

**Anexo II (a)**

**ACUERDO DEL CONSEJO DE GOBIERNO POR EL QUE SE DECIDE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA: TRAMO GUADALMEDINA-HOSPITAL CIVIL.**


**RELACIÓN DE DOCUMENTOS** (Orden cronológico):

**TODOS LOS DOCUMENTOS DEL EXPEDIENTE SON ACCESIBLES**

<b>Nº de orden</b>	<b>Denominación del documento</b>
1º	PROTOCOLO DE INTENCIONES ENTRE LA JUNTA DE ANDALUCÍA Y EL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA RELATIVO A FINALIZACIÓN DE LAS LÍNEAS DE METRO DE MÁLAGA 1 Y 2 CONFORME COMPROMISO DE 27 DE SEPTIEMBRE DE 2013
2º	OBSERVACIONES Y CONSIDERACIONES DEL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA CON RELACIÓN A LA INFORMACIÓN PÚBLICA.
3º	RESOLUCIÓN DEL DELEGADO TERRITORIAL DE AGRICULTURA, PESCA Y MEDIO AMBIENTE EN MÁLAGA, RELATIVO AL DOCUMENTO DE AVANCE “PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA: TRAMO GUADALMEDINA-HOSPITAL CIVIL”.
4º	INFORME DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE SOBRE LA NUEVA APROBACIÓN DEL PROYECTO BÁSICO.
5º	RESOLUCIÓN DEL CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA DE APROBACIÓN DEL PROYECTO BÁSICO.
6º	SOLICITUD DE PRONUNCIAMIENTO EN TRÁMITE DE AUDIENCIA AL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA.
7º	ACUERDO DE LA JUNTA DE GOBIERNO DEL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA EN RELACIÓN A LA PROPUESTA RELATIVA AL TRÁMITE DE AUDIENCIA.
8º	INFORME DE LA AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA SOBRE EL ACUERDO DE LA JUNTA DE GOBIERNO DEL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA EN RELACIÓN AL TRÁMITE DE AUDIENCIA.
9º	RESOLUCIÓN DE LA AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, DE APROBACIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN.
10º	INFORME SOBRE LAS DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO EN RELACIÓN CON EL TRAZADO DE LA RED DE METRO DE MÁLAGA.

En virtud de lo establecido en el Acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se adoptan medidas para la transparencia del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, y dando cumplimiento a las Instrucciones de coordinación para asegurar la homogeneidad en el tratamiento de la información en cumplimiento de lo establecido en el citado Acuerdo, se emite la presente propuesta sobre la aplicación de los límites de acceso de los documentos que integran el expediente relativo al asunto indicado.

Fdo.: M<sup>a</sup> Nieves Masegosa Martos  
VICECONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

<b>Código:</b>	BY574094KT07MNNusqfEzvbhrel08x	<b>Fecha</b>	05/12/2017	
<b>Firmado Por</b>	MARIA NIEVES MASEGOSA MARTOS			
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	<b>Página</b>	1/1	

## ANEXO II

### PROTOCOLO DE INTENCIONES ENTRE LA JUNTA DE ANDALUCÍA Y EL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA RELATIVO A FINALIZACIÓN DE LAS LÍNEAS DE METRO DE MÁLAGA 1 Y 2 CONFORME COMPROMISO DE 27 DE SEPTIEMBRE DE 2013

Estando en su fase final el proyecto constructivo de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga, es necesario resolver el trazado y alzado definitivo para la finalización de las obras y su puesta en funcionamiento con criterios de máxima eficiencia y de forma que se garantice la viabilidad económica de la concesión y la rentabilidad social. Por ello el pasado 27 de Septiembre, reunidos la Presidenta de la Junta de Andalucía y el Alcalde de Málaga, acompañados por la Consejera de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía acordaron el establecimiento de las bases para el desarrollo de la última fase, correspondiente a la zona centro, de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga, de la siguiente forma:

- Línea 1. Desde la estación de Guadalmedina se prolonga hacia la Alameda con un tramo subterráneo con estación a la altura de la calle Torregorda, sobre el trazado del proyecto existente, lado norte de la Alameda.
- Línea 2. Desde la estación de Guadalmedina se prolonga, en superficie, hacia el Norte hasta alcanzar el entorno del Hospital Civil y el Materno.

Forman los trazados descritos parte de un acuerdo global que completa el proyecto, tanto desde los aspectos constructivos y de la explotación como de la financiación a aportar por las de las administraciones.

Por todo ello el 10 de Octubre en la Comisión Mixta de Seguimiento del Convenio de construcción del Metro de Málaga entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga, se planteó la necesidad de elección del trazado de la prolongación en superficie de la línea 2 al entorno del Hospital Civil entre dos alternativas existentes (Alonso de Palencia - Bailen y Eugenio Gross - Blas de Lezo). Por lo que se acordó un plazo máximo de 6 semanas, con objeto de no demorar la continuación de los trabajos y permitir actualizar los contratos tanto de la Concesión como del préstamo con el Banco Europeo de Inversiones, necesarios para la continuidad de las obras y la puesta en marcha de las mismas.

Por los motivos expuestos se adoptan los siguientes acuerdos:

**PRIMERO.-** Respecto al trazado definitivo de la línea 2, una vez analizadas las alternativas propuestas, las administraciones determinan como más adecuado el desarrollo y la ejecución de la alternativa que discurre por calle Santa Elena, Eugenio Gross y Blas de Lezo.

**SEGUNDO.-** Quedan comprometidas ambas Administraciones a la formalización de una addenda al Convenio suscrito el 15 de Abril de 2003 donde se refleje administrativamente la modificación del trazado a que hace referencia el acuerdo primero del presente protocolo de intenciones y que, con aplicación de los principios estructurales del citado Convenio, integre las diferentes obligaciones que cada una de las Administraciones firmantes debe asumir.

En relación a las liquidaciones practicadas en base a la inversión realizada, se aplicará un mecanismo de compensación de la aportación dineraria a cambio de inversiones municipales realizadas en movilidad sostenible.

A su vez, ambas administraciones se comprometen a la formalización de esta addenda con anterioridad a la puesta en explotación del Metro de Málaga, en base al convenio suscrito el 15 de Abril de 2003.

Código Seguro de verificación: wcz158eTopoRBTpYFF47XZg==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws175.juntadeandalucia.es/verfirmay22/>  
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

PABLO CANAS MORENO

FIRMADO POR  
ID. FIRMA

FECHA  
PÁGINA

28/11/2016

7/89

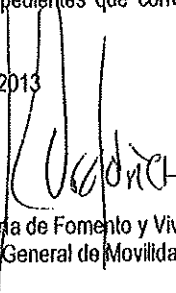
TERCERO.- Ambas administraciones se comprometen a introducir fórmulas de difusión y conocimiento del proyecto que se elaboren entre el vecindario de las áreas de influencia de este nuevo trazado e incluyendo fórmulas de participación ciudadana en el proceso de su formulación definitiva.

CUARTO.- Ambas administraciones articularán la aprobación de estos acuerdos por sus órganos de gobierno correspondientes, tramitando administrativamente los expedientes que correspondan a estos acuerdos.

En Málaga a 11 de Noviembre de 2013



Por el Ayuntamiento de Málaga  
El Alcalde de Málaga



Por la Consejería de Fomento y Vivienda  
El Director General de Movilidad

Código Seguro de verificación: wx2x8e7op0r3r7pvhf47xsg=-. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws175.juntadeandalucia.es/verfirmav22/>  
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

PABLO CAÑAS MORENO

FIRMADO POR  
ID. FIRMA

FECHA  
PÁGINA

28/11/2016  
8/89



Ayuntamiento de Málaga

**OBSERVACIONES Y CONSIDERACIONES**

CON RELACIÓN A LA  
INFORMACIÓN PÚBLICA

(Boja 05.junio.2014)

DEL

**PROYECTO DE TRAZADO DE LA PROLONGACIÓN  
DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA.  
TRAMO: GUADALMEDINA – HOSPITAL CIVIL**

**09.JULIO.2014**



## ÍNDICE

1. Consideraciones de carácter formal y procedimental.
2. Consideraciones respecto al planeamiento urbanístico.
3. Consideraciones respecto a la movilidad.
4. Algunas observaciones sobre la ocupación de la plataforma tranviaria.
5. Observaciones medio ambientales
6. Interrelación con otro medio de transporte público colectivo (EMT).
7. Observación de carácter económico.
8. Conclusiones generales.



## 1º.- CONSIDERACIONES DE CARÁCTER FORMAL Y PROCEDIMENTAL.

- El anuncio de BOJA somete a información pública el Proyecto de Trazado, aprobado provisionalmente por la AOPJA el 26.05.2014. Sin embargo, lo que realmente se ha expuesto responde a la denominación de Documento de Avance, por lo que se desconoce si éste coincide con el Proyecto aprobado provisionalmente.
- Parece que lo que se expone a información pública es un Avance del Proyecto que ya está aprobado provisionalmente. Quizás hubiera sido más operativo exponer directamente todo el Proyecto de Trazado tal como está aprobado.
- Por otra parte, según menciona el propio anuncio, este trámite desarrolla lo expuesto en el Art. 9 de la Ley 9/2006 de 26 de Diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía.
  - a) El apartado 1 del Art.9, determina que *“Corresponde a la Consejería competente en materia de transportes decidir el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias, o sus tramos, y demás elementos a que se refiere el artículo 7 de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía mediante la aprobación de un estudio informativo...”*
  - b) El apartado 2 del Art.9, expone que *“ El estudio informativo a que se refiere el apartado anterior comprenderá el análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales, de las opciones de trazado de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta...”*
  - c) El apartado 6 del Art.9, determina que *“En aquellos casos en que se redacte directamente el proyecto de construcción, sin previa redacción de estudio informativo, se aplicará el procedimiento previsto en este artículo, si bien todas las referencias relativas al estudio informativo deberán entenderse realizadas a dicho proyecto constructivo*
- Es sabido que para la aprobación de la red de metro de Málaga se realizó un estudio informativo y en 2011 un estudio de alternativas para la línea 4 a Ciudad Jardín. Dado que se va a cambiar de un metro (soterrado) a un tranvía (en superficie) parece lógico que para ese cambio se hubiese redactado un estudio informativo tal como contempla el artículo 9 de la Ley 9/2006 de Servicios Ferroviarios de Andalucía, pues las consecuencias para el sistema de transporte colectivo y para la movilidad de la ciudad, al afectar a una vía de gran capacidad, pueden ser importantes, en cuyo caso habría que buscar las soluciones adecuadas.



- Por otra parte, las líneas 1 y 2 del metro hacían el mismo recorrido desde la Estación María Zambrano hasta la Plaza de Torrijos. Ahora se plantea que la 2 cambie de recorrido, y al llegar a la estación Guadalmedina continúe hacia el Norte por el nuevo trazado, y en superficie; y sustituir a la línea 4, al menos en parte.
- Pero es que, además el estudio informativo del Metro efectuado en su día incluía para la línea 4 tres alternativas soterradas, ninguna de las cuales coincide con la ahora propuesta. Esto se justifica en que se atraen más viajeros, es más económico y la solución en superficie no cabría por las calles de las alternativas.
- Esto nos lleva a la consideración de la necesidad de elaborar un Estudio Informativo nuevo, con las características que se establecen en el citado Art. 9 de la Ley 9/2005.
- Además, hay que tener en cuenta que lo que ahora se plantea como prolongación de la Línea 2 no es sino un primer tramo de la Línea 4, que no estaba contemplada en el Convenio de 15 de Abril de 2.003, que se firmó solo para Líneas 1 y 2. Por lo que dicho Convenio deberá ser actualizado mediante las correspondientes Adendas al mismo.  
En todo caso, hay que considerar que, al día de hoy, el Ayuntamiento desconoce la nueva modificación del Contrato de Concesión que dé apoyo formal a la construcción del nuevo tramo propuesto.



2º.- **CONSIDERACIONES RESPECTO AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.**

- Deberá justificarse que el cambio del modo de transporte previsto, así como la inclusión de un nuevo trazado para el comienzo de la Línea 4, no obligan previamente a una modificación de los planeamientos de rango superior (POTAUM y PGOU).
- El documento contempla también la ubicación de una subestación de tracción en el ámbito del sector de suelo urbano no consolidado SUNC-R-R.4, que está sometido a la tramitación de un PERI.
- Por otra parte debería quedar claro por dónde va a continuar el trazado propuesto hacia Ciudad Jardín; en el documento aparece (hoja 6 del plano 4) que continúa por Simón Bolívar pero no se sabe nada más; debe quedar definido para entender este proyecto, que se informa como parte de la línea 4. Así mismo debemos conocer qué sucedería con la parada 4, en ese caso.
- Por todo ello, se insiste en la idea de la necesaria concordancia entre el trazado que ahora se expone y las determinaciones del PGOU.





## 3º.- CONSIDERACIONES RESPECTO A LA MOVILIDAD.

- En el Documento de Avance se describe la obra a realizar de modo sucinto y con una documentación gráfica que sólo representa a grandes rasgos la traza por donde discurre la línea ferroviaria, sin especificar ningún aspecto relativo a la movilidad (secciones, intersecciones semafóricas críticas, simulaciones macroscópicas y microscópicas del impacto de la nueva infraestructura en la movilidad, nivel de servicio resultante en el viario de la traza y viario adyacente, desvíos de tráfico temporales, ubicación, número y tipo de paradas del metro, intercambio modal, transporte público en autobús urbano e interurbano, etc). En este sentido, se considera imprescindible que se incluyan los aspectos relativos a movilidad en el documento de avance para poder realizar las alegaciones pertinentes en su caso.
  
- El documento de Avance carece de un Estudio de Movilidad, el cual se considera imprescindible teniendo en cuenta la transcendencia de la implantación de una nueva infraestructura como el metro en el ámbito, más aún cuando se superpone al viario existente. La traza de la prolongación de la línea 2 del metro de Málaga que se describe en la documentación aportada, tiene una incidencia crítica dentro de la malla urbana del viario que afecta al núcleo de población de los distritos Cruz de Humilladero y Bailén-Miraflores de manera directa, además de afectar a conexiones principales del viario de la ciudad como son las calles Hilera, Santa Elena, Eugenio Gross y Blas de Lezo principalmente y sus conexiones con el viario adyacente, que deben de resolverse antes de empezar a ejecutar la traza. Más aun cuando, en el apartado Ruido y Vibraciones del estudio de Impacto Ambiental, página ApD 22, se expresa que *“la construcción del nuevo ferrocarril afectará en gran medida al actual eje Eugenio Gross – Blas de Lezo, pasando de ser un vial estructurante de la Red Básica de la capital a contar con ramales y vías de servicio de acceso local a las zonas habitadas circundantes”*. No es admisible que una actuación de este calado adolezca de un Estudio de Movilidad que plantee alternativas a los flujos que se eliminan.
  
- En el anejo nº 15 se expresa que no se ha facilitado información de infraestructuras de tráfico desde el Ayuntamiento de Málaga. En este sentido, nos consta que sí se ha remitido la información solicitada.
  
- En el documento nº 3, Mediciones y Presupuesto se expone en detalle los aspectos presupuestarios de cada partida; sin embargo, no se detalla de la misma manera en las partidas de reurbanización ni en la partida de desvíos locales y generales.
  
- En el documento de avance no se aportan los datos de captación de viajeros (Estudio de demanda) del trazado propuesto, lo cual sería interesante con objeto de modelar la movilidad inducida por la nueva infraestructura.



### 4º.- ALGUNAS OBSERVACIONES SOBRE LA OCUPACIÓN DE LA PLATAFORMA TRANVIARIA.

- El Avance no incluye planos de secciones transversales que definan con precisión la plataforma del tranvía en las calles por las que discurre, su ocupación de calzada, aparcamientos y aceras. Estas secciones trasversales deberían también definir qué parte de las calles quedará disponible para los tráficos rodados y peatonal. De los planos de planta, se puede estimar que las paradas tienen una longitud de 70 m y una anchura de 11,5 m las P1 y P2, 12,5 m la P3 y 10 m la P4. En base a estas dimensiones, se puede considerar que la continuidad de la circulación en las calles c/ Santa Elena, c/ Eugenio Gross y c/ Blas de Lezo, quedará interrumpida por la plataforma del tranvía y específicamente en sus estaciones.
- Tal como se indica en el documento a informar, las calles por donde discurre el trazado previsto: Santa Elena, Eugenio Gross y Blas de Lezo tienen una sección entre alineaciones de aproximadamente 20 mts, salvo el tramo de la calle Santa Elena, comprendido entre las calles Hilera y Tampa donde la sección oscila entre 15,5 y 17 mts. La plataforma tranviaria necesita disponer de 8 mts (plano 7.1) por lo que quedarían libres de ocupar entre 11,5 mts y 12 mts; no se propone en el proyecto distribución de este espacio. Al principio de Santa Elena, la cuestión se agrava pues solo quedarían 8,5 – 9 mts libres por lo que sólo cabría un carril de circulación, salvo en la parada 1.
- En cuanto a las paradas previstas, la 1 está en Santa Elena, en su parte más estrecha, por lo que sólo quedan libres unos 5 mts para aceras peatonales; la 2 está prevista en Eugenio Gross y ocupa un ancho de 11,50 por lo que aceras posibles son más estrechas (de 1,8 mts en algún sitio) y solo un carril de circulación, que se dispone hacia el norte. Hechos parecidos suceden en las paradas 3 y 4. No aparecen grafiados los pasos de peatones para que los usuarios del tranvía accedan a/desde las aceras.
- En definitiva, falta información.



## 5º.- OBSERVACIONES MEDIO AMBIENTALES.

- En cuanto al Estudio de Impacto Ambiental, debemos indicar que concluye diciendo que medioambientalmente no hay problemas en ninguna de las dos soluciones planteadas (la diferencia entre ellas es la existencia o no de un carril bici, con lo que ello conlleva en la sección tipo) y serán aspectos funcionales y económicos los que decidan cuál de las dos. La implantación de la nueva infraestructura no debe aumentar los niveles acústicos y de vibraciones que ahora existen y ella no debe sobrepasar, en ambos aspectos, lo establecido en la normativa de aplicación; teniéndose en cuenta que en el trayecto hay usos residenciales, hospitalarios y educativos.
- Por otra parte, hay que tener en cuenta el impacto visual que producirá, en calles con una anchura tan estricta, la implantación de los postes para catenaria.



6º.- **INTERRELACIÓN CON OTRO MEDIO DE TRASPORTE PÚBLICO COLECTIVO (EMT).**

- Es necesario que se garantice el mantenimiento del paso de las líneas de autobús por la calle Eugenio Gross en ambos sentidos, cuestión que consideramos imprescindible ya que el tranvía propuesto va a tener funcionalidades diferentes a las líneas de la EMT15 y 18, que son las que pasan por esta calle.
- Por otro lado, en los planos presentados, la tolva de salida del tranvía interrumpe el tráfico entre Alonso de Palencia e Hilera, donde hay una frecuencia de paso de más de 60 autobuses a la hora (líneas 6,7,8,21,23y38)
- En el apartado 4.16 Reposición de servicios afectados, no se contempla la reposición de las instalaciones de la EMT afectadas por la obra. Es necesario que se garantice el emplazamiento actual de las paradas de las líneas afectadas
- En el apartado 4.15 Coordinación con Organismos y Servicios no se contempla la coordinación con la EMT, siendo indispensable mantener el servicio de las líneas 15 y 18 por la calle Eugenio Gross durante toda la obra.



## 7º.- OBSERVACIÓN DE CARÁCTER ECONÓMICO.

- Es cierto que en el Protocolo de Intenciones entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga, firmado el 11 de Noviembre de 2013, no se hacía ninguna referencia al coste de ejecución de las Líneas a construir: ni de la 1, Subterránea hasta la Alameda; ni de la Línea 2, en superficie desde la Estación Guadalmedina hasta el Hospital Civil.
- Pero, con anterioridad (04 de Octubre de 2013) una nota publicada en las páginas web de la Junta de Andalucía de la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía (AOPJA) indicaba que:  
*“...el presupuesto estimado para el tramo Guadalmedina – Atarazanas asciende a 50 millones de euros, mientras que la prolongación en superficie de la Línea 2, que en una primera fase discurrirá entre la Estación Guadalmedina y el Hospital Civil, tiene un presupuesto estimado en hasta 20 millones de euros.”*
- Sin embargo, el Documento de Avance que ha sido expuesto a información pública hace una valoración presupuestaria de 41.092.895,01 euros, duplicando la cifra inicialmente prevista.
- Estos elevados costes obtenidos sólo con el Documento de Avance (los definitivos se obtendrán con el Proyecto de Construcción) son muy diferentes de los estimados inicialmente, por lo que, como ya ha sido indicado, parece aconsejable y preferible haber redactado un Estudio Informativo que analizara otras alternativas.
- Por eso, esto lleva a entrar en la consideración de si esta inversión (41 M€) se podría hacer en otro lugar de la red de metro (por ejemplo, prolongando las líneas 1 y 2 subterráneas, al menos, hasta la Plaza de la Marina) en el que hubiera una mayor rentabilidad social y económica, una menor afección al entorno urbano y al tráfico y un mayor cumplimiento de las características generales de trazado de la red planificada, sin entrar ahora en conflicto con anteriores documentos ya aprobados.



## 8º.- CONCLUSIONES GENERALES

- Hay que tener en cuenta que la propia Ley antes citada, determina que “... *las Administraciones Públicas afectadas, examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses que representan.*” Este examen que ha de hacer el Ayuntamiento de Málaga respecto del interés general de la actuaciones que se proponen en el documento de Avance sometido a información pública, es difícil de cumplimentar si la documentación remitida es incompleta, no analiza las implicaciones en el tráfico y movilidad general y además provoca nuevos e importantes cambios presupuestarios sobre lo planteado inicialmente, que aconsejan un análisis funcional y económico de mayor profundidad.
- Por otro lado, insistimos en que hay que considerar la necesidad de elaborar un Estudio Informativo nuevo, tal como ya habíamos planteado en la carta, del pasado 13 de Junio, que se adjunta.



- En conclusión, se considera que el documento de avance, para la fase de información pública que nos ocupa, carece de lo fundamental y mínimo imprescindible para poder formular las alegaciones oportunas desde el punto de vista de la movilidad, en una parte del territorio urbano de la ciudad de Málaga tan emblemático desde el punto de vista arquitectónico, urbanístico y ambiental, como son las calles Hilera, Santa Elena, Blas de Lezo, Eugenio Gross entre otras vías por las que se prevé que discurrirá la traza del metro.
- Es, pues, fundamental conocer los datos de la demanda así como el correspondiente Estudio de Movilidad.

**RESOLUCIÓN DEL DELEGADO TERRITORIAL DE AGRICULTURA, PESCA Y MEDIO AMBIENTE EN MÁLAGA RELATIVA AL DOCUMENTO DE AVANCE "PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA, TRAMO: GUADALMEDINA – HOSPITAL CIVIL", PROMOVIDO POR LA AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE MÁLAGA (MÁLAGA) (INF-63/02/M1).**

**EXPDTE.: DPA/INF-63/02/M1**

Visto el Expediente INF-63/02/M1, instruido en esta Delegación Territorial, de acuerdo con lo establecido en la *Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de Calidad Ambiental*, y el *Decreto 356/2010, de 3 de agosto, por el que se regula la autorización ambiental unificada, se establece el régimen de organización y funcionamiento del registro de autorizaciones de actuaciones sometidas a los instrumentos de prevención y control ambiental, de las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y de las instalaciones que emiten compuestos orgánicos volátiles, y se modifica el contenido del Anexo I de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental*, D. Miguel Angel García Cañizares, como Gerente de Proyectos y Obras Metro de Málaga, en solicitud de otorgamiento de Modificación Sustancial de la Autorización Ambiental Unificada otorgada mediante el Informe Ambiental INF-63/02 para el "Estudio Informativo sobre el Proyecto Red de Metro de Málaga", en el término municipal de Málaga (Málaga), resultan los siguientes:

**ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.-** La Comisión Interdepartamental Provincial de Medio Ambiente emitió en su sesión celebrada con fecha 12/06/2003 Informe Ambiental Favorable condicionado del Estudio Informativo sobre el Proyecto "Red de Metro de Málaga".

En dicho Informe Ambiental (INF-63/02) se consideraron dentro de la actuación cuatro líneas (Línea 1: Teatinos - General Torrijos, Línea 2: Carretera de Cádiz – Avda. Andalucía, Línea 3: General Torrijos – El Palo y Línea 4: Avda. Andalucía – Ciudad Jardín) en las que se preveía la realización de parte de los trazados en superficie y parte subterráneo mediante túneles. Las afecciones ambientales producidas por la ejecución en superficie y en subterráneo estaban incluidas en el citado Estudio Informativo y por tanto fueron evaluadas.

**SEGUNDO.-** Posteriormente, con fecha 29/01/2013 esta Delegación Territorial emitió RESOLUCIÓN DE 29 DE ENERO DE 2013 DEL DELEGADO TERRITORIAL EN MÁLAGA DE LA CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, PESCA Y MEDIO AMBIENTE POR LA QUE SE CONSIDERA NO SUSTANCIAL A EFECTOS AMBIENTALES EL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA Y URBANIZACIÓN DEL TRAZADO EN SUPERFICIE DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE MÁLAGA TRAMO: GUADALMEDINA-MALAGUETA (T-MM6107/APRO), EN EL MARCO DEL INFORME AMBIENTAL DEL ESTUDIO INFORMATIVO SOBRE EL PROYECTO "RED DE METRO DE MALAGA" (INF-63/02), PRESENTADO POR LA AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA.

**TERCERO.-** Así mismo, con fecha 13/11/2013 se contestó a consulta realizada por la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía en relación con la modificación del tramo Tramo

Avda. de la Aurora, n° 47, 29071 Málaga  
Teléf.: 951038300. Fax 951038250.

Código Seguro de verificación: eGcCecwIkkoHt1EC2zuDyA==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/">https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/</a> Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.			
FIRMADO POR	ADOLFO MORENO CARRERA	FECHA	15/06/2015
ID. FIRMA		PÁGINA	1/13



Guadalmedina-Atarazanas, consistente en limitar la actuación a 300 metros de longitud frente a los 1.800 metros previstos en el Estudio Informativo de la Red de Metro de Málaga y adoptándose el mismo trazado y mismo sistema constructivo que el previsto, por el cual esta Delegación Territorial comunicó que dicha actuación estaba incluida dentro del ámbito de actuación del Estudio Informativo que obtuvo Informe Ambiental Favorable condicionado tal y como se ha indicado en el Antecedente de Hecho Primero.

**CUARTO.-** Con fecha 20/02/2014 la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía realizó consulta sobre la sustancialidad de la modificación de trazado incluida en el "Proyecto de Trazado de la prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga en el Tramo: Guadalmedina - Hospital Civil". Una vez analizada la documentación, esta Delegación Territorial comunicó con fecha 10/03/2014 la sustancialidad de la modificación planteada.

**QUINTO.-** Con fecha 05/06/2013 se recibió escrito de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía en el que se adjuntaba la siguiente documentación en formato digital:

- Memoria Técnica.
- Estudio de Impacto Ambiental.
- Anejos a la Memoria Técnica.
- Planos.
- Mediciones y Presupuestos.

Así mismo, en dicho escrito se indicaba que el proyecto se sometía al trámite de Información Pública.

**SEXTO.-** El proyecto fue sometido por esta Delegación Territorial a trámite de información pública en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía número 162, del 21/08/2014, por un periodo de 30 días hábiles.

**SÉPTIMO.-** Con fecha 11/09/2014 se remite escrito a la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía indicando que una vez cumplimentado el trámite de información pública se deberá remitir el resultado de dicho trámite y las alegaciones que en su caso se hubieran recibido. Esta solicitud fue reiterada con fecha 27/10/2014.

**OCTAVO.-** Con fechas 17/11/2014 y posteriormente 23/12/2014 se reciben sendos escritos sobre las alegaciones efectuadas durante la información pública así como la información técnica del Proyecto en formato digital.

**NOVENO.-** Habiéndose analizado las características de la actuación, sometida a Autorización Ambiental Unificada, y solicitado informe a las Unidades Administrativas de esta Delegación Territorial, una vez recibidos los informes solicitados que han quedado completados con fecha 20/01/2015 y teniendo en cuenta la evaluación de impacto ambiental realizada, se considera que con la implementación de las medidas correctoras incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental, y lo establecido en los Anexos de esta Resolución, la actuación se puede considerar ambientalmente viable.

**DÉCIMO.-** De acuerdo a lo estipulado en el artículo 21 del *Decreto 356/2010*, se emitió Dictamen Ambiental y se procedió a dar trámite de audiencia a los interesados, sin que se haya recibido escrito alguno al respecto.

Avda. de la Aurora, nº 47, 29071 Málaga  
Teléf.: 951038300. Fax 951038250.

Código Seguro de verificación: eGcCecR1kkoHt1EC2zuDyA==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/>  
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	ADOLFO MORENO CARRERA	FECHA	15/06/2015
ID. FIRMA		PÁGINA	2/13

**UNDÉCIMO.-** Con fecha 13/05/2015 se procedió a emitir Propuesta de Resolución de conformidad a lo establecido en el artículo 23 del *Decreto 356/2010, de 3 de agosto*, concediendo un plazo de quince días para que los interesados pudieran alegar y presentar los documentos y justificaciones que estimaran pertinentes sobre dicha propuesta, sin que se hay recibido ninguna.



**DUODÉCIMO.-** Se emite la presente Resolución de acuerdo a lo estipulado en el artículo 24 del *Decreto 356/2010, de 3 de agosto*.

A los anteriores hechos resultan de aplicación los siguientes:

**FUNDAMENTOS DE DERECHO**

**PRIMERO.-** La *Ley 7/2007, de 9 de Julio*, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, en su artículo 27, y el *Decreto 356/2010, de 3 de agosto*, por el que se regula la autorización ambiental unificada, y se modifica el contenido del Anexo I de la *Ley 7/2007*, en su artículo 2, establecen las actuaciones, tanto públicas como privadas, que deberán someterse a autorización ambiental unificada.

**SEGUNDO.-** De conformidad con el artículo 29 de la *Ley 7/2007, de 9 de julio*, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, y el artículo 7.1 del *Decreto 356/2010, de 3 de agosto*, por el que se regula la autorización ambiental unificada, y se modifica el contenido del Anexo I de la *Ley 7/2007*, la autorización ambiental unificada debe ser otorgada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma en la que se ubique la actuación, entendiéndose como tal el órgano de dicha Administración que ostente las competencias en materia de medio ambiente.

**TERCERO.-** El artículo 1 del *Decreto 142/2013, de 1 de octubre*, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y el artículo 7 del *Decreto de la Presidenta 4/2013, de 9 de septiembre, de la Vicepresidencia y sobre reestructuración de Consejerías* establecen que corresponden a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio las competencias en materias de medio ambiente. Asimismo la Disposición Transitoria Primera establece que subsistirán los órganos directivos, unidades y puestos de trabajo de las Consejerías hasta la aplicación de los Decretos de Estructura Orgánica de las mismas.

**CUARTO.-** La actuación de referencia se encuadra en el epígrafe 7.3.a) **“Construcción de tranvías, metros aéreos y subterráneos, líneas suspendidas o similares, que tengan una longitud superior a 10 km”** del Anexo I de la *Ley 7/2007, de 9 de julio*, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, quedando incluida, por tanto, en el ámbito de aplicación de la Autorización Ambiental Unificada.

**QUINTO.-** En cumplimiento de lo establecido en el artículo 21 del *Decreto 356/2010, de 3 de agosto*, por el que se regula la autorización ambiental unificada, se establece el régimen de organización y funcionamiento del registro de autorizaciones de actuaciones sometidas a los instrumentos de prevención y control ambiental, de las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y de las instalaciones que emiten compuestos orgánicos volátiles, y se modifica el contenido del Anexo I de la *Ley 7/2007, de 9 de julio*, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, en la presente Resolución se ha incorporado la

Avd. de la Aurora, nº 47, 29071 Málaga  
Teléf.: 951038300. Fax 951038250.

Código Seguro de verificación: eGcCecwIkkoHt i EC2zudyA=-. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/>  
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	ADOLFO MORENO CARRERA	FECHA	15/06/2015
ID. FIRMA		PÁGINA	3/13

Evaluación de Impacto Ambiental de la actuación proyectada, así como los condicionantes derivados del análisis realizado por las distintas unidades administrativas afectadas y los que resultan de los informes emitidos.

**POR LO QUE**

A la vista de los anteriores antecedentes y fundamentos de derecho y vistas la *Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común* y sus modificaciones; la *Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental* y demás normativa general y sectorial pertinente de aplicación, en especial la recogida en la Disposición Final Primera de la *Ley 7/2007*, y una vez finalizados los trámites reglamentarios para el expediente de referencia,

**RESUELVO,**

**OTORGAR AUTORIZACIÓN AMBIENTAL UNIFICADA**, a los efectos previstos en el *Decreto 356/2010, de 3 de agosto*, BOJA nº 157, a la entidad AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, con C.I.F.: Q4100686-G, dependiente de la CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, para el "Proyecto de Trazado de la prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga en el Tramo: Guadalmedina – Hospital Civil", dadas las características de la actuación propuesta y las conclusiones de la evaluación de impacto ambiental, que se resumen en los anexos I y II, respectivamente, así como al cumplimiento de las determinaciones recogidas en los Anexos III, y IV, que constituyen la presente Resolución, los cuales se relacionan a continuación:


- Anexo I – Descripción de la actuación.
- Anexo II – Evaluación de Impacto Ambiental.
- Anexo III – Condiciones generales.
- Anexo IV – Condiciones técnicas y particulares.
- Anexo V – Alegaciones.

Contra la presente Resolución, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponer recurso de alzada contra la persona titular de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente de la notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 114 y 115 de la *Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común*.

EL DELEGADO TERRITORIAL,

Adolfo Moreno Carrera

Avda. de la Aurora, nº 47, 29071 Málaga  
Teléf.: 951038300. Fax 951038250.

Código Seguro de verificación: eGcCecWIkkoHt iEC2zuDyA=-. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/">https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/</a> Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.			
FIRMADO POR	ADOLFO MORENO CARRERA	FECHA	15/06/2015
ID. FIRMA		PÁGINA	4/13

**ANEXO I. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN**

- **Expediente:** INF-63/02/M1
- **Promotor:** AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA
- **C.I.F.:** Q4100686-G
- **Representante:** D. MIGUEL ANGEL GARCÍA CAÑIZARES
- **Domicilio:** C/ CERROJO, 38; Esquina C/ HUERTA DEL OBISPO 29007, MÁLAGA
- **Instalación:** PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA, TRAMO GUADALMEDINA – HOSPITAL CIVIL.
- **Emplazamiento:** CALLES ARMENGUAL DE LA MOTA, HILERA, SANTA ELENA, EUGENIO GROSS Y BLAS DE LEZO, EN EL MUNICIPIO DE MÁLAGA.
- **Características de la actividad:**

La actividad consiste en la construcción, puesta en funcionamiento y posterior explotación de un nuevo trazado de la línea de metro en el municipio de Málaga, que desarrolla parcialmente al incluido como Línea 4 en el Estudio Informativo de la Red de Metro de Málaga, el cual tiene tramo subterráneo y de superficie así como rampa de transición entre ambos.

Las características básicas de la actividad se encuentran descritas en el "PROYECTO DE TRAZADO DE LA PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA EN EL TRAMO: GUADALMEDINA – HOSPITAL CIVIL", redactado en Febrero de 2014 por PROSER, PROYECTOS Y SERVICIOS, S.A.U., firmando el documento el I.C.C.P., D. Diego Palomares Moreno.

Características de la actuación:

Vía Derecha: de 1.813,07 m. de longitud, prolonga una vía incluida del tramo RENFE – Guadalmedina subterránea, por lo que comienza en un túnel de 514,06 m. que afecta a las calles Armengual de la Mota e Hilera, y posteriormente tiene una rampa de 130,7 m. para continuar en superficie. La rampa afecta exclusivamente a la Calle Hilera. En superficie, comienza en calle Hilera para girar a la Calle Santa Elena y continuar por las calles Eugenio Gross y Blas de Lezo. La totalidad del tramo de superficie es de 1.168,31 m.

Vía Izquierda: de 1.813,21 m. de longitud, su trazado es paralelo y contiguo a la vía derecha, teniendo unas longitudes de 507,88 m. de túnel, 128,99 m. de rampa y 1.176,34 m. en superficie.

Paradas: se proyectan cuatro (4) paradas en los puntos kilométricos P.k. 0+700 (Calle Santa Elena), P.k. 1+130 y P.k. 1+460 (Calle Eugenio Gross) y P.k. 1+720 (Calle Blas de Lezo). La longitud de los andenes será de 66m.

Ancho de vía: 1,435 m.

Distancia entre los ejes de las vías derecha e izquierda: 3,70 m. en superficie, 3,30 m. en túnel.

Tramo subterráneo: De anchura 8,50 m. entre pantallas, salvo un tramo de 13 m. en la que se proyecta una vía de apartado en paralelo. El proceso de construcción comienza con la ejecución de las pantallas y posterior excavación hasta la profundidad proyectada para la bóveda. A continuación, se

Código Seguro de verificación: eGcCecWIkkoHt iEC2zuDyA==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/">https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/</a> Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.			
FIRMADO POR	ADOLFO MORENO CARRERA	FECHA	15/06/2015
ID. FIRMA		PÁGINA	5/13

construye la bóveda y se repara el terreno hasta la superficie. Por último se construye la plataforma y se ejecutan las infraestructuras e instalaciones necesarias.

Plataforma tranviaria en superficie: Tendrá una anchura de 8 m, construida en la zona central de las calles afectadas y alcanzará una profundidad que variará entre los 1,50 y los 1,80 m.

Demolición y Movimiento de tierras: El Volumen Total de movimiento de tierras se estima en 129.362 m<sup>3</sup>, de los que 73.406,77 m<sup>3</sup> procederán de la excavación bajo losa y 17.006,61 m<sup>3</sup> de la excavación entre pantallas a cielo abierto. El resto de excavaciones supondrán un volumen de 38.948,62 m<sup>3</sup>. El volumen de relleno total asciende a 23.118,72 m<sup>3</sup>. Así mismo, se demolerá firme flexible, pozos de registro y estructuras de fábrica existentes en el recorrido.

Presupuesto de Ejecución Material: 28.538.714,50 º.

Presupuesto Base de Licitación: 41.378.282,15 º.

## ANEXO II. EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

### 1. - RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL:

Las incidencias ambientales se encuentran descritas en el Estudio de Impacto Ambiental aportado, en adelante EsIA, incluido en el Anejo nº 14 del "Proyecto de Trazado de la prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga en el Tramo: Guadalmedina – Hospital Civil", redactado en Febrero de 2014 por D. Diego Palomares Moreno, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. El Apéndice D "Estudio de Ruidos y Vibraciones" ha sido redactado por D. Moisés Laguna Gámez y D. Alberto Hernández Martín.

La documentación presentada responde al contenido del Anexo III del Decreto 356/2010, de 3 de agosto, incluyendo la identificación de la actuación, la descripción del proyecto, el examen de alternativas, el inventario ambiental, la identificación de los impactos, medidas preventivas y correctoras, programa de programa de vigilancia ambiental y documento de síntesis.

#### Descripción de las acciones con incidencia ambiental:

Durante la fase de construcción se realizará una ocupación del terreno que supondrá la demolición de de firmes y estructuras en la zona del trazado propuesto, así como la eliminación de las zonas ajardinadas y zonas verdes. Del mismo modo, la fase de construcción requerirá de movimientos de tierra, especialmente en la zona de tramo subterráneo y rampa, lo que supondrá afecciones al tráfico rodado y determinados servicios existentes. Finalmente las acciones con incidencia ambiental que se producirán durante la fase de construcción serán la necesaria ubicación de zonas auxiliares para la ejecución de los trabajos y la circulación de la maquinaria que se utilice durante los trabajos. De todas esta acciones la única que tiene carácter definitivo será la ocupación de los terrenos, que lógicamente seguirá presente en la fase de explotación.

Durante la fase de explotación las acciones que derivarán en una posible incidencia ambiental serán la presencia física de las infraestructuras y la propia circulación del Metro así como las operaciones de limpieza y mantenimiento que se requieran. Finalmente, también cabe nombrar como una acción con incidencia ambiental positiva la mejora de la accesibilidad a la zona.

Avda. de la Aurora, nº 47, 29071 Málaga  
Teléf.: 951038300. Fax 951038250.

Código Seguro de verificación: eGcCeChIXkoHt iEC2zuDyA==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/>  
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	ADOLFO MORENO CARRERA	FECHA	15/06/2015
ID. FIRMA		PÁGINA	6/13

**Identificación de los impactos:**

En relación con la identificación de los impactos generados por la actividad, se analizan las afecciones a la climatología, geología y geomorfología, edafología, hidrología, hidrogeología, vegetación, fauna, espacios naturales, paisaje, vías pecuarias, medio socioeconómico, planeamiento urbanístico, patrimonio cultural y contaminación. El análisis que resulta de estos impactos es el siguiente:

El tramo de Metro atraviesa áreas urbanizadas por lo que resultan muy bajos los efectos sobre el medio físico y biológico. Se considera que no existen incidencias sobre la climatología, geología, geomorfología, fauna, espacios naturales y vías pecuarias. Los suelos naturales han desaparecido totalmente en la zona de actuación y en las zonas verdes los suelos existentes no son naturales, sino que son de aportación. Se producirá la eliminación de determinados ejemplares arbóreos, que es un efecto recuperable, ya que se puede paliar esta procediendo a la reposición de dichos árboles mediante su retirada y posterior trasplante, o bien mediante su restitución con otros ejemplares.

En relación con la red hidrográfica, se indica que únicamente podrían producirse vertidos accidentales de sustancias contaminantes. Además de lo anterior, la construcción del nuevo tramo de Metro no prevé repercusiones destacables desde el punto de vista hidrogeológico, ya que no supone prácticamente ninguna alteración respecto a las zonas de recarga, siendo el riesgo de corte de acuíferos es muy escaso. Se produce una incidencia sobre determinadas infraestructuras y servicios, que serán restituidos.

Durante la construcción de las obras se producirá una pérdida de la calidad del aire, debida a las emisiones de polvo y partículas procedentes de los movimientos de tierras y de la maquinaria ejecutante de las obras. Se considera un efecto temporal, que desaparecerá con la finalización de las obras, siendo posible su minimización. En la fase de explotación, el Metro es un transporte no contaminante, al funcionar con energía eléctrica. Este efecto se considera positivo, con una magnitud muy alta, por su influencia en la calidad atmosférica y con ello en la calidad de vida de la población.

Las estimaciones de niveles sonoros se considera de magnitud compatible y en lo que respecta a las vibraciones, los resultados obtenidos indican que no se produce afección en esta temática.

Los tipos y volúmenes de residuos previstos hacen que se considere esta afección de grado bajo. El destino de los residuos tanto inertes como no inertes que se generen en la obra se propone para el depósito y/o tratamiento de los residuos generados, el uso del Centro Ambiental "Los Ruices", que dista solo 7,9 km de la zona de obras. La ubicación de las instalaciones auxiliares necesarias para la ejecución de las obras, se ha seleccionado el aparcamiento del Hospital Civil Juan de Dios.

**Medidas preventivas y correctoras y Programa de Vigilancia Ambiental:**

El EsIA prevé una serie de medidas protectoras y correctoras que se consideran adecuadas. Estas medidas deberán ser contempladas tanto en la fase de construcción como en la fase de explotación. El EsIA incluye en apartado relativo a las medidas de vigilancia y control que se prevén implantar, la cuales se complementarán con lo indicado en esta Resolución.

Código Seguro de verificación: eGcCecWIKkoHt iEC2zudYA==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/>  
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	ADOLFO MORENO CARRERA	FECHA	15/06/2015
ID. FIRMA		PÁGINA	7/13

**2.- EVALUACIÓN AMBIENTAL:**

La construcción del nuevo tramo de Metro Guadalmedina – Hospital Civil de la prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga, no supone efectos significativos sobre el medio, salvo de manera muy puntual, considerándose globalmente el efecto negativo generado por la implantación de la nueva infraestructura como compatible.

Con la implementación de las medidas incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental, así como las establecidas en los Anexos III "Condiciones generales" y Anexo IV "Condiciones particulares y técnicas" de esta Resolución, se considera como **viable** desde un punto de vista ambiental.

**ANEXO III. CONDICIONES GENERALES**

**PRIMERO.- Alcance:** La presente Resolución está referida al proyecto y a la documentación presentada durante la tramitación del expediente de referencia, sin que ello exima al titular de la obligación de obtener todas las autorizaciones, permisos y licencias que sean exigibles de acuerdo con la legislación vigente. En particular, esta autorización se otorga sin perjuicio de la licencia municipal de funcionamiento de la actividad y de la autorización sustantiva.

**SEGUNDO.- Caducidad:** La Autorización Ambiental Unificada caducará si en el plazo de cinco años, desde la fecha de resolución, no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto, de acuerdo con el artículo 37 del *Decreto 356/2010*. En tal caso, el promotor o titular deberá solicitar una nueva autorización.

**TERCERO.- Modificación de la autorización y modificación de la instalación:** En el caso de que se pretenda llevar a cabo una modificación en la instalación, el titular deberá comunicarlo indicando razonadamente, en atención a los criterios definidos en el artículo 34 del *Decreto 356/2010*, si considera que se trata de una modificación sustancial. Dicha comunicación se acompañará de la documentación justificativa de las razones expuestas.


Esta autorización podrá ser modificada de oficio o a instancia del titular, según lo establecido en el artículo 35 del *Decreto 356/2010*, cuando el progreso técnico y científico, la existencia de mejores técnicas disponibles o cambios sustanciales de las condiciones ambientales existentes justifiquen la fijación de nuevas condiciones de la Autorización Ambiental Unificada, y siempre que sea económicamente viable.

Asimismo, puede ser necesario modificar dicho condicionado al tomar en consideración los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental o en función del grado de cumplimiento de los objetivos marcados en la presente Autorización Ambiental Unificada y de las exigencias establecidas en la normativa ambiental aplicable.

**CUARTO.- Comprobación:** Previamente a la puesta en marcha de la instalación, la AGENICA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA deberá remitir una Certificación Técnica, realizada por el Técnico Director de la actuación que acredite que las obras e instalaciones se han ejecutado conforme al proyecto presentado y se ha dado cumplimiento de todos y cada uno de los condicionantes de la autorización.

Alda. de la Aurora, nº 47, 29071 Málaga  
Teléf.: 951038300. Fax 951038250.

Código Seguro de verificación:eGcCecWIkkoHt1EC2zuByA=-. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/>  
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	ADOLFO MORENO CARRERA	FECHA	16/06/2015
ID. FIRMA		PÁGINA	8/13

QUINTO.- **Vigilancia:** El titular de esta autorización está obligado a prestar la asistencia y colaboración necesaria al personal competente en materia de medio ambiente de la administración autonómica que realicen las actuaciones de vigilancia, inspección y control.

Una vez iniciada la actividad, dicho personal podrá realizar inspecciones a la instalación con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en ella.

Con independencia de las inspecciones anteriores, el personal competente en materia de medio ambiente de la administración autonómica podrá, en todo tiempo y sin previo aviso, acceder a las instalaciones y realizar las inspecciones que estime convenientes para comprobar el cumplimiento de las condiciones impuestas en la presente Autorización. A estos efectos, cumpliéndose con las normas de seguridad internas y salvo causa mayor, se garantizará, previa identificación de los inspectores o personal acreditado, el acceso a la empresa de forma inmediata.

SEXTO.- **Situaciones excepcionales:** El titular de la instalación informará inmediatamente de cualquier incidente o accidente producido en las instalaciones que pudiera afectar al medio ambiente, ya sean previstas o no. A requerimiento de la administración autonómica competente en materia de medio ambiente, en el plazo que se le indique y sin perjuicio de la información que se le pueda exigir en días posteriores al inicio del incidente, deberá elaborar y entregar informe a aquélla sobre la causa, actuaciones llevadas a cabo, daño ocasionado y seguimiento de la evolución de los medios afectados.


SEPTIMO.- **Cese de la actividad y cierre de la instalación:** El titular de esta autorización deberá comunicar el cese de la actividad indicando si el cierre de las instalaciones es definitivo o temporal y, en este último caso, si va a ser superior o no a un año.

En el caso de cierre definitivo de la instalación, la AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA deberá presentar, con 2 meses de antelación a dicho cierre un Proyecto de desmantelamiento en el que se defina con exactitud las actuaciones que se vayan a llevar a cabo cronológicamente.

OCTAVO.- **Condicionantes:** Serán de obligado cumplimiento todos aquellos condicionantes y observaciones relacionados en el Anexo IV de Límites y Condiciones Particulares y Técnicas, y en las medidas observadas en el proyecto presentado.

El incumplimiento de las condiciones de la presente Autorización dará lugar a la aplicación de las medidas disciplinarias previstas en la *Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental*, y en los artículos 43 y 44 del *Decreto 356/2010*.

NOVENO.- **Transmisión de la autorización:** El titular informará inmediatamente la transmisión de la titularidad de las instalaciones sujetas a esta autorización.

Código Seguro de verificación: eGcCecH1XkoHT iEC2zudYA==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/">https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/</a> Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.			
FIRMADO POR	ADOLFO MORENO CARRERA	FECHA	15/06/2015
ID. FIRMA		PÁGINA	9/13



**ANEXO IV. CONDICIONES PARTICULARES Y TÉCNICAS**

**A. EMISIONES A LA ATMÓSFERA.**

- A.1 Se aprueban las medidas preventivas y correctoras establecidas en el Apartado 5 así como el programa de vigilancia ambiental establecido en el Apartado 6 del EsIA, entendiéndose ellas como medidas mínimas, independientemente de otras que deban tomarse adicionalmente para evitar afección al entorno de los trabajos que deban ejecutarse.

**B. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA.**

- B.1 Se aprueban las medidas para prevenir la contaminación acústica establecidas en la pág. 80 del EsIA, entendiéndose también como medidas mínimas a tomar para evitar afección al entorno.
- B.2 Con respecto al Estudio Acústico realizado por Centro de Estudios y Control del Ruido, S.L. de fecha 24/04/2014 no se pone objeción alguna al contenido de éste, que se ajusta a lo establecido en la IT.3.3 del *Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, y se modifica el Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética.*
- B.3 En el apartado 8 Conclusiones perteneciente al Estudio Acústico se indica que cuando la nueva infraestructura se encuentre en servicio se deberán realizar "in situ" las mediciones acústicas de los niveles de inmisión de ruido y vibraciones, así como la evaluación de los objetivos de calidad acústica en la zona afectada por ella, con el fin de comprobar la no superación de los índices máximos establecidos en el *Decreto 6/2012, de 17 de enero.*

**C. RESIDUOS.**

- C.1 En el Anexo C del EsIA se incluye la documentación previa a la gestión de residuos. Los Residuos de la Construcción y Demolición deberán gestionarse de acuerdo con lo dispuesto en el vigente *Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición*, incluyendo el Estudio Específico previsto en el artículo 4 del citado Real Decreto.
- C.2 El resto de residuos generados deberán gestionarse a través de gestores autorizados para cada residuo concreto y muy especialmente los excedentes de excavación, debiendo evitar su vertido fuera de vertederos autorizados y/o plantas de gestión autorizadas.
- C.3 En todo caso, se adoptarán las medidas que sean necesarias para evitar la dispersión de los residuos y la afección al medio, debiendo asegurarse en todo momento unas condiciones de limpieza e higiene adecuadas y la ausencia de molestias a terceros.
- C.4 En las instalaciones se producirán residuos no peligrosos, los cuales deberán estar almacenados correctamente y ser gestionados a través de gestores autorizados. En caso de que se produzca una cantidad mayor de 1.000 Toneladas anuales de Residuos No Peligrosos se deberá tramitar la inscripción como Productor de Residuos No Peligrosos.
- C.5 Se deberá llevar un **registro de los residuos generados por la actividad en la fase de construcción**, con indicación de todas aquellas características de relevancia, tales como

Avda. de la Aurora, n° 47, 29071 Málaga  
Teléf.: 951038300. Fax 951038250.

Código Seguro de verificación: eGcCecwIkkoHt.1EC2zuDyA=-. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/>  
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	ADOLFO MORENO CARRERA	FECHA	15/06/2015
ID. FIRMA		PÁGINA	10/13

identificación de la procedencia del residuo, tipo y cantidad del mismo, fecha, destino final y parámetros de importancia que permitan en todo momento el seguimiento e identificación de los residuos almacenados y gestionados, cuya información formará parte del informe anual que se remitirá a esta Delegación Territorial.

- C.6 La empresa encargada de la ejecución de las obras deberá solicitar la inscripción como Centro Productor para los residuos de carácter peligroso que se generen en la actividad.
- C.7 Las dependencias destinadas al almacenamiento y retirada de los residuos peligrosos serán absolutamente estancas y se dispondrá de las **medidas necesarias para evitar derrames y filtraciones accidentales**. Igualmente, todos los sistemas de carga y vaciado, y equipos de trasiego mantendrán las debidas garantías de aislamiento y estanqueidad con el fin de evitar emisiones de olores o pequeños vertidos. Así mismo, se contemplará lo establecido en los artículos 13 y 16 del *Decreto 73/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía*.
- C.8 En el caso de que se generaran más de 10.000 kg de residuos de carácter peligroso deberá darse de alta como gran productor, ateniéndose a lo requerido en el citado R.D. 833/88.

**D. CONTAMINACIÓN LUMÍNICA.**

- D.1 En la documentación aportada no se incluye la información exigida en el artículo 20 del *Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética* a los titulares de las instalaciones de alumbrado exterior en actividades sometidas a Autorización Ambiental Unificada.
- D.2 No obstante, con objeto de promover el uso eficiente del alumbrado y reducir la intrusión lumínica en zonas distintas a las que se pretende iluminar, en el proyecto constructivo que se redacte las instalaciones de alumbrado exterior previsto deberán ajustarse a las determinaciones establecidas en el artículo 10 y siguientes del referido *Decreto 357/2010*, modificado por el *Decreto 6/2012*.
- D.3 Según el artículo 10 los requerimientos y niveles de iluminación para los distintos tipos de alumbrado serán los que se recogen en las Instrucciones Técnicas Complementarias del *Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones Técnicas Complementarias EA-01 a EA-07*.

Avda. de la Aurora, nº 47, 29071 Málaga  
Teléf.: 951038300. Fax 951038250.

Código Seguro de verificación: eGcCecHkkoHt1EC2zuDyA=-. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/">https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/</a> Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.			
FIRMADO POR	ADOLFO MORENO CARRERA	FECHA	15/06/2015
ID. FIRMA	[REDACTED]	PÁGINA	11/13

**ANEXO IV. ALEGACIONES**

Con fecha 21/08/2014 se publicó en BOJA Resolución de 17/07/2014 de la Dirección General de Movilidad, por la que se anunciaba la apertura de expediente de información pública del Proyecto Básico "Documento de Avance de la Prolongación de la Línea 2 del metro de Málaga, Tramo: Guadalmedina – Hospital Civil" por un periodo de 30 días hábiles.

Con fecha 17/11/2014 se recibió de la Agencia de Obra Pública de la junta de Andalucía escrito en el que se incluye copia de las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública. Así mismo, con fecha 23/12/2014 se recibe de la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda informe sobre las alegaciones efectuadas durante el trámite de información pública.

De la documentación recibida, se pone de manifiesto que se han presentado cuatro alegaciones, siendo la relación de alegantes la siguiente:

1. 
2. 
3. 
4. Excmo. Ayuntamiento de Málaga.


Analizado el contenido de la misma, únicamente la alegación nº4 del Excmo. Ayuntamiento de Málaga contiene un punto de carácter ambiental, concretamente el punto nº5 de la alegación. El contenido de dicho punto es el siguiente:

5º.- Observaciones Medio Ambientales:

- En cuanto al Estudio de Impacto Ambiental debemos indicar que concluye diciendo que medioambientalmente no hay problemas en ninguna de las dos soluciones planteadas (la diferencia entre ellas es la existencia o no de un carril bici, con lo que ello conlleva en la sección tipo) y serán de aspectos funcionales y económicos los que decidan cuál de las dos. La implantación de la nueva infraestructura no debe aumentar los niveles acústicos y de vibraciones que ahora existen y ella no debe sobrepasar, en ambos aspectos, lo establecido en la normativa de aplicación; teniéndose en cuenta que en el trayecto hay usos residenciales, hospitalarios y educativos.
- Por otra parte, hay que tener en cuenta el impacto visual que producirá, en calles con una anchura tan estricta, la implantación de los postes para catenaria.

En relación con el primer apartado de la alegación, tal y como se indica en el Anexo IV de esta Resolución, cuando la nueva infraestructura se encuentre en servicio se deberán realizar "in situ" las mediciones acústicas de los niveles de inmisión de ruido y vibraciones, así como la evaluación de los objetivos de calidad acústica en la zona afectada por ella, con el fin de comprobar la no superación de los índices máximos establecidos.

Avda. de la Aurora, nº 47, 29071 Málaga  
Teléf.: 951038300. Fax 951038250.

Código Seguro de verificación: eGcCecKIkk0Ht1EC2zuDyA==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/">https://ws129.juntadeandalucia.es/verifirma/</a> Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.			
FIRMADO POR	ADOLFO MORENO CARRERA	FECHA	15/06/2015
ID. FIRMA		PÁGINA	12/13

En relación con el segundo apartado, relativo al impacto visual que producirá la implantación de los postes de catenaria, en el apartado 4.10 del EsIA como Medidas Protectoras y Correctoras se indica que complementariamente se podrán aplicar medidas de integración paisajística y urbanización, a desarrollar en el futuro Proyecto de Construcción, por lo que será en dicho proyecto en el que se tenga que poner de manifiesto el tipo y características de la catenaria a instalar, teniendo en cuenta su impacto visual además del resto de cuestiones propias de dicho elemento de la infraestructura.

Tanto en el trámite de audiencia del Dictamen Ambiental como de la Propuesta de Resolución, no se han recibido alegaciones o consideraciones al contenido de los mismos en el plazo concedido para ello.

---

Código Seguro de verificación: eGcCecWIkkoHt1EC2zuDyA==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws129.junladeandalucia.es/verifirma/>  
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	ADOLFO MORENO CARRERA	FECHA	15/06/2015
ID. FIRMA		PÁGINA	13/13

**INFORME DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE SOBRE LA NUEVA APROBACIÓN DEL PROYECTO BÁSICO DENOMINADO DOCUMENTO DE AVANCE DE LA PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA. TRAMO: GUADALMEDINA-HOSPITAL CIVIL.**

---

Con fecha 14 de septiembre de 2015 la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, en base a las competencias otorgadas por art. 9 de la Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios ferroviarios de Andalucía, dicta Resolución por la que APRUEBA el Proyecto Básico denominado *Documento de Avance de la Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga. Tramo: Guadalmedina-Hospital Civil*. Dicha aprobación fue el resultado de lo siguiente: el proceso de información pública, llevado a cabo por la Consejería de Fomento y Vivienda; el examen del documento remitido a las Administraciones Públicas afectadas (en este caso el Ayto. de Málaga) y la tramitación ambiental preceptiva para este tipo de actuaciones (Autorización Ambiental Unificada, de acuerdo con la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental).

En dicha aprobación se hace referencia a que el proyecto o proyectos de construcción que se redacten basados en el Proyecto Básico denominado *Documento de avance de la prolongación de la línea 2 del metro de Málaga. Tramo: Guadalmedina-Hospital Civil* deberán cumplir las prescripciones contenidas en el Dictamen Ambiental relativo al Documento de avance de la prolongación de la línea 2 del metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital civil emitido por la Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de Málaga con fecha 21 de marzo de 2015.

Pues bien, la referencia tomada en dicha Resolución de 14 de septiembre relativa a las prescripciones a incluir en el proyecto o proyectos de construcción a redactar de la *Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga. Tramo: Guadalmedina-Hospital Civil* en materia medioambiental no debió ser al Dictamen Ambiental de 21 de marzo de 2015, sino a la Autorización Ambiental Unificada (en adelante AAU) otorgada por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio el 15 de junio de 2015. El Dictamen Ambiental forma parte del proceso para el otorgamiento de la AAU, de acuerdo con el Decreto 356/2010, considerándose aquel como una propuesta de resolución.

Se adjunta al presente informe como Anexo I la Resolución de la Consejería de 14 de septiembre de 2015 por la que se aprueba el Proyecto Básico denominado *Documento de Avance de la Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga. Tramo: Guadalmedina-Hospital Civil*, junto con la propuesta del Director General y el informe que dio pie a dicha propuesta.

En consecuencia, y para reflejar el carácter definitivo de la AAU, que da por concluida la tramitación ambiental de la que habla el art. 9 Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios ferroviarios de Andalucía, y considerando que la alusión al Dictamen ambiental en lugar de a la AAU excede los límites de un simple error material o aritmético del artículo 105.2 de la LRJAP y PAC, es necesario realizar una nueva resolución de aprobación del Proyecto Básico denominado *Documento de Avance de la Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga. Tramo: Guadalmedina-Hospital Civil*.

En virtud de lo anterior,

SE PROPONE

**PRIMERO:** Aprobar el Proyecto Básico denominado *Documento de avance de la prolongación de la línea 2 del metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil*.

**SEGUNDO:** La redacción del Proyecto o Proyectos de Construcción correspondientes al Proyecto Básico denominado *Documento de avance de la prolongación de la línea 2 del metro de Málaga. Tramo: Guadalmedina-Hospital Civil* cumplirá las prescripciones contenidas en la Autorización Ambiental Unificada relativa al Documento de avance de la prolongación de la línea 2 del metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil emitida por la Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de Málaga con fecha 15 de junio de 2015.

Sevilla, 2 de marzo de 2016

La Jefa del Servicio de Infraestructuras del Transporte



Paloma Ortega Delgado

Vº Bº El Director General de Movilidad

Rafael Chacón Sánchez



## APROBACIÓN DEL PROYECTO BÁSICO DENOMINADO DOCUMENTO DE AVANCE DE LA PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA. TRAMO: GUADALMEDINA-HOSPITAL CIVIL.

---

Examinada la propuesta formulada con fecha 2 de marzo de 2016 de la Dirección General de Movilidad de aprobación del Proyecto Básico denominado Documento de avance de la prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil y en virtud del art. 9 de la Ley 9/2006 de 26 de diciembre, de Servicios ferroviarios de Andalucía

### HE RESUELTO

**PRIMERO:** Aprobar el Proyecto Básico denominado *Documento de avance de la prolongación de la línea 2 del metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil.*

**SEGUNDO:** La redacción del Proyecto o Proyectos de Construcción correspondientes al Proyecto Básico denominado *Documento de avance de la prolongación de la línea 2 del metro de Málaga. Tramo: Guadalmedina-Hospital Civil* cumplirá las prescripciones contenidas en la Autorización Ambiental Unificada relativa al *Documento de avance de la prolongación de la línea 2 del metro de Málaga Tramo Guadalmedina-Hospital Civil* emitida por la Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de Málaga con fecha 15 de junio de 2015.

Sevilla, 3 de marzo de 2016



Fdo.: Felipe López García

60? EDI?ITE ARCHIVADO  
(MESA)

JUNTA DE ANDALUCIA

CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA  
Dirección General de Movilidad

S A L I D A	JUNTA DE ANDALUCIA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA
	03 ENE. 2017
	Registro General 00002/03 1 Dirección General de Movilidad Sevilla

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA  
Avenida de Cervantes n.º 4  
29016 Málaga

Sevilla, a 3 de enero de 2017.

**Asunto: Audiencia prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil.**

De acuerdo con los siguientes

ANTECEDENTES



PRIMERO.- En fecha 11 de noviembre de 2013 se suscribe Protocolo de intenciones entre el Excmo. Ayuntamiento de Málaga y la Junta de Andalucía, en el cual se motiva que "(...) con objeto de no demorar la continuación de los trabajos y permitir actualizar los contratos tanto de la Concesión como del préstamo con el Banco Europeo de Inversiones necesarios para la continuidad de las obras y la puesta en marcha de las mismas", se alcanza el siguiente "Acuerdo Primero: Respecto al trazado definitivo de la línea 2, una vez analizadas las alternativas propuestas, las administraciones determinan como más adecuado el desarrollo y la ejecución de la alternativa que discurre por calle Santa Elena, Eugenio Gross y Blas de Lezo".

SEGUNDO.- Considerando que por ese Ayuntamiento se han propuesto alternativas distintas al mencionado acuerdo, basadas en la prestación del servicio mediante autobús gestionado por la EMT, que computara a efectos de viajeros de la propia concesión, durante los meses anteriores se ha procedido a estudiar desde los puntos de vista técnico y jurídico esas propuestas, que han sido varias y distintas en contenido, alcance y trazados, la última vez a raíz de la Comisión de Seguimiento celebrada el pasado día 18 de noviembre del corriente.

TERCERO.- Teniendo en cuenta que ha sido emitido con fecha 15 de diciembre de 2016, informe bajo el número FVPI00387/16 por el Letrado Jefe de la Asesoría Jurídica de la Consejería de Fomento y Vivienda, en el cual se viene a concluir:

"Primero: Tal y como sostengo en la consideración jurídica segunda, entiendo que en el marco del actual contrato de concesión no es posible la prestación del servicio mediante un sistema de autobús gestionado por la Empresa Municipal de Transporte, cuyos ingresos computarán como ingreso de la explotación del Metro.



*Segundo: Por las razones contenidas en las consideraciones jurídicas segunda a cuarta, considero que no es conforme a Derecho la modificación de la concesión actual para recoger esta posible prestación distinta del servicio."*

CUARTO.- En virtud de las determinaciones del Protocolo citado, se elaboró, tramitó y aprobó por Resolución de 3 de marzo de 2016 del Consejero de Fomento y Vivienda el Proyecto básico denominado "Documento de avance de la Prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil" (documento sobre el cual formularon alegaciones en escrito de 10 de julio de 2014).

Dicho Proyecto básico contenía los documentos comprendidos en el artículo 12 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, recogiendo el artículo 10.6 que *"sin perjuicio de que lo previsto en este precepto afecta a la tramitación procedente para la aprobación del estudio informativo, en caso de que, siendo necesario este estudio, las circunstancias concurrentes aconsejen que su función se asuma por un proyecto de construcción o un proyecto básico, éste se someterá a idéntica tramitación y con el mismo régimen jurídico que si de un estudio informativo se tratara."*

El referido Proyecto fue remitido al Ayuntamiento de Málaga, de conformidad con el artículo 9.2 de la Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía, con objeto de que durante el plazo de un mes, examinara si el trazado propuesto era el más adecuado para el interés general y para los intereses representados por la citada Administración Local.

QUINTO.- Por la Consejería de Fomento y Vivienda se ha elaborado el "Proyecto de construcción de la Prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil", que se adjunta a este oficio en formato CD.

Por todo ello, de acuerdo con el artículo 9.2 de la Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía, se insta a ese Ayuntamiento para que, en el plazo de un mes desde la recepción de la presente, emita su pronunciamiento en relación con el Proyecto de construcción remitido manifestando:

a) Si el trazado propuesto en el mismo es el más adecuado para el interés general y para los intereses que representan. En caso de manifestar su disconformidad deberá motivarse necesariamente la misma.

b) Si el contenido del Proyecto está incluido en el planeamiento urbanístico vigente.

En el supuesto de no recibir respuesta por parte de ese Ayuntamiento en el plazo establecido, el Proyecto de construcción será elevado al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía que decidirá si procede ejecutar la actuación y, en este caso, acordará la modificación o revisión del planeamiento afectado.

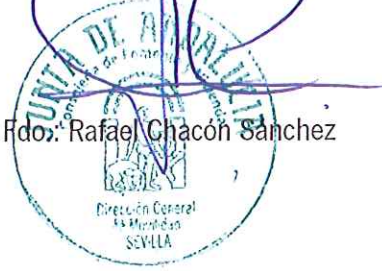
Del mismo modo, le informo que con fecha 30 de diciembre de 2016 se ha dictado orden de

inicio del expediente de declaración de interés metropolitano de la prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil.

Atentamente,

EL DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD

Fdo.: Rafael Chacón Sánchez



Ayuntamiento de Málaga  
Área de Tráfico  
AUTENTICIDAD: La presente fotocopia ha sido compulsada con  
original presentado, constituyendo fiel reflejo del mismo.  
Málaga, a... de... de...  
17



AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

Doc. nº 92758

OFICIAL MAYOR  
SECRETARÍA DEL ÓRGANO DE APOYO  
AL GOBIERNO LOCAL

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

**ACUERDO ADOPTADO POR LA ILMA. JUNTA DE GOBIERNO LOCAL EN LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL DÍA 17 DE FEBRERO DE 2016, EN RELACIÓN CON EL PUNTO SIGUIENTE:**

**PUNTO Nº 18.- PROPUESTA RELATIVA AL TRÁMITE DE AUDIENCIA DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA. TRAMO GUADALMEDINA-HOSPITAL CIVIL**

La Junta de Gobierno Local conoció la Propuesta del Tte. De Alcalde del Área de Gobierno de Ordenación del Territorio, Vivienda, Accesibilidad, Movilidad y Seguridad, de fecha 10 de febrero de 2016, cuyo texto a la letra es el siguiente:

*"VISTO los escritos de fechas 3 de enero y 19 de enero de 2017 de la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, y*

*VISTO los informes emitidos por el Área de Movilidad y la Gerencia Municipal de Urbanismo de fechas 10 de febrero de 2017 y 9 de febrero de 2017, respectivamente, del siguiente tenor literal:*

**"Asunto: TRÁMITE DE AUDIENCIA DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA. TRAMO GUADALMEDINA-HOSPITAL CIVIL.**

### **I. INTRODUCCIÓN**

*Con fecha 3 de enero de 2017 la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda comunica al Ayuntamiento de Málaga que con fecha 30 de diciembre de 2016 se ha dictado orden de inicio del expediente de declaración de interés metropolitano de la prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil, adjuntándose "Proyecto de Construcción de la Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga, Tramo Guadalmedina- Hospital Civil" (versión febrero 2016), del cual se solicita informe.*

*Tras la revisión del contenido del CD aportado, con fecha 12 de enero de 2017, la Delegación de Movilidad solicita a la Dirección General de Movilidad aclaración sobre la versión del proyecto, comunicándose por parte de la Dirección General de Movilidad en fecha 19 de enero de 2017 que se había cometido un error al enviar una versión anterior del Proyecto de Construcción e indicando que el plazo de un mes para la emisión del pronunciamiento municipal debe iniciarse nuevamente, siendo la versión correcta la fecha marzo de 2016.*



**JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

**II. ANTECEDENTES**

Con fecha 14 de marzo de 2015, el Consejero de Fomento y Vivienda aprueba el Proyecto Básico denominado "Documento de Avance de la Prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina- Hospital Civil", publicándose en el BOJA de 20 de octubre 2015. Según informó posteriormente la Dirección General de Movilidad, esta aprobación nunca existió.

Con fecha 15 de Septiembre de 2015, la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía envía oficialmente al Ayuntamiento de Málaga un documento fechado en Febrero de 2014 de "Alternativas de reposición de la urbanización del proyecto de prolongación de la infraestructura y urbanización de la Línea 2 del Metro. Tramo Guadalmedina- Hospital Civil." (TMM6202/APRO) para que el Ayuntamiento se pronuncie sobre la mejor opción de reurbanización.

Con fecha 29 de septiembre de 2015, la Teniente Alcalde Delegada de Movilidad emite carta hacia el Director Gerente de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía en relación con el documento antes referido.

Con fecha 14 de octubre de 2015 la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía envía al Área de Movilidad, un documento denominado "Documento de Avance del Estudio de Movilidad, afectación e integración urbana para la redacción del proyecto de construcción de la línea de Metro Málaga: Guadalmedina – Hospital Civil" (septiembre 2015).

Con fecha 27 de Octubre de 2015 se recibe oficialmente en el Ayuntamiento de Málaga documento de "Contestación a las observaciones y consideraciones que formuló el Ayuntamiento durante la información pública del Proyecto de Trazado" a las alegaciones presentadas el 10 de julio de 2014. Dicho documento contiene por primera vez un "Estudio de impacto en la demanda del Metro de sus posibles ampliaciones y la reordenación de autobuses necesaria", de fecha Noviembre de 2013, entre otros documentos.

Con fecha 10 de noviembre de 2015, el Área de Movilidad emite informe técnico en relación con el "Documento de Avance del Estudio de Movilidad, afectación e integración urbana para la redacción del proyecto de construcción de la línea de Metro Málaga: Guadalmedina – Hospital Civil".

Con fecha 3 de febrero de 2016, se recibe oficialmente en el Área de Movilidad estudio de movilidad, afectación e integración urbana denominado "Estudio de Movilidad,



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

*afectación e integración urbana para la redacción del proyecto de construcción de la línea de Metro Málaga: Guadalmedina – Hospital Civil” (enero 2016).*

*Con fecha 1 de marzo de 2016, el Área de Movilidad emite informe técnico en relación al “Documento del Estudio de Movilidad, afectación e integración urbana para la redacción del proyecto de construcción de la línea de Metro Málaga: Guadalmedina – Hospital Civil”.*

*Con fecha 3 de marzo de 2016, el Consejero de Fomento y Vivienda aprueba, por segunda vez, el Proyecto Básico denominado “Documento de Avance de la Prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina- Hospital Civil” (Publicación en BOJA 23 de marzo 2016).*

*Con fecha 1 de abril de 2016, se envía oficialmente por parte de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía los siguientes documentos:*

- 1. Informe elaborado por la empresa INCORP, redactora del “Estudio de estudio de movilidad, afectación e integración urbana para la redacción del proyecto de construcción de la línea de Metro Málaga: Guadalmedina – Hospital Civil” en respuesta al informe emitido por el Área de Movilidad el 1 de marzo de 2016.*
- 2. “Proyecto de Construcción de la Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina- Hospital Civil”.*

*Con fecha 13 de mayo de 2016, el Área de Movilidad emite informe en relación a los dos documentos a los que se hace referencia.*

**III. AUDIENCIA PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA. TRAMO GUADALMEDINA- HOSPITAL CIVIL.**

*La modificación de trazado acordada por la administración concedente en fecha 16 de julio de 2014 consiste en la sustitución del tramo soterrado GUADALMEDINA-MALAGUETA por dos tramos: el primero, soterrado, denominado GUADALMEDINA-ATARAZANAS; el segundo, en superficie, denominado PROLONGACIÓN AL HOSPITAL CIVIL.*

*El trazado proyectado para el segundo tramo en superficie se concreta en una línea de 1.800 m. que discurriría entre la estación denominada GUADALMEDINA y el HOSPITAL CIVIL por suelo urbano consolidado por la edificación y el viario, con gran densidad de tráfico y población. Se trataría, en definitiva, de una línea inserta en la trama urbana.*

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

A) *Consideraciones de carácter general.*

- *El escrito de la Dirección General de Movilidad de 3 de Enero de 2017, cita la cláusula 1ª del Protocolo de Intenciones firmado el 11 de Noviembre de 2013 entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga. Sin embargo no cita la cláusula 2ª por la que su formalización se habrá de realizar mediante una addenda al Convenio suscrito el 15 de Abril de 2003. El Ayuntamiento de Málaga ha reclamado en múltiples ocasiones el cumplimiento de dicho compromiso, pero éste no se ha realizado hasta la fecha.*
- *El referido escrito menciona expresamente el Real Decreto 2387/2004, del Reglamento del Sector Ferroviario, referido a la tramitación del Proyecto Básico. Este Reglamento de ámbito estatal, expresa en su Art.1 que tiene por objeto el desarrollo de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre del Sector Ferroviario. Indicar que esa ley está expresamente derogada por la nueva legislación ferroviaria de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, vigente desde el 1 de Octubre de 2015.*
- *El Proyecto de Construcción recibido el 24 de Enero, por medio de la descarga de un enlace web, incluye aspectos geométricos y funcionales sustantivos que no se incluían en el denominado Proyecto Básico. Estos aspectos significativos son, la definición geométrica de las secciones transversales de la traza del Metro con la presencia de la plataforma tranviaria en las calles existentes y el Anejo-7 que incluye el Estudio de la Ordenación del Tráfico y Movilidad. Este estudio, fue objeto de informe de la Empresa Malagueña de Transportes el 29 de Abril de 2016, en el que se señalaban sus carencias y contradicciones con la legislación del transporte, sin que hasta la fecha se hayan subsanado estas observaciones.*

*Mencionar que también se han introducido modificaciones en el Anejo – 21 del Estudio Ambiental y Medidas Correctoras, incorporando las nuevas secciones transversales que incluyen la plataforma tranviaria.*

*Indicar que el Proyecto de Construcción no incluye el “Estudio de Impacto en la Demanda del Metro de Málaga, de sus posibles ampliaciones y la Reordenación de Autobuses necesaria”, estudio obsoleto y sin actualizar, que sin embargo sí se incorporó en el documento de contestación a las alegaciones municipales por parte de la Agencia de Obra Pública con fecha de 27 de Octubre de 2015.*

*Por tanto el Proyecto de Construcción, no se limita a añadir exclusivamente, los detalles necesarios para hacer factible su construcción respecto del Proyecto Básico aprobado. Incorpora nuevos aspectos sustanciales que no han sido tramitados ni aprobados con anterioridad.*



AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

EL OFICIAL MAYOR  
DEL AYUNTAMIENTO DEL ÓRGANO DE APOYO  
AL GOBIERNO LOCAL

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

*En consecuencia de lo anterior y aunque no se indica expresamente en el escrito referido, se ha de entender que el nuevo Proyecto de Construcción, inicia a partir de ahora un nuevo procedimiento incluyendo toda la tramitación y procedimiento que se determina en el Art.9 de la Ley 9/2006 de Servicios Ferroviarios de Andalucía.*

- *El Proyecto de Construcción remitido el 3 de Enero de 2017, es una versión anterior a otra de la que se dispuso en Marzo 2016, con párrafos de la memoria y anejos modificados. Desde el 24 de Enero, se dispone de una nueva versión del Proyecto de Construcción en la que el mismo técnico que firma como autor del proyecto, realiza la revisión y aprobación técnica como miembro del equipo redactor. Se menciona un informe de supervisión de Marzo de 2016 del que no consta su contenido ni la autoridad que lo realiza. Además, al tratarse de un Proyecto de Construcción, la supervisión y aprobación correspondería a la Consejería competente en materia de transportes, pero no a la Agencia de Obra Pública.*

*Tampoco consta supervisión ni aprobación al menos provisional por parte de la Dirección General de Movilidad en el escrito de remisión de una versión anterior del Proyecto de Construcción, el 1 de Abril de 2016. La aprobación provisional sí se realizó en el caso del Proyecto Básico, según consta publicado en el BOJA de 21 de Agosto de 2014.*

- *Se reitera lo expresado en las conclusiones de la alegación municipal de 10 de Julio de 2014, en la que se argumentaba, se justificaba y se solicitaba la redacción de un Estudio Informativo como el documento técnico más adecuado para analizar y proponer la alternativa más beneficiosa para la ciudad y área metropolitana. La redacción de este Estudio Informativo es la actuación que se considera más coherente y adecuada, teniendo en cuenta que se trata de modificar el Estudio Informativo aprobado en 2003 en el que se definió la red de Metro, red que no incluía el trazado que ahora se pretende.*

*Además, la redacción y aprobación de un Estudio Informativo, incluyendo todos los aspectos funcionales, las opciones de trazado y la selección de la alternativa más recomendable para el caso de nuevos trazados, es la opción ordinaria que establece la Ley 9/2006 de Servicios Ferroviarios de Andalucía, exceptuando aquellos casos que se determine, como también se dispone en la reciente ley estatal ferroviaria en el ámbito de competencia que corresponda.*

- *El Proyecto de Construcción, no justifica de forma convincente, las razones por las cuales se ha optado directamente por esta propuesta tranviaria respecto de otras alternativas.*



AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

EL OFICIAL MAYOR  
DE TITULAR DEL ÓRGANO DE APOYO  
A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

*Téngase en cuenta que el modo tranviario, no es el que se recomienda con carácter general y como primera implantación en el documento de planificación del transporte de mayor rango cual es el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2020 (PISTA 2020), aprobado el pasado 27 de Diciembre de 2016 por la Junta de Andalucía, previa deliberación del Consejo de Gobierno.*

*En función de lo que indica el PISTA 2020, se considera que sólo se podría optar por este sistema de transporte, si se justificase en base a la demanda de viajeros y sobre todo añadimos, que se considera mejor si es captada desde otros modos de transporte no sostenibles. Sin embargo, ese estudio no se ha incorporado ni forma parte de la documentación administrativa del Proyecto de Construcción.*

*Los motivos expuestos en la memoria del Proyecto de Construcción, justificarían plenamente la implantación de un BRT de acuerdo a las recomendaciones que determina el PISTA 2020. Además, las previsiones de Demanda hacen que la propuesta del nuevo sistema de transporte fuera más compatible con una línea de autobús en plataforma reservada, que es la solución que recomienda el PISTA 2020.*

**B) Consideraciones respecto a la movilidad.**

1) *Con fecha 29 de septiembre de 2015, la Teniente Alcalde Delegada de Movilidad emite carta hacia el Director Gerente de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía en relación con el documento denominado "Alternativas de reposición de la urbanización del proyecto de prolongación de la infraestructura y urbanización de la Línea 2 del Metro. Tramo Guadalmedina- Hospital Civil." (TMM6202/APRO) poniéndose de manifiesto lo siguiente:*

- La información recibida únicamente consta de planos del trazado en planta y secciones transversales, a falta de documentación más detallada como puede ser memoria, texto explicativo o presupuesto.*
- La incidencia significativa en la movilidad del trazado planteado y la inexistencia de los estudios y consideraciones que sean precisas.*
- Para poder informar al respecto es imprescindible disponer de la documentación técnica solicitada con fecha 10 de julio de 2014.*

2) *Con fecha 10 de noviembre de 2015, el Área de Movilidad emite informe técnico en relación con el "Documento de Avance del estudio de movilidad, afectación e integración urbana para la redacción del proyecto de*





JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

*construcción de la línea de Metro Málaga: Guadalmedina – Hospital Civil”, siendo las principales conclusiones las siguientes:*

- *Se pone de manifiesto la contradicción de plantear como desvío alternativo la c/ Blas de Lezo, ya que por esta vía discurre la traza del Metro.*
  - *No se aportan resultados que avalen los itinerarios alternativos propuestos en cuanto al nivel de servicio de las vías afectadas.*
  - *En el documento no se contemplan otros aspectos relacionados con la movilidad, entre otros, el transporte público, los estacionamientos, las operaciones de carga y descarga.*
  - *La necesidad de disponer de un estudio de movilidad de cada una de las alternativas planteadas para poder determinar tanto la repercusión que sobre la movilidad de la ciudad supone la implantación del metro como la alternativa de urbanización más adecuada. Siendo necesario que el estudio contemple dos situaciones temporales diferenciadas, un primer escenario en el que se estudie la compatibilidad de la obra con los tramos restantes del Metro que se encuentran actualmente en obras y el segundo en el que se encuentren finalizadas las obras del resto de tramos.*
- 3) *Con fecha 1 de marzo de 2016, el Área de Movilidad emite informe técnico en relación al “Documento del Estudio de Movilidad, afectación e integración urbana para la redacción del proyecto de construcción de la línea de Metro Málaga: Guadalmedina – Hospital Civil”, siendo las principales conclusiones las siguientes:*
- *No se aporta un estudio de demanda actualizado, el estudio del que se dispone de fecha noviembre del 2013, se basa en datos muy desactualizados, se solicita la actualización del estudio de demanda.*
  - *Detección de importantes carencias y divergencias en el estudio de movilidad que deben ser subsanadas.*
  - *Se muestra especial interés en la corrección del modelado y simulación de los escenarios que se deben plantear.*
  - *Se debe llevar a cabo el estudio de la alternativa de urbanización escogida al considerarse débil la justificación aportada.*

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

- 4) Con fecha 13 de mayo de 2016, el Área de Movilidad emite informe dando respuesta a los siguientes documentos: Informe elaborado por la empresa INCORP, redactora del "Estudio de Movilidad, afectación e integración urbana para la redacción del proyecto de construcción de la línea de Metro Málaga: Guadalmedina – Hospital Civil" y al "Proyecto de Construcción de la Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil", siendo las principales conclusiones las siguientes:
- Detección de importantes carencias en los documentos presentados que no permiten analizar en profundidad la viabilidad del proyecto.
  - Se debe llevar a cabo el estudio de la alternativa de urbanización escogida al considerarse débil la justificación aportada, teniéndose en cuenta, que el propio estudio aportado, considera mejor desde el punto de vista de la accesibilidad, una alternativa distinta a la escogida.
  - Se precisa la definición del trazado definitivo de la futura prolongación del tramo Guadalmedina- Hospital Civil para los estudios.
  - El modelado y la simulación es incompleto, mostrando carencias inadmisibles y planteándose un escenario futuro con unos niveles de servicio inaceptables.
  - Reiteración de la necesidad de actualizar el estudio de Demanda de Viajeros del Metro de Málaga y específicamente del tramo en cuestión, del que se dispone de fecha noviembre de 2013 para poder realizar una toma de decisiones coherente y fundamentada. El estudio presentado está obsoleto y plantea conclusiones de la captación de viajeros que se consideran inadecuadas.
  - Es necesario incorporar al estudio la reordenación y regulación definitiva de las barriadas afectadas por la implantación del metro en superficie.
  - Necesidad del estudio de movilidad durante la ejecución de las obras.
  - Necesidad de un estudio específico que analice de manera pormenorizada todos los aspectos en cuanto a las infraestructuras semaforicas, señalización, accesos a aparcamientos públicos y privados, itinerarios peatonales, señalización informativa, ubicación específica de las paradas de transporte público, etc.)



AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

- El estudio debe contemplar la ejecución de las obras de los estacionamientos paliativos, ya que deben de estar a disposición antes del comienzo de las obras.

5) En el apartado 2.2.4 de la memoria del Proyecto de Construcción se hace referencia al Plan Especial de Movilidad Urbana Sostenible (PEMUS) de Málaga, manifestando que "... el trazado del metro, tal como se concibe en el presente proyecto ha sido asumido dentro del PEMUS de Málaga". Es preciso subrayar, que esta apreciación subjetiva no se ajusta a la realidad, dado que tal como se reconoce en ese mismo apartado del proyecto, el Capítulo III del PEMUS (Movilidad en Transporte Público), expresa claramente cuando se describe la línea 2, que "está en estudio la prolongación de la línea 2 desde... No obstante, el impacto sobre la movilidad de la ciudad sería mucho más positivo si se acometiese cualquiera de las líneas planificadas en el P.G.O.U.",

Así mismo, en la página 460 del PEMUS, en los aspectos relativos a la ampliación de la red de metro se manifiesta que "Se pretende ampliar la red del servicio de metro para garantizar una mayor cobertura y eficiencia, tal y como se recoge en el Plan de Ordenación Urbana de la Ciudad, estableciendo ejes lineales en aquellos viarios que soportan un excesivo tráfico motorizado y que no cuentan con suficiente espacio urbano para segregar los modos. Como actuaciones imprescindibles se pueden destacar el eje litoral este que alcanza la zona de La Araña, el eje Centro-Ciudad Jardín o la ampliación de la línea 1 hacia el Parque Tecnológico en Campanillas. El servicio de metro en estos ejes, complementado con potentes intercambiadores supondría un cambio radical en la movilidad de la ciudad".

Por otra parte, en el plano denominado "Nuevo modelo de Transporte público colectivo, intermodalidad y complementariedad entre sistemas urbanos y metropolitanos" se refleja la traza hacia el Hospital Civil con línea discontinua y la leyenda "trazado metro proyectado" para poner de manifiesto que se encuentra en estudio dicho trazado, sin que de ello se pueda deducir su aceptación. Indicar que en el mismo plano, sólo aparecen en trazo continuo las líneas previstas en el P.G.O.U. Por tanto, como se puede comprobar, simplemente se recoge en el documento para su consideración y estudio.

C) **SÍNTESIS.**

No se ha formalizado la addenda al Convenio suscrito el 15 de Abril de 2003, según especifica el Protocolo de Intenciones firmado el 11 de Noviembre de 2013.

**Excmo. Ayuntamiento de Málaga**  
**Área de Tráfico**

DILIGENCIA: La presente fotocopia ha sido compulsada con su original presentado, constituyendo fiel reflejo del mismo. Málaga, a 17 de Febrero de 2017

Punto nº 18  
J.G.L. 17/2/17

EL OFICIAL MAYOR

DE TITULAR DEL ORGANISMO DE APOYO  
A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

*El Proyecto de Construcción incluye aspectos geométricos y funcionales sustantivos que no han sido tramitados ni aprobados con anterioridad. Por tanto, no se limita a añadir exclusivamente, los detalles necesarios para hacer factible su construcción respecto del Proyecto Básico aprobado.*

*Se entiende que el nuevo Proyecto de Construcción, inicia partir de ahora un nuevo procedimiento incluyendo toda la tramitación y procedimiento que se determina en el Art.9 de la Ley 9/2006 de Servicios Ferroviarios de Andalucía.*

*No consta supervisión ni aprobación al menos provisional por parte de la Dirección General de Movilidad. La supervisión y aprobación correspondería a la Consejería competente en materia de transportes, pero no a la Agencia de Obra Pública. La redacción de un Estudio Informativo es la actuación que se considera más coherente y adecuada. El Proyecto no ha incorporado a su documentación, un estudio de demanda de viajeros.*

*El Proyecto de Construcción, no justifica de forma convincente, las razones por las cuales se ha optado directamente por esta propuesta tranviaria respecto de otras alternativas. Los motivos expuestos en la memoria del Proyecto, justificarían la implantación inicial de un BRT de acuerdo a las recomendaciones que determina el PISTA 2020.*

*Se produce una incidencia significativa en la movilidad del trazado planteado y la inexistencia de los estudios y consideraciones precisas.*

*Se considera contradictorio plantear como desvío alternativo la c/ Blas de Lezo y se pone de manifiesto la falta de resultados que avalen los itinerarios alternativos planteados.*

*Detección de importantes carencias y divergencias en el estudio de movilidad que deben ser subsanadas, con especial interés, en la corrección del modelado y la simulación, considerándose incompleta, y planteándose un escenario de futuro con unos niveles de servicio inaceptables.*

*Debilidad en la justificación de la alternativa de urbanización escogida, mostrando el propio estudio una propuesta mejor a la escogida desde el punto de vista de la accesibilidad.*

*Indefinición del trazado definitivo de la futura prolongación del tramo Guadalmedina- Hospital Civil hacia Ciudad Jardín.*



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

*Necesidad de incorporar un estudio de reordenación y regulación definitivo de las barriadas afectadas.*

*Necesidad de contemplar en el estudio de movilidad el escenario durante la ejecución de las obras.*

*Necesidad de un estudio específico que analice de manera pormenorizada aspectos tales como: infraestructuras semaforicas, señalización, accesos a aparcamientos públicos y privados, itinerarios peatonales, señalización informativa, ubicación específica de las paradas de transporte público, aparcamientos paliativos, etc.*

**D) CONCLUSIÓN**

*A la vista de la argumentación expuesta anteriormente, hasta tanto no se disponga de la información completa solicitada y reiterada en numerosas ocasiones desde julio del 2014, se considera inviable que este Área de Movilidad se pronuncie de forma documentada respecto a la actuación propuesta en relación a la movilidad urbana y metropolitana específicamente.*

*Una vez se proceda a la subsanación referida en este informe y en el conjunto de informes emitidos con anterioridad por este Área, será el momento de dar cumplimiento a los trámites, informes y procedimientos preceptivos pero no vinculantes, que determina la Ley 9/2006 de Servicios Ferroviarios de Andalucía. "*

*"Expte: PP 1073/13*

*Solicitante:Consejería de Fomento y Vivienda*

*Situación:Prolongación y Bailén-Miraflores*

*Asunto: Proyecto de construcción Prolongación de la línea 2 de Metro Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil.*

*Por la Consejería de Fomento y Vivienda se remite a este Ayuntamiento el "Proyecto de Construcción de la Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil" para que, de acuerdo con el artículo 9.2 de la Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía, se emita su pronunciamiento en relación con el Proyecto de construcción remitido, manifestando:*

- a) Si el trazado propuesto en el mismo es el más adecuado para el interés general y para los intereses que representan.*
- b) Si el contenido del Proyecto está incluido en el Planeamiento Urbanístico vigente.*

**Excmo. Ayuntamiento de Málaga**  
**Área de Tráfico**

**DILIGENCIA:** La presente fotocopia ha sido compulsada con su original presentado, constituyendo fiel reflejo del mismo.  
Málaga, a... 17 de Febrero de 2017

Punto nº 18  
J.G.L. 17/2/17

EL OFICIAL MAYOR  
E. DE TITULAR DEL ÓRGANO DE APOYO  
A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA



**JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**  
**SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA**  
**SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS**

*Procedemos a continuación a motivar si el Proyecto de Construcción de la Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga está incluido en el Planeamiento urbanístico vigente, de ámbito regional y municipal*

**I. CONSIDERACIONES PREVIAS**

*Con carácter previo al análisis de la adecuación propiamente dicha del proyecto de construcción al planeamiento urbanístico, queremos poner de manifiesto la incertidumbre generada el contenido de la Memoria del "Proyecto de Construcción de la Prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo: Guadalmedina – Hospital Civil" respecto de la naturaleza del proyecto, pues no queda claro si, en efecto, se trata de una prolongación de la línea 2, a la que se alude en el título del proyecto, o tal como se menciona en varias ocasiones, se trata en realidad de un tramo de la línea 4.*

*Adjuntamos a continuación las alusiones textuales al respecto*

*En el apartado 1.- Introducción de la Memoria del Proyecto se dice de manera textual "El "Proyecto de Construcción de la Prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo: Guadalmedina – Hospital Civil", objeto del presente documento, está en el ámbito de las actuaciones contempladas en el Estudio Informativo de la Red de Metro de Málaga de la Consejería de Obra Públicas y Transportes (actual Consejería de Fomento y Vivienda) de la Junta de Andalucía, realizado en 2002. Ese tramo puede considerarse englobado en la Línea 4: Avda. de Andalucía – Ciudad Jardín...."*

*Más adelante, en esta misma introducción, se continúa diciendo "Respecto a línea 4 o prolongación de la línea 2 de Metro, de la cual forma parte el tramo de Metro objeto del presente documento, aún no se ha redactado el proyecto de ninguno de los tramos..."*

*En el apartado 2.2.2. Estudio de mejora de la intermodalidad en la estación de Renfe (incluido dentro del apartado 2.2. Antecedentes) se dice de manera textual:*

*"En marzo de 2.006 se redacta un estudio denominado "Propuestas de nuevos emplazamientos de las Líneas 1 y 2 de la red de metro de Málaga en el ámbito de la estación de Renfe". Este estudio propone un esquema de funcionamiento de la red de metro de Málaga con forma de X, de tal manera que la red se estructura en dos líneas y ambas comparten infraestructura en el tramo central, entre las estaciones Perchel y Guadalmedina. Este diseño ha sido adoptado y las obras actuales responden a ese esquema.*

*De este modo, la futura línea 3 pasa a ser una prolongación de la Línea 1 hacia el Este, mientras que la Línea 4, es en realidad una prolongación de la Línea 2 hacia el norte..."*



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

Desde este Ayuntamiento consideramos imprescindible que se nos aclare manera explícita si el proyecto que se ha remitido es, en efecto, la Prolongación de la Línea 2 o es, en realidad, un tramo de la Línea 4.

**II. ANÁLISIS DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA PARA LA PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA. TRAMO: GUADALMEDINA – HOSPITAL CIVIL**

El proyecto de Construcción de la Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga. Tramo: Guadalmedina – Hospital Civil, dedica el apartado 3.2. de la Memoria a la justificación de la solución adoptada, volviendo a incidir en que esta propuesta "puede encuadrarse como desarrollo parcial de la Línea 4 del Metro de Málaga, desde Avda. de Andalucía hasta Ciudad Jardín, puesto que ambas suponen el desarrollo de la Red de Metro de Málaga hacia el norte de la ciudad..." comparando en todo momento el trazado proyectado (trazado en superficie por las calles Armengual de la Mota, Hilera, Santa Elena y Blas de Lezo) con las tres alternativas (denominadas 1.1., 1.2. y 1.3) previstas en el Estudio Informativo de la Red de Metro de Málaga, soterradas todas ellas.

Sin aportar mayor información al respecto se decide que la mejor opción (frente a las tres soterradas que aparecían en el estudio informativo) es el trazado por Eugenio Gross en superficie, sustentado en los siguientes motivos:

- I. Este corredor permite mayor captación de viajeros (sobre todo en el entorno del hospital Civil) y además permite incluir 4 paradas, frente a las 3 de los trazados soterrados
- II. El coste de inversión es mucho menor que en las soluciones soterradas, añadiendo, a continuación, de manera textual "En este momento, el peso del criterio económico es mayor que cualquier otro"
- III. No es posible una solución en superficie por los corredores planteados el Estudio Informativo.

Estos argumentos carecen de rigor técnico, o al menos, no se adjuntan los datos en los que se sustentan, ofreciéndose únicamente el resultado final de este estudio de alternativas, lo que nos lleva a concluir que es el criterio económico el único factor a tener en cuenta a la hora de seleccionar como trazado más adecuado el trazado en superficie por las calles Santa Elena, Eugenio Gross y Blas de Lezo

No corresponde a este Departamento determinar si el factor económico debe ser absolutamente determinante para elegir una solución, aunque si cabe esperar que el resultado de esta elección, es decir, la alternativa seleccionada responda de manera



AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

*satisfactoria a los requisitos planteados para una infraestructura que ha insertarse en una trama urbana muy compacta y con una evidente carencia de espacio público.*

*Se pueden proponer otras soluciones por los motivos que sean pero hay que justificar convenientemente que funcionan sin afectar sustancialmente a otros fines y objetivos de la ciudad, que se reflejan en el PGOU. Y se entiende, que esto no se ha hecho ni en el Proyecto Básico ni en éste de construcción, como se ha indicado anteriormente.*

*El sistema tranviario puede ser tan bueno como el que más para el transporte colectivo pero no resulta adecuado cuando discurre por calles con sección insuficiente pues resultan afectados: otros modos de transporte (peatón, bici y líneas de autobuses), la existencia de espacios públicos de relación, y la movilidad global de la ciudad. Todo ello se agrava cuando, como en este caso, el resto del viario de la zona tiene una sección más pequeña.*

**III. ADECUACIÓN AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE**

*Los planes que afectan al municipio en materia de ordenación del territorio, y por tanto urbanísticamente, son: Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga, (POTAUM; de competencia autonómica), como concreción y desarrollo más pormenorizado del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) y el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Málaga, estando este último sujeto al primero.*

**A. POTAUM**

*El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga (en adelante POTAUM), tanto en el documento de Memoria como en la Normativa habla de una red de Metro y Tranvías y así se grafía en planos. La red es única pero está constituida por dos elementos: el metro por una parte y el tranvía por otro. La diferencia fundamental es conocida: uno va soterrado y otro en superficie. Y habla de futuras actuaciones con líneas tranviarias o del tranvía de Vélez a Torre del Mar a las que no llama metro. No es lo mismo conceptualmente aunque ambos sean transportes colectivos y ferroviarios pues su incidencia en la ordenación urbanística es, de hecho, muy diferente.*

*La Normativa, en su artículo 40.1, con carácter de directriz, especifica que la red de Metro y Tranvías, está compuesta por las líneas:*





JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

- a) Línea 1 que discurre entre la Malagueta y Teatinos, e incluirá un nuevo ramal desde Teatinos al Parque Tecnológico de Andalucía.
- b) Línea 2 que discurre entre la Malagueta y el intercambiador de Martín Carpena.
- c) Línea 3 que conecta Málaga, Rincón y Vélez-Málaga.
- d) Línea 4 que discurre entre Guadalmedina y Las Virreinas.

Todas estas líneas, de acuerdo con los estudios, anteproyectos y proyectos realizados eran soterradas, salvo en la línea 1, desde la Universidad hacia el Oeste (Cocheras y futura ampliación del PTA) y previsiblemente la línea 3 desde el arroyo de Totalán hacia el Este.

El artículo 40.3, también con carácter de directriz, indica que las actuaciones de la red propuesta se ajustarán a lo previsto en los correspondientes estudios informativos, así como a los proyectos de construcción que apruebe el Consejo de Gobierno.

Del artículo 8 de la Normativa, con carácter de norma, se deduce que para pasar de la escala a la que se redacta el POTAUM a escala de estudio informativo-anteproyecto para su ejecución se hará una delimitación precisa y justificada del trazado elegido. Es decir, parece deducirse que hay que concretar y justificar la solución que se proponga, no solo en el sentido de justificar su finalidad esencial (la que mejor satisfaga la demanda) sino en otros aspectos que superan el solo contenido de transporte colectivo.

El proyecto de construcción, como el básico, plantea una modificación muy importante del trazado del metro hacia el Norte. Se trata de uno nuevo en planta y en alzado, diferente a lo hasta entonces previsto en el POTAUM, estudios informativos y anteproyectos; no puede considerarse como un mero ajuste de lo antes considerado y no contiene justificación adecuada, a juicio de este Ayuntamiento, al no abordar todos los aspectos que debe considerar y/o no ofrecer solución satisfactoria a los problemas que se plantean.

Hay dos aspectos a considerar en el proyecto de construcción:

1. Su relación con la línea 4

Al margen de lo expuesto con anterioridad respecto de la naturaleza del proyecto que se informa y aceptándose que desde un punto de vista funcional, el nuevo tramo pudiera considerarse como prolongación de la línea 2, lo que no indica de manera clara es su relación con el trazado previsto en el Planeamiento vigente para la línea 4, es decir, cómo se conecta el Proyecto de Construcción que se está informando con el trazado de la línea 4, pues la única información aportada al respecto es al relacionarla con el peculiar diseño de la parada 4, en el que se indica que "ampliación futura hacia

**Excmo. Ayuntamiento de Málaga**  
**Área de Tráfico**

**DELIGENCIA:** La presente fotocopia ha sido compulsada con su original presentado, constituyendo fiel reflejo del mismo.  
Málaga, a..... de..... de.....

Punto nº 18  
J.G.L. 17/2/17

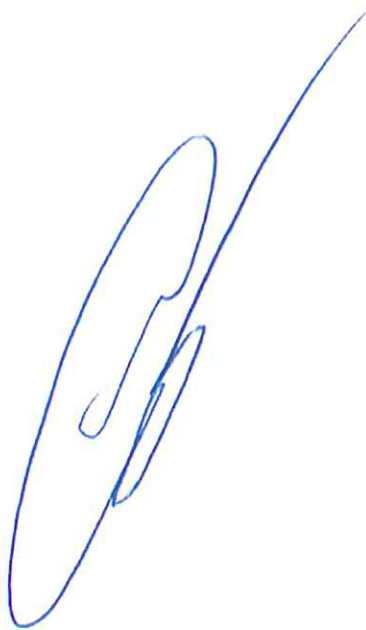
EL OFICIAL MAYOR,  
E.F. DE TITULAR DEL ÓRGANO DE APOYO  
A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

  **AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA**

**JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

*la Avda. Simón Bolívar o hacia Avda. Arroyo de Los Ángeles". Es de suponer que la Administración Autonómica tiene prevista una configuración final para el esquema de la Red de Metro de Málaga que incluiría la conexión del tramo que ahora se informa con la otra red prevista por el Norte de la ciudad, pues además esta continuidad y de su conexión con las otras líneas, depende la viabilidad técnica del tramo que ahora se informa.*

*Para la ciudad es de vital importancia conocer la alternativa prevista para la conexión del tramo ahora proyectado con la Línea 4, pues ambos posibles itinerarios: avda. Simón Bolívar y Aº de Los Ángeles, se han previsto en el proyecto de construcción como itinerarios alternativos (en sentido Norte y en Sentido Sur) para reducir el fuerte impacto que sobre la movilidad general de la ciudad tiene la inclusión de una plataforma tranviaria (en superficie) por el eje Santa Elena- Eugenio Gross – Blas de Lezo , que constituye, a día de hoy, una de las principales vías canalizadoras de este movimiento de vehículos de esta zona de la ciudad.*





JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS



LEYENDA

- ITINERARIOS ALTERNATIVOS AL MOVIMIENTO EN LÍNEA NORTE DE C/SANTA ELENA-EUGENIO GROSS
- ITINERARIO PARA TRÁFICO LOCAL
- ÁMBITO DE LA ZONA 33

Plano de Itinerarios Alternativos a c/Santa Elena- Eugenio Gross- Sentido Norte  
(Anejo Nº7: Ordenación del Tráfico, movilidad y Planeamiento Urbanístico)

*En caso de utilizarse una de estas vías para conexión de ambas líneas (con un trazado en superficie) quedaría nuevamente comprometido el esquema de movilidad general de la ciudad. Consideramos pues que sea una u otra alternativa, siempre ha considerarse un trazado soterrado para la misma.*

*Por tanto el objetivo de disponer en un futuro de la línea 4 completa, en los términos planteados en el POTAUM, es difícilmente realizable; desde luego sólo plantea dudas muy fundadas que han de ser resueltas antes de aprobarse y acometer las obras.*

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

2. Las características del tramo proyectado y las consecuencias que produce su implantación.

Si se observa la ciudad, en los barrios situados al norte de la Prolongación, entre el Guadalmedina y la Avda. de Juan XXIII, el único vial Norte-Sur, aparte los propios extremos, que conecta la Prolongación o C/ Hilera con la Avda. de Valle Inclán es el eje formado por las calles Santa Elena, Eugenio Gross, Blas de Lezo y Simón Bolívar.

El tramo tranviario que se proyecta discurre por gran parte de ese eje. Dada su conectividad, tanto en los extremos como por tener cruces con diversas vías E-O de gran capacidad es, junto a los pasillos del río, el que concentra desplazamientos en esos sentidos de buena parte de la ciudad, aparte los interiores de la zona, además del eje Avda. Barcelona – Fleming – Marañón, que también tiene esas conexiones.

Tal y como el mismo proyecto de construcción reconoce en el Anejo N°7: Ordenación del Tráfico, Movilidad y Planeamiento Urbanístico, en su apartado 8.1., "Desde el punto de vista de la movilidad general, el viario de Eugenio Gross- Blas de Lezo- Simón Bolívar constituye un importante eje de comunicación Norte-Sur del Sector noroccidental de la ciudad, donde cabe destacar el movimiento sentido norte ya que no existen vías alternativas en el entorno que permitan la accesibilidad que este eje viario proporciona....".

Sin embargo, a pesar de reconocer explícitamente la importancia de este eje, en el Proyecto Básico que salió a información pública no contenía ningún estudio sobre las consecuencias que para la movilidad general tenía la implantación tranviaria; ese estudio se entregó con posterioridad al Ayuntamiento y se ha incorporado sólo de manera parcial en el proyecto de construcción.

Ya fue informado por el Área de Movilidad de éste Ayuntamiento y remitido a la Agencia de Obra Pública a principios de Marzo de 2016.

Por si esto no fuese suficiente, el proyecto de construcción utiliza como itinerario alternativo al eje Santa Elena- Eugenio Gross, en Sentido Sur, la propia calle Blas de Lezo, por la que discurre la plataforma tranviaria y en la que se ha proyectado, en este mismo sentido Sur, una plataforma única de 3 m de calzada y 1,90 m de acera; también con el mismo fin se usarían las calles Simón Bolívar o Arroyo de los Ángeles, cuando por una de ellas se insinúa que iría la conexión del nuevo tramo con la línea 4, pero no se estudia.

FEELIGENCIA: La presente fotocopia ha sido compulsada cc. original presentado, constituyendo fiel reflejo del mismo. Málaga, a ..... de ..... de 2015

EL OFICIAL MAYOR,  
C.E. DE TITULAR DEL ORGANO DE APOYO  
A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

Punto nº 18  
J.G.L. 17/2/17

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS



LEYENDA

- ITINERARIOS ALTERNATIVOS AL DISEÑO DEL SENTIDO SUR DE C/ EUGENIO GROSS - SANTA ELENA
- ITINERARIO PARA TRÁFICO LOCAL
- ASPHALTO DE LA ZONAS

Plano de Itinerarios Alternativos a c/Santa Elena- Eugenio Gross- Sentido Sur  
(Anejo Nº7: Ordenación del Tráfico, movilidad y Planeamiento Urbanístico)

Siendo el POTAUM de competencia autonómica, corresponde a esa Administración evaluar lo hasta aquí expuesto, respecto a la alteración del contenido del mismo en cuanto a la configuración final de la Red de Metro de Málaga, tanto el cambio de sistema (pasando de red de metro subterránea a una plataforma tranviaria) como el trazado en planta propuesto y las repercusiones de ello derivadas, que a juicio municipal supone una modificación del mismo.

B. B. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (PGOU)



AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

*La red de Metro de Málaga forma parte de la Ordenación Estructural del PGOU y en su configuración actual así es recogida en los Planos de Ordenación Estructural P.1.1. Clasificación de Suelo y Sistemas Generales, del mismo. De aprobarse el proyecto con el contenido actual supone un cambio en el PGOU al tener que modificar la traza de la línea 2 que actualmente figura en él. Además para poder hacerlo debe estar definida la conexión con la línea 4 y en qué forma continua: soterrada o tranviaria y como quedaría (planta y alzado) el resto de la citada línea.*

*La alteración de las líneas de metro previstas, sobre todo si deja alguna de serlo por pasar a una solución tranviaria, tiene una repercusión en la zona donde se produce variable según sus características.*

*El PGOU apuesta por una movilidad sostenible pues quiere una recuperación del espacio público libre, que desde el momento en el que el uso del vehículo privado se ha ido implantando y creciendo, ha ido desapareciendo y ha quedado reducido al mínimo, sobre todo en la ciudad consolidada y donde las calles ya eran de por sí exiguas de sección (solo hay que examinar las mínimas aceras que hoy en muchos lugares de la ciudad existen).*

*Hay que recuperar parte de ese espacio que el coche ocupa: circulando y parado. Para disminuir el uso del vehículo privado, desde el planeamiento se debe actuar en dos direcciones: creando una ciudad lo más policéntrica posible (se disminuye el número de desplazamientos) y ofreciendo una alternativa a través del uso de otros modos de transporte. Esta alternativa debe ser competitiva con el vehículo privado, para lo que se necesita la implantación de plataformas reservadas, que permitan conseguir un transporte rápido, económico y con la frecuencia conveniente, y del intercambio modal.*

*De esta manera la disminución del uso del vehículo privado libera espacio público (por no necesitarse para su movimiento y para aparcar en el destino) y mejora el medio ambiente.*

*Y este modelo es el que prevé el PGOU, apoyándose en el POTAUM. El transporte colectivo se articula sobre la base de las líneas de metro previstas que se convierten en la columna vertebral y se complementa con la implantación de carriles bus, tal como se indica en el capítulo IV del título VIII de la Memoria y en los planos 2.7.2 del PGOU, el cual sita un estudio más detallado y profundo de la movilidad de la ciudad a la realización de un Plan Especial, que se está elaborando.*

*El Proyecto que se informa introduce un cambio importante a una parte del anterior esquema: no solo cambia, en caso de confirmarse por parte de la Administración Autonómica, la traza en planta anteriormente prevista para la línea 4, sino lo más trascendente, la forma: pasa a ser una plataforma tranviaria. Antes no se*



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

*consumía superficie de espacio viario, ahora sí: 8 mts donde no hay paradas y más donde se ubiquen.*

*El PGOU, en su modelo de ciudad como se ha dicho antes, busca recuperar todo lo posible del espacio público. Ahora, con el nuevo proyecto tranviario se necesita un corredor longitudinal norte-sur de 8 mts., aunque sea quebrado. Dejando aparte el corredor del río, solo existen tres itinerarios: a) Ingeniero de la Torre Acosta-Escassi-Morales Villarrubia y que muere en el par Camino de Suarez y Martínez de la Rosa, unidas por Moraima; b) El par, en su inicio, Armengual -Mármoles-Avda. Barcelona y Alonso de Palencia y Pelayo, que confluyen en la plaza de Bailen y sigue por Avda. de Barcelona, Fleming, Arroyo de los Ángeles, Marañón, Avda. de la Palmilla; c) Sta. Elena, Eugenio Gross, Blas de Lezo, Simón Bolívar. Estos corredores pueden intercambiar tramos entre ellos a través de las calles transversales: Martínez Maldonado, entre Escassi y Avda. de Barcelona; Camino de Suarez-Velarde y Martínez de la Rosa-Calzada de la Trinidad; Arroyo de los Angeles y Luis Buñuel. Todas estas vías se caracterizan por disponer de dos carriles de circulación por sentido (Dr. Marañón no los tiene pero los tendrá como consecuencia del desarrollo del PERI SUNC.R-5, aprobado definitivamente y que empezará su desarrollo; este PERI, a su vez, elimina el Paseo de Martiricos como vial de tráfico general, pasando a ser uno local, de servicio para el sector); de estos tres pasillos dos han de albergar carriles-bus pues son necesarios para obtener la movilidad sostenible y el tercero se destina al movimiento de los vehículos, pues en el PGOU se concebía con 4 carriles como consecuencia de que el metro se había previsto subterráneo. Establecer la plataforma tranviaria supone que no queda ninguna vía N-S con esa capacidad. Si el "metro" en superficie, la nueva línea 4 completa, se dispone por cualquiera de ellos, ¿Cómo afecta a la movilidad general de la zona?. No se ha hecho ningún estudio sobre ella y si la ciudad puede permitirselo; el fomento del transporte colectivo será grande pero otros logros, fundamentalmente recuperar espacio para el peatón y completar la movilidad sostenible con carriles bus se hará más difícil de lograr, cuando es objetivo prioritario del PGOU.*

*Indicar también que la Avda. de la Palmilla y Dr. Marañón son el único corredor en sentido norte-sur por donde ubicar plataformas reservadas (tranvía y/o bus) pues Simón Bolívar conecta a una vía con la capacidad ya agotada (Valle Inclán) y su continuidad hacia el Sur está impedida pues en Blas de Lezo está la plataforma tranviaria proyectada.*

*En resumen, dadas las necesidades de espacio para disponer carril-bus en dos de los tres pasillos, para disminuir el tercero es necesario realizar unos estudios de movilidad que no se han hecho. Y eso es fundamental para saber si es posible la existencia de la "nueva línea 4"; a juicio de este técnico no hay justificación razonada de que con la propuesta planteada la movilidad de la ciudad pueda producirse sin problemas irresolubles y por tanto, sin esos estudios, no se puede dar el visto bueno.*



AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

El PGOU señala como un objetivo fundamental conseguir la integración del río Guadalmedina en la ciudad. A tal fin establece la redacción del Plan Especial PE-4: Plan Especial Guadalmedina. Elemento fundamental para esa eliminación de frontera actualmente existente es el disminuir al máximo el tráfico que actualmente discurre por los "pasillos" del río. Aminorar en demasía la capacidad de las vías cercanas al río y casi paralelas a este influirá en la solución y los costes.

Como se ha indicado anteriormente, en Martiricos se ha aprobado el PERI que desarrolla el SUNC-R-R.5; pronto se comenzará la urbanización. Se produce una renovación completa de toda la zona; su entrada en carga al establecerse nuevos usos residenciales y terciarios puede complicar la movilidad de la zona si se ubica una plataforma tranviaria en algún vial de su contorno (Dr. Marañón, Avda. de Luis Buñuel y parte más oriental de la Avda. del Arroyo de los Angeles).

Otra pieza de gran superficie a reordenar es la manzana del Hospital Civil (Sector SUNC-R-R-4- Hospital Civil), donde está prevista la redacción de un PERI. El proyecto de ejecución ha previsto la ubicación en el de una subestación eléctrica para el funcionamiento del sistema tranviario. Esto supone introducir un nuevo uso en el mismo con lo que se disminuiría la superficie de otros, lo que es complejo, por lo que habrá que modificar el PGOU. No se indican las condiciones para situarla ya que debe buscarse uno que influya lo menos posible en la ordenación y que satisfaga la necesidad que lo origina; dado el retraso en la redacción del PERI correspondiente se entiende que podrá cambiarse de sitio siempre que se cumpla lo indicado.

La incidencia que estos tres Planes Especiales producen deberá tenerse en cuenta, a la hora de justificar el nuevo trazado.

B.1.) CUMPLIMIENTO DEL TÍTULO VII. NORMAS DE URBANIZACIÓN

De la revisión del contenido del Documento del "Prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo: Guadalmedina – Hospital Civil", se ha detectado la colisión entre el contenido del mismo y lo establecido en el Título VII. Normas de Urbanización en los aspectos que se refieren a continuación:

I.- CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE ACCESIBILIDAD

El Artículo 7.1.1., apartado 3, de la Normas de Urbanización establece que "deberán adoptarse las medidas precisas para la eliminación de barreras arquitectónicas según el Decreto 72/92 de 5 mayo..." (sustituido por el Decreto 293/2009, de 7 de julio, en el que se aprueba el Reglamento que regula las Normas para la Accesibilidad en las infraestructuras, urbanismo, edificación y el transporte en Andalucía), cuyo ámbito competencial se extiende, según lo dispuesto en el Artículo 2,





JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

apartado 1, al "ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía a las actuaciones que se realicen por cualquier entidad pública o privada o por personas físicas en materia de infraestructura, urbanización, edificación y transporte...."

El Proyecto de Construcción ha previsto secciones transversales, para aceras y calzadas en un único nivel, en las calles por las que discurre la plataforma tranviaria que incumplen reiteradamente lo dispuesto en normativa vigente (artículo 15, apartado 3, b y c) en materia de accesibilidad en lo referente a las dimensiones de los itinerarios peatonales accesibles, al asimilar de manera errónea los conceptos de "anchos de acera totales" con "anchura mínima libre de obstáculos" siendo este último el definido en la normativa vigente con una anchura mínima de 1,80 m (y con carácter excepcional 1,50 m).

En numerosos tramos del itinerario previsto se ha proyectado anchos de acera totales con estas dimensiones mínimas. Las principales consecuencias de este error son que al utilizarse las dimensiones mínimas que establece la normativa vigente para la anchura mínima libre de obstáculos como anchos totales de acerado se ha incurrido en uno, o en ambos, de estos dos supuestos:

- a. **No se ha previsto la ubicación de numerosos elementos de los servicios urbanos:** báculos de alumbrado público, soportes de semáforos, señalización vertical, contenedores de basuras, cabinas de telefónicas, buzones de correos, armarios de telecomunicaciones, etc. Lo cual no se entendería desde el punto de vista de la funcionalidad de unas calles insertas dentro de una trama urbana, que el mencionado proyecto no hubiese previsto como prestar el servicio de alumbrado público o como mantener el servicio de recogida de residuos sólidos a lo largo de un itinerario de más de 1.800 metros.

El cambio en la configuración final de las calles por las cuales se pretende llevar un tranvía en superficie, es de tal calibre que excede la mera reposición de los servicios actuales (que es lo que se propone en el Anejo nº23: Reposición de Servicios Afectados) y en el caso del alumbrado repone las luminarias exactamente en el mismo lugar donde se encuentran a día de hoy, cuando la distribución del espacio entre aceras, calzadas y plataforma tranviaria ha variado de manera sustancial e insistiendo que no se dispone de espacio suficiente para ello (en el caso que se mantengan las anchuras previstas para ello)

En el caso particular de la recogida de residuos urbanos, el proyecto de construcción no ha previsto ni la ubicación de numerosos contenedores existentes ni los espacios necesarios para la maniobrabilidad de los camiones que realizan dichas recogidas. Con la configuración final proyectada para el

Excmo. Ayuntamiento de Málaga  
Área de Tráfico

DILIGENCIA: La presente fotocopia ha sido compulsada con el original presentado, constituyendo fiel reflejo del mismo.  
Málaga, a 17 de febrero de 2018

Punto nº 18  
J.G.L. 17/2/17

EL OFICIAL MAYOR,  
E.F. DE TITULAR DEL ÓRGANO DE APOYO  
A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

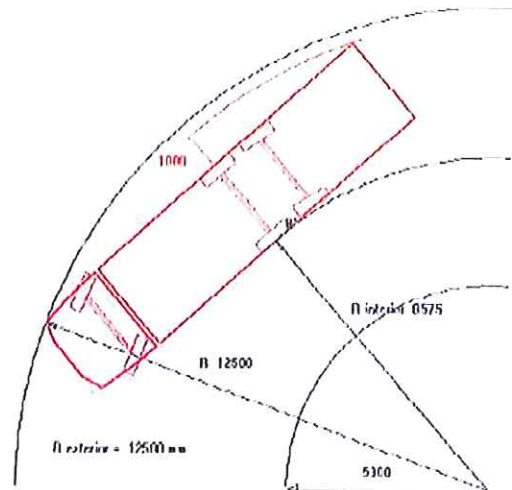
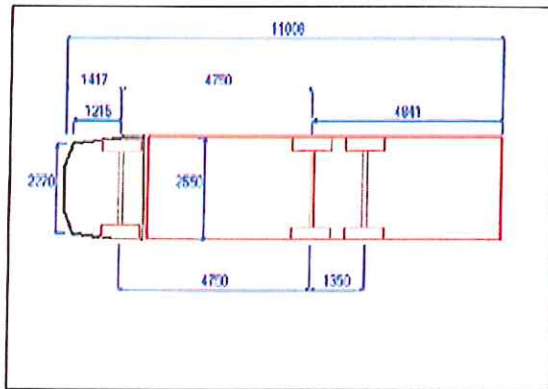
AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

eje tranviario en el tramo comprendido entre las calles Hilera y Eduardo San Martín, únicamente se podrá realizar la recogida de basuras en la fachada correspondiente al sentido de circulación Sur-Norte, quedando sin resolver la fachada situada más al Oeste y en la que por falta de espacio disponible no se ha previsto como realizar esta recogida.

En cualquier caso, el proyecto de construcción deberá garantizar el espacio suficiente para permitir la maniobrabilidad de los camiones que realizan este servicio y que han de apartarse a los estándares que se indican a continuación:



R radios de giro necesarios para realizar las maniobras

Radios de giro necesarios para realizar las maniobras

Dimensiones de los vehículos de recogida

- b. *Se incumplen las dimensiones mínimas establecidas para Itinerarios peatonales accesibles*, pues la presencia de los elementos de servicios urbanos (algunos como los contenedores de basura de dimensiones importantes) suponen obstáculos en los espacios peatonales disponibles más aún al proyectarse en una sección en un único nivel en la cual hay que extremar los mecanismos de protección de los mismos frente al tráfico rodado y respetar una distancia mínima a la calzada de 40 cm. Si a los anchos establecidos para el acerado hay que descontar, lógicamente, el espacio ocupado por los elementos de mobiliario urbano, se incumple de manera reiterada las dimensiones mínimas establecidas en la normativa vigente en materia de Accesibilidad.

ALIGENCIA: La presente fotocopia ha sido compulsada con el original presentado, constituyendo el reflejo del mismo. Málaga, a 17 de febrero de 2017

EL OFICIAL MAYOR,  
E.º DE TITULAR DEL ORGANO DE APOYO  
A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

Punto nº 18  
J.G.L. 17/2/17

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

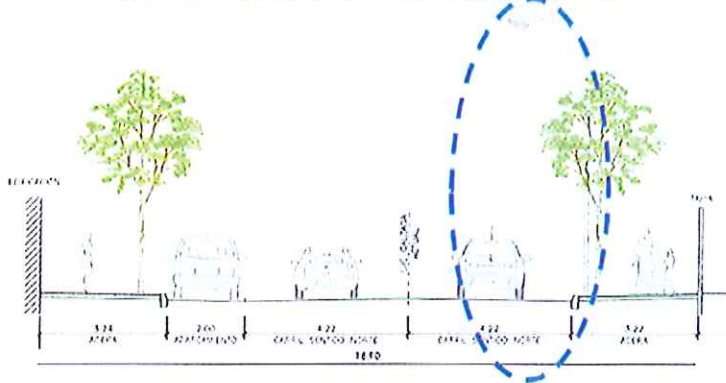


JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

En la sección tipo que se adjunta, ponemos de manifiesto la problemática planteada:

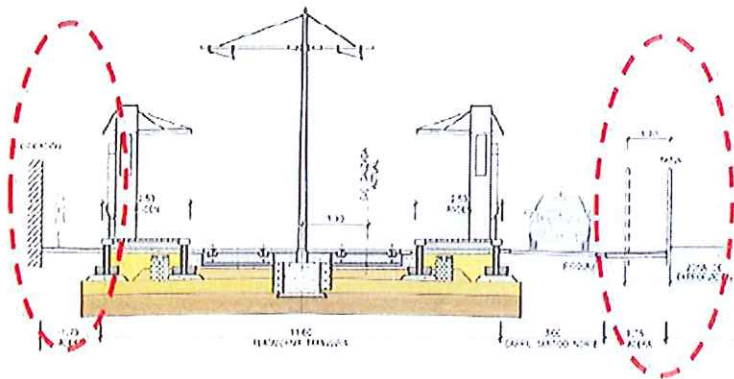
Secciones transversales actuales

Figura 4.- Sección tipo actual en calle Santa Elena, entre calle Hífera y calle Tampa



Secciones transversales proyectadas, en las que no se ubican (ni se dispone de espacio para ello) el mobiliario urbano (báculos de alumbrado público, etc)

Figura 5.- Sección tipo de Integración urbana de la parada P1 en calle Santa Elena



*[Firma manuscrita]*

DILIGENCIA: La presente fotocopia ha sido compulsada con el original presentado, constituyendo fiel reflejo del mismo.  
Málaga, a ..... de ..... de .....

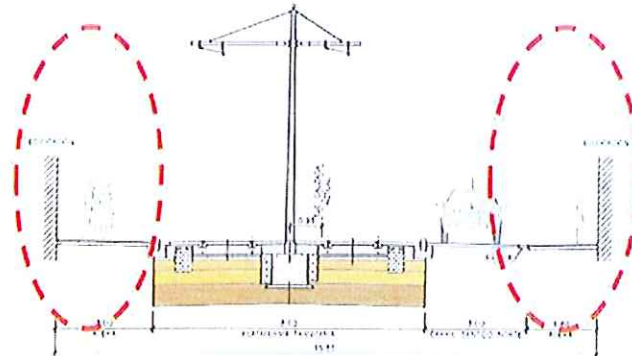
EL OFICIAL MAYOR,  
E.F. DE TITULAR DEL ÓRGANO DE APOYO  
A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

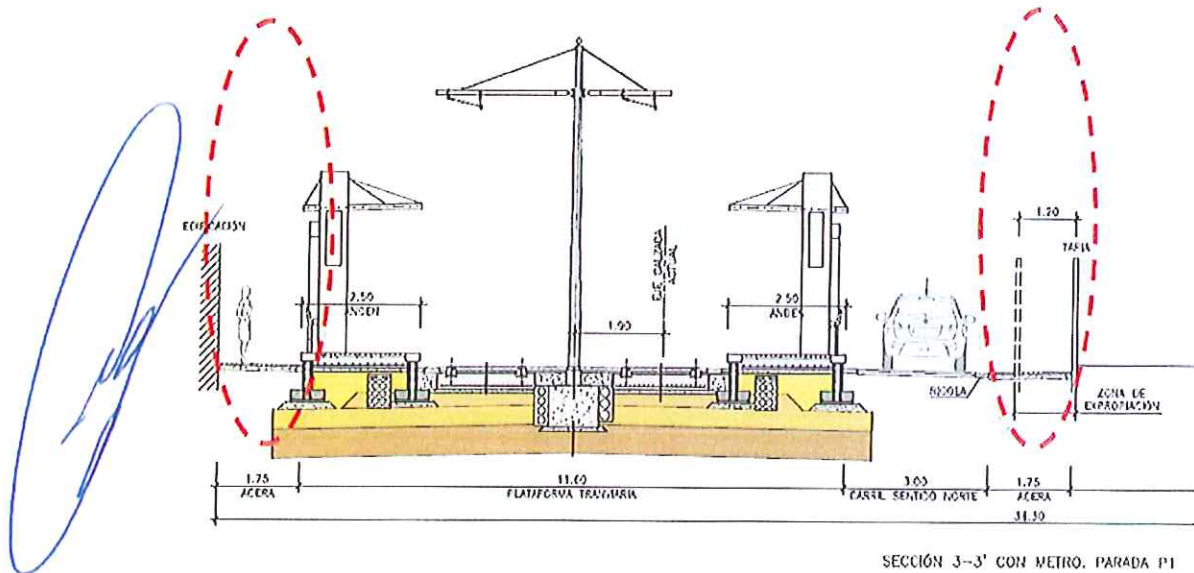


JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

Figura 6.- Sección tipo de integración urbana del metro en calle Santa Elena, antes del cruce con calle Tampa



La privación de itinerarios peatonales accesibles a lo largo del eje formado por las calles Santa Elena – Eugenio Gross – Blas de Lezo excede ampliamente el carácter puntual previsto en la normativa para zonas urbanas consolidadas y se produce en al menos las siguientes secciones tipo de proyecto:



SECCIÓN 3-3' CON METRO, PARADA P1

Excmo. Ayuntamiento de Málaga  
Área de Tráfico

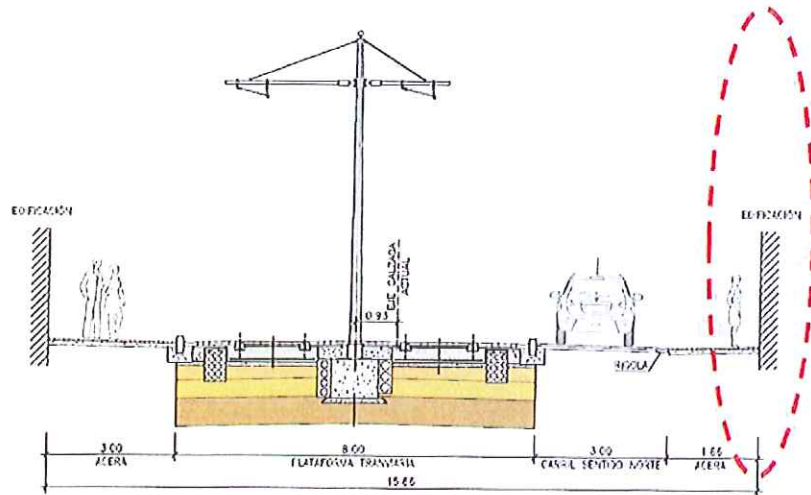
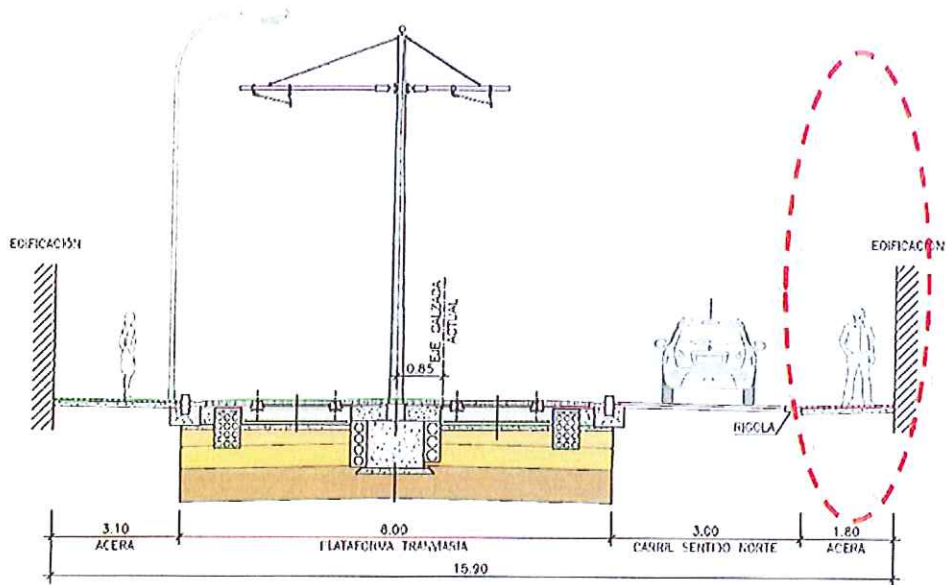
DILIGENCIA: La presente fotocopia ha sido compulsada con su original presentado, constituyendo fiel reflejo del mismo.  
Málaga, a 17 de Febrero de 17

Punto nº 18  
J.G.L. 17/2/17

EL OFICIAL MAYOR,  
E.F. DE TITULAR DEL ÓRGANO DE APOYO  
A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS



DILIGENCIA: La presente fotocopia ha sido compulsada con su original presentado, constituyendo fiel reflejo del mismo.  
Málaga, a 17 de Septiembre de 2017

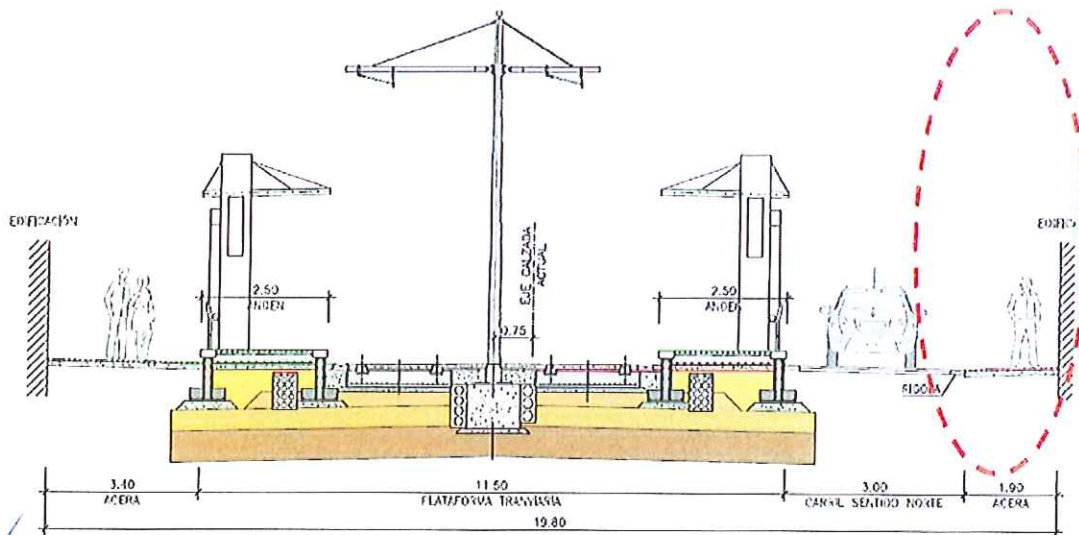
EL OFICIAL MAYOR,  
E.F. DE TITULAR DEL ÓRGANO DE APOYO  
A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

Punto nº 18  
J.G.L. 17/2/17

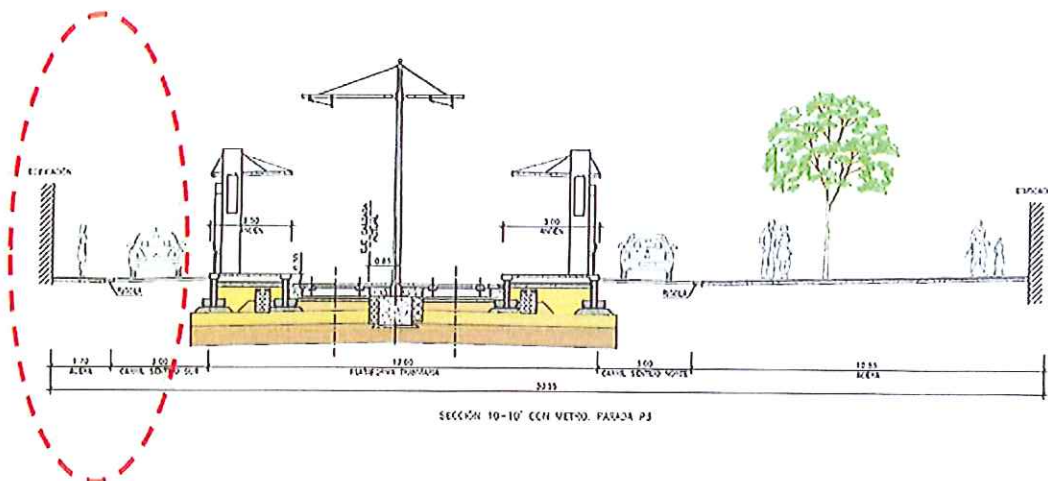
AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS



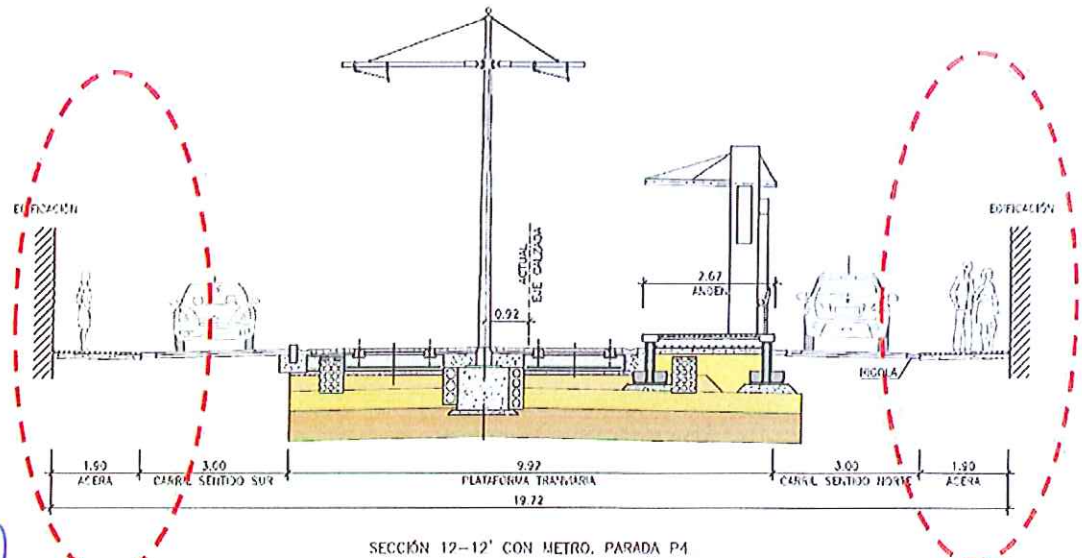
SECCIÓN 8-8' CON METRO, PARADA P2



SECCIÓN 10-10' CON METRO, PARADA P3

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS



II.- CALLES CON TRAZADO EN PLANTA EN FONDO DE SACO

El trazado previsto para la plataforma tranviaria en superficie deja un número considerable de calles con un trazado en fondo de saco, es decir, únicamente conectada en uno de sus extremos a la circulación rodada. La relación de calles que con el diseño propuesto quedan en fondo de saco son:

- Calle Prensa: tramo entre las calles Monseñor Carrillo Rubio – Santa Elena. Longitud estimada (medida únicamente la manzana edificada): 61 ml
- Eje formado por las calles Escritor Enrique Llovet (en proyecto c/ General Sanjurjo) – Paseje Urgull: tramo entre O'Donnell y Eugenio Gross. Longitud estimada: 73 ml
- Calle O'Donnell (en proyecto c/ General Mola): tramo entre Pasaje de Urgull y Eugenio Gross. Longitud estimada: 98 ml
- Calle Pasaje Igueldo: tramo entre calle Pasaje Aranzázu y Eugenio Gross. Longitud estimada: 100 ml
- Calle Pasaje Archanda: tramo entre calle Pasaje Aranzázu y Eugenio Gross. Longitud estimada: 100 ml

Respecto a estos trazados en "fondo de saco" el artículo 7.3.3. Trazado en Planta y Alzado, de las Normas de Urbanización dice de manera textual "Con carácter general quedarán prohibidos los fondos de saco, excepcionalmente serán permitidos, previa justificación, en vías de tercer orden. La longitud de estas calles no excederá, en ningún caso, los 50 metros y al final se dispondrá del espacio necesario para el paso de

Excmo. Ayuntamiento de Málaga  
Área de Tráfico  
DILIGENCIA: La presente fotocopia ha sido compulsada con  
su original presentado, constituyendo fiel reflejo del mismo.  
Málaga, a ..... de ..... de ..... de ..... de .....

EL OFICIAL MAYOR,  
E.F. DE TITULAR DEL ORGANISMO DE APOYO  
A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

Punto nº 18  
J.G.L. 17/2/17

AYUNTAMIENTO  DE MÁLAGA

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

*vehículos, respetando los siguientes valores radios de giro mínimos en el bordillo exterior de zonas residenciales y 12 metros en zonas industriales... ”.*

*El Proyecto de Construcción de la Prolongación de la línea 2 del metro de Málaga. Tramo: Guadalmedina – Hospital Civil, no se ajusta a lo dispuesto en la Normativa de Urbanización en ninguna de las calles que se han enumerado con anterioridad, ni en los que respecta a la longitud de los tramos de viario que deja en fondo de saco ni en la adopción de las medidas urbanísticas requeridas para permitir la entrada/salida de vehículos, pues no se han previsto las rotondas necesarias para poder efectuar los cambios de sentidos que, por otra parte con las dimensiones de las secciones transversales de las calles, tampoco sería posible en algunos de los casos*

*En cualquier caso, resulta sorprendente como el Proyecto de Construcción mantiene las calles que deja “en fondo de saco” dentro del esquema de circulación rodada, manteniendo de manera simultánea los actuales usos de aparcamientos, sin resolver cuestiones tan básicas como la “no disponibilidad” de espacio para las realizar las operaciones de entrada/salida de las calles con un único carril para la circulación o cómo realizar las operaciones de cambio de sentido.*





DILIGENCIA: La presente fotocopia ha sido compulsada con el original presentado constituyendo fiel reflejo del mismo.  
Málaga, a 17 de Febrero de 2017

EL OFICIAL MAYOR  
E.F. DE TITULAR DEL ORGANISMO DE APOYO  
A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

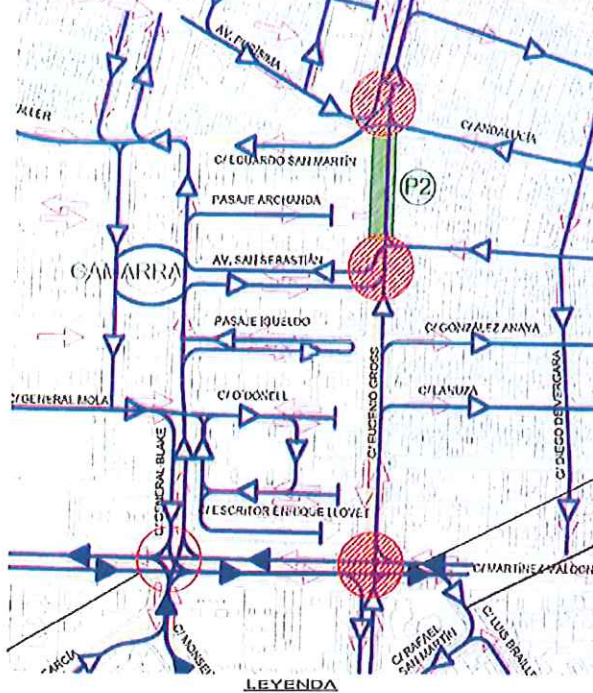
Punto nº 18  
J.G.L. 17/2/17

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

Plano de Ordenación Vial Propuesta. Planta General  
(Anejo nº7: Ordenación del Tráfico, Movilidad y Planeamiento Urbanístico)



- LEYENDA
- DELIMITACIÓN DE BARRIADAS
  - FOCOS DE ATRACCIÓN
  - PARADAS DEL TRANVÍA
  - SENTIDOS DE CIRCULACIÓN ACTUALES
  - SENTIDOS DE CIRCULACIÓN PROPUESTOS (UN CARRIL)
  - SENTIDOS DE CIRCULACIÓN PROPUESTOS (DOS CARRILES)
  - SENTIDOS DE CIRCULACIÓN PROPUESTOS (TRES CARRILES)
  - CRUCE SEMAFORIZADO SOBRE PLATAFORMA TRANVIARIA
  - CRUCE SEMAFORIZADO

Plano de Ordenación Propuesta. Afección al Estacionamiento  
(Anejo nº7: Ordenación del Tráfico, Movilidad y Planeamiento Urbanístico)

Excmo. Ayuntamiento de Málaga  
 Área de Tráfico  
 DILIGENCIA: La presente fotocopia ha sido compulsada con  
 el original presentado, constituyendo fiel reflejo del mismo  
 Málaga, a ..... de ..... de 2017

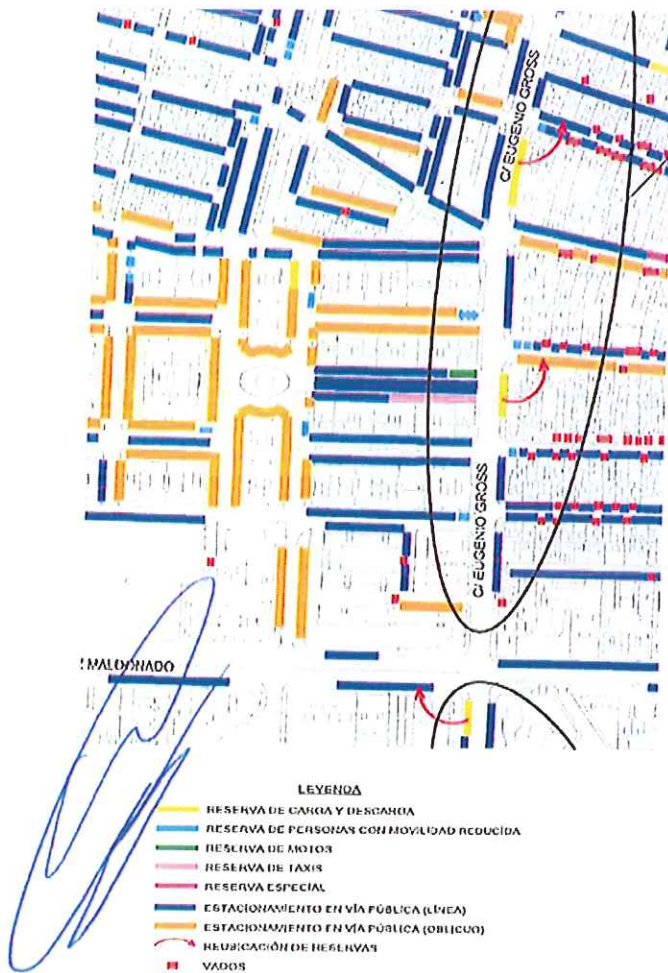
Punto nº 18  
 J.G.L. 17/2/17

EL OFICIAL MAYOR  
 E.F. DE TITULAR DEL ÓRGANO DE APOYO  
 A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
 SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
 SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

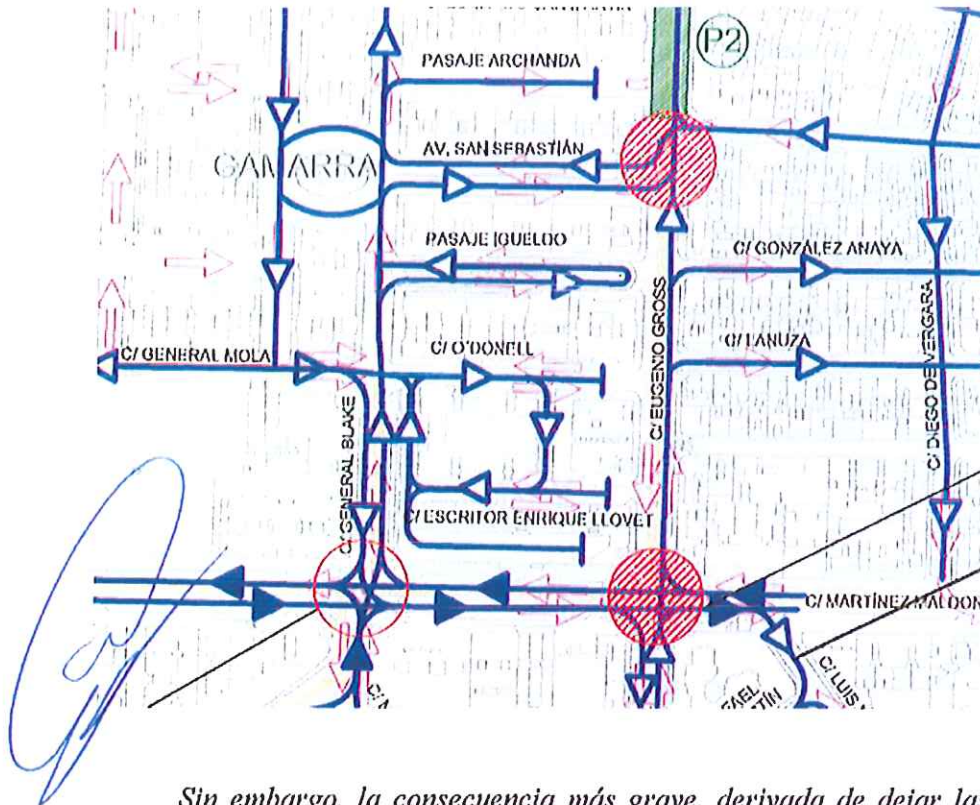


Además, el circuito propuesto entre las calles O'Donnell, Pasaje Urgull y calle Escritor Enrique Llovet, no es posible a día de hoy, pues el tramo de esta última calle comprendido entre las calles Pasaje Urgull y General Blake, se encuentra cerrado al tráfico rodado y su acceso (mediante valla móvil) sólo está permitido para el aparcamiento en superficie de los allí residentes.



AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS



Sin embargo, la consecuencia más grave, derivada de dejar las calles Prensa, Escritor Enrique Llovet, O'Donnell, Pasaje Igueldo y Archanda con un trazado en planta de fondo de saco es el incumplimiento reiterado de lo dispuesto en el Código Técnico de la Edificación, Documento Básico SI Seguridad en caso de Incendio, en su sección SI 5: Intervención de los Bomberos, mediante la cual se regulan las condiciones que han de cumplirse para facilitar las maniobras de intervención del cuerpo de bomberos, regulándose en su Apartado 1. Condiciones de aproximación y entorno, los siguientes aspectos, entre otros:

1. "Condiciones de aproximación y entorno

1.1) Aproximación a los edificios

1) Los viales de aproximación de los vehículos de bomberos a los espacios de maniobra a los que se refiere el apartado 1.2, deben cumplir las condiciones siguientes:

- a) anchura mínima libre 3,5 m
- b) altura mínima libre o gálibo 4,5 m
- c) capacidad portante del vial 20 un/m<sup>2</sup>

1.2) En los tramos curvos, el carril de rodadura debe quedar delimitado por la traza de una corona circular cuyos radios mínimos deben ser 5,30 m y 12,50 m, don anchura libre para la circulación 7,20 m.



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

2. Entorno de los edificios

1) Los edificios con una altura de evacuación descendente mayor que 9 m deben disponer de un espacio de maniobra para los bomberos que cumplan las siguientes condiciones a lo largo de las fachas en las que estén situados los accesos, o bien, al interior del edificio, o bien al espacio abierto interior en el que se encuentren aquellos:

- a. Anchura mínima libre 5 m
- b. Altura libre la del edificio
- c. ....

3) El espacio de maniobra debe mantenerse libre de mobiliario urbano, arbolado, jardines, mojones u otros obstáculos. De igual forma, donde se prevea el acceso a una fachada con escaleras o plataformas hidráulicas, se evitarán elementos tales como cables eléctricos aéreos o ramas de árboles que puedan interferir con las escaleras, etc.....

**5) En las vías de acceso sin salida de más de 20 m de largo se dispondrán de un espacio suficiente para la maniobra de los vehículos del servicio de extinción de incendios...."**

***(\*)Distancia desde el espacio de maniobra hasta las entradas al edificio***

El espacio de maniobra para bomberos al que hace mención el artículo debe situarse delante de las fachadas en las que estén los accesos, o bien al interior del edificio, o bien al espacio abierto en el interior de la manzana a la que pertenezca el edificio y en el cual se encuentren los accesos al interior del mismo.

El límite de 30 m de distancia citado en el punto d) debe considerarse desde el espacio de maniobra hasta los accesos al edificio desde el nivel de calle por los que se pueda llegar a todas sus zonas.

***Fuente: Documento DB-SI C, con comentarios del Ministerio de Fomento (versión 23 de diciembre de 2.016)***

Pues bien, el diseño viario previsto en el Proyecto de Construcción compromete seriamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en el Código Técnico de la Edificación para facilitar la seguridad en caso de incendios en los edificios colindantes a las calles cuyo trazado ha previsto en fondo de saco, así como en los tramos de calle por los que discurre la plataforma tranviaria y que carecen de calzada para tráfico rodado, coincidente con el tramo en el que se ha eliminado el carril de circulación en sentido Sur, entre las calles Hilera y Eduardo San Martín, y que se señalan con más claridad en los gráficos adjuntos.

DILIGENCIA: La presente fotocopia ha sido compulsada con su original presentado, constituyendo fiel reflejo del mismo.  
Málaga, a ..... de ..... de .....

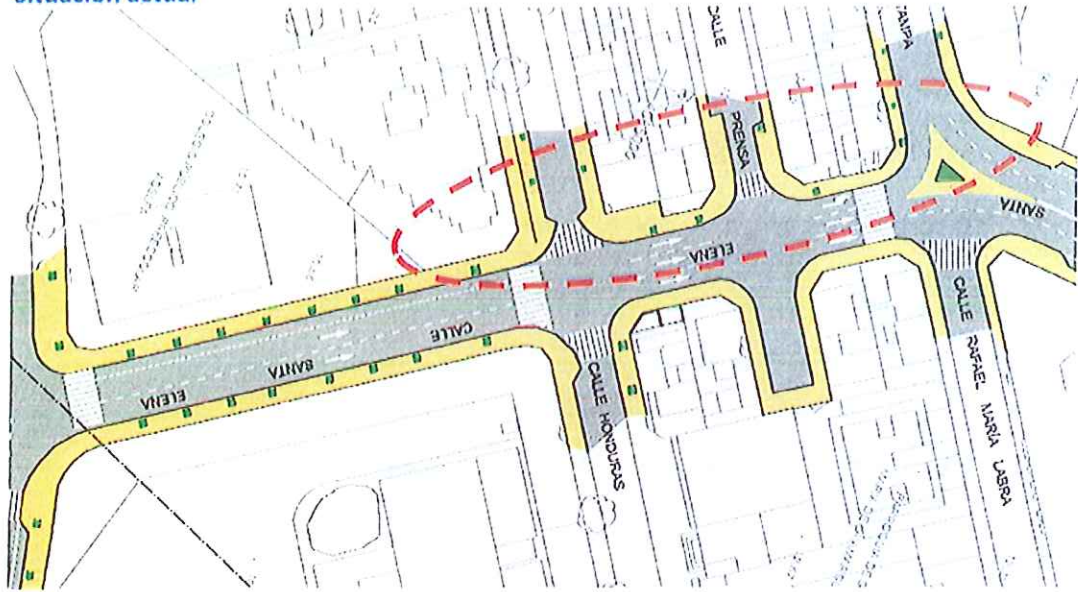
EL OFICIAL MAYOR  
E.F. DE TITULAR DEL ÓRGANO DE APOYO  
A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

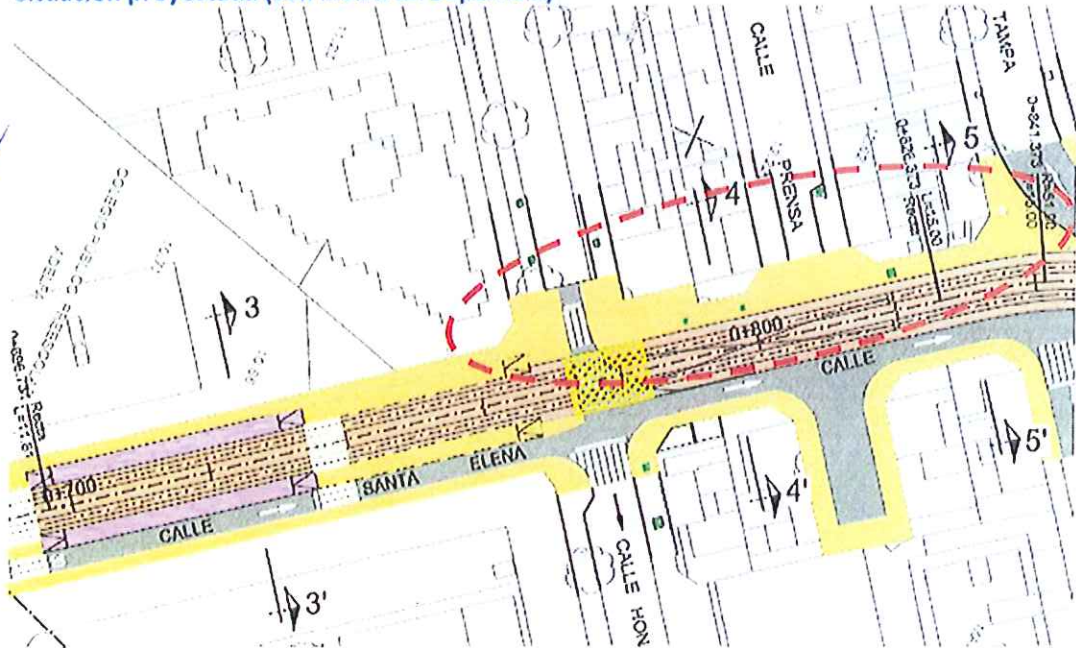
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

TRAMO C/HILERA – C/TAMPA:

Situación actual



Situación proyectada (con metro en Superficie)

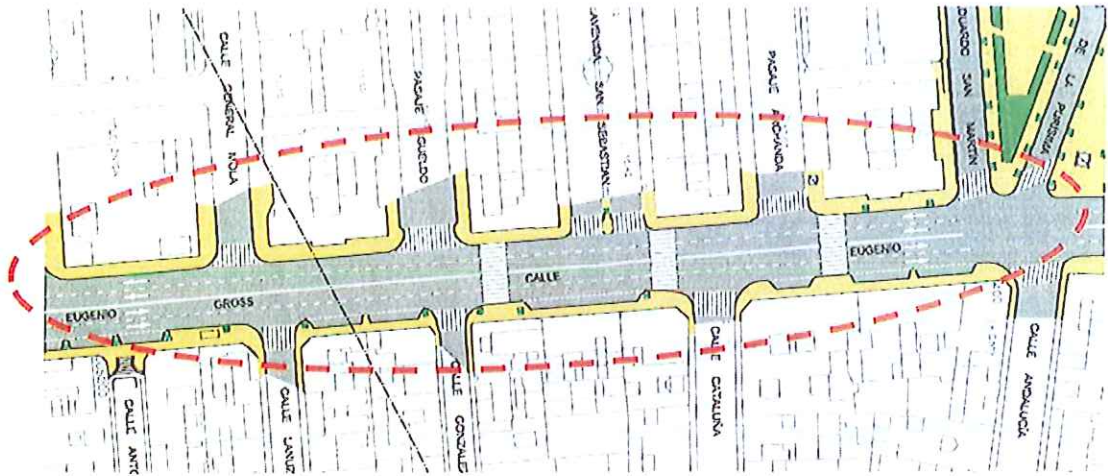


AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

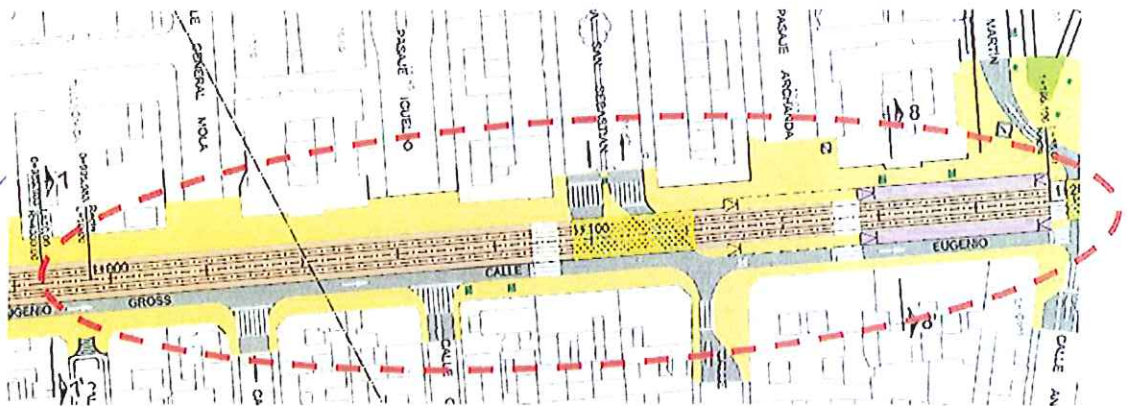
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

TRAMO C/MARTINEZ MALDONADO – C/EDUARDO SAN MARTIN:

Situación actual



Situación proyectada (con metro en Superficie)



La evidente carencia de espacio que presenta el eje de las calles Santa Elena y Eugenio Gross, en el tramo entre las calles Hilera y Eduardo San Martín, para alojar una infraestructura de metro en superficie provoca la eliminación del carril de circulación en sentido Sur y que el proyecto de construcción no resuelva aspectos de vital importancia para la ciudad y los habitantes de la zona, como es que no quede garantizada la seguridad en caso de incendio al no cumplirse las condiciones para que puedan acceder los servicios de Bomberos.

DILIGENCIA: La presente fotocopia ha sido compulsada con su original presentado, constituyendo fiel reflejo del mismo.  
Málaga, a..... de..... de..... de.....

Punto nº 18  
J.G.L. 17/2/17

EL OFICIAL MAYOR  
E.F. DE TITULAR DEL ORGANISMO DE APOYO  
A LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS



AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS



*Imágenes de las calles que el Proyecto de Construcción deja en fondo de saco*

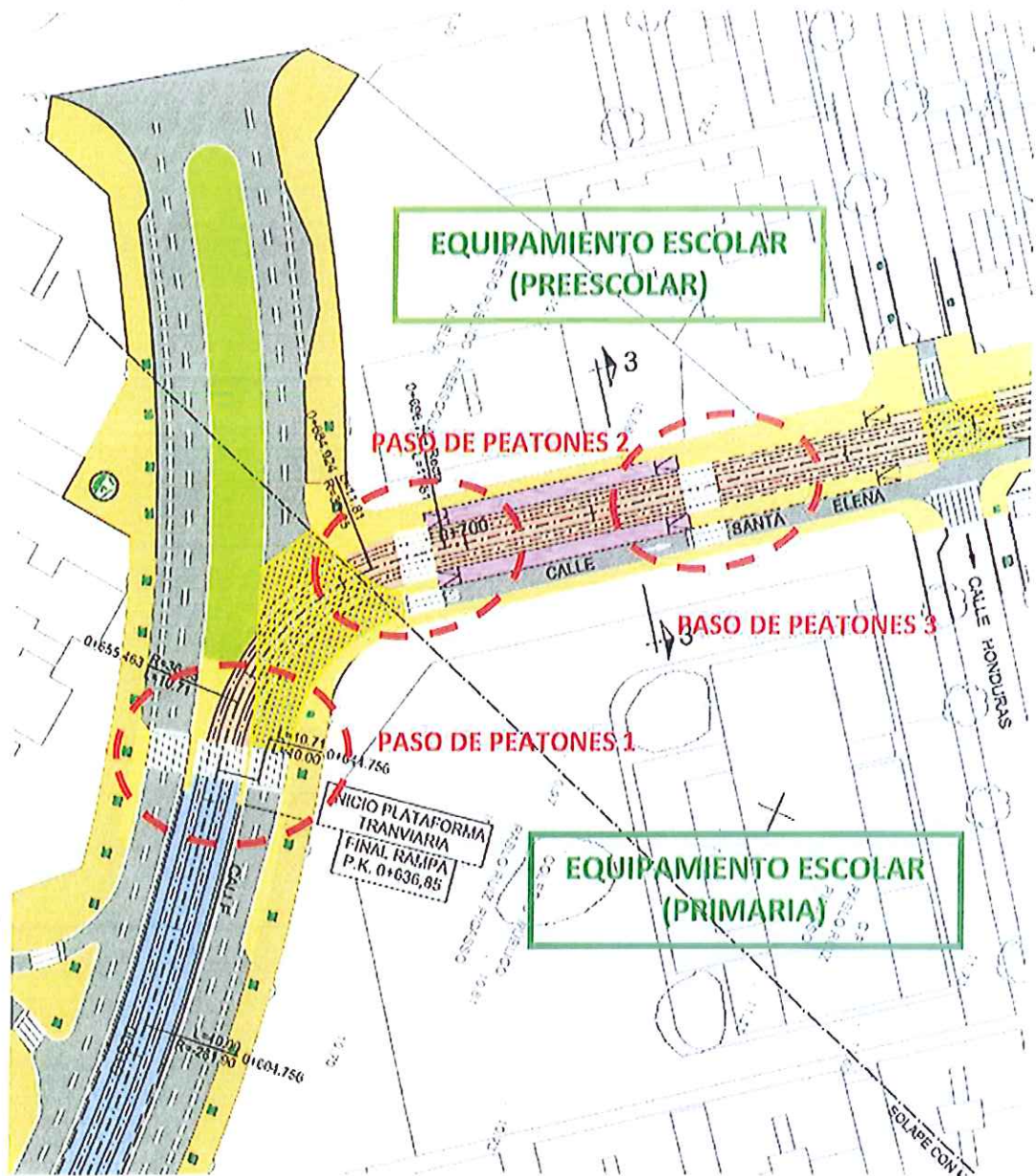
III. SEGURIDAD VIAL

Bajo este epígrafe, queremos poner de manifiesto la inquietud que nos genera la solución prevista en el Proyecto de Construcción para la intersección de la plataforma tranviaria (ya en superficie) en la intersección de las calles Hilera y Santa Elena, muy sensible desde el punto de vista urbanístico por la concurrencia de sendos equipamientos escolares a ambos lados de la calle Santa Elena. Tal y como se ha remarcado en la imagen que se acompaña (extraída del Plano de Integración Urbana, Planta General de Situación, hoja 2/6) entendemos que se generan varios puntos de conflicto desde el punto de vista de la Seguridad Vial, en los que no está bien resueltos:



AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS



- **Paso de Peatones 1:** Tal y como puede apreciarse en la fotografía adjunta, el paso de peatones se ubica en la confluencia de un cambio de trazado longitudinal (e escasos 8 metros del final del tramo de rampa) y de un cambio de trazado en planta, con lo cual se suponen que las condiciones de visibilidad óptimas no quedan garantizadas, más aún, cuando consultando los planos de reposición de servicios semafóricos, la reposición prevista no se ajusta a ésta disposición y no se aclara si finalmente este paso de peatones quedaría regulado semafóricamente o no. En cualquier caso,

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

entendemos que su ubicación es demasiado próxima a la salida a superficie del tranvía.

- **Paso de Peatones 2:** este paso de peatones, por su ubicación entre dos equipamientos escolares, es previsible tenga un importante flujo peatonal y con una elevada componente infantil, se sitúa al inicio de un cambio de trazado en planta (curva entre C/Hilera y Santa Elena) que reduce de manera evidente la visibilidad, con una plataforma (aceras y calzadas) en un único nivel y con unas dimensiones de itinerarios peatonales muy escasas (1,75 m en cada acera) que comprometen seriamente la seguridad vial de los peatones.
- **Paso de Peatones 3:** este paso de peatones es de igual manera preocupante, con algunos aspectos comunes al anterior como el previsible flujo peatonal infantil, la estrechez de los acerados proyectados, la plataforma única, etc y hay que añadirle la falta de visibilidad del cruce en sentido Oeste-Este que genera la propia estructura de la Parada. Además se sitúa en el ámbito de influencia de la salida del Colegio Preescolar Adelfa que en la actualidad, y para previsión de posibles accidentes, tiene dispuesta una barandilla para evitar el acceso de los escolares a la calzada, tal y como se muestra en la fotografía adjunta. La solución proyectada no sólo reduce de manera considerable el ancho de acera actual (que además tiene un aparcamiento que lo separa de la zona de calzada) sino que lo dota de acceso directo a la plataforma tranviaria, lo cual aumenta de manera preocupante la inseguridad vial.



Estado actual de la salida del Colegio Público Preescolar Adelfa



Señalización Proyectada para este tramo



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

IV. CONCLUSIÓN

Este Departamento, en base a lo expuesto con anterioridad, con este escrito manifiesta motivadamente que el trazado (planta y perfil) que contiene el Proyecto de Construcción de la Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga. Tramo: Guadalmedina – Hospital Civil no se adecua al planeamiento urbanístico en vigor, en los siguientes aspectos:

- La red de Metro de Málaga forma parte de la Ordenación Estructural del PGOU y en su configuración actual así es recogida en los Planos de Ordenación Estructural P.1.1. Clasificación de Suelo y Sistemas Generales, del mismo. El trazado propuesto por el proyecto de construcción no se ajusta a ninguno de los trazados recogidos en el mismo.
- La solución propuesta en el proyecto constructivo altera de manera sustancial el esquema de movilidad general de la zona oeste de la ciudad, al plantear una plataforma tranviaria por uno de los principales ejes viarios de conexión Norte – Sur (el formado por las calles Eugenio Gross y Blas de Lezo) sin que los itinerarios alternativos proyectados ofrezcan las suficientes garantías, al plantear la propia calle Blas de Lezo (por la que discurre la plataforma tranviaria) como itinerario alternativo en sentido Sur o al plantear como tales (en ambos sentidos) las calles Aº de Los Ángeles o la Avda. Simón Bolívar, por las cuales el propio proyecto propone en su día la prolongación de la línea actual hasta conectar con la línea 4.
- El proyecto de construcción compromete la firme apuesta que hace el PGOU, en los términos actualmente vigentes, por la movilidad sostenible desarrollada en el capítulo IV del título VII de la Memoria y en los planos 2.7.2.
- Resultan afectados varios planeamientos de desarrollo, de manera directa, el SUNC-R-R.4- Hospital Civil, dentro de cuyo ámbito se ha ubicado una subestación eléctrica y de manera indirecta, al comprometer parte de los objetivos planteados por los mismos, el SUNC-R-R.5- Martiricos y el Plan Especial PE-4: Plan Espacial Guadalmedina.
- El contenido del Proyecto de Construcción incumple lo dispuesto en el Título VII. Normas de Urbanización, en lo referente al:
  - Cumplimiento de la Normativa de Accesibilidad (Decreto 293/2009, de 7 de julio, en el que se aprueba el Reglamento que regula las Normas para la Accesibilidad en las infraestructuras, urbanismo, edificación y el transporte



AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

en Andalucía), al establecer unas dimensiones de acerado que incumplen las establecidas, con carácter de mínimos, en la normativa vigente para las anchuras libres de obstáculos en los itinerario peatonales accesibles.

- o La ordenación viaria resultante de disponer una plataforma tranviaria en el eje Santa Elena – Eugenio Gross – Blas de Lezo, deja las calles Prensa, Escritor Enrique Llovet, O'Donnell, Pasaje Igueldo y Archandacon un trazado en planta en fondo de saco, incumpliendo así lo establecido al respecto en el artículo 7.3.3. de la Normativa de Urbanización y comprometiendo, a su vez, lo dispuesto, en el Código Técnico de la Edificación, Documento Básico SI Seguridad en caso de Incendio, en su sección SI 5: Intervención de los Bomberos”.

**TENIÉNDOSE EN CUENTA** lo indicado en los informes anteriores y **CONSIDERANDO** el dictamen del Consejo Consultivo de Andalucía 457/2014 por el que “...Se dictamina desfavorablemente la modificación del contrato de concesión para la construcción y explotación de las Líneas 1 y 2 del Metro de Málaga, en el aspecto concerniente al establecimiento de un nuevo periodo transitorio comprendido entre la fecha de puesta en servicio de los tramos de las líneas 1 y 2 hasta la Estación Perchel, y la fecha de puesta en servicio total de la concesión. “

y citando textualmente :

“...Se ha de tener en cuenta que la modificación del contrato tramitada, comporta un manifiesto retraso en la ejecución de la obra del Metropolitano, y consiguientemente, de la fecha en que se entrega la obra al concesionario encargado de su explotación”

“ ... la demora ya acumulada hasta el día de hoy, acrecentada nuevamente por un cambio de trazado que altera sustancialmente el proyecto primitivo, no es precisamente a coste cero para la Administración, incidiendo de forma sustancial en la relación jurídica existente entre concedente y concesionario, aunque sea la propia Agencia de Obra Pública la que asuma la entrega de las obras aún no concluidas.

El tramo “...Guadalmedina-La Malagueta, que ahora se descarta y sustituye por nuevo ramal), concluimos que el retraso es notable y que ello comporta un coste derivado de las aportaciones directas de la Administración, que no son sino una forma de reajustar el precio de un contrato no ejecutado en plazo...”

“...se definió un periodo transitorio, que es el tiempo que transcurrirá entre la puesta en servicio parcial del Metropolitano, y la puesta en servicio total del mismo, para lo cual



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

previamente la Administración ha de entregar contruidos los tramos a los que se ha comprometido”

Los dos dictámenes del Consejo Consultivo conclulan en : Como conclusión, solamente podemos decir que la propuesta de modificación excede de las previsiones normativas que contemplan la modificación de los contratos administrativos, no pudiendo tampoco acogerse, ni siquiera de forma excepcional, en la complejidad de una obra pública como es el trazado de un Metropolitano por una ciudad consolidada, tal y como en ocasiones anteriores se ha venido admitiendo por este Órgano, lo cual justifica que el dictamen sea desfavorable a la propuesta elevada.

A partir de este escrutinio es el órgano de contratación el que debe tomar las determinaciones pertinentes, considerando que el dictamen de este Consejo Consultivo no es vinculante y sólo puede partir de las valoraciones técnicas, jurídicas y económicas que lucen en el expediente, en el que los órganos pre-informantes han considerado que la continuación del contrato modificado es la solución más conveniente para el interés público en estos momentos.”

**SE PROPONE A LA ILTMA. JUNTA DE GOBIERNO LOCAL, ADOPTE LOS SIGUIENTES ACUERDOS:**

**PRIMERO.** Aprobar los transcritos informes municipales del Área de Movilidad y de la Gerencia Municipal de Urbanismo relativos a Trámite de Audiencia del Proyecto de Construcción de la Prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil.

**SEGUNDO.** De conformidad con los informes mencionados en el apartado anterior, resaltar las siguientes consideraciones analizadas en el trámite de audiencia concedido al Proyecto de Construcción de la Prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil:

- El Proyecto de Construcción incluye aspectos geométricos y funcionales sustantivos que no han sido tramitados ni aprobados con anterioridad. Por tanto, no se limita a añadir exclusivamente los detalles necesarios para hacer factible su construcción respecto del Proyecto Básico aprobado.
- Se entiende que el nuevo Proyecto de Construcción inicia a partir de ahora un nuevo procedimiento incluyendo toda la tramitación y procedimiento que se determina en el artículo 9 de la Ley 9/2006 de Servicios Ferroviarios de Andalucía.



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

- *No consta supervisión ni aprobación al menos provisional por parte de la Dirección General de Movilidad. La supervisión y aprobación correspondería a la Consejería competente en materia de transportes, pero no a la Agencia de Obra Pública.*
- *La redacción de un Estudio Informativo es la actuación que se considera más coherente y adecuada. El Proyecto no ha incorporado a su documentación un estudio de demanda de viajeros.*
- *El Proyecto de Construcción no justifica de forma convincente las razones por las cuales se ha optado directamente por esta propuesta tranviaria respecto de otras alternativas. Los motivos expuestos en la memoria del Proyecto justificarían la implantación inicial de un BRT de acuerdo a las recomendaciones que determina el PISTA 2020.*
- *Se produce una incidencia significativa en la movilidad del trazado planteado y descarta la inexistencia de los estudios y consideraciones precisas.*
- *Se considera contradictorio plantear como desvío alternativo la c/ Blas de Lezo y se pone de manifiesto la falta de resultados que avalen los itinerarios alternativos planteados.*
- *Se detectan importantes carencias y divergencias en el estudio de movilidad que deben ser subsanadas, con especial interés en la corrección del modelado y la simulación, considerándose incompleta, y planteándose un escenario de futuro con unos niveles de servicio inaceptables.*
- *Debilidad en la justificación de la alternativa de urbanización escogida, mostrando el propio estudio una propuesta mejor a la escogida desde el punto de vista de la accesibilidad.*
- *Indefinición del trazado definitivo de la futura prolongación del tramo Guadalmedina- Hospital Civil hacia Ciudad Jardín.*
- *Necesidad de incorporar un estudio de reordenación y regulación definitivo de las barriadas afectadas.*
- *Necesidad de contemplar en el estudio de movilidad el escenario durante la ejecución de las obras.*

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

- Necesidad de un estudio específico que analice de manera pormenorizada aspectos tales como: infraestructuras semaforicas, señalización, accesos a aparcamientos públicos y privados, itinerarios peatonales, señalización informativa, ubicación específica de las paradas de transporte público, aparcamientos paliativos, etc.
- La red de Metro de Málaga forma parte de la Ordenación Estructural del PGOU y en su configuración actual así es recogida en los Planos de Ordenación Estructural P.1.1. Clasificación de Suelo y Sistemas Generales, del mismo. El trazado propuesto por el proyecto de construcción no se ajusta a ninguno de los trazados recogidos en el mismo.
- La solución propuesta en el proyecto constructivo altera de manera sustancial el esquema de movilidad general de la zona oeste de la ciudad, al plantear una plataforma tranviaria por uno de los principales ejes viarios de conexión Norte – Sur (el formado por las calles Eugenio Gross y Blas de Lezo) sin que los itinerarios alternativos proyectados ofrezcan las suficientes garantías, al plantear la propia calle Blas de Lezo (por la que discurre la plataforma tranviaria) como itinerario alternativo en sentido Sur o al plantear como tales (en ambos sentidos) las calles A° de Los Ángeles o la Avda. Simón Bolívar, por las cuales el propio proyecto propone en su día la prolongación de la línea actual hasta conectar con la línea 4.
- El proyecto de construcción compromete la firme apuesta que hace el PGOU, en los términos actualmente vigentes, por la movilidad sostenible desarrollada en el capítulo IV del título VII de la Memoria y en los planos 2.7.2.
- Resultan afectados varios planeamientos de desarrollo, de manera directa, el SUNC-R-R.4- Hospital Civil, dentro de cuyo ámbito se ha ubicado una subestación eléctrica y de manera indirecta, al comprometer parte de los objetivos planteados por los mismos, el SUNC-R-R.5- Martiricos y el Plan Especial PE-4: Plan Espacial Guadalmedina.
- El contenido del Proyecto de Construcción incumple lo dispuesto en el Título VII. Normas de Urbanización, en lo referente al:
  - Cumplimiento de la Normativa de Accesibilidad (Decreto 293/2009, de 7 de julio, en el que se aprueba el Reglamento que regula las Normas para la Accesibilidad en las infraestructuras, urbanismo, edificación y el transporte en Andalucía), al establecer unas dimensiones de acerado que incumplen las establecidas, con carácter de mínimos, en la normativa vigente para las anchuras libres de obstáculos en los itinerario peatonales accesibles.



JUNTA DE GOBIERNO LOCAL  
SERVICIO DE COORDINACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA  
SECCIÓN DE JUNTA DE GOBIERNO Y ÓRGANOS EJECUTIVOS

- o La ordenación viaria resultante de disponer una plataforma tranviaria en el eje Santa Elena – Eugenio Gross – Blas de Lezo, deja las calles Prensa, Escritor Enrique Llovet, O'Donnell, Pasaje Igueldo y Archandacon un trazado en planta en fondo de saco, incumpliendo así lo establecido al respecto en el artículo 7.3.3. de la Normativa de Urbanización y comprometiendo, a su vez, lo dispuesto, en el Código Técnico de la Edificación, Documento Básico SI Seguridad en caso de Incendio, en su sección SI 5: Intervención de los Bomberos”.

**TERCERO.** De acuerdo con las consideraciones resaltadas en el informe antedicho del Área de Movilidad, trasladar a la Consejería de Fomento y Vivienda la imposibilidad de que exista un pronunciamiento respecto a la actuación propuesta en relación a la movilidad urbana y metropolitana. Una vez se proceda a la subsanación referida en este informe y en el conjunto de informes emitidos con anterioridad por este Área, será el momento de dar cumplimiento a los trámites, informes y procedimientos preceptivos pero no vinculantes, que determina la Ley 9/2006 de Servicios Ferroviarios de Andalucía.

**CUARTO.** Conforme a las consideraciones resaltadas en el informe de la Gerencia Municipal de Urbanismo, trasladar a la Consejería de Fomento y Vivienda que el trazado (planta y perfil) que contiene el Proyecto de Construcción de la Prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil no se adecua al planeamiento urbanístico en vigor”.

La Junta de Gobierno Local, por unanimidad de los miembros asistentes, dio su aprobación a la Propuesta que antecede, y, consecuentemente, adoptó los acuerdos en la misma propuestos.

Cúmplase lo acordado por  
la Junta de Gobierno Local.  
EL ALCALDE - PRESIDENTE  
ACCTAL.,

Carlos Conde O'Donnell

DOY FE:  
EL CONCEJAL SECRETARIO DE  
LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL,

Fdo.: Julio Andrade Ruiz





Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía  
**CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA**

**INFORME SOBRE EL ACUERDO ADOPTADO POR LA JUNTA DE  
GOBIERNO LOCAL DEL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA DE  
FECHA 17 DE FEBRERO DE 2017 EN RELACIÓN AL TRÁMITE  
DE AUDIENCIA DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA  
PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA.  
TRAMO: GUADALMEDINA – HOSPITAL CIVIL**

*Departamento de Explotación y Servicios*

V.1

Código:	BY574845PFIRMAqzfwug3G7/Gox06h	Fecha	12/04/2017	
Firmado Por	MIGUEL ANGEL GARCIA CAÑIZARES			
Url De Verificación	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	Página	1/9	



**INFORME SOBRE EL ACUERDO ADOPTADO POR LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL DEL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA DE FECHA 17 DE FEBRERO DE 2017 EN RELACIÓN AL TRÁMITE DE AUDIENCIA DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA. TRAMO: GUADALMEDINA – HOSPITAL CIVIL**

En relación al acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayuntamiento de Málaga en relación al trámite de audiencia del proyecto de construcción de referencia, se ha de informar lo que sigue:

1. Sobre la inclusión de aspectos geométricos y funcionales sustantivos que no han sido tramitados ni aprobados con anterioridad.

El proyecto de trazado incluye las secciones transversales del viario donde se implanta la prolongación de la línea 2. En dichas secciones transversales queda perfectamente definida la plataforma tranviaria segregada del resto de viario público cuya definición es la de una plataforma compartida vehículo-peatón, no estableciéndose en estas secciones qué espacio es destinado al vehículo y cuál al peatón. En ese sentido el proyecto de trazado ofrece diversas alternativas sobre ese viario público y su mayor o menor uso para el vehículo privado obviamente tiene recíprocamente mayor o menor afección sobre la movilidad del vehículo privado, lo cual a su vez implica la realización de distintas actuaciones de movilidad en el viario circundante.

Es en el proyecto de construcción, donde se fija el uso al que se destina el viario adyacente a la plataforma del metro, definiendo los anchos de los carriles de circulación para vehículo privado y para las aceras. No consideramos por tanto que los diferentes grados de uso del viario público por el vehículo privado vs. peatón, adyacente a la plataforma del metro en función de las alternativas incluidas en el proyecto de trazado sea una cuestión sustantiva para la prolongación de la línea 2 del metro hacia el Hospital Civil.

2. Al entender que en el proyecto de construcción no se introducen aspectos geométricos y funcionales sustantivos no es necesario iniciar una nueva tramitación de audiencia, información pública y ambiental.

*Departamento de Explotación y Servicios*

Código:	BY574845PFIRMAgzfwuq3G7/Gox06h	Fecha	12/04/2017	
Firmado Por	MIGUEL ANGEL GARCIA CAÑIZARES	Página	2/9	
Url De Verificación	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>			



3. El proyecto de construcción ha sido supervisado por unidad competente de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía y figura resolución de aprobación de fecha 31 de marzo de 2016 por la AOPJA en virtud de la atribución correspondiente a las líneas 1 y 2 del metro de Málaga por acuerdo del Consejo de Gobierno de fecha 28 de noviembre de 2005.
4. El artículo 9 de la Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía prevé el establecimiento o modificación de las líneas ferroviarias -o sus tramos- mediante la aprobación de un estudio informativo. El mismo artículo establece el procedimiento a realizar en el caso de que se opte por la redacción directa de un proyecto, sin previa redacción de estudio informativo; en estos términos se ha realizado.

En cuanto al estudio de demanda de viajeros, entendemos que no tiene mucho sentido incluirlo en el proyecto de construcción de la infraestructura del tramo de prolongación de línea 2, pues éste abarca la totalidad de la red del metro, esto es, líneas 1 y 2 hasta Perchel en servicio desde el 30.07.2014, líneas 1 y 2 hasta Atarazanas -incluyendo el tramo Perchel – Guadalmedina- y prolongación de línea 2 desde Guadalmedina hasta el Hospital Civil. En cualquier caso, el Ayuntamiento de Málaga dispone de dicho estudio de demanda, facilitado en el documento de contestación de alegaciones.

5. El proyecto de construcción desarrolla a nivel constructivo el proyecto de trazado sometido a información pública, con una definición de trazado que da cumplimiento al PROTOCOLO DE INTENCIONES ENTRE LA JUNTA DE ANDALUCÍA Y EL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA RELATIVO A LA FINALIZACIÓN DE LAS LÍNEAS DE METRO DE MÁLAGA 1 Y 2 CONFORME COMPROMISO DE 27 DE SEPTIEMBRE DE 2013, formalizado entre ambas administraciones, Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Málaga el 11 de noviembre de 2013.

En el apartado 3.2 de la memoria del proyecto se justifica la adopción de la solución frente a otras alternativas. La transcribimos de forma literal:

*La mejor solución en la actualidad para la prolongación de la Línea 2 hasta el Hospital Civil es el del corredor en superficie por Eugenio Gross. Se elige este corredor y no cualquiera de las 3 alternativas incluidas en el Estudio Informativo por los siguientes motivos:*

- *Este corredor en superficie permite una captación mayor de viajeros, sobre todo en el entorno del Hospital Civil. Además permite la posibilidad de incluir 4 paradas en todo el trazado entre Guadalmedina y el Hospital Civil, mientras que en las alternativas de*

*Departamento de Explotación y Servicios*

Código:	BY574845PFIRMAqzfwug3G7/Gox06h	Fecha	12/04/2017	
Firmado Por	MIGUEL ANGEL GARCIA CAÑIZARES			
Url De Verificación	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	Página	3/9	



*trazado en subterráneo del Estudio Informativo solo habría 3 paradas hasta el entorno del Hospital Civil.*

- *El coste de inversión es mucho menor que en las soluciones soterradas. En este momento, el peso del criterio económico es mayor que cualquier otro.*
- *No es posible una solución en superficie por los corredores planteados en el Estudio Informativo puesto que la sección disponible en los viales por los que discurren no permitiría la implantación de carriles para vehículos privados además de la plataforma tranviaria.*

*Esta solución en superficie permite la continuidad de la línea hacia el norte en el futuro, bien por la Avenida Simón Bolívar o por la Avenida Arroyo de los Ángeles, pudiendo conectar con los corredores planteados en el Estudio Informativo.*

6. La incidencia en la movilidad que supone la implantación de la prolongación de línea 2 del metro mediante un sistema tranviario se recoge en el proyecto de construcción en su Anejo nº 7 Ordenación del tráfico, movilidad y planeamiento urbanístico, en el cual se estudian los siguientes aspectos:

- Caracterización de la zona de estudio
- Organización de la movilidad en la zona de estudio
- Modelización de los desplazamientos en vehículo privado
- Propuesta de la nueva organización de la movilidad de la zona

En este punto el proyecto recoge un análisis de cuatro alternativas de ordenación viaria, identificando los itinerarios que se ven afectados y estableciendo los posibles itinerarios alternativos. El estudio se decanta por la que denomina propuesta de ordenación de la alternativa B, que es la que se desarrolla en el proyecto de construcción. En ese sentido el estudio propone y define una serie de actuaciones complementarias -un total de cinco- consistente en potenciar itinerarios alternativos con capacidad suficiente para absorber los incrementos de tráfico derivados de la implantación de la alternativa B; desarrolla la accesibilidad a las barriadas con la nueva configuración viaria.

Asimismo en este punto el estudio analiza las siguientes afecciones:

Afección a los estacionamientos.

Propone reubicación de plazas para PMR, estacionamiento de motocicletas y reservas de carga/descarga.

*Departamento de Explotación y Servicios*

Código:	BY574845PFIRMAqzfwug3G7/Gox06h	Fecha	12/04/2017	
Firmado Por	MIGUEL ANGEL GARCIA CAÑIZARES	Página	4/9	
Url De Verificación	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>			



Propone una reordenación de los estacionamientos de en viario público.

Garantiza la accesibilidad a los aparcamientos con vado, y en particular el aparcamiento asociado al Hospital Civil.

Afección al transporte público

Identifica las líneas y paradas afectadas tanto de líneas urbanas (EMT) como de líneas metropolitanas, proponiendo soluciones alternativas de itinerario y de sus paradas.

Afección a la infraestructura ciclista

El proyecto prevé mantener los itinerarios ciclistas que se ven afectados.

· Actuaciones complementarias en materia de movilidad

El proyecto de construcción prevé realizar una serie de actuaciones complementarias en materia de movilidad, mediante la habilitación de itinerarios alternativos al restringir carriles de circulación en calle Blas de Lezo y Eugenio Gross por la implantación del metro en superficie. Estos itinerarios alternativos, una vez realizadas las actuaciones complementarias, dispondrán de capacidad suficiente para absorber los eventuales incrementos de tráfico que se puedan llegar a producir por la implantación del metro en el eje Santa Elena – Eugenio Gross – Blas de Lezo.


Dado que estas actuaciones complementarias sobre el viario que cometerá la función de itinerario alternativo son de cierta extensión, son objeto de proyecto de construcción independiente del de la prolongación de la línea 2, debiéndose realizar -al menos en parte- con carácter previo a la ejecución de la línea 2.

El estudio de movilidad incluido en el proyecto de construcción se ha realizado por un experto en movilidad de solvencia profesional contrastada y conocedor de la movilidad de la ciudad de Málaga habiendo realizado numerosos estudios de movilidad para el propio Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga. En ese estudio se realiza una modelización cuyo ámbito general es toda la ciudad y como ámbito local la zona comprendida entre el río Guadalmedina, avda. de Valle Inclán, Ronda oeste y avenida de Andalucía, lo que significa una superficie de ciudad de unas 330 hectáreas.

Establece una modelización del comportamiento de los desplazamientos en vehículo privado, para así poder estimar el comportamiento futuro sobre la alternativa que se

*Departamento de Explotación y Servicios*

Código:	BY574845PFIRMAgzfwug3G7/Gox06h	Fecha	12/04/2017
Firmado Por	MIGUEL ANGEL GARCIA CAÑIZARES		
Url De Verificación	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	Página	5/9





desarrolla en el proyecto de construcción. A tal efecto se ha realizado una campaña de encuestas y se han utilizado los datos de aforo del propio Área de Movilidad para actualizar la matriz de origen-destino.

Por otra parte se han realizado sobre las intersecciones de mayor relevancia los análisis "micro" de su comportamiento antes y después de la implantación del metro, lo que ha permitido diseñar con el detalle necesario todos los cruces que se ven modificados por la actuación.

El proyecto incluye con el detalle suficiente, a nivel de proyecto de construcción, y a la escala adecuada todas las modificaciones que deben realizarse sobre todos los aspectos en materia de movilidad, esto es: semaforización, señalización, accesos a aparcamientos, itinerarios peatonales, etc.

7. Llama la atención que en el acuerdo de la Junta de Gobierno Local se afirme que "El proyecto de construcción compromete la firma apuesta que hace el PGOU, en los términos actualmente vigentes, por la movilidad sostenible...".

Transcribimos lo mencionado en el cuerpo del informe aportado, en concreto en la página 20:


*La alteración de las líneas de metro previstas, sobre todo si deja alguna de serlo por pasar a una solución tranviaria, tiene una repercusión en la zona donde se produce variable según sus características.*

*El PGOU apuesta por una movilidad sostenible pues quiere una recuperación del espacio público libre, que desde el momento en el que el uso del vehículo privado se ha ido implantando y creciendo, ha ido desapareciendo y ha quedado reducido al mínimo, sobre todo en la ciudad consolidada y donde las calles ya eran de por sí exiguas de sección (solo hay que examinar las mínimas aceras que hoy en muchos lugares de la ciudad existen).*

*Hay que recuperar parte de ese espacio que el coche ocupa: circulando y parado. Para disminuir el uso del vehículo privado, desde el planeamiento se debe actuar en dos direcciones: creando una ciudad lo más policéntrica posible (se disminuye el número de desplazamientos) y ofreciendo una alternativa a través del uso de otros modos de transporte. Esta alternativa debe ser competitiva con el vehículo privado, para lo que se necesita la implantación de plataformas reservadas, que permitan*

Departamento de Explotación y Servicios

Código:	BY574845PFIRMAgzfwug3G7/6ox06h	Fecha	12/04/2017
Firmado Por	MIGUEL ANGEL GARCIA CAÑIZARES		
Url De Verificación	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	Página	6/9





*conseguir un transporte rápido, económico y con la frecuencia conveniente, y del intercambio modal.*

*De esta manera la disminución del uso del vehículo privado libera espacio público (por no necesitarse para su movimiento y para aparcar en el destino) y mejora el medio ambiente.*

*Y este modelo es el que prevé el PGOU, apoyándose en el POTAUM. El transporte colectivo se articula sobre la base de las líneas de metro previstas que se convierten en la columna vertebral y se complementa con la implantación de carriles bus, tal como se indica en el capítulo IV del título VIII de la memoria y en los planos 2.7.2 del PGOU, el cual fía un estudio más detallado y profundo de la movilidad de la ciudad a la realización de un Plan Especial, que se está elaborando.*


A nuestro juicio, por tanto, es incuestionable que la actuación de implantación de un metro desde la estación Guadalmedina hasta el entorno del complejo hospitalario Carlos Haya/Materno infantil apuesta claramente por la movilidad sostenible; en ese sentido el trazado propuesto deberá ser, una vez declarada la actuación de interés metropolitano, incorporado al Plan General de Ordenación Urbana, adaptando en él los elementos necesarios.

8. El proyecto de construcción cumple con las Normas de Urbanización a las que hace referencia el acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local. Dichas Normas de Urbanización establecen el cumplimiento de la Normativa de Accesibilidad (Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía). Concretamente en su artículo 15 relativo a las condiciones generales de los itinerarios peatonales accesibles indica en su apartado a) que el ancho mínimo libre de obstáculos será de 1,50 metros, circunstancia que se cumple en toda la zona de actuación, siendo el ancho mínimo adoptado en algunas secciones de 1,75 metros. Este mismo artículo indica expresamente que en el caso de existir elementos puntuales tales como señales verticales, papeleras o elementos de jardinería, se dejará un ancho libre mínimo de 0,90 metros en ese punto, circunstancia que asimismo se cumple.

Además el diseño de la urbanización que propone el proyecto consiste en adoptar una plataforma única en la que queda diferenciada la zona de tránsito peatonal de la de circulación de vehículos, redundando en mejorar la accesibilidad de los itinerarios peatonales.

*Departamento de Explotación y Servicios*

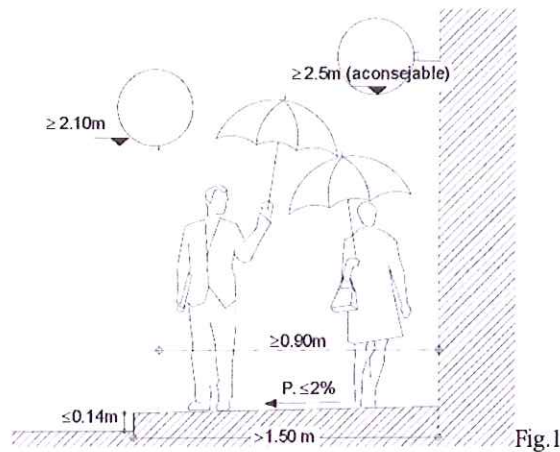
Código:	BY574845PFIRMAgzfwug3G7/Gox06h	Fecha	12/04/2017
Firmado Por	MIGUEL ANGEL GARCIA CAÑIZARES		
Url De Verificación	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	Página	7/9



Por otra parte se ha de señalar que la Ordenanza Reguladora de Accesibilidad del Municipio establece los mismos criterios que el Decreto 293/2009. Transcribimos lo indicado al respecto en el Art. 5. TRAZADO Y DIMENSION, CAPÍTULO I. ITINERARIOS del TÍTULO I ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN:

*B) Banda libre peatonal es aquella parte de un itinerario libre de cualquier obstáculo o barrera. Su anchura será tal que permita el cruce de dos personas, una de ellas en silla de ruedas, 1,50 metros. En todos los casos en que esto no se pueda cumplir, deberá disponer al menos, de una anchura mínima tal que permita el paso de una persona en silla de ruedas (1,20 metros). Se admitirá en casos puntuales un ancho  $\geq 0,90$  m. en zonas consolidadas por la edificación y en puntos singulares.*


y aportamos el gráfico que incluye al respecto:



- El proyecto de construcción de la prolongación de la línea 2 del metro recoge la implantación de una sistema de metro ligero (soterrado en calle Hilera y como solución tranviaria en el resto del tramo) en un viario urbano consolidado, por lo que se hace necesario definir los nuevos usos del viario público; en ese sentido, lo que el proyecto de construcción recoge es una reposición de la urbanización afectada por la implantación del metro y no una urbanización en el sentido estricto de la expresión. El artículo 7.3.3. de la Normativa de Urbanización al que hace mención el informe incluido en el acuerdo de la Junta de Gobierno Local desarrolla aspectos de geometría de rasantes, de alineaciones,

*Departamento de Explotación y Servicios*

Código:	BY574845PFIRMAgzfwuq3G7/Gox06h	Fecha	12/04/2017
Firmado Por	MIGUEL ANGEL GARCIA CAÑIZARES		
Url De Verificación	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	Página	8/9







movimientos de tierra, etc., entendemos que aplicables a proyectos de nueva urbanización.

Por otra parte y en cuanto a las cuestiones de Seguridad en caso de Incendio, los viales quedan en fondo de saco exclusivamente para los vehículos particulares, no siendo así para los peatones ni para los vehículos de emergencia. Sirva como ejemplo las diversas calles peatonales o semi-peatonales que existen en el centro de la ciudad, que, no siendo accesibles para el vehículo privado, obviamente sí lo son para los vehículos de emergencia.




En Málaga, a la fecha de la firma electrónica

*Departamento de Explotación y Servicios*

V.1

página 9

Código:	BY574845PFIRMAgzfwug3G7/Gox06h	Fecha	12/04/2017
Firmado Por	MIGUEL ANGEL GARCIA CAÑIZARES		
Url De Verificación	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	Página	9/9





**RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN - BASE DE LICITACIÓN "PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA. TRAMO: GUADALMEDINA – HOSPITAL CIVIL."**

**Expediente: T-MM6202/APRO**

Por resolución del Consejero de Fomento y Vivienda de 3 de marzo de 2016, publicada en BOJA nº 56 de 23 de marzo de 2016, se aprueba el Proyecto Básico denominado "Documento de avande de la prolongación de la línea 2 del mentro de Málaga. Tramo: Guadalmedina – Hospital Civil" así como la redacción del Proyecto de Construcción. Una vez redactado dicho proyecto, y habiéndose emitido Informe Técnico de Supervisión con fecha 28 de marzo de 2016, por unidad de supervisión competente de esta Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (AOPJA), e Informe Técnico de fecha 31 de marzo de 2016, en virtud de las facultades conferidas al efecto, habida cuenta que el mismo cumple los requisitos exigidos por la normativa vigente aplicable, y conforme a los informes, documentación y demás antecedentes obrantes en el expediente, vista la Propuesta de Aprobación formulada por el Director de Explotación, de fecha 19 de julio de 2017,

**SE RESUELVE**

**PIMERO.-** Aprobar técnicamente el Proyecto de Construcción - Base de Licitación: "PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE MÁLAGA. TRAMO. GUADALMEDINA – HOSPITAL CIVIL." (T-MM6202/APRO).

**SEGUNDO.-** El Presupuesto de Ejecución por Contrata del citado Proyecto (incluido 21% IVA), asciende a 41.428.872,02 euros, (34.238.737,21 euros, IVA excluido).

**TERCERO.-** El plazo de ejecución de las obras se estima en VEINTICUATRO (24) meses.



José Francisco Pérez Moreno  
Director Gerente

Código:	BY574863PFIRMANp3bDl23VzkrEjgS	Fecha	19/07/2017	
Firmado Por	JOSE FRANCISCO PEREZ MORENO			
Url De Verificación	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	Página	1/1	

**INFORME SOBRE LAS DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO EN RELACIÓN CON EL TRAZADO DE LA RED DE METRO DE MÁLAGA**

**1. POT DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA.**

**1.1 Síntesis de las determinaciones del planeamiento territorial.**

El Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga prevé, en el marco de sistema de comunicaciones y transportes, una red de metro y tranvías que constituye elemento estructurante del sistema de transporte público de la aglomeración urbana de Málaga.

La memoria de Ordenación del Plan prevé una red de Metro y Tranvías compuesta por 4 líneas que parten de la Estación Central:

- Línea 1, que discurre entre la Malagueta y Teatinos y extensión al Parque Tecnológico
- Línea 2, que discurre en la Malagueta y el intercambiador Martín Carpena.
- Línea 3, que conecta con Rincón de la Victoria.
- Línea 4, que se extiende hacia el norte siguiendo una traza sensiblemente paralela al cauce del Guadalmedina hasta Las Virreinas.

El artículo 40 de la Normativa del Plan regula las líneas básicas y prioridades de de la red de metro y tranvías del ámbito del Plan:

.../...

*Artículo 40. Líneas básicas y prioridades. (D)*

*1. La red de Metro y Tranvías propuesta estará compuesta, por las siguientes líneas:*

- a. Línea 1 que discurre entre la Malagueta y Teatinos, e incluirá un nuevo ramal desde Teatinos al Parque Tecnológico de Andalucía.*
- b. Línea 2 que discurre entre la Malagueta y el Intercambiador de Martín Carpena*
- c. Línea 3 que conecta Málaga, Rincón de la Victoria y Vélez-Málaga.*
- d. Línea 4 que discurre entre Guadalmedina y Las Virreinas.*

*2. Por el organismo sectorial competente se estudiará una posible alternativa de acceso al Parque Tecnológico de Andalucía a través de la red de cercanías, y se analizarán la alternativas de conexión entre la Línea 3 de Metro y el sistema tranviario de Vélez-Málaga, así como la posición del futuro Intercambiador.*

*3. Las actuaciones y prioridades de la red de Metro propuesta se ajustarán a lo previsto en los correspondientes estudios informativos, así como a los planes y proyectos de construcción que apruebe el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.*

*4. Los instrumentos de planeamiento establecerán las reservas de suelo que se determinen en los correspondientes estudios informativos, planes y proyectos de construcción para la red, así como para las estaciones e intercambiadores y demás infraestructuras al servicio de la red de Metro, sin que el simple ajuste de las determinaciones del Plan se consideren una modificación del mismo.*

*5. Los instrumentos de planeamiento garantizarán la accesibilidad a las estaciones e intercambiadores desde la red viaria y desde las diferentes zonas urbanas del municipio, así como la conectividad con el resto de los modos de transporte público y con los modos no motorizados.*

6. La aprobación del estudio informativo o proyecto de trazado o construcción de que se trate, implicará el ajuste de las determinaciones de este Plan, que no se considerará una modificación del mismo. .../...

**1.2. La prolongación de la línea 2 del metro de Málaga en el marco de las previsiones del POT de la aglomeración urbana de Málaga.**

Una vez analizada la documentación remitida por la Dirección General de Movilidad relativa al proyecto de trazado de la prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga, tramo Guadalmedina - Hospital Civil, se ponen de manifiesto las siguientes consideraciones en relación con las previsiones del POT de la aglomeración urbana de Málaga:

- a) El POT prevé una red de metro y tranvías que incluye la denominada Línea 4, que, partiendo de la Estación Central, se extiende hacia el norte de la ciudad de Málaga siguiendo una traza sensiblemente paralela al cauce del Guadalmedina hasta Las Virreinas.
- b) El artículo 40.3 de la normativa del POT establece literalmente que *"las actuaciones y prioridades de la red de Metro propuesta se ajustarán a lo previsto en los correspondientes estudios informativos, así como a los planes y proyectos de construcción que apruebe el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía"*.
- c) El artículo 40.6 de la normativa del POT establece literalmente que *"la aprobación del estudio informativo o proyecto de trazado o construcción de que se trate, implicará el ajuste de las determinaciones de este Plan, que no se considerará una modificación del mismo"*.
- d) El proyecto de la prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga, tramo Guadalmedina - Hospital Civil, puede encuadrarse en las previsiones del POT para la denominada Línea 4, y podría considerarse como una primera fase de la misma, ya que partiendo de la estación de Guadalmedina se dirige hacia el norte siguiendo un trazado que, a nivel de escala propia de instrumentos de planificación territorial, es coherente con el propuesto por el planeamiento subregional vigente.
- e) El planeamiento territorial no pormenoriza que parte de la red se propone soterrada o en superficie, delegando implícitamente esta decisión y el trazado definitivo de la red en los correspondientes estudios informativos o proyectos de trazado y construcción, que deberán definir justificadamente la propuesta concreta en cada caso en el marco de los objetivos del Plan.
- f) En el sentido de lo anteriormente, la denominada prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga no vulnera las previsiones del planeamiento territorial vigente, ya que aunque no incorpora la totalidad de la denominada Línea 4, no resulta incompatible con el modelo propuesto para la red de Metro y Tranvías de la aglomeración urbana de Málaga. El cumplimiento de los objetivos finalistas del POT podrá llevarse a cabo mediante sucesivos proyectos que deben definir la extensión hacia el norte de la red, ajustándose a los requerimientos técnicos y procedimentales establecidos por la legislación específica de aplicación.
- g) Corresponde al organismo sectorial competente justificar la funcionalidad del proyecto de la prolongación de la Línea 2 en el marco de las previsiones generales del POTAU para la Línea 4, así como evaluar y resolver la posible afección de la solución propuesta a la red viaria y de transporte público existente en el ámbito.

**2. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE MÁLAGA.**

En relación con la adecuación del trazado finalmente propuesto al incluido, en su momento, en el Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, se informa que este último Interpretó y trasladó el esquema recogido en el planeamiento territorial, que a su vez provenía de los estudios y alternativas conocidos a la fecha de su aprobación.

En el sentido de lo anteriormente expuesto, consideramos que Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga no tomó ninguna decisión en el ejercicio de la potestad municipal de ordenación urbanística sobre dichos trazados, limitándose a incorporar decisiones en fase de estudio por el organismo sectorial competente.

Por lo tanto, una modificación de dichos trazados por la Administración competente en la aprobación de los proyectos no puede requerir la previa modificación del instrumento urbanístico. En todo caso, una vez aprobados definitivamente los proyectos técnicos será necesaria la correspondiente adaptación del planeamiento urbanístico vigente.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN  
SUBREGIONAL DEL LITORAL

Fdo.: Luis J. Contador Martín



EL JEFE DE SERVICIO DE PLANEAMIENTO  
URBANÍSTICO

Fdo.: Antonio Santiago Becerra García

