrumentos de planeamiento podrán dirigirse al órgano competente para emitir el informe de evaluación del impacto en la salud, para obtener información sobre el alcance, amplitud y grado de especificación con el que debe realizarse la valoración del impacto en la salud, así como sobre los factores, afecciones y demás consideraciones que, de acuerdo con la información de que disponga la Consejería competente en materia de salud, deban tenerse en cuenta para valorar el impacto en la salud del instrumento de planeamiento que se pretende tramitar.

D.3.- Cultura.

Según informe emitido por la Delegación Territorial de la Consejería de Cultura, en el ámbito de la actuación existen algunos elementos del Patrimonio Histórico de Andalucía correspondientes al sistema hidráulico de la Peinada, así como colinda con la Ermita. Se adjunta como Anexo III el citado informe, a los efectos oportunos.

D.4.- Turismo.

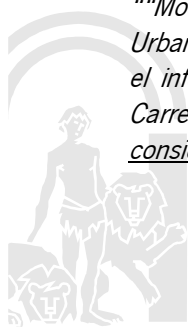
El objeto de la Modificación Puntual no se encuentra regulado dentro de la normativa técnico-turística en vigor para el territorio andaluz, no siéndole de aplicación, por tanto, la Ley 13/2011, de 23 de diciembre, del Turismo de Andalucía (BOJA N.º 255, de 31/12/2011), ni su normativa de desarrollo.

D.5.- Carreteras de la Junta de Andalucía.

La zona de la actuación propuesta no afecta a las carreteras competencia de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.

D.6.- Carreteras del Estado.

En oficio emitido por la Unidad de Carreteras de Almería de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental, en relación con la Modificación Puntual N.º 8 del PGOU de Huércal de Almería, se comunica que, de conformidad con el art. 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, *“el Excmo. Ayuntamiento de Huércal de Almería debe remitir al Ministerio de Fomento, al menos una (1) copia debidamente diligenciada, preferiblemente en soporte papel, del documento ““Modificación Puntual N.º 8 del PGOU por adaptación parcial a la LOUA. Apertura de vial en Suelo No Urbanizable. Huércal de Almería””, previamente a su aprobación inicial, con objeto de que éste emita el informe preceptivo, que será vinculante en lo que se refiere a posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado. No obstante, se adjunta un anexo en el que se han efectuado una serie de consideraciones a tener en cuenta en el documento que el Excmo. Ayuntamiento de Huércal de*



FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	12/51

Almería debe presentar previo a la obtención del citado informe preceptivo, de conformidad con lo referido en el art. 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras”.

El anexo citado se adjunta como Anexo IV, a los efectos oportunos.

4. PRONUNCIAMIENTO.

Por todo cuanto antecede, de acuerdo con los artículos 39.3 y 40.6.d) de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, a partir del análisis de la documentación aportada, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, y de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, **esta Delegación Territorial**, en el ámbito de sus competencias,

DETERMINA:

Que la **“Modificación Puntual N.º 8 del PGOU de HUÉRCAL DE ALMERÍA”**, no tiene efectos negativos significativos sobre el medio ambiente. Este informe se formula a los solos efectos ambientales y queda condicionado al cumplimiento de las consideraciones y de los condicionantes expresados en los diferentes apartados contenidos en el punto 3 anterior.

El presente Informe Ambiental Estratégico se remitirá al Boletín Oficial de la Junta de Andalucía para su publicación en el plazo de 15 días hábiles desde su formulación, sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

El Informe Ambiental Estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, no se hubiera procedido a la aprobación de la innovación propuesta en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica.

Contra el Informe Ambiental Estratégico no procederá recurso administrativo alguno, sin perjuicio de los que procedan, en su caso, contra la resolución que apruebe el instrumento de planeamiento sometido al mismo.

EL DELEGADO TERRITORIAL

Raúl Enríquez Caba



Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI.
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	13/51

ANEXO I

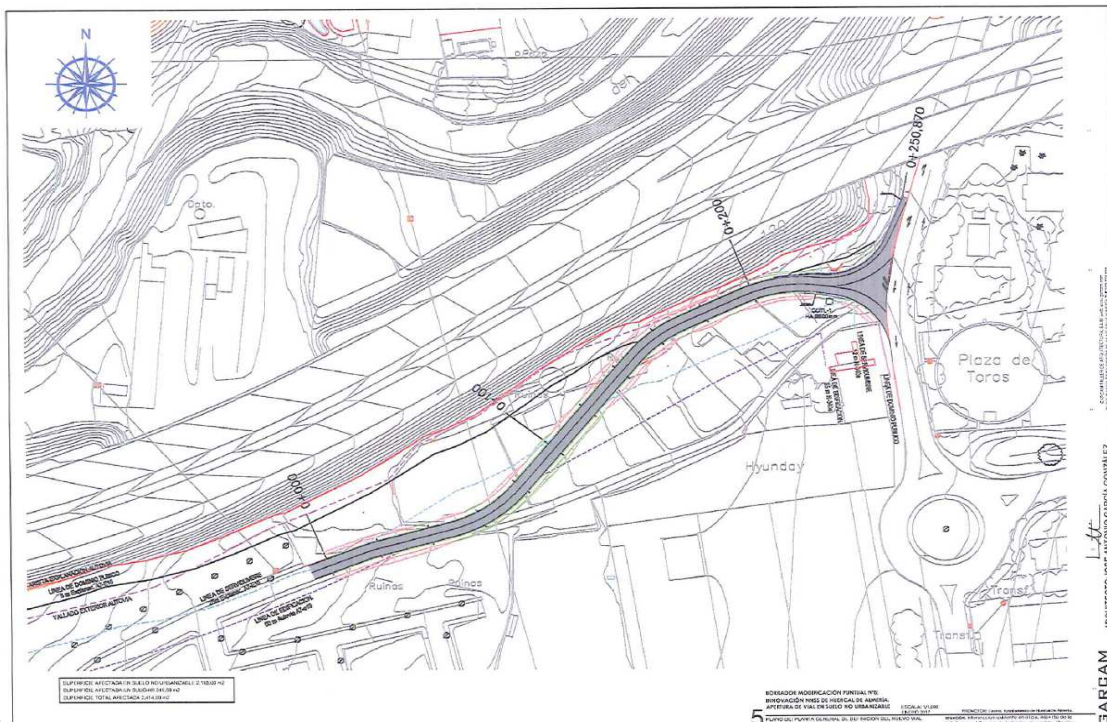
CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LA MODIFICACIÓN DE ELEMENTOS

A la solicitud de Evaluación Ambiental Estratégica se adjunta borrador de documento de “Modificación Puntual N.º 8 de las NNSS de Huércal de Almería”, relativo a apertura de vial en Suelo No Urbanizable, redactado en enero de 2017 por encargo del Ayuntamiento de Huércal de Almería.

El objeto de la innovación es la apertura de un vial de acceso a la zona norte de la Urbanización “Los Pinos” para evitar las congestiones de tráfico que se producen en la rotonda situada en el p.k. 447+720 de la carretera N-340a en horas punta (entrada y salida de horario laboral y escolar), ya que éste es el único acceso de que dispone actualmente este barrio, que cuenta con una elevada población y en el que existen dos colegios (uno público -*CEIP Clara Campoamor*- y otro privado -*Colegio Agave*-).

El vigente planeamiento general prevé un acceso a la zona norte de la Urbanización Los Pinos desde el p.k. 448+150 de la carretera N-340a, a través del camino de titularidad privada denominado “Camino de La Ermita”, que se encuentra sin asfaltar y sin las condiciones de seguridad suficientes, lo que ha motivado que actualmente se encuentre cortado dicho acceso. Este camino conecta con la calle Teide, que sí reúne las condiciones necesarias, y desde la cual se llega a la zona interior del barrio. Para que este camino reuniese las dimensiones adecuadas tendría que procederse a la expropiación de varias edificaciones.

Por ello, el documento de la Modificación Puntual plantea la remodelación del acceso existente en dicho p.k. 448+150 mediante la ejecución un nuevo vial, al norte del actual “Camino de la Ermita”, y que discurriría paralelo a la Autovía A-7/E-15, hasta conectar con la citada calle Teide, de forma que se evite el camino privado y las zonas de edificaciones.



El vial propuesto tendría unos 250 metros de longitud, con dos carriles de 3 metros de anchura, arcenes de 0,50 metros y bermas de 0,50 metros, es decir, un ancho total de 8 metros, disponiendo en las curvas de sobreanchos de radio menor de 200 metros.

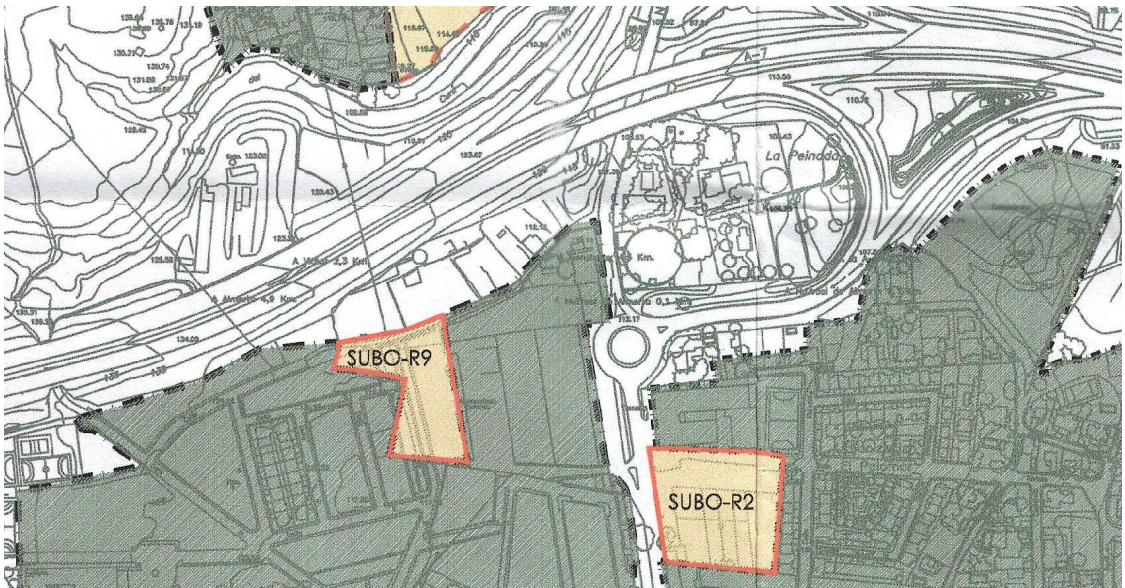
Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI.
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	14/51

El acceso remodelado tendría las mismas características que el acceso actual en cuanto a la prohibición de realización de giros a la izquierda, de forma que la circulación del tronco de la N-340a no se vería afectada por los vehículos que se incorporan desde este nuevo vial, los cuales tendrían que desplazarse a la rotonda colindante para realizar el cambio de sentido.

Respecto de los suelos afectados por el nuevo trazado propuesto (2.414,00 m²), en su mayoría están clasificados como Suelo No Urbanizable, si bien una parte está clasificada como Suelo Urbanizable:

Suelo No Urbanizable	2.165,00 m²
Suelo Urbanizable Ordenado SUBO-R9	249,00 m²
Superficie total afectada	2.414,00 m²



Límites del Suelo Urbano y del Suelo Urbanizable según el PGOU vigente (2010)



ANEXO II

RESUMEN DEL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

A la solicitud de Evaluación Ambiental Estratégica se adjunta Documento Ambiental Estratégico redactado en diciembre de 2016 por el Área de Asistencia a Municipios de la Diputación de Almería a petición del Ayuntamiento de Huércal de Almería.

En el apartado I.3 del Documento se describen los objetivos de la Modificación Puntual en los mismos términos que en el borrador del documento urbanístico.

En el apartado II.1, se describe el alcance y contenido del plan propuesto, en términos similares a los expuestos en el borrador del documento urbanístico, que, de forma resumida, ya ha sido reflejado en el presente IAE. Se insiste en los siguientes aspectos:

- La carretera nacional 340a, a su paso por el municipio de Huércal de Almería, presenta un tráfico elevado, no sólo como acceso a las distintas zonas del municipio, sino como elemento de unión entre la ciudad de Almería y los municipios de su área metropolitana y los de la comarca de la alpujarra almeriense.
- El barrio residencial Los Pinos, de 47 Ha. de extensión, tiene prácticamente como único acceso la rotonda existente en el p.k. 447+720 de la carretera N-340a, lo que produce una alta concentración de tráfico en torno a la misma, situación agravada por la existencia de dos colegios en la zona, uno público y otro privado, lo que hace que a determinadas horas se colapse el acceso debido a la presencia de los autobuses escolares, ya que el colegio privado ofrece servicio a niños de toda la comarca y de la capital.
- Es intención del Ayuntamiento de Huércal de Almería aligerar este tráfico lo que hace necesario buscar un acceso alternativo al citado barrio.

En el mismo apartado II.1, respecto de las alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, se expresa que caben las siguientes alternativas razonables:

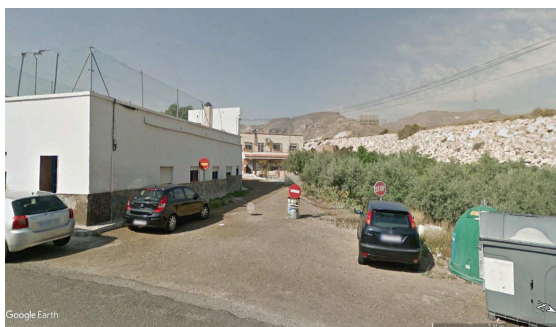
- Alternativa 0: Mantenimiento de la situación actual.
- Alternativa 1: Consiste en ejecutar el viario recogido en el vigente planeamiento general, (*Camino de la Ermita*). El eje de este viario coincide con el límite entre el suelo urbano y el no urbanizable, por lo que parte del viario se encuentra dentro del Suelo Urbano y otra parte en el Suelo No Urbanizable. Desde el punto de vista ambiental esta actuación resultaría viable ya que viene recogida en el planeamiento actual, el cual cuenta con su correspondiente Declaración de Impacto Ambiental.
- Alternativa 2: supone prolongar la calle Pirita hasta que conecte con la carretera N-340a. Esta solución es fácil de ejecutar y no implica una gran inversión. Sería necesario solicitar informe a la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental sobre la posibilidad de realizar este acceso a la citada carretera.
- Alternativa 3: consiste en ejecutar el viario propuesto en el borrador del documento urbanístico, lo que implicaría simplemente el cambio de trazado de una parte del viario previsto en el planeamiento general, para que no sea necesaria la expropiación de edificaciones existentes en suelo urbano.



Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI.
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	16/51

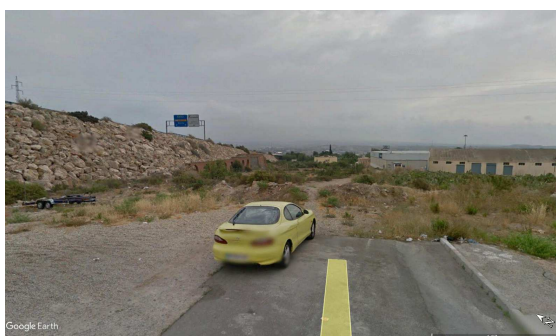
El apartado II.2 recoge el desarrollo previsible del plan en los siguientes términos: *Esta innovación de planeamiento general propuesta tendrá un desarrollo previsible a corto plazo debido a la urgencia y necesidad de dar una solución a la situación actual de tráfico y desongestionar, de esta manera, el acceso al barrio de Los Pinos del municipio.*



Alternativa 1 (Camino de la Ermita con CN-340a)



Alternativa 3 (conexión propuesta con la CN-340a)



Camino de la Ermita desde la C/ Teide



Alternativa 2 (C/ Pirita con CN-340a)

En el apartado II.3 del Documento se describe la situación del medio ambiente en el término municipal antes del desarrollo de la presente innovación, con datos extraídos del Estudio de Impacto Ambiental realizado para el documento de Aprobación Inicial del PGOU de Huércal de Almería que se encuentra en tramitación.

El apartado II.4 recoge los efectos ambientales previsibles de la forma siguiente:

- *Vertidos de Aguas Residuales.*

La Modificación planteada no supone vertidos de aguas residuales.

- *Alteración de elementos naturales.*

La modificación propuesta no supone nuevo impacto sobre los cursos de agua, ni sobre la vegetación, ni sobre la fauna.

- *Alteración del paisaje natural y cultural.*

a) Impacto sobre vías pecuarias.- Las vías pecuarias del término municipal no se ven afectadas por esta modificación al tratarse exclusivamente de Suelo No Urbanizable de Carácter Natural o Rural.

b) Impacto sobre el paisaje.- Esta innovación no supone un impacto en el paisaje, ya que se encuentra en una pequeña franja de terreno situada entre el límite del suelo urbano y la Autovía A-7, que carece de valor paisajístico y que presenta un aspecto degradado, con presencia de restos de basura, por lo que la intervención propuesta podría generar la revitalización de esta zona.



Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI.
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	17/51

- c) Impacto sobre Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, Red Natura 2000 y espacios protegidos por el Plan Especial de Protección del Medio Físico.- No se prevén impactos sobre los espacios mencionados puesto que la modificación propuesta afecta exclusivamente al Suelo No Urbanizable de Carácter Natural o Rural.

- *Focos emisores acústicos.*

El viario propuesto se considera que no tiene entidad suficiente para modificar los datos sonoros existentes actualmente conforme a los usos establecidos. Sin embargo, con esta modificación se produce un efecto positivo desde el punto de vista acústico, pues el tráfico que se pretende desviar a través del nuevo viario se realiza a través de viarios urbanos con usos residenciales, siendo necesario atravesar todo el barrio de Los Pinos para acceder a sus dos colegios, con lo que la intervención produciría un efecto favorable desde el punto de vista acústico para los residentes en la zona.

En el apartado II.5, referente a los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes, se señala que la zona de intervención no tiene ninguna protección territorial y que la innovación propuesta no tiene incidencia territorial. Asimismo, se apunta a que la intervención necesitará autorización del órgano titular de la Autovía A-7 y de la carretera N-340a. También se hace mención a que ninguna de las parcelas afectadas por la innovación aparece reflejada en la Resolución de 20 de junio de 2014 de la Secretaría General de Cultura, de protección de determinados inmuebles relacionados con la cultura del agua, que supone la protección de diversas parcelas de suelo urbano y no urbanizable afectadas por el bien denominado "Canal de San Indalecio".

En el apartado II.6 se motiva la aplicación del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada.

El apartado II.7, relativo al resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas, concluye que la Alternativa 3, que es la contemplada en el documento de planeamiento, es la más idónea desde el punto de vista técnico y ambiental, ya que con respecto a la Alternativa 1 (la contemplada en el actual planeamiento general), hace innecesario la expropiación de edificaciones existentes en suelo urbano y mejora el estado degradado en que se encuentra la franja de terreno existente entre el límite del suelo urbano y la Autovía A-7.

En el apartado II.8, sobre las medidas previstas para prevenir, reducir y corregir los posibles efectos negativos relevantes de la propuesta sobre el medio ambiente, tomando en consideración el cambio climático, se señala que *con esta innovación no se aumenta la ocupación del suelo, no conlleva un aumento del consumo de agua ni de recursos y se fomenta la regeneración del tejido urbano reduciendo el tráfico de vehículos en el casco urbano.*

Por último, en el apartado II.9, correspondiente a la descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan, se expresa que *no se contemplan medidas para el seguimiento ambiental debido a las características de la Modificación Puntual planteada, la cual se estima que no tiene influencia negativa sobre el medio ambiente.*



FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	18/51



Fecha: 18 de abril de 2017

Su referencia: EAE/AL/004/17

Nuestra referencia: DPPH/JSF/ INNOV.Nº 8 PGOU HUERCAL DE ALMERIA

Asunto: Comunicación

Destinatario

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACION DEL TERRITORIO.**DELEGACION TERRITORIAL EN ALMERIA
SERVICIO DE PROTECCION AMBIENTAL****C/ CANONIGO MOLINA ALONSO Nº 8, 6ª
04004 ALMERÍA**

En relación con su escrito, recibido en esta Delegación Territorial de Almería el 27/03/2017, referente a la **"Modificación nº 8 del PGOU de Huercal de Almería"**, le comunico que, según el art. 29.2 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, las entidades promotoras de los instrumentos de ordenación urbanística que incidan sobre bienes integrantes del patrimonio Histórico solicitarán información a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico sobre dichos bienes dentro del ámbito previsto. Aprobado inicialmente el plan de que se trate, cuando incida sobre bienes incoados o inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, en el Inventario o sobre ZSA, se requerirá informe vinculante de esta Consejería según se indica en el art. 29.4. y 29.6.

El objeto de la innovación de PGOU es la creación de un nuevo vial de acceso al suelo urbano. En el ámbito de la actuación **existen algunos elementos del Patrimonio Histórico de Andalucía correspondientes al sistema hidráulico de la Peinada**. Este sistema constituye un conjunto hidráulico creado, tanto para extraer agua del subsuelo, como para llevarla hasta cotas más elevadas de la finca, constando de dos norias movidas por bestias, la primera de las cuales tenía como objeto la extracción del agua, y la segunda elevarla de nivel para ampliar la superficie de regadío. Asimismo, colindante con el ámbito de actuación se encuentra la **Ermita de la Peinada**.

Tal y como se indica en el Artículo 29 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía, los instrumentos de ordenación urbanística que incidan sobre bienes integrantes del Patrimonio Histórico identificarán, en función de sus determinaciones y a la escala que corresponda, los elementos patrimoniales y establecerán una ordenación compatible con la protección de sus valores y su disfrute colectivo. Por tanto, deberán identificarse adecuadamente estos elementos afectados por la innovación de planeamiento propuesta.

S A L I D A	JUNTA DE ANDALUCÍA	
	CONSEJERÍA DE CULTURA	
	201799900177290 - 18/04/2017	
	Registro Auxiliar Serv. Bienes Culturales Almería	
ALMERIA		

LA JEFA DE SERVICIO DE BIENES CULTURALES

Paseo de la Caridad, 125 - 3ª Planta. 04071 Almería.
Teléf. 950 01 11 01 - Fax 950 01 11 09

Código:RXPMw800PFIRMAhBvkCaL6RGEpcf6k. Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma			
FIRMADO POR	ANGELES SAEZ ANTEQUERA	FECHA	18/04/2017
ID. FIRMA	RXPMw800PFIRMAhBvkCaL6RGEpcf6k	PÁGINA	1/1

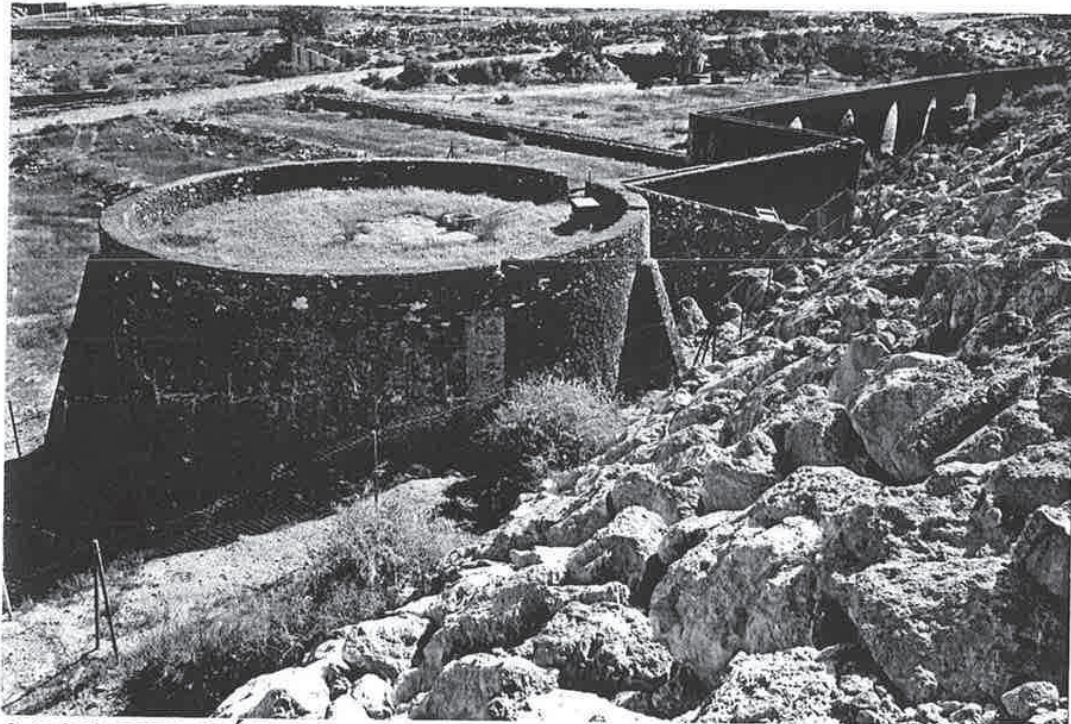
Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI.
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	19/51

FICHA N°: 85

1. DENOMINACIÓN:

Contranoria y noria y de la Peinada



3. LOCALIZACIÓN:

*Municipio: Huércal de Almería

*Paraje: La Peinada

*U.T.M.: X: 0549393 Y: 4083224



4. DELIMITACIÓN DEL INMUEBLE:

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	20/51

***Referencia catastral:**

Polígono 8 Parcela 56 Subparcela 0000

5. ESTADO GENERAL:

***Uso actual:**

Abandonadas

***Grado general de conservación:**

Regular en el caso de la contranoria y malo en el caso de la noria. En el primer caso cabe reseñar la solidez de la construcción y el buen estado constructivo de las partes conservadas. Es de agradecer a los promotores o constructores de la autovía que no hayan destruido la parte principal del edificio y que hayan procedido a su vallado. Estas actuaciones, por otra parte lógicas, aunque no habituales, garantizan por muchos años la permanencia del conjunto en el estado actual.

En el caso de la noria quedan en pie la viga y los dos pilares que la sustentan. El andel ha quedado desfigurado por el paso del tiempo y en cuanto al pozo, sólo queda el un pretil desfigurado.

En cuanto a los artilugios elevadores, en ninguno de los casos quedan restos identificables.

6. DESCRIPCIÓN DEL BIEN:

Estos elementos se encuentran en el paraje de la Peinada (Huércal de Almería), delimitados por un espacio que queda al oeste de la carretera nacional 340 y al sur de la autovía. La localización resulta fácil por su situación cercana a la carretera y por el llamativo volumen de la contranoria. Se accede pasados unos metros desde la rotonda de acceso a la autovía en dirección Murcia, por un carril de tierra que queda junto a unas viviendas. En primer lugar aparecen los restos de la noria, a sólo unos metros de la carretera nacional. Un centenar de metros más adelante y encajado en el talud de la autovía sobresale la plataforma de la contranoria y su acueducto arcuado.

Tal como se apuntaba en el apartado anterior de la noria sólo quedan restos de su plataforma, el agujero del pozo y la viga de madera sustentada en dos pilares (Foto 2). Llama la atención la permanencia de la viga y su estado de conservación en contraste con el resto del conjunto. No se sabe cuando dejó de funcionar al estilo tradicional, pero un vecino de la zona ya jubilado no recuerda haberla visto funcionar con animales de tiro. Sin embargo si recuerda que en el año 1942 se puso un motor que funcionaba normalmente para regar los parrales de la finca. Anteriormente perteneció a un hacendado (D. Francisco Rico, que construyó la ermita contigua a la noria, donde se celebraba misa por un cura traído todos los domingos de la capital).

De la noria parte una atarjea (Foto3) que llena una pequeña balsa contigua y sigue hasta la contranoria. La balsa desagua por un buzón situado bajo un hueco de la rampa de acceso al andel. La atarjea atravesaba la vaguada sobre una de las pedrizas que sustentan los abancalamientos hasta que llegaba a la balsa de la contranoria.

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	21/51

Paralelo a la atarjea discurre una acequia con obra de mayor envergadura. Un ramal de la acequia anterior también se observa junto a la contranoria. Se trata de un ramal del Cauce de San Indalecio, ya que la finca compro una "lamina" o acción de agua de la Sociedad de Nuevos Riegos San Indalecio para complementar a la noria.

La contranoria (Foto 4) es la construcción mas singular, ya que su misión era la de volver a elevar el agua procedente de la noria, o la procedente del Cauce San Indalecio, a los cultivos superiores. Para ello el agua de la balsa contigua (hoy enterrada) se introducía en un pozo localizado bajo la plataforma desde donde era depositada en el acueducto por la acción elevadora de la noria. Este artilugio de noria, del que no quedan restos, debió de ser pequeño a tenor del escaso hueco del pozo. La ausencia de viga y de los pilares habituales, nos indica que no se trataba de una noria tradicional como en el caso de la anterior, sino de una noria sin arbolete en la que la fuerza del giro se transmitía directamente al engrane que movía la rueda de agua colocada sobre el pozo. De estas norias, más simples y eficaces, existen abundantes ejemplos en la zona de Filabres, aunque hay que matizar que las existentes -salvo alguna excepción-, van desde la época de posguerra hasta los años setenta. Se trataba de norias metálicas, pequeñas, con arcaduces muy próximos y de mayor capacidad.

El pequeño orificio del pozo, no esta situado en el centro de la plataforma, hecho que ocurre también en algunas norias de la vega.

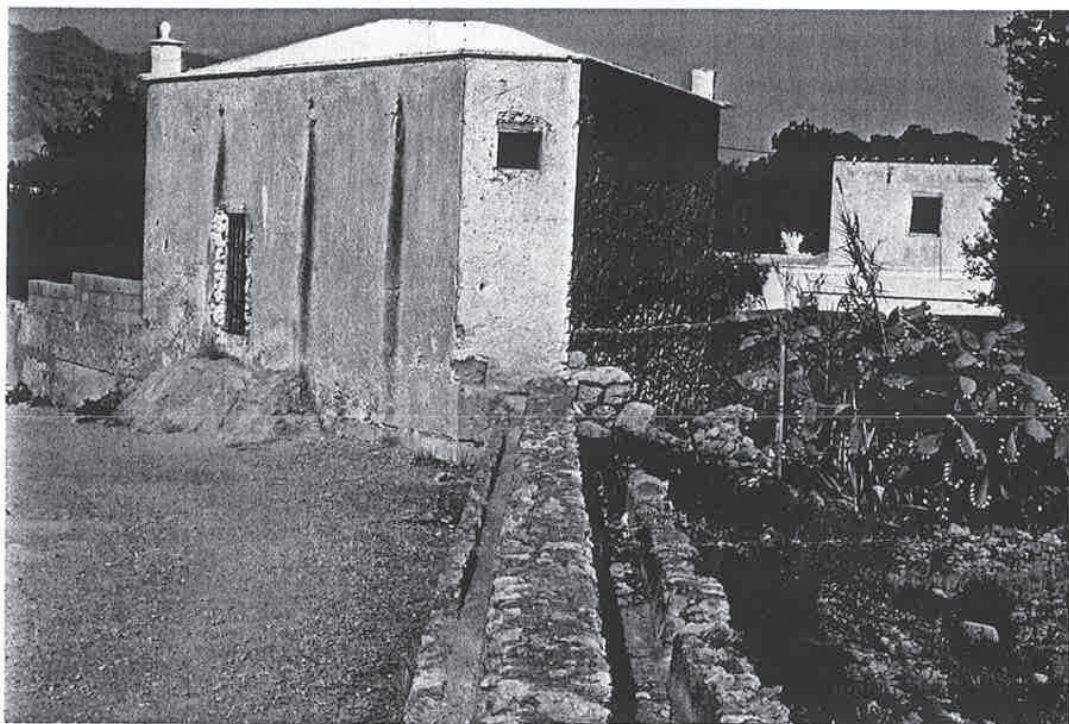
Cabe suponer, que tal como ocurrió en el año 1.942 en el caso de la noria, se instalase aquí otro motor elevador.

En cuanto al edificio, permanece cercado (Foto 5) por una valla metálica que lo hace inaccesible desde los banales contiguos y desde la autovía. Al no poder acceder al interior del recinto, las mediciones son estimativas, habiendo sido tomadas por aproximación desde el exterior o con el GPS. Para su mejor visionado se han tomado fotografías desde el talud de la autovía, (aunque por el peligro que conlleva este acceso se desaconseja su utilización).

La plataforma circular (Foto 6) mide unos 8 m. de diámetro, queda sobreelevada unos 4.5 m. y rodeada con un pretil de 0.60 m. Está asegurada con seis contrafuertes (uno desaparecido) y se accede mediante una rampa orientada al oeste. De ella parte un alto y llamativo acueducto que porta una atarjea. El primer tramo discurre sobre un muro de 8 m. de longitud, a continuación da un quiebro al sur en ángulo recto de 6 m. para volver a seguir dirección oeste 38 m. En este punto el trazado queda interrumpido por su destrucción reciente por obras de la autovía. Algo más adelante, una balsa también destruida, acumulaba las aguas para regar los parrales en otro tiempo existentes. El acueducto (Foto 7) que soportaba la atarjea va descendiendo en altura hasta su interrupción a unos 49 m. de la plataforma. En este tramo se encuentran ocho arcos de medio punto (más el primero cegado) de altura descendente, con una luz de 2.65 m. y 0.55 de ancho.

Todo el conjunto aparenta solidez y queda perfectamente revocado con argamasa de color rojizo (el color puede deberse a la incrustación del polvo rojizo procedente unas instalaciones mineras que funcionaron en el terreno contiguo). El estado de la obra existente parece seguro y duradero.

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	22/51



3 - Atarjea y brazal de San Indalecio



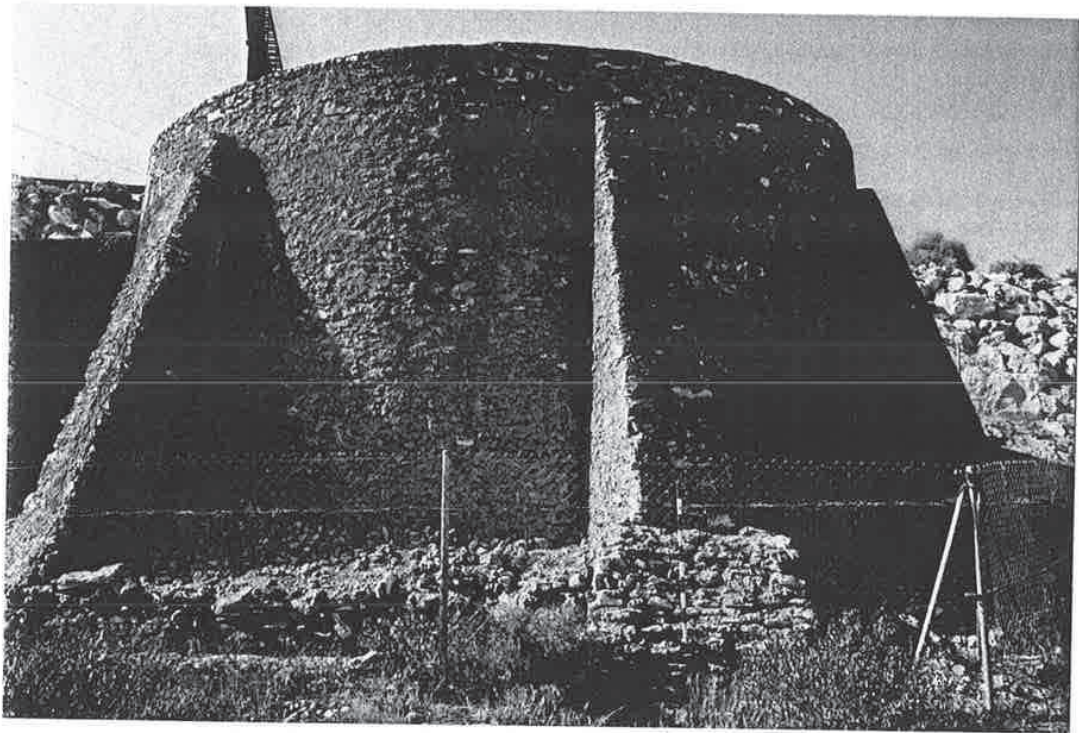
4 - Vista de la contranoria

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	23/51

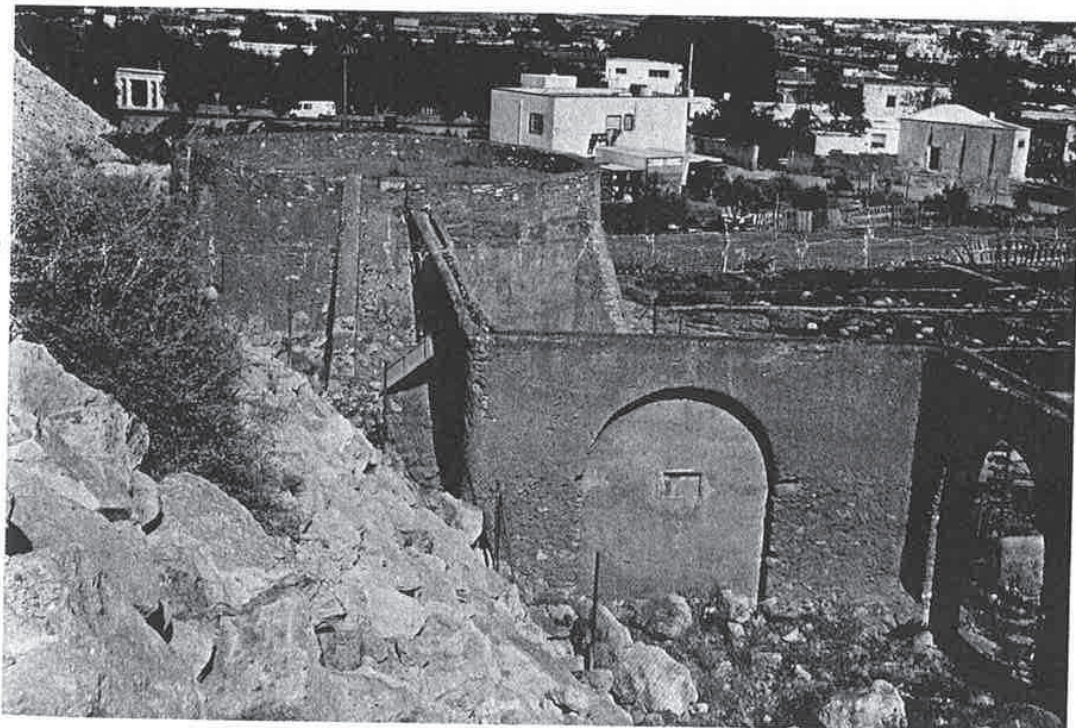


5 - Acueducto

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	24/51



6 - Plataforma de la contranoria



7 - Tramo del acueducto

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	25/51



ANEXO: CONSIDERACIONES A TENER EN CUENTA EN EL DOCUMENTO QUE EL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE HUÉRCAL DE ALMERÍA DEBE PRESENTAR PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL INFORME ESTABLECIDO EN EL ART. 16.6 DE LA LEY 37/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DE CARRETERAS.

1. CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA A LA QUE SE PRETENDE EL ACCESO.

- 1.1. La IMD de la autovía E15 A7, según los datos disponibles obtenidos en el año 2015, fue superior a 41.600, en la estación AL-250-1 situada en su P.K. 445,03, y superior a 30.700, en la estación AL-251-2 situada en su P.K. 450,41.

La IMD de la N-340a, según los datos disponibles obtenidos en el año 2015, fue superior a 15.900, en la estación AL-2-2 situada en su P.K. 449,53, y superior a 22.200, en la estación AL-164-2 situada en su P.K. 446,53.

En el Anejo A de este documento se incluyen los datos de tráfico disponibles en esta Unidad de Carreteras.

- 1.2. El tramo de carretera en el que se encuentra el acceso actual, objeto de la remodelación planteada, no discurre por suelo clasificado como urbano por el planeamiento del T.M. de Huércal de Almería (Almería), ni está reconocido como tramo urbano por ningún estudio de delimitación de tramos urbanos que se haya aprobado por este Ministerio por lo que, de conformidad con el art. 47 de la Ley de Carreteras, **no es un tramo urbano**.

No obstante, el tramo objeto de la modificación planteada se trata **un tramo periurbano**, puesto que queda situado a menos de 4 km del tramo urbano de la N-340a de Huércal de Almería que cuenta con una longitud superior a 1 Km, todo ello en aplicación de la definición aportada por el Glosario de Términos de la Norma 3.1 I.C. de Carreteras para "Tramo periurbano de una carretera", por la que se establece que "(...) A estos efectos, también tendrán la consideración de periurbano los tramos de cuatro kilómetros (4 km) anteriores y posteriores a un tramo urbano de la misma carretera, cuando este tenga una longitud superior a un kilómetro (> 1 km). Para planeamientos vigentes y no revisados con posterioridad al Real Decreto Legislativo 2/2008 se deberá entender como urbanizado si está calificado como urbano."

- 1.3. El acceso se ubica en un tramo de la carretera N-340a, que tras la construcción de la autovía E15 A7, forma parte del enlace 448 "Benahadux - Huércal de Almería" de la autovía E15 A7, todo ello en aplicación del apdo. 1.4 "Delimitación de competencias" de la Orden Circular 32/2012 Guía de Nudos Viarios, por el que al tratar el reparto de competencias en un nudo, se establece que *"Debe estudiarse con especial detalle el reparto de competencias en los tramos que, formando parte de un itinerario, cruzan un nudo viario a distinto nivel y el de otros tramos que concurren en dicho nudo. Especialmente cuando dicho cruce se realice con variación, por el usuario, de las circunstancias de circulación, pues en algunos casos, como el de los enlaces tipo diamante con glorietas en pesa, puede entenderse que dichas glorietas y la parte del itinerario comprendido entre las mismas forma parte del enlace."*

Por tanto, se trata de la modificación del uso de un acceso existente en el tramo de unión entre las glorietas del enlace 448 de la autovía E15 A7, que cuenta con una única obra de paso y que es el resultado de un enlace del tipo diamante con glorieta, al norte de la autovía, y un enlace trébol parcial de un cuadrante con glorieta, al sur de la autovía, ver esquema 1.

Las actuaciones previstas quedan situadas dentro de las zonas de protección del citado Enlace 448 de la autovía E15 A7, definidas por el art. 28 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras tal y se delimita en los planos adjuntos a la Modificación Puntual nº 8.

- 1.4. No existe en la actualidad, por parte de este Ministerio, ningún plan y/o proyecto de ampliación, mejora o modificación del tramo de la CN-340a objeto de la actuación, ni tampoco del enlace 448 de la autovía E15 A7.

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	26/51



Esquema 1. Situación del acceso en relación con las carreteras estatales.

1.5. En la actualidad el citado vial se encuentra con uso restringido al tráfico tal y como se muestra en la fotografía 1.



Fotografía 1. Situación del acceso en relación con las carreteras estatales.

1.6. Las distancias al acceso más próximo al existente son inferiores a 60 m, ver plano del Anejo B a este documento.

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	27/51



- 1.7. La velocidad del tramo no presenta limitación de velocidad, si bien en su conexión con las glorietas del enlace 448 de la autovía E15 A7, está limitada a 30 Km tal y como se indica en el plano de señalización adjunto, ver Anejo C a este documento.

2. CUMPLIMIENTO DE LA LEY 37/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE DE CARRETERAS.

En relación al contenido de la Modificación Puntual Nº 8 del PGOU, se deberá dar cumplimiento a la Ley 37/2015, de 29 de Septiembre de Carreteras y, por tanto, entre otros, a los siguientes artículos:

- Artículo 16. Ordenación del territorio y ordenación urbanística.

"6. Acordada la redacción, revisión, modificación o adaptación de cualquier instrumento de planificación, desarrollo o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que pudiera afectar, directa o indirectamente, a las carreteras del Estado, o a sus elementos funcionales, por estar dentro de su zona de influencia, y con independencia de su distancia a las mismas, el órgano competente para aprobar inicialmente el instrumento correspondiente, deberá ponerlo en conocimiento del Ministerio de Fomento, antes de dicha aprobación inicial, para que éste emita un informe comprensivo de las consideraciones que estime convenientes para la protección del dominio público. La misma regla será aplicable también al inicio de la tramitación de aquellas licencias que vayan a concederse en ausencia de los instrumentos citados. Reglamentariamente se definirá la zona de influencia de las carreteras del Estado."

Por tanto, y en relación con lo indicado en el apdo. "Tramitación" del Borrador aportado, por el que se establece que la solicitud de informe debe efectuarse ante Ministerio de conformidad con el art. 10 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carretera, se informa que la citada Ley 25/1988 fue derogada por la Disposición derogatoria única de la vigente Ley 37/2015, de 29 de Septiembre de Carreteras.

Por lo expuesto, de conformidad con el citado art. 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de Carreteras, el Excmo. **Ayuntamiento de Huércal de Almería debe remitir al Ministerio de Fomento**, al menos una (1) copia debidamente diligenciada, preferiblemente en soporte papel, del documento **"MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 8 del PGOU"** del T.M. de Huércal de Almería (Almería), **previamente a su aprobación inicial, con objeto de que éste emita el informe preceptivo, que será vinculante en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado.**

- Artículo 29. Zona de dominio público.

(...) 4. Sólo podrán realizarse obras, instalaciones u otros usos en la zona de dominio público cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, por encontrarse así establecido por una disposición legal o, en general, cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable, o con motivo de la construcción o reposición de accesos o conexiones autorizados.

En todos los casos será precisa la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes(...)

Puesto que no ésta justificada la necesidad de la ocupación de la zona de dominio público de la autovía E15 A7, marcada en el plano 4 del Borrador de la Modificación con una superficie de 397 m2, el trazado del viario propuesto deberá modificarse de manera tal que la actuación a ejecutar quede fuera de la referida zona de dominio público de la autovía E15 A7, cuyo límite queda grafiado en los planos adjuntos a la Modificación Puntual 8 del PGOU de Huércal de Almería, o en su caso justificar su ocupación de conformidad con el citado artículo.

- Artículo 31. Zona de servidumbre.

(...) 2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la vía, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

3. El Ministerio de Fomento podrá utilizar o autorizar a terceros la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera. (...)

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	28/51

Puesto que la ocupación de la zona de servidumbre de la autovía E15 A7, prevista por el diseño del nuevo vial, no es requerida para un mejor servicio de la autovía, ni se justifica el interés general de la misma, ni tampoco que lo requiera el mejor funcionamiento de la citada autovía, el trazado del viario propuesto deberá modificarse de manera tal que la actuación a ejecutar quede fuera, no sólo de la zona de dominio público indicada anteriormente, sino también fuera de la zona de servidumbre, cuyo límite queda grafiada en los planos adjuntos a la Modificación Puntual, salvo que se justifique por razones de interés general.

- Artículo 36. Limitación de accesos. Apdo. 4

"4. El acceso a las autopistas, a las autovías, a las variantes de población y circunvalaciones se producirá exclusivamente a través de sus nudos.

En el resto de las carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso a las mismas, salvo que se realice mediante vías de servicio. En estas carreteras se exceptúan de lo anterior los accesos que cumplan una de las dos condiciones siguientes:

a) Que el acceso sea de interés público por encontrarse vinculado a bienes, obras o servicios de carácter igualmente público.

b) Que esté suficientemente justificada la imposibilidad de otro tipo de acceso.

En todo caso no habrá acceso directo de las propiedades colindantes a los nudos viarios y cambios de sentido, ni a los ramales, a las intersecciones, las vías de giro, ni a los carriles de cambio de velocidad o vías colectoras-distribuidoras."

Puesto que el acceso a la N-340a no se diseña por medio de la construcción de una vía de servicio, se deberá justificar alguna de las condiciones establecidas en los citados apartados a) y b).

- Artículo 36. Limitación de accesos. Apdo. 5

"5. Las conexiones de las carreteras de las redes de otras administraciones públicas con las carreteras del Estado sólo podrán llevarse a cabo, previa autorización del Ministerio de Fomento, en aquellos puntos en los que resulte más adecuado para optimizar la funcionalidad de las carreteras del Estado y su interconexión con otras redes."

Al objeto de dar cumplimiento a este apdo., se deberá justificar que no existe otro punto de conexión que optimice la funcionalidad tanto de la CN-340a como del enlace 448 de la autovía E15 A7.

- Artículo 36. Limitación de accesos. Apdo. 6

"6. También podrá el Ministerio de Fomento, en cualquier momento, modificar o suspender temporal o definitivamente la autorización de los accesos existentes, cuando se haya cambiado el uso de los mismos, se incremente sustancialmente su tráfico, se afecte negativamente a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera, se produzcan daños en el dominio público o en el equipamiento de la vía, se alteren los supuestos de su otorgamiento o resulten incompatibles con normas aprobadas con posterioridad a su autorización. (...)."

Puesto que la solución propuesta supone un cambio de uso del acceso existente se deberá justificar que éste no incrementa sustancialmente el tráfico de la vía, ni que afecta negativamente a la seguridad viaria o a la adecuada explotación, tanto del CN-340a como del enlace 448 de la autovía E15 A7. Además, se deberá justificar que éste no sea incompatible con la normativa vigente.

- Artículo 36. Limitación de accesos. Apdo. 9

"(...) 9. La solicitud de accesos o cambio de usos de los existentes para servir a actividades que, por su naturaleza, puedan generar un volumen de utilización que pueda afectar negativamente, de forma cualitativa o cuantitativa, a la correcta explotación de la carretera, deberá acompañarse de un estudio de tráfico y, en caso de una afección

Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsyl3bgcunhI. Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/			
FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyl3bgcunhI	PÁGINA	29/51



significativa, de una propuesta de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas. En caso contrario, la solicitud de acceso deberá ser denegada. (...)"

Por tanto, se deberá aportar el estudio de tráfico generado por el acceso en cumplimiento del citado artículo y, si del mismo se desprende que, una vez ejecutado el acceso, el volumen de utilización pudiese tener un efecto negativo, de forma cualitativa o cuantitativa, a la correcta explotación de la CN-340a y/o al enlace 448 de la autovía E15 A7, se deberá, además, acompañar la propuesta de medidas de acondicionamiento necesarios para mantener inalterado el citado nivel de servicio y de la seguridad de las carreteras afectadas.

3. CUMPLIMIENTO DEL R.D. 1812/1994, DE 2 DE SEPTIEMBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS (En lo que no contradiga a la citada Ley 37/2015 de Carreteras).

Deberá justificarse que la Modificación Puntual Nº 8 se redacta en cumplimiento al R.D. 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, en lo que no contradiga a la citada Ley 37/2015 de Carreteras y, por tanto, entre otros, en cumplimiento de los siguientes artículos:

- Art. 76. Obras e instalaciones (zona de dominio público).

"1. Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del Ministerio de Fomento, 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 de la Ley de Carreteras y concordantes de este Reglamento (artículo 21.3).

2. En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación vial, perjudiquen la estructura de la carretera y sus elementos funcionales, o impidan su adecuada explotación.(...)"

Tal y como se ha indicado en el punto 2 de este anexo, y puesto que no queda justificada la ocupación de parte de la superficie de dominio público de la autovía E15 A7, en concreto, según figura en el plano nº 4 del borrador aportado, de una parcela de 397 m2 de superficie, deberá presentarse un nuevo diseño que no afecte a la citada superficie, salvo que se justifique su ocupación por la prestación de un servicio de interés general y, además, de conformidad con el art. 29 de la Ley de Carreteras, se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable.

- Artículo 78. Usos permitidos (zona de servidumbre)

"(...)3. La zona de servidumbre se podrá utilizar para los siguientes fines:

- a) Encauzamiento y canalización de aguas que discurren por la carretera.*
- b) Depósito temporal de objetos que se encuentren sobre la plataforma de la carretera y constituyan peligro u obstáculo para la circulación.*
- c) Estacionamiento temporal de vehículos o remolques que no puedan circular por cualquier causa.*
- d) Conducciones vinculadas a servicios de interés general, si no existe posibilidad de llevarlas más lejos de la carretera.*
- e) Almacenamiento temporal de materiales, maquinaria y herramientas destinadas a las obras de construcción, reparación o conservación de la carretera.*
- f) Otros análogos que contribuyan al mejor servicio de la carretera, tales como caminos agrícolas o de servicio, y zonas de aparcamiento."*

Por tanto, puesto que el uso de la zona de servicio de la autovía E15 A7 para la implantación de un acceso a un desarrollo urbanístico no contribuye al mejor servicio de la misma, no queda justificado que el citado uso quede recogido en el los usos permitidos establecidos en el citado artículo. Por lo que, tal y como se ha indicado anteriormente, deberá presentarse un nuevo diseño del vial que no afecte a la citada zona de servidumbre, salvo que se justifique el mejor servicio de la carretera o bien razones de interés general, tal y como se indica en el art. 31 de la Ley

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	30/51

37/2015 de Carreteras.

- **Apdo. h) 94. Condiciones para el otorgamiento de autorizaciones.**

"h) *Instalaciones colindantes con la carretera. Además de cumplir las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la instalación, las edificaciones deberán quedar siempre detrás de la línea límite de edificación. Delante de esta línea no se autorizarán más obras que las necesarias para viales, aparcamientos, isletas o zonas ajardinadas. En la zona de servidumbre se podrán autorizar excepcionalmente zonas pavimentadas para viales o aparcamiento.*"

No queda justificada la excepcionalidad establecida en este artículo relativa a la ocupación de parte de la zona de servidumbre de la autovía E15 A7 para la implantación del vial de acceso a un desarrollo urbanístico.

- **Apdo. 9 Artículo 104. Procedimiento de solicitud y otorgamiento de autorizaciones fuera de los tramos urbanos (Con nueva redacción por Real Decreto 1911/1997, de 19 de diciembre).**

"9. *Con carácter previo a la solicitud de autorización, los interesados podrán consultar a la Dirección General de Carreteras la viabilidad de la construcción proyectada, así como obtener información y orientación acerca de los requisitos jurídicos o técnicos que las disposiciones vigentes impongan a las actuaciones que se propongan realizar.*

La respuesta a la consulta por parte de la Dirección General de Carreteras tendrá carácter vinculante y para su emisión no será necesaria la presentación del proyecto, bastando una descripción y esquema gráfico suficientemente precisos de la actuación propuesta del tramo de carretera a la que afecta y de sus accesos y conexiones más cercanos, de la situación de las zonas de protección de la carretera, de la acreditación de la personalidad del solicitante y de la de sus derechos de propiedad o de opción de compra sobre los terrenos en los que se pretende la actuación, así como el reconocimiento expreso de que se trata de consulta previa a una eventual solicitud posterior."

Por tanto, al tener la Modificación Puntual 8 del PGOU de Huércal de Almería un carácter similar al de consulta previa, deberá incluir, entre otros aspectos, los siguientes:

a) **Una descripción y esquema gráfico suficiente precisos de la actuación propuesta.**

A tal efecto se deberá aportar plano de planta a escala 1:500 ó excepcionalmente 1:1.000, en el que se definan las características geométricas, tanto del acceso propuesto como del vial de conexión, indicando anchos, radios, curvas de acuerdo, transición, distancias, ángulos, etc.

b) **Una descripción del tramo de carretera a la que afecta y de sus conexiones más cercanos.**

Para dar cumplimiento a este apartado, deberá estudiarse lo siguiente:

- i. Características de la N-340a, a la que se accede, indicando el trazado en planta, alzado y sección.
- ii. La visibilidad disponible.
- iii. Los datos disponibles de explotación: intensidad y velocidad de circulación, accidentes.
- iv. La procedencia o no del acceso, estudiando el cumplimiento de la normativa vigente, en aspectos tales como distancias con otras conexiones, visibilidad, ect.
- v. Las previsiones de los planes o proyectos que ese Ayuntamiento tenga previsto realizar en la zona de influencia de la actuación, y su compatibilidad con los mismos.

c) **La situación de las zonas de protección de la carretera.**

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	31/51



Deberán situarse las actuaciones propuestas en relación con las zonas de dominio público, servidumbre y afección, definidas de conformidad con el art. 28 siguientes de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, así como con los art. 73 y siguientes del R.D.1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

A tal efecto se informa que, si bien en los planos se han representado las líneas de dominio público, servidumbre y edificación, no queda representada la línea límite de los terrenos propiedad del Estado obtenidos mediante el correspondiente expediente de expropiación forzosa de la carreteras.

d) Los derechos de propiedad o de previsibles expropiaciones a efectuar.

4. Cumplimiento de la Orden FOM 2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.

Deberá justificarse que la Modificación Puntual Nº 8 se redacta en cumplimiento de lo establecido en la Orden FOM 2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado, y, por tanto, entre otros, en cumplimiento de las siguiente disposición:

- *Quinto. Características de los informes sobre planes urbanísticos que planteen nuevos enlaces o modifiquen los existentes.*

"1. Los informes a planes urbanísticos, o a cualquier otro instrumento de planeamiento, en los que se planteen nuevas conexiones con la red de carreteras, ya sean a carreteras en servicio o a carreteras con proyectos o estudios informativos aprobados, o en los que se plantee la modificación de los enlaces existentes, o cambios de uso que puedan generar pérdidas de los niveles de servicio o de seguridad, se emitirán teniendo en cuenta el principio general de especialización funcional de las redes de carreteras, de forma que no se atribuyan a la red del Estado funciones de distribución del tráfico local, de acceso a las propiedades colindantes u otras que no le correspondan.

2. Previamente a la emisión de los informes se requerirá un estudio de tráfico y capacidad en el que se analice la incidencia de los desarrollos urbanísticos en el nivel de servicio de la carretera. En dicho estudio se incluirá expresamente el análisis de la capacidad de los enlaces para atender la demanda de salida de la carretera en horas punta. Cuando de dichos estudios se deduzcan afecciones graves a dicho nivel de servicio los planes se informarán negativamente en tanto no se adopten por los promotores, o por la autoridad que corresponda, las medidas oportunas para garantizar el mantenimiento del nivel de servicio del tráfico general.(...)"

Puesto que la actuación incluida en la Modificación Puntual núm. 8 supone la modificación o cambio de uso de un acceso existente en un tramo de la carretera N-340a que tras la construcción de la autovía E15 A7 queda incluido en el nudo de su enlace 448, en aplicación del citado artículo, deberá justificarse que éste no pueda generar pérdidas en el nivel de servicio o de seguridad de las carreteras estatales. No obstante, la actuación propuesta atribuye a la red del Estado funciones de distribución del tráfico local o de acceso a las propiedad colindantes, por lo que, en cualquier caso, se deberá justificar el cumplimiento del apdo. 1 de la citada disposición quinta.

No obstante lo anterior, previo a la emisión del informe que debe solicitar el Excmo. Ayuntamiento de Huércal de Almería, en aplicación del art. 16.6 de la vigente Ley de Carreteras, indicado anteriormente, en aplicación del punto 2 de la referida disposición quinta, se deberá aportar un estudio de tráfico y capacidad en el que se analice la incidencia de las actuaciones incluidas en la Modificación puntual en el nivel de servicio de las carreteras del Estado. Además, tal y como se establece en el citado punto, el estudio deberá incluir expresamente el análisis de la capacidad del enlace para atender la demanda de salida de la carretera en horas punta.

5. Cumplimiento de la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1- IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	32/51

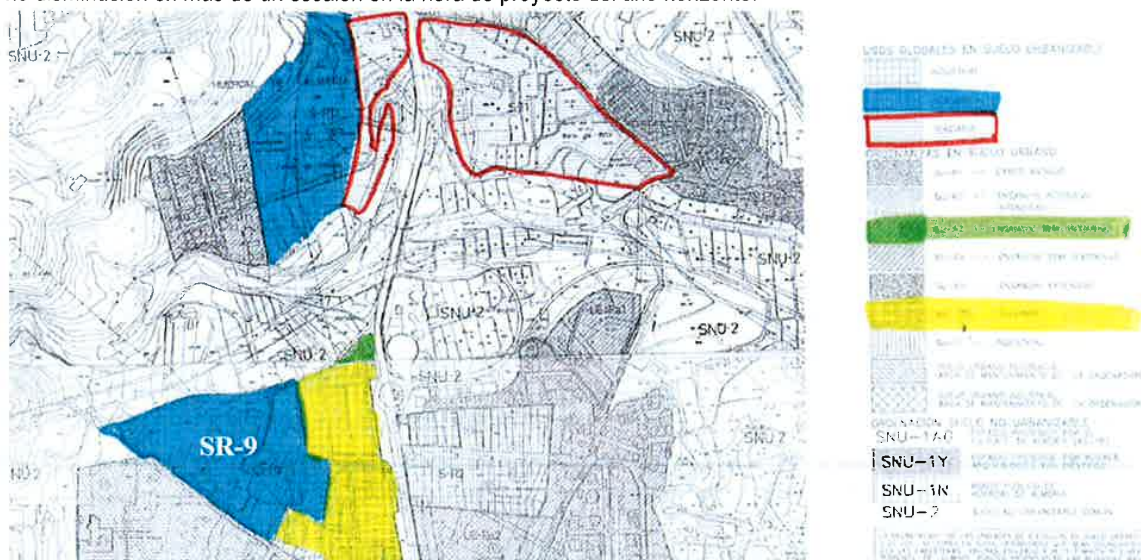
La modificación del acceso existente debe realizarse en cumplimiento de la vigente Norma 3.1-IC Trazado y, por tanto, entre otros, de los siguientes apartados:

5.1. Conexiones y accesos a las carreteras.

En aplicación del apdo. 9.1 de la Norma, el acceso proyectado tiene la consideración de "**conexión a una carretera**", puesto que se trata de una entrada y salida en la carretera N-340a de una actuación urbanística (derivadas del desarrollo urbanístico). Entendiendo por actuación urbanística cualquier actividad o acción urbanizadora de diverso tipo, uso y/o destino (residencial, industrial, comercial, de servicios, dotacional, etc.) que surja como consecuencia del desarrollo o ejecución de un planeamiento urbanístico. Puesto que, entre otros, daría acceso al sector S-R9 de Huércal de Almería, ver esquema 2.

Las condiciones establecidas en el citado apdo. 9.1 de la Norma, según se recoge en el mismo, serán exigibles a aquellas conexiones y accesos que sean objeto de reordenación o experimenten un cambio de uso. No obstante, en los proyectos de reordenación de conexiones y accesos el organismo titular de la carretera podrá admitir características inferiores a las especificadas en la citada Norma (tanto en distancias como en tipología), siempre que un análisis de la solución propuesta determine que la nueva configuración de dichas conexiones y de dichos accesos mejore la situación anterior desde el punto de vista de la seguridad vial.

Por tanto, se deberá valorar la necesidad del estudio de la incidencia en el nivel de servicio de la N-340a, y en caso que ésta fuese significativa, justificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en cuanto al nivel de servicio mínimo esperable y la no disminución en más de un escalón en la hora de proyecto del año horizonte.



Esquema 2. Extracto de la Clasificación y Ordenación del Suelo NNSS de Huércal de Almería.

En aplicación del apdo. 9.1.1 Maniobras de giro a la derecha, para carreteras convencionales C-50 y C-40, se establece que **EL ELEMENTO BÁSICO PARA MATERIALIZAR LOS MOVIMIENTOS DE ENTRADA Y SALIDA** en conexiones y accesos sería **COMO MÍNIMO UNA CUÑA REDUCIDA**. Por tanto, se deberá ajustar el diseño aportado al objeto de dotarlo de, al menos, cuñas reducidas que quedan definidas en el art. 8.2.2.4 Cuñas reducidas de la Norma.

No obstante, en atención a las posibles singularidades del tramo donde se proyecta la conexión y las características que se justifique por parte del Excmo. Ayuntamiento de Huércal de Almería, en cuanto a IMD de la conexión o del acceso,

Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI.			
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/			
FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	33/51



porcentajes de pesado, accidentalidad, etc., este Ministerio podrá decidir que el elemento que materialice la maniobra de giro a la derecha tenga mejores características que la indicada, todo ello en aplicación del citado apdo. 9.9.1 de la Norma.

En relación a la distancia con otras conexiones y accesos, se deberá justificar el cumplimiento del apdo. 9.3 de la citada Norma, que se reproduce a continuación:

- 9.3 CONEXIONES EN CARRETERAS CONVENCIONALES.

9.3.1 CONDICIONES DE UTILIZACIÓN.

"Las entradas y salidas de las propiedades colindantes hacia o desde carreteras convencionales se efectuarán preferentemente a través de vías de servicio que a su vez podrán conectarse con el tronco de dichas carreteras:

- *A través de enlaces si existiesen (Figura 9.6).*
- *Mediante conexiones específicas.*

Si no se utilizan vías de servicio las entradas y salidas de las propiedades colindantes se efectuarán mediante accesos (apartado 9.5)."

-9.3.2 DISTANCIAS.

9.3.2.2 TRAMOS URBANOS, PERIURBANOS Y TRAVESÍAS.

"En tramos urbanos y periurbanos de carreteras convencionales las distancias mínimas entre una conexión y la conexión o el acceso más próximo (indicadas en las Figuras 9.12 y 9.13 y en la Tabla 9.3), serán iguales o superiores a la correspondiente visibilidad de parada del tramo y como mínimo sesenta metros ($\geq 60,00$ m) (no exigible en travesías). (...)"

Por tanto, en aplicación del citado apdo. 9.3.2.2, la distancia mínima entre la conexión propuesta y el acceso más próximo será igual o superior a la correspondiente visibilidad de parada del tramo y como mínimo sesenta metros.

Por lo expuesto y dado que la distancia disponible al siguiente acceso es inferior a 60 m, ver anejo B de este documento, **la propuesta a presentar deberá analizar el cumplimiento del citado artículo.**

5.2. Visibilidad.

Puesto que no se prevén los giros a izquierda, la visibilidad de parada disponible (definida de conformidad con el art. 3.2.2) deberá ser, como mínimo, superior a la distancia de parada (definida por el apdo. 3.2.1).

Además, la visibilidad de decisión disponible (definida de conformidad con el art. 3.2.6), deberá ser como mínimo la distancia de parada, siendo deseable alcanzar la distancia de decisión (según se establece el citado art. 3.2.5).

Tal y como se establece en el citado apdo. 3.2.6 *"Si en la aproximación a un nudo no se dispone de esta visibilidad de decisión se mejorará la percepción de los conductores mediante reducción de la velocidad señalizada en el tramo o mediante la implantación de ayudas a la conducción".*

Por tanto, se deberá aportar un estudio de visibilidad, justificando el cumplimiento de los citados artículos 3.2.2, 3.2.5 y 3.2.6 en relación con la visibilidad de parada, distancia de decisión y visibilidad de decisión.

6. Cumplimiento de la Orden 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, en lo que no se oponga a la vigente Norma 9.1 IC Trazado.

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	34/51

La modificación del acceso existente debe realizarse en cumplimiento de la Orden 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, en lo que no se oponga a la vigente Norma 3.1-IC Trazado y, por tanto, entre otros, de los siguientes apartados:

- Disposición adicional Primera.

"Los actuales accesos, de los que sus titulares pretendan modificar su uso y/o características, y que consiguientemente se vean afectados por procedimientos de modificación de la autorización de accesos, según lo establecido en el artículo 106 del Reglamento General de Carreteras, deberán ajustarse a lo previsto en el anexo de esta Orden."

Por tanto, el diseño de la modificación del acceso previsto deberá dar cumplimiento a lo establecido en la citada Orden, en lo que no se oponga a la vigente Norma 3.1 I.C. Trazado.

- 49. Definición y ámbito de aplicación.

"Se entiende por actuación urbanística, cualquier actividad o acción urbanizadora de cualquier tipo, uso y/o destino (residencial, industrial comercial, de servicios, dotacional, etc.) que surja como consecuencia del desarrollo y/o ejecución del planeamiento urbanístico."

El presente Capítulo hace referencia a los accesos a las carreteras convencionales existentes de las diversas actuaciones urbanísticas utilizadas por una colectividad."

Por tanto, el diseño de la modificación del acceso previsto deberá dar cumplimiento a lo establecido el capítulo III para actuaciones urbanísticas, en lo que no se oponga a la vigente Norma 3.1 I.C. Trazado.

- 51. Condiciones que han de cumplir los accesos.

"Cuando sea precisa la conexión (acceso) de una actuación urbanística con la red estatal de carreteras ésta se ajustará, a las siguientes condiciones:

El acceso (conexión), deberá resolver por sí mismo, todos los movimientos y maniobras posibles con la carretera estatal, no permitiéndose que el mismo sirva, y/o sea servido, a y/o desde sólo una de las márgenes de la carretera. Cuando la IMD en la carretera, supere o iguale los 5.000 vehículos, será preciso que la actuación urbanística contemple la ejecución de un enlace a distinto nivel o la conexión a uno existente, mediante las oportunas vías de servicio, ajustadas a esta norma."

Aparte de lo anterior, el acceso y sus características técnicas y funcionales se ajustarán y cumplirán lo prescrito para los accesos a instalaciones de servicios, contemplados en esta norma."

Por tanto, se estima que la existencia de las dos glorietas de enlace próximas resuelven todos movimientos y maniobras posibles con la carretera N-340a, sin que sea necesario efectuar el cruce de la misma, tal y como se recoge en la propuesta formulada.

Con independencia de lo anterior, tal y como se indica, el diseño del acceso deberá ajustarse y dar cumplimiento a lo establecido en la citada orden para accesos a instalaciones de servicios.

- 35.4 Por la proximidad a obras especiales:

"No podrá realizarse ningún tipo de conexión con la calzada, ni modificación del número de carriles, en los doscientos cincuenta metros (250 m), anteriores o posteriores, del inicio y final de un tramo afectado en toda su longitud por una de las secciones transversales especiales siguientes: Túneles, obras de paso de longitud superior a cien metros (100

Código:640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI. Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/			
FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	35/51



m), carriles adicionales, carriles de cambio de velocidad, confluencias y bifurcaciones, carriles de espera, lechos de frenado, etc."

En tal sentido se informa que, en la proximidad al acceso objeto de la actuación, la única obra de paso con longitud superior a 100m, queda situada en el enlace 448 de la autovía, tal y como se muestra en el esquema 1 y en la fotografía 2 de este documento.



Fotografía 2. Vista de la estructura.

Además, y en relación a las zonas de influencia, a las que se hace mención en el art. 16.6 de la Ley de Carreteras, referido con anterioridad, se establece que Reglamentariamente será definida, sin que hasta la fecha se haya definido.

No obstante, en el apdo. 3.4.2 de la Orden Circular 32/2012 Guía de Nudos, se establece que *"Desde el punto de vista de la circulación, se puede admitir que la zona de influencia de un nudo viario abarca la parte de los tramos viarios que en él concurren situada a menos de 500 m de la nariz de la primera divergencia o de la punta de la última convergencia."*

Por tanto, se informa que el acceso queda situado a menos 500 m de la nariz de divergencia del ramal de salida del enlace 448, y a menos de 250 m del paso superior de la autovía E15 A7.

Por lo expuesto, se deberá justificar el cumplimiento del citado artículo, en lo que no contradiga a la Norma 3.1. I.C. de Trazado.

- apdo. g) artículo 36. Disposición de los accesos:

"Los radios de enlace de las alineaciones serán de quince metros (15,00 m), como mínimo."

Por lo expuesto, deberá justificar el cumplimiento del citado artículo, en lo que no contradiga a la Norma 3.1 I.C. Trazado.

- apdo. h) artículo 36. Disposición de los accesos:

"La zona de convergencia situada al principio de un carril de aceleración, denominada punta (figura 5), deberá estar a nivel para permitir una buena visibilidad para la maniobra de convergencia, y se la dotará de un bordillo encauzador, no pudiendo existir arquetas, obras de paso, banderolas, pilas de pórticos, etc. "

Tal y como figura en el plano nº 2 de la Modificación del PGOU, la conexión de entrada con la carretera N-340a se proyecta colindante con la esquina de la edificación próxima, por lo que se deberá justificar la visibilidad disponible.

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	36/51

7. Cumplimiento de la Orden Circular 35/2014 sobre criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos.

La modificación del acceso existente debe realizarse en cumplimiento de la Orden Circular 35/2014 sobre criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos y, por tanto, entre otros, de los siguientes apartados:

- apdo. 2. Empleo de barreras de seguridad y pretil, subapdo. 2.1 Consideraciones previas.

"En los proyectos de nuevas carreteras o de acondicionamiento de las existentes la necesidad de disponer o no de estos sistemas deberá estar presente en las fases iniciales del proyecto de trazado, de la sección transversal, de las obras de drenaje longitudinal y transversal, de las estructuras, etc. En estos proyectos se realizará un análisis de los márgenes de la plataforma, en el que se identificarán las zonas en las que pueda haber obstáculos, desniveles y demás elementos o situaciones de potencial riesgo de accidente por salida de la vía. A los efectos anteriores, se considerarán elementos o situaciones potenciales de riesgo, al menos, los siguientes:

(...) - Los muros, tablestacados, edificaciones, instalaciones, cimentaciones, elementos del drenaje, arquetas, impostas, salvacunetas etc. que sobresalgan del terreno más de 7 cm.. (...).

Una vez identificadas las zonas con elementos o situaciones potenciales de riesgo, se plantearán las soluciones alternativas que se señalan a continuación, todas ellas preferibles en lo que a seguridad vial se refiere a la instalación de una barrera de seguridad o pretil, con el orden de prioridad siguiente:

1. Ampliar la plataforma o la sección transversal cuando el terreno sea llano y el coste de expropiación sea bajo.(...)"

Por lo expuesto, se deberá efectuar el citado análisis de los márgenes de la plataforma, en el que se identificarán las zonas en las que pueda haber obstáculos, tales como la esquina del edificio próximo al vial de incorporación desde el vial a la carretera N-340a, y plantear la solución a las situaciones potenciales de riesgo que resulten del citado análisis.

8. CONSIDERACIONES GENERALES

8.1. El documento de planeamiento urbanístico u ordenación territorial, debe incluir al menos:

- Planos que reflejen el estado actual del territorio e infraestructura viaria afectado por el planeamiento, con identificación de las carreteras afectadas, con especial atención a sus conexiones, documentación en la que conste su denominación, PP.KK., escala gráfica y numérica (al menos 1:2000 en suelos clasificados como urbanos y urbanizables), edificaciones existentes en las zonas de protección, dominio público viario (legal y expropiado), línea límite de la edificación, zona de servidumbre acústica, etc...
- Planos que reflejen la actuación urbanística prevista en el planeamiento, en los que, a la misma escala del punto anterior, se contemple la zonificación y accesos previstos, carreteras del Estado (con sus enlaces y/o intersecciones), elementos funcionales y sus zonas de protección (en particular línea límite de edificación) así como la arista exterior de la explanación y la arista exterior de la calzada a partir de las cuales se acotan las citadas zonas de protección.
- Memoria y en su caso Ordenanzas de edificación o similar, en la que se reflejen, como mínimo, las limitaciones y usos permitidos derivados de la legislación sobre carreteras del Estado en las zonas de protección del dominio público viario y de la legislación sobre ruido.
- En el caso de que se planteen nuevas conexiones, modificación de enlaces o cambios de uso se requiere un Estudio de Tráfico y Capacidad que analice la incidencia de los desarrollos previstos en el nivel de servicio de la carretera.

8.2. El documento que se remita para informe deberá redactarse en cumplimiento de las diferentes normas de aplicación a las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado.

Además, en el apdo. de normativa de aplicación del documento, deberán quedar recogidas las citadas normas de aplicación

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	37/51



a las carreteras estatales, tales como las siguientes:

- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
- R.D. 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, en lo que no contradiga a la citada Ley 37/2015 de Carreteras.
- Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, aprobada por Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero.
- La Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.
- Orden de 16 de diciembre de 1997, de acceso a las carreteras del Estado, vías de servicio y construcción de instalaciones de servicio, en lo que no se opongan a la vigente Norma de Trazado.
- Orden Circular 32/2012 Guía de Nudos Viarios, en lo que no se oponga a la vigente Norma de Trazado.
- Cualquier norma del Ministerio de Fomento que le sea de aplicación.

8.3. Es conveniente incluir en las Normas Urbanísticas un título denominado "**NORMAS GENERALES DE APLICACIÓN A LAS ZONAS DE PROTECCIÓN E INFLUENCIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN**", que sea de aplicación a todo tipo de suelos, tanto urbanos, urbanizables y no urbanizables, y que incluya, al menos, lo siguiente:

- a) La normativa específica a aplicar en las zonas de protección e influencia de la Red de carreteras estatales será, entre otras, la siguiente:
- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
 - R.D. 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, en lo que no contradiga a la citada Ley 37/2015 de Carreteras.
 - Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, aprobada por Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero.
 - La Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.
 - Orden de 16 de diciembre de 1997, de acceso a las carreteras del Estado, vías de servicio y construcción de instalaciones de servicio, en lo que no se opongan a la vigente Norma de Trazado.
 - Orden Circular 32/2012 Guía de Nudos Viarios, en lo que no se oponga a la vigente Norma de Trazado.
 - Cualquier norma del Ministerio de Fomento que le sea de aplicación.
- b) El desarrollo de los sectores situados total o parcialmente en las zonas de protección y/o influencia de las carreteras de titularidad estatal o cuyos accesos afecten a las zonas de protección, requerirán informe vinculante de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
- c) La ejecución de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección y/o influencia de las carreteras estatales, quedará regulada por lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y el Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre). En concreto, por lo establecido en el capítulo III Uso y defensa de las carreteras así como en el Capítulo IV Travesías y tramos urbanos de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, y en su título III Uso y defensa de las carreteras así como en el título IV Travesías y redes arteriales del Reglamento General de Carreteras, en lo que los citados Títulos no contradigan a la citada Ley de Carreteras.

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	38/51

Se delimitará con precisión el suelo urbano, a los efectos de la aplicación en dicho suelo de la normativa de defensa de la carretera contenida en el Reglamento General de Carreteras así como en el régimen de competencias establecido en el capítulo IV de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

- d) En relación con la **Zona de dominio público**, definida de conformidad con el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, se establece lo siguiente:
- Constituyen la zona de dominio público los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de **8 metros** de anchura en autopistas y **autovías** y de **3 metros** en **carreteras convencionales**, **carreteras multicarril** y **vías de servicio**, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.
 - **El límite más próximo a las carreteras estatales de los distintos ámbitos de actuación, será la zona de dominio público definida en el citado art. 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, con la única excepción de aquellos terrenos que hayan sido expropiados como suelos urbanizables, en cuyo caso el aprovechamiento urbanístico correspondería al Ministerio de Fomento.**
 - Los terrenos de dominio público de titularidad estatal, que hayan sido obtenidos por el Ministerio de Fomento mediante expropiación, y que estén incluidos dentro del ámbito de algún sector, les será de aplicación el artículo 190 bis de la Ley 33/2003, de 3 de Noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas, con redacción incluida en el apdo. 2 de la disposición adicional cuarta del R.D. Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de suelo, reiterada la modificación por la disposición adicional cuarta del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana. Por tanto, el planeamiento deberá reconocer los derechos de aprovechamiento urbanístico que correspondan a los terrenos de titularidad del Estado para que sean tenidos en cuenta al constituir las Juntas de Compensación o a otros efectos que procedan de acuerdo con la normativa urbanística.
 - Las dotaciones de infraestructuras de servicios, tales como abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica, etc., previstas en los instrumentos de planeamiento se ubicarán fuera del dominio público viario.
- e) De conformidad con el artículo 31 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, se establece la siguiente **Zona de servidumbre**:
- La zona de servidumbre de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de **25 metros** en autopistas y **autovías** y de **8 metros** en **carreteras convencionales** y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.
- f) De conformidad con el artículo 32 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, se establece la siguiente **Zona de afección**:
- La zona de afección de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, 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 y **autovías** y de **50 metros** en **carreteras multicarril y convencionales**, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.
- g) En relación con la **Zona de limitación a la edificabilidad**, definida de conformidad con el artículo 33 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, se establece lo siguiente:
- A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a **50 metros** en autopistas y **autovías** y a **25 metros** en **carreteras convencionales y carreteras multicarril**, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

Código:640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI.			
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/			
FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	39/51



- En los tramos urbanos y los tramos de travesía, según las circunstancias de cada margen de la vía, la anchura definida por dicha línea límite de edificación podrá ser no uniforme, y la misma podrá fijarse a una distancia inferior a la prescrita por el artículo 33 de la Ley de Carreteras, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de dicha ley, todo ello de conformidad con lo establecido en el art. 48.1 de la Ley 37/2005, de 29 de septiembre de carreteras.
- A los efectos de lo dispuesto en el anterior apartado, **los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales** tendrán la línea límite de edificación a **50 metros** medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.
- Donde, por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público o de servidumbre, la línea límite de edificación se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre, de conformidad con el art. 86.1 del Reglamento General de Carreteras.
- Donde distintas líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde las intersecciones, nudos viarios, cambios de sentido, vías de giro y ramales, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretera, cualquiera que sea la carretera o elemento interviniente, de conformidad con el art. 86.2 del Reglamento General de Carreteras.
- En las zonas no consolidadas por la edificación, que se prevean actuaciones de apertura de nuevos accesos o remodelación de accesos existentes, la línea límite de edificación deberá grafarse a la distancia establecida por la vigente Ley de Carreteras, con respecto a la arista exterior de la calzada más próxima de la carretera, resultante de la actuación, y no la de su trazado primitivo.
- La representación gráfica de la línea límite de edificación reflejada en los planos de ordenación del PGOU, tiene carácter orientativo, debiendo coincidir con lo previsto en el artículo 33 de la Ley de Carreteras, con la excepción establecida para los terrenos urbanos y tramos de travesía, en las que se podrá respetar la línea de edificación del planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, reflejada en los planos de ordenación, de conformidad con lo establecido en el art. 48.1 de la referida Ley de Carreteras.

En caso de discrepancia entre la representación gráfica de la línea límite de edificación y la dibujada en los planos de ordenación del PGOU y la representación gráfica resultante de la aplicación de los artículos de la Ley de Carreteras, prevalecerá esta última, con la excepción anteriormente indicada.

- La franja de terreno comprendida entre las líneas límite de edificación establecida en las respectivas márgenes de una vía se denomina zona de limitación a la edificabilidad. Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes, según establece la Ley de Carreteras en su artículo 33 y el Reglamento de Carreteras en sus artículos 84 a 87.
 - De acuerdo con lo establecido en el art. 33.7 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carretera, la clasificación y la calificación de terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad no podrán ser modificadas en ningún caso si ello estuviere en contradicción con lo establecido en la referida Ley de carreteras.
- h) De conformidad con el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, la Zona de influencia se definirá reglamentariamente.

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	40/51

- Acordada la redacción, revisión, modificación o adaptación de cualquier instrumento de planificación, desarrollo o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que pudiera afectar, directa o indirectamente, a las carreteras del Estado, o a sus elementos funcionales, por estar dentro de su zona de influencia, y con independencia de su distancia a las mismas, el órgano competente para aprobar inicialmente el instrumento correspondiente, deberá ponerlo en conocimiento del Ministerio de Fomento, antes de dicha aprobación inicial, para que éste emita un informe comprensivo de las consideraciones que estime convenientes para la protección del dominio público. La misma regla será aplicable también al inicio de la tramitación de aquellas licencias que vayan a concederse en ausencia de los instrumentos citados.
- i) Los accesos que se prevean realizar a través de la **Red de Carreteras del Estado**, tanto la creación de nuevos como la remodelación de los existentes, le será de aplicación lo siguiente:
- Tanto la creación de nuevos accesos como la remodelación de los existentes deberán ser autorizados por el Ministerio de Fomento y estarán regulados por la normativa anteriormente indicada.
 - Deberá tenerse en cuenta la afección al viario estatal de aquellas actuaciones que, incluso no estando situadas dentro de las zonas de protección de las carreteras, accedan a las mismas utilizando conexiones existentes. **Si el desarrollo de dichas actuaciones pudiera influir negativamente en los niveles de seguridad y/o servicio de los accesos existentes, la actuación deberá suprimirse del planeamiento, hasta tanto no exista autorización o informe favorable de viabilidad de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.**
 - En los casos de nuevos enlaces o de modificación de enlaces existentes, su aprobación e inclusión en el planeamiento quedan condicionadas a lo que resulte de la tramitación establecida en la Orden FOM 2873/2007 de 24 de Septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes.
 - El informe favorable a nuevos accesos al viario estatal reflejados en el Plan Urbanístico o la modificación de los existentes no supone la asunción por el Ministerio de Fomento de ningún compromiso en cuanto a la construcción de aquellos ni de vías de servicio, los cuales deberán ejecutarse por el interesado una vez sea concedida, en su caso, la correspondiente autorización por la Dirección General de Carreteras.
 - No se podrán conceder licencias de ejecución y ocupación, para los desarrollos del instrumento de planeamiento urbanístico, mientras no se encuentren operativos, previa autorización de la Dirección General de Carreteras, los accesos incluidos en el mismo, si éstos no existieran previamente o, si existiendo con anterioridad hubieran cambiado de uso, lo que se hará constar explícitamente en la Memoria del instrumento así como en la resolución de aprobación del mismo, haciéndose constar que la ejecución o modificación de dichos accesos, en caso de ser informados favorablemente, correrá a cargo del promotor de cada actuación, una vez sean autorizados.
- j) En relación con las **medidas de protección acústica** se tendrá en cuenta lo siguiente:
- Para las nuevas construcciones próximas a las carreteras del Estado, existentes o previstas, será necesario que con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación se lleven a cabo los estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros esperables así como la obligación de establecer limitaciones a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles en caso de superarse los umbrales establecidos en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y en el Real Decreto 1367/2007, de 9 de octubre (BOE de 23 de octubre de 2007) y, en su caso, en la normativa autonómica. El estudio de ruido debe contener los correspondientes mapas de isófonas.
- Los medios de protección acústica indicados serán ejecutados con cargo a los promotores de los sectores, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, y no podrán ocupar terrenos de dominio público.
- No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de

Código:640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI. Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/			
FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	640xu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	41/51



calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, (artículo 20 de la ley 37/2003 del ruido).

El planeamiento incluirá entre sus determinaciones las que resulten necesarias para conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas en los ámbitos territoriales de ordenación afectados por ellas (art.11.1, Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas).

Todas las figuras de planeamiento incluirán de forma explícita la delimitación correspondiente a la zonificación acústica de la superficie de actuación. Cuando la delimitación en áreas acústicas esté incluida en el planeamiento general se utilizara esta delimitación.

Las sucesivas modificaciones, revisiones y adaptaciones del planeamiento general que contengan modificaciones en los usos del suelo conllevarán la necesidad de revisar la zonificación acústica en el correspondiente ámbito territorial.

Igualmente será necesario realizar la oportuna delimitación de las áreas acústicas cuando, con motivo de la tramitación de planes urbanísticos de desarrollo, se establezcan los usos pormenorizados del suelo. (art. 13, Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas).

- La edificación residencial, y la asimilada a la misma en lo relativo a zonificación e inmisión acústicas conforme a la legislación vigente en materia de ruido, estarán sometidas, con independencia de su distancia de separación con respecto a la carretera, a las restricciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica que se definan como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido realizados por el Ministerio de Fomento, y de su posterior aprobación tras el correspondiente procedimiento de información pública.
 - Se exceptúan de la exigencia de licencia municipal las obras y servicios de construcción, reparación, conservación o explotación del dominio público viario, incluyendo todas las actuaciones necesarias para su concepción y realización, las cuales no están sometidas, por constituir obras públicas de interés general, a los actos de control preventivo municipal a los que se refiere el artículo 84.1 b) de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local ni, por consiguiente, al abono de ningún tipo de tasas por licencia de obras, actividades o similares, en aplicación del artículo 18 de la Ley 35/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
- k) De conformidad con el art. 37 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de Carreteras, dada la afección negativa que supone la publicidad para la seguridad vial, queda **prohibido realizar publicidad en cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de las carreteras estatales**, y en general cualquier anuncio que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma. Esta prohibición no dará en ningún caso derecho a indemnización.
- La citada prohibición se aplicará a todos los rótulos y carteles, inscripciones, formas, logotipos o imágenes, cualquiera que sea su tipo, dimensión, o elemento que los soporten.
 - No se consideran publicidad los carteles informativos autorizados por el Ministerio de Fomento. Son carteles informativos los rótulos o carteles que informen exclusivamente de la identidad corporativa de la actividad desarrollada en la propiedad donde se ubiquen, y aquellos otros que se establezcan reglamentariamente.
- l) En relación con **las limitaciones y usos permitidos** en las zonas de protección y/o influencia de las carreteras estatales, en caso de discrepancias entre lo establecido en las determinaciones urbanísticas y lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y el Reglamento General de Carreteras prevalecerá lo establecido en la Legislación de Carreteras y el Reglamento que la desarrolla.
- m) En relación con **la iluminación** a instalar en los desarrollos previstos, ésta no deberá producir deslumbramientos al tráfico que circula por las carreteras del Estado. Asimismo, con respecto a los viales que se vayan a construir en

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	42/51

ejecución del planeamiento se deberá garantizar que el tráfico que circula por los mismos no afecte, con su alumbrado, al que lo hace por las carreteras del Estado. Si fuera necesario se instalarán medios antideslumbrantes, serán ejecutados con cargo a los promotores de los sectores, previa autorización del Ministerio de Fomento, corriendo su mantenimiento y conservación a cargo de dichos promotores.

- n) En relación con el sistema de drenaje, ni los desarrollos urbanísticos previstos ni sus obras de construcción deberán afectar al drenaje actual de las carreteras estatales y sus redes de evacuación no deberán aportar vertidos a los drenajes existentes de aquellas. En caso de que, excepcionalmente, y por razones debidamente justificadas se autorizase la aportación de caudales estos deberán ser tenidos en cuenta para aumentar la capacidad de los mencionados drenajes, obras que deberán ser ejecutadas por el Promotor del instrumento de planeamiento urbanístico.

Deberá realizarse asimismo un estudio pormenorizado de las zonas con riesgos de inundación incluidas en el sector planificado, y determinar si ese riesgo se ve acrecentado con la ejecución o el desarrollo del planeamiento urbanístico, y justificar que no se verá afectada la Red de Carreteras del Estado.

- o) En relación con la compatibilidad con los Estudios y proyectos de Carreteras previstos por el Ministerio de Fomento, cualquier actuación prevista deberá ser compatible con éstos debiendo incluirse en el Instrumento Urbanístico que corresponda las determinaciones necesarias para la plena eficacia del estudio y garantizando las necesarias reservas viarias que permitan el desarrollo de los citados estudios y proyectos.

No podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o de ejecución territorial y urbanística que contravengan lo establecido en un estudio de carreteras aprobado definitivamente. Será nulo de pleno derecho el instrumento de ordenación que incumpla lo anterior.

El presente anexo no supone efecto resolutorio ni vinculante alguno, en cuanto a la emisión del citado informe sectorial de carreteras de conformidad con el art. 16 *Ordenación del territorio y ordenación urbanística* apdo. 6 de la vigente Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, **únicamente se trata de informar sobre aquellos aspectos que se estiman deben tenerse en cuenta en la redacción de la "Modificación Puntual Nº 8 del PGOU de Huércal de Almería"**.

De conformidad con el citado artículo 16.6., puesto que las determinaciones urbanísticas incluidas en la **"Modificación Puntual Nº 8 del PGOU de Huércal de Almería"**, afectan al dominio y/o al servicio público de titularidad estatal, **la aprobación** del citado instrumento de planeamiento urbanístico **será nula** de pleno derecho **sí en su tramitación se ha omitido la petición del informe preceptivo de este Ministerio, que debe efectuarse por parte del Excmo. Ayuntamiento de Huércal de Almería, y que hasta la fecha no ha sido solicitado.**

EL INGENIERO JEFE DE LA UNIDAD


Fdo.: Juan de Oña Esteban

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	43/51



Estación: AL-2-2 Calzada: Total
Población: CHUCHE

Carriles: 1+1 Prov: AL
Carretera: N-340a PK: 449,53
Denominación antigua: N-340a

Año	IMD				% CRECIMIENTO			FUNCIONAMIENTO			
	Total	Lige	Pesa	% Pesa	Total	Lige	Pesa	Nº Dias	%	Ref. Año Ant	Grado Comarac
2015	15920	14641	868	5.5	1	0.85	3.46	024	100		
2014	15763	14517	839	5.3	-2.39	-2.13	-11.96	012	100		
2013	16149	14833	953	5.9	2.73	2.71	5.76	000	0		
2012	15720	14442	901	5.7	-9.55	-10.42	1.12	024	100		
2011	17379	16122	891	5.1	-2.76	-2.67	1.37	020	100		
2010	17872	16564	879	4.9	-2.08	-2.5	-6.59	012	100		
2009	18251	16989	941	5.2	-7.26	-4.58	-41.63	6	53		
2008	19679	17805	1612	8.19	3.72	5.91	-15.34	12	100		
2007	18974	16811	1904	10,03	7.5	5.53	26.26	008	69		
2006	17651	15930	1508	8,54	8,97	15,52	-28,05	012	100		
2005	16197	13789	2096	12,94	3	2,97	0,38	008	69		
2004	15724	13390	2088	13,27	6,59	5,82	10,12	012	100		
2003	14751	12653	1896	12,85	-20,99	-19,96	-28,07	012	100		NC
2002	18671	15809	2636	14,11	5,84	5,3	18,25	012	100		
2001	17640	15012	2229	12,63	5,18	4,73	3,62	012	100		
2000	16771	14333	2151	12,82	2,24	7,3	-19,07	012	100		
1999	16402	13357	2658	16,2	10,15	10,52	6,91	012	100		NC
1998	14890	12085	2486	16,69	2,93	0,61	17,87	012	100		
1997	14465	12011	2109	14,58	0,5	5,56	-20,26	012	100		
1996	14393	11378	2645	18,37	7,91	4,5	16,11	012	100		
1995	13337	10888	2278	17,08	3,52	7,68	-8,84	012	100		
1994	12883	10111	2499	19,39	8,95	4,73	29,21	012	100		
1993	11824	9654	1934	16,35	-12,44	-7,21	-31,49	006	53		
1992	13504	10405	2823	20,9	-0,96	-1,39	2,35	012	100		
1991	13636	10552	2758	20,22	0,02	0,83	-2,3	012	100		
1990	13632	10465	2823	20,7	12,8	10,71	20,38	012	100		
1989	12085	9452	2345	19,4	2,03	3,18	1,64	012	100		
1988	11844	9160	2307	19,47	0	0	0	012	100		
1987	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1986	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1985	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1984	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1983	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1982	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1981	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1980	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1979	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1978	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1977	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1976	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1975	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1974	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1973	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1972	0	0	0	0	0	0	0	000	7		
1971	0	0	0	0	0	0	0	000	7		

11/11/2016

Código:640xu004DSRMFSq/hBpsyl3bgcunhI.
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	640xu004DSRMFSq/hBpsyl3bgcunhI	PÁGINA	44/51



Estación: AL-164-2 Calzada: Total Carriles: 1+1 Prov: AL
 Población: ALMERIA Carretera: N-340a PK: 446,53
 Denominación antigua: N-340a

Año	IMD				% CRECIMIENTO			FUNCIONAMIENTO			
	Total	Lige	Pesa	% Pesa	Total	Lige	Pesa	Nº Días	%	Ref. Año Ant	Grado Comarac
2015	22267	21200	785	3.5	18.53	18.58	17.34	020	100		
2014	18786	17878	669	3.6	-18.62	-18.93	-13.34	012	100		
2013	23083	22052	772	3.3	20.81	21.56	0.13	000	0		
2012	19106	18141	771	4	-22.56	-23.1	-8.87	020	100		
2011	24671	23590	846	3.4	25.42	33.75	-15.23	019	100		
2010	19671	17638	998	5.1	-1.48	-2.48	16.73	012	100		
2009	19966	18087	855	4.3	-13.36	-15.34	-45.33	6	53		
2008	23045	21364	1564	6.79	-0.35	4.21	-32.62	7	61		

11/11/2016

Código:640xu004DSRMFSq/hBpsyl3bgcunhI.
 Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	640xu004DSRMFSq/hBpsyl3bgcunhI	PÁGINA	45/51

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN

Estación: AL-250-1 Calzada: Total

Carriles: 2+2 Prov: AL

Población: ALMERIA

Carretera: A-7S PK: 445,03

Denominación antigua: A-7S

Año	IMD				% CRECIMIENTO			FUNCIONAMIENTO		
	Total	Lige	Pesa	% Pesa	Total	Lige	Pesa	Nº Dias	%	Ref. Año Ant
2015	41690	37911	3424	8.2	5.27	5.52	2.58	062	100	
2014	39602	35928	3338	8.4	1.63	1.07	7.47	036	85	
2013	38967	35548	3106	8	0.72	0.77	0.52	000	0	
2012	38689	35277	3090	8				059	100	

11/11/2016

Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsy13bgcunhI.

Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsy13bgcunhI	PÁGINA	46/51



Estación: AL-251-2 Calzada: Total Carriles: 2+2 Prov: AL
 Población: ALMERIA Carretera: A-7S PK: 450,41
 Denominación antigua: A-7S

Año	IMD				% CRECIMIENTO			FUNCIONAMIENTO		
	Total	Lige	Pesa	% Pesa	Total	Lige	Pesa	Nº Dias	Ref. Año Ant	Grado Comarac
2015	30731	26935	3626	11.8	11.36	11.82	7.85	024	100	
2014	27597	24087	3362	12.2	2.28	1.22	8.63	012	100	
2013	26981	23797	3095	11.5	-8.54	-9.24	0.13	000	0	
2012	29499	26220	3091	10.5				024	100	

11/11/2016

Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI.
 Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	47/51

[illegible]

REAL ZADOKS

017

1994

10 12.5m

5

0 500

1005

100

ALMERIA

UERCAL

11

ENLACE

E-15

LOCALIZA:

N° PLANO	
----------	--

1

PR

INF/AL/1

11

[illegible]

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

88	

INTEREST

N

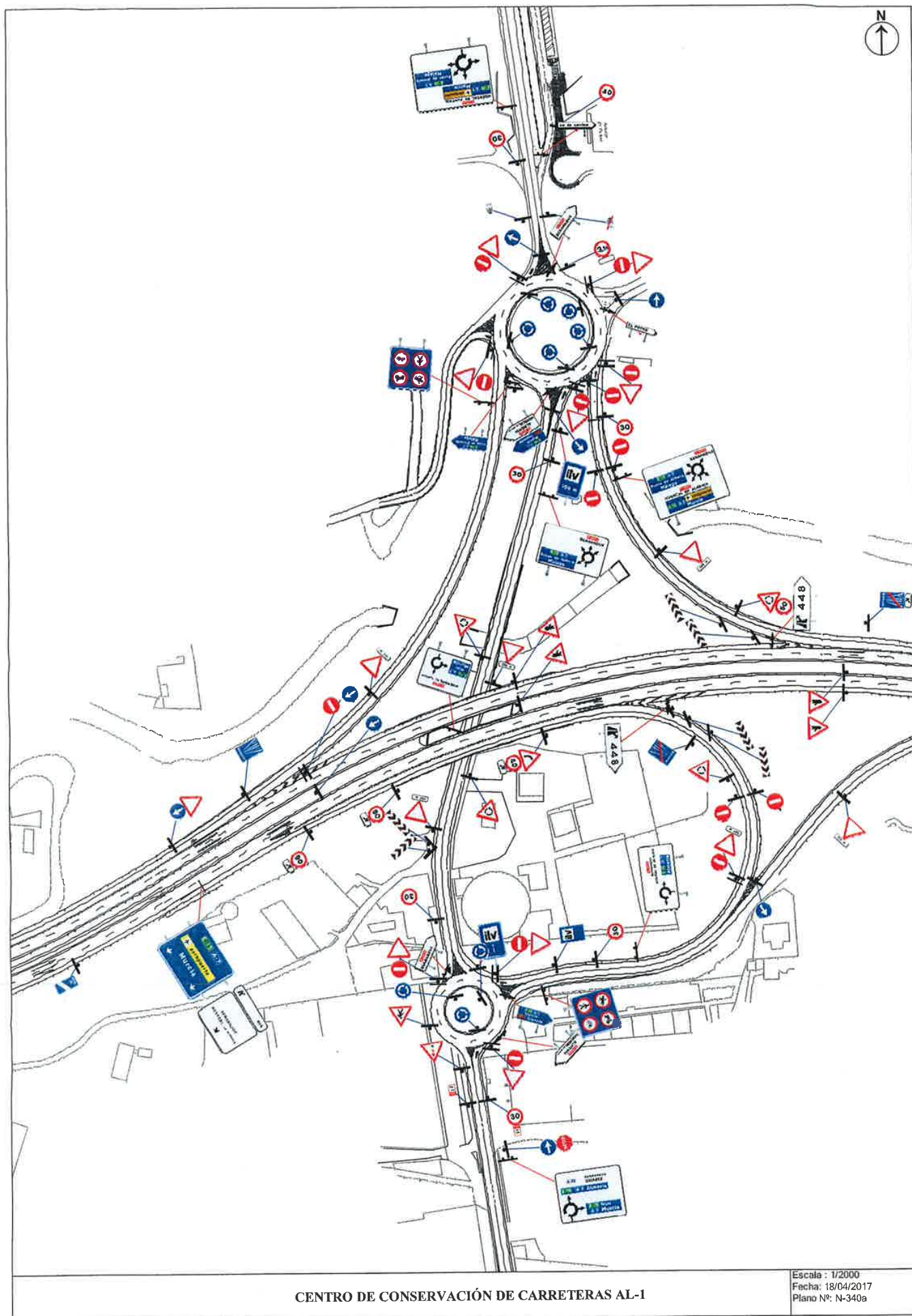
[illegible]

Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

20/07/2018

48/51

Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsy13bgcunhI. Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/			
FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsy13bgcunhI	PÁGINA	49/51



Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI.

 Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/>

FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsyL3bgcunhI	PÁGINA	50/51

Código:64oxu004DSRMFSq/hBpsy13bgcunhI. Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/			
FIRMADO POR	RAUL ENRIQUEZ CABA	FECHA	20/07/2018
ID. FIRMA	64oxu004DSRMFSq/hBpsy13bgcunhI	PÁGINA	51/51