

por medio del presente anuncio, al venir así establecido en el artículo 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/99, de 13 de enero. Asimismo y a tenor de lo dispuesto en los artículos 60 y 61 de la citada Ley, la publicación de los actos se hace conjunta al tener elementos comunes, y de forma somera, concediéndose los plazos de alegaciones, recursos y pagos de sanciones que a continuación se indican.

Acuerdo de inicio: Quince días, para alegaciones y pruebas ante el Sr. Instructor.

Propuesta de resolución: Quince días, para alegaciones y pruebas ante el Sr. Instructor.

Propuesta y resolución: Un mes, recurso de alzada ante el Excmo. Sr. Consejero de Economía, Innovación y Ciencia.

Resolución: Un mes, recurso de alzada ante el Excmo. Sr. Consejero de Economía, Innovación y Ciencia.

Pago de multa: Las notificadas entre los días 1 y 15 de cada mes, desde la fecha de la notificación hasta el día 20 del mes posterior o el inmediato hábil posterior.

Las notificadas entre los días 16 y últimos de cada mes, desde la fecha de la notificación hasta el día 5 del segundo mes posterior o el inmediato hábil posterior.

Expte.: S-080/2011.

Encausado: Chilab, S. Coop. Andaluza.

Acto que se notifica: Resolución.

Extracto del contenido: Infracción a la Ley de Industria.

Para el contenido íntegro del acto podrán comparecer los encausados en la Delegación Provincial de Economía, Innovación y Ciencia, sita en C/ Cardenal Cisneros, 3-5, en los mismos plazos que se indican respecto de acto notificado.

Huelva, 1 de diciembre de 2011.- La Delegada, María José Asensio Coto.

*RESOLUCIÓN de 2 de diciembre de 2011, de la Delegación Provincial de Huelva, por la que se publican actos administrativos relativos al expediente de expropiación forzosa por la instalación eléctrica de línea aérea entre las subestaciones «Onuba» y «Costa de la Luz», en los términos municipales de Huelva, Gibraleón, Cartaya y Lepe.*

Habiéndose intentado notificar por el servicio de Correos los siguientes actos administrativos a las personas que a continuación se relacionan, y no pudiéndose practicar, se hace por medio del presente anuncio, al venir así establecido en el artículo 59.5 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Asimismo, y a tenor de lo dispuesto en los arts. 60 y 61 de la citada Ley, de la citada Ley, la publicación de los actos se hace conjunta al tener elementos comunes, y de forma somera, concediéndose un plazo de diez días para aceptar o rechazar la hoja de aprecio extendida por la entidad beneficiaria.

EXPTE.: 16135 AT.

INTERESADO: HDOS. DE ANTONIO ORTIZ PATIÑO.

PARCELA: 102.

POLÍGONO: 6.

TÉRMINO MUNICIPAL: HUELVA.

ACTO QUE SE NOTIFICA: REMISIÓN DE HOJA DE APRECIO EN EXPTE. DE EXPROPIACIÓN FORZOSA.

EXPTE.: 16135 AT.

INTERESADA: JOSEFA LÓPEZ PÉREZ.

PARCELA: 248.

POLÍGONO: 11.

TÉRMINO MUNICIPAL: GIBRALEÓN (HUELVA).

ACTO QUE SE NOTIFICA: REMISIÓN DE HOJA DE APRECIO EN EXPTE. DE EXPROPIACIÓN FORZOSA.

Para el contenido íntegro del acto podrán comparecer los encausados en la Delegación Provincial de Economía, Innovación y Ciencia, sita en C/ Cardenal Cisneros, 3-5, en los mismos plazos que se indican respecto de acto notificado.

Huelva, 2 de diciembre de 2011.- La Delegada, María José Asensio Coto.

## CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

*ANUNCIO de 1 de diciembre de 2011, de la Delegación Provincial de Almería, por el que se hace pública la Resolución de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de 21 de septiembre de 2011, recaída en el expediente que se cita, sobre Modificación Puntual de las NN.SS. de Huércal de Almería (Almería).*

Para general conocimiento se hace pública la Resolución que la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Almería, en su sesión ordinaria de fecha 21 de septiembre de 2011 adoptó en relación al expediente PTO 29/11, sobre Modificación Puntual de las NN.SS. SI-4 y SNU-2 de Huércal de Almería (Almería), siendo promotor el Ayuntamiento.

Conforme establece el art. 41.2 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, se comunica que con fecha 30/11/2011, y con el número de registro 5039 se ha procedido al depósito del instrumento de planeamiento de referencia en el Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento, de Convenios Urbanísticos y de los bienes y Espacios Catalogado dependiente de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

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

- La Resolución de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Almería de fecha 21 de septiembre de 2011, por la que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual de las NN.SS Sector SI-4 y SNU-2 del municipio de Huércal de Almería (Almería), (Anexo I), Memoria (Anexo II).

### ANEXO I

### RESOLUCIÓN

Reunida la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Almería, en sesión celebrada el día 21 de septiembre de 2011, examinó el expediente PTO 29/11 sobre Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias Sector SI-4 y SNU-2 del término municipal de Huércal de Almería (Almería), siendo promotor el Ayuntamiento, resultando del mismo los siguientes

### ANTECEDENTES

El planeamiento general de Huércal de Almería lo constituyen las Normas Subsidiarias aprobadas definitivamente el 31.3.99, al que se han realizado algunas modificaciones puntuales.

Dicho planeamiento se encuentra adaptado a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía según documento de Adaptación parcial aprobado por el Ayto. el 27.12.2010.

Objeto y descripción.

El objeto del expediente que se analiza es la creación de un sector de suelo urbanizable ordenado de uso terciario mediante el cambio de uso del sector industrial SI-4 y la reclasificación de suelo no urbanizable. Se modifican por tanto las determinaciones de la ordenación estructural vigente por el

planeamiento general al afectar al uso global de un sector y a la clasificación del suelo.

Los parámetros establecidos para este sector urbanizable ordenado son:

Superficie	78.387 m <sup>2</sup>	
Uso	Terciario	
Edificabilidad	0,42096 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
Equipamiento	Zona verde	10.401 m <sup>2</sup>
	Deportivo	1.789 m <sup>2</sup>
	Comercial	922 m <sup>2</sup>
	Social	860 m <sup>2</sup>
Desarrollo	P. Parcial	

Dentro del ámbito que se reclasifica existe una parcela edificada incluida en el catálogo de elementos patrimoniales protegidos por el planeamiento general vigente (Villa Rosa) y que la ordenación pormenorizada engloba parcialmente dentro de las tres parcelas de equipamiento público.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

### I. COMPETENCIA Y PROCEDIMIENTO

I. El artículo 31.2.B.a) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía coherente con el artículo 10 del mismo cuerpo legal, establece que corresponde a la Consejería de Obras Públicas y Vivienda: «La aprobación definitiva de los Planes Generales de Ordenación Urbanística, los Planes de Ordenación Intermunicipal y los Planes de Sectorización, así como sus innovaciones cuando afecten a la ordenación estructural»; previsión legal desarrollada por el art. 13.2.a del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, a cuyo tenor: «2. A la Sección de Urbanismo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo le corresponde el ejercicio de las siguientes funciones: a) Resolver sobre la aprobación definitiva de los Planes Generales de Ordenación Urbanística, así como sus innovaciones cuando afecten a la ordenación estructural, en relación con los municipios que no superen los 75.000 habitantes, salvo lo dispuesto en el artículo 4.3.b) de este Decreto, en desarrollo del artículo 31.2.B.a) de la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía».

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

### II. VALORACIÓN

El aumento de suelo urbanizable propuesto (43.050 m<sup>2</sup>) es inferior al 20% del suelo urbano existente (3.102.647 m<sup>2</sup> de suelo urbano) por lo que la presente modificación cumple la Disposición transitoria cuarta del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio.

El informe de carreteras es favorable, condicionando el desarrollo urbanístico del sector, entre otras cuestiones a la previa:

Construcción de los accesos al mismo, que a su vez necesitarán ser autorizados por el Ministerio de Fomento.

Ejecución del desdoblamiento de la N-340.a, que incluye la construcción de la vía de servicio y la intersección giratoria situada próxima al límite Norte del Sector, que a su vez deberán ser autorizados por el Ministerio de Fomento.

La modificación planteada cumple con legislación urbanística vigente, no obstante, el proyecto de urbanización, dada la pendiente de las parcelas destinadas a espacios libres, debería definir las rasantes definitivas de los recorridos y zonas accesibles de las mismas con el suficiente detalle en atención al cum-

plimiento del Documento Técnico que desarrolla las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, aprobado por Orden Ministerial VIV/561/2010, de 1 de febrero.

En su virtud

La Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo acuerda: la Aprobación Definitiva del expediente PTO 29/11 atinente a la Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias SECTOR SI-4 y SNU-2 del término municipal de Huércal de Almería (Almería), siendo requisito previo para su desarrollo, al amparo del informe de carreteras citado:

- La construcción de los accesos al mismo, que a su vez necesitarán ser autorizados por el Ministerio de Fomento.

- La ejecución del desdoblamiento de la N-340.a, que incluye la construcción de la vía de servicio y la intersección giratoria situada próxima al límite Norte del Sector, que a su vez deberán ser autorizados por el Ministerio de Fomento.

En virtud de lo preceptuado en el artículo 41.2 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, la publicación en BOJA de los acuerdos de aprobación definitiva de los instrumentos de planeamiento que correspondan a la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo, requiere el previo depósito en el registro de instrumentos de planeamiento del Ayuntamiento, así como en el Registro de Instrumentos Urbanísticos de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a aquel en que tenga lugar la notificación o publicación de la presente resolución, tal y como prevé el artículo 23.3 del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, en relación con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Almería, 21 de septiembre de 2011. El Vicepresidente de la CPOTU, José Manuel Ortiz Bono.

## ANEXO II

### M E M O R I A

#### 1. Memoria descriptiva y justificativa.

##### 1.1. Antecedentes.

El objeto del presente documento es la tramitación de una modificación puntual en el sector de las NN.SS. de Huércal de Almería denominado SI-4 y en un ámbito contiguo clasificado como suelo no urbanizable (SNU-2) en la Finca del Potro de Huércal de Almería.

Esta Modificación Puntual de las NN.SS. de Huércal de Almería, afecta al ámbito del Sector SI-4 y del Sector contiguo clasificado como suelo no urbanizable (SNU-2), para implantar en el mismo una gran superficie comercial compuesta por un parque de medianas superficies de usos terciarios, comerciales y compatibles.

Se modifica el uso característico industrial del Sector SI-4 a uso terciario y el uso de las parcelas colindantes clasificadas como suelo no urbanizable SNU-2 a suelo urbanizable de uso terciario, organizándose en un nuevo sector denominado SI-4'.

El encargo ha sido realizado por José María Tejera Mahiques, con DNI 27.520.501-N, en calidad de apoderado de la entidad mercantil Gestpla Invest, S.L., con CIF B-04345948, como propietaria de las parcelas sitas en el Sector SI-4 y SNU-2 de Huércal de Almería.

##### 1.2. Descripción de las parcelas.

Las parcelas sobre las que se solicita la modificación son las siguientes:

SNU-2	
PARCELA 1	30.068,17 m <sup>2</sup>

PARCELA 2	15.363,03 m <sup>2</sup>
SI-4	
PARCELA 3	15.453,58 m <sup>2</sup>
PARCELA 4	19.882,51 m <sup>2</sup>

\* La zona de servidumbre de 5 m del Dominio Público Hidráulico del Barranco del Pollo, va a quedar fuera de ordenación y se clasifica como suelo no urbanizable de especial protección, estando sus usos limitados a los recogidos en el art. 7 del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico: sólo se podrá prever ordenación urbanística orientada a los fines de paso público peatonal y para los servicios de vigilancia, conservación y salvamento y para el varado y amarre ocasional de embarcaciones en su caso, por tanto, no se podrán prever construcciones. Cualquier uso que demande la disposición de infraestructura, mobiliario, protecciones, cerramiento u obstáculos deberá ser acorde a los fines indicados.

\*\* Con fecha 1 de octubre de 2010 se emitió informe sectorial por el Servicio de Ordenación del Territorio de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía en el que se hace constar como condicionante:

«...6. Como se dijo anteriormente, la construcción del teatro supondría una modificación de los espacios libres y equipamientos, lo que requerirá dictamen favorable del Consejo Consultivo de Andalucía (art. 36.2.c.2 de la LOUA)»

Para dar satisfacción a dicho condicionante, se ha eliminado del ámbito de la presente modificación puntual la referida parcela de los sectores SR-4, SR-5 y EL, sin perjuicio de que el Ayuntamiento de Huércal de Almería si lo desea pueda promover un nuevo expediente de modificación puntual cuyo único objeto sea el cambio de calificación de la parcela municipal, en el que en su caso se dará cumplimiento al trámite de emisión de informe del Consejo Consultivo de Andalucía.

1.3. Ficha reguladora origen.

Sector.....SI-4

Situación: Al Norte del término municipal de Huércal de Almería, lindante por el Oeste con la Carretera Nacional 340 y por el Este con la línea férrea Linares-Almería.

Objetivos: Dotación de suelos para usos terciarios al norte de la Autovía Adra-Puerto Lumbreras.

1. Superficies

Superficie total del sector.....34.275 m<sup>2</sup>

Reserva para dotaciones

Cesión espacio libre..... Zona Verde 5.000 m<sup>2</sup>(\*)

Interés público y social..... Deportivo 690 m<sup>2</sup>

Comercial 345 m<sup>2</sup>

Social 345 m<sup>2</sup>(\*\*)

Cesión del 10% del aprovechamiento lucrativo global del sector

(\*) De la superficie total de Sector se excluirá la superficie propiedad del Estado correspondiente a la Carretera Nacional 340

(\*\*) El Plan propondrá el uso concreto de esta reserva.

2. Condiciones generales.

Edificabilidad Global..... 0,50 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Uso Global ..... Industrial.

Desarrollo del Sector..... Plan Parcial y Proyecto de Urbanización.

Sistema de actuación ..... Compensación.

3. Otras condiciones.

Se incluirá una previsión de plazas de aparcamiento en una por cada 100 metros cuadrados construidos, de las que solo se admitirán al aire libre, anejas al viario, un máximo del 50% de las plazas previstas, el resto de ellas se situarán en el interior de las edificaciones.

De acuerdo con el Estudio de Impacto Ambiental de la Revisión de las Normas se prestará especial atención a los taludes que se ejecuten para evitar desprendimientos. Los taludes se regenerarán y protegerán con especies vegetales adaptadas al tipo de suelo y las condiciones fisiográficas.

De acuerdo con la Declaración de Impacto Ambiental en el ámbito del Sector existen especies forestales de las relacionadas en el Anexo del Reglamento Forestal de Andalucía que pueden ser afectados por las actuaciones que se desarrollen, por ello en el Plan Parcial se indicarán las medidas que sean necesario adoptar para lograr su conservación en la medida de lo posible.

1.4. Ficha reguladora resultado.

Sector de Suelo Urbanizable Sectorizado: SI-4'. Área de Reparto.

Situación: Al Norte del término municipal de Huércal de Almería, lindante por el Oeste con la Carretera Nacional 340 y por el Este con la línea férrea Linares-Almería.

Objetivos: Dotación de suelos para usos terciarios al norte de la Autovía Adra-Puerto Lumbreras.

1. Superficies

Superficie Total del Sector ..... 78.386,77 m<sup>2</sup>

2. Ordenación Estructural

Coef. Edificabilidad Global ..... 0,4209623 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Aprovechamiento Medio ..... 0,4209623 UAs/m<sup>2</sup>

Edificabilidad Máxima ..... 32.997,87 m<sup>2</sup>

3. Ordenación Pormenorizada

Uso Global ..... Terciario. Gran Superficie Minorista

Usos Compatibles Hotelero, Alojamiento Comunitario y Dotacional

Usos Lucrativos	Coef. Ponderación	Uso
-----------------	-------------------	-----

Comercial	1,00	
-----------	------	--

Hotelero	1,00	
----------	------	--

Oficinas	1,00	
----------	------	--

Desarrollo del Sector ..... Proyecto de Urbanización

Sistema de Actuación ..... Compensación

4. Reserva para dotaciones

Cesión Espacio Libre	Zona Verde	10.401,06 m <sup>2</sup>
----------------------	------------	--------------------------

Interés Público Y Social	Deportivo	1.788,58 m <sup>2</sup>
--------------------------	-----------	-------------------------

	Comercial	921,92 m <sup>2</sup>
--	-----------	-----------------------

	Social	859,98 m <sup>2</sup> (*)
--	--------	---------------------------

Aparcamientos Públicos..... 0,5 plazas por 100 m<sup>2</sup> 72 plazas

Cesión del 10% del Aprovechamiento Lucrativo Global del Sector

De la superficie total de Sector se excluirá la superficie propiedad del Estado correspondiente a la Carretera Nacional 340.

(\*) El Plan propondrá el uso concreto de esta reserva.

Se va a monetarizar mediante Convenio Urbanístico.

5. Otras condiciones.

Se incluirá una previsión de plazas de aparcamiento en cinco por cada 100 metros cuadrados de superficie útil para la exposición y venta al público. De acuerdo con el Estudio de Impacto Ambiental de la Revisión de las Normas se prestará especial atención a los taludes que se ejecuten para evitar desprendimientos. Los taludes se regenerarán y protegerán con especies vegetales adaptadas al tipo de suelo y las condiciones fisiográficas.

Determinaciones vinculantes:

Contribuir al pago del porcentaje de participación de la totalidad de los costes de ejecución del desdoblamiento de la N-340.

1.4.1. Consideraciones para el Sector SI-4'

a. El desarrollo urbanístico del nuevo Sector SI-4' no podrá ejecutarse hasta tanto no estén construidos los accesos al mismo, que previamente necesitará ser autorizados por el

Ministerio de Fomento, en aplicación de la legislación vigente. No podrán desarrollarse el sector hasta tanto no se hayan ejecutado las obras que se grafían para el desdoblamiento de la N-340a relativas a la margen izquierda del mismo, el acceso y la vía de servicio colindante a la citada margen y la glorieta situada al Norte del Sector.

b. Con carácter previo a las citadas obras de desdoblamiento de la N-340a, que incluyen la construcción de la vía de servicio de la margen izquierda de la misma y de la intersección giratoria situada próxima al límite Norte del Sector, se deberá obtener la correspondiente autorización del Ministerio de Fomento, de conformidad con lo establecido en los artículos 41, 44 y 104 del R.D. 1812/1994 por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

c. La futura vía de servicio de la N-340a adquirirá la condición de vial de titularidad municipal una vez hayan sido recepcionadas las obras de urbanización por parte del Ayuntamiento de Huércal de Almería.

d. Se deberá o bien acreditar la propiedad, o cualquier otro derecho que lleve aparejada la posesión de los terrenos ocupados para la realización del acceso al Sector, de conformidad con lo establecido en el art. 104 R.D. 1812/1994, de 2 de septiembre.

Se reproduce el art. 190 bis de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas, con redacción incluida en la disposición 2 de la Ley 8/2007, de 28 de mayo, del suelo.

Régimen urbanístico de los inmuebles afectados.

Cuando los instrumentos de ordenación territorial y urbanística incluyan en el ámbito de las actuaciones de urbanización o adscriban a ellas terrenos afectados o destinados a usos o servicios públicos de competencia estatal, la Administración General del Estado o los organismos públicos titulares de los mismos que los hayan adquirido por expropiación u otra forma onerosa participarán en la equidistribución de beneficios y cargas en los términos que establezca la legislación sobre ordenación territorial y urbanística.

#### 1.5. Información Urbanística.

##### 1.5.1. Características naturales del terreno.

Los terrenos que constituyen el Sector SI-4' tienen una superficie de 78.386,77 m<sup>2</sup>, y son sus límites lindante por el Norte con el Carmen, el Oeste con la carretera N-340, el Sur con el camino del potro y Autovía del Mediterráneo y por el Este con la línea férrea Linares-Almería y el cauce del río Andarax.; ajustándose su ámbito al límite real de la propiedad.

Desde el punto de vista topográfico es una superficie con pendiente hacia levante. Geológicamente, se trata de un terreno formado superficialmente por gravas, arenas y finos arcillosos y clastos heterométricos. Desde el punto de vista geotécnico, la capacidad portante del terreno no es alta, pero sí suficiente para las cargas previstas.

##### 1.5.2. Usos, edificaciones e infraestructura existentes.

En la actualidad existe una construcción preexistente denominada Villa Rosa conservada por la ordenación por medio de una parcela de cesión de equipamientos.

##### 1.5.3. Normas Urbanísticas vigentes.

Para la ordenación del Sector SI-4' se ha estado a lo dispuesto en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, modificada por la Ley 13/2005, de 11 de noviembre, de Medidas para la Vivienda Protegida y el Suelo, y Ley 1/2006, de 16 de mayo; así como R.D. 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento, R.D. 3288/1978, de 25 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística; Normas Subsidiarias de Planeamiento de Huércal de Almería, y demás normativa vigente de aplicación, y en especial la Ley 8/2007 de 28 de mayo, de Suelo.

La ordenación pormenorizada del Sector I-4', se hace siguiendo la normativa prevista en las Normas Subsidiarias de Huércal de Almería, así como lo previsto en los artículos 13

y 36 de la LOUA. En todo aquello no especificado en la Memoria y en las Ordenanzas, esta modificación se remite a lo dispuesto en las citadas Normas Subsidiarias, y la LOUA.

En concreto, se prevé la ordenanza SU - T1' para las parcelas 1 y 2, y la ordenanza SU - T1'b para la parcela 3, cuyos parámetros están definidos a continuación. Para la Zona Verde, Equipamiento Deportivo y Equipamiento Social, se estará a lo dispuesto en las NN.SS. con una edificabilidad de 0,08; 0,5 y 1,50 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> respectivamente.

##### 1.5.4. Estructura de la Propiedad del Suelo.

Todas las parcelas lucrativas del sector son propiedad de Gestpla Invest, S.L.

No existen más propietarios ni terceros afectados por la tramitación de la presente Modificación Puntual del Sector I-4.

#### 1.6. Objetivos y Criterios de la Ordenación.

El objetivo que se pretende con la presente ordenación pormenorizada del Sector I-4' es ajustar la zonificación del mismo al proyecto de Gestpla Invest, S.L., para implantar en el mismo una gran superficie comercial compuesta de un parque de medianas superficies de usos terciarios, comerciales y compatibles.

#### 1.7. Justificación de la Solución Adoptada.

La ordenación pormenorizada se ha redactado en cumplimiento de lo establecido en el artículo 13 de la LOUA. La presente ordenación del Sector SI-4' tiene por objeto construir un parque de superficies terciarias y comerciales. Además, se concretan los usos lucrativos de cada parcela.

La clasificación como Suelo Urbanizable de 43.050,68 m<sup>2</sup> de SNU-2 si supone un incremento del suelo urbanizable, a efectos del art. 45 del POTA, y un incremento del suelo urbanizado del municipio, según la Disposición transitoria cuarta del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo.

Por tanto el incremento en términos porcentuales de suelo urbanizable es del 20,72% de superficie de Suelo Urbano existente, con lo cual no llega ni supera el 40%.

La modificación no modifica el sistema de asentamientos ni genera un incremento demográfico, ya que su objetivo es crear suelo terciario y permitir la construcción de un teatro.

RESUMEN POTA	
SUPERFICIES	
SUC	3.102.647,00 m <sup>2</sup>
SUNC	256.834,00 m <sup>2</sup>
SUC+SUNC TOTAL	3.359.481,00 m <sup>2</sup>
SUS RESIDENCIAL	383.967,00 m <sup>2</sup>
SUS TERCIARIO	44.900,00 m <sup>2</sup>
SUS INDUSTRIAL	224.251,00 m <sup>2</sup>
SUS TOTAL	653.118,00 m <sup>2</sup>

POTA	
POSIBLE AMPLIACIÓN DE SUELO (40% SUC+SUNC)	1.343.792,40 m <sup>2</sup>
AMPLIACIÓN DE SUELO URBANIZABLE	43.050,68 m <sup>2</sup>
AMPLIACIÓN PROPUESTA (SUS+AMPLIACIÓN SUS)	696.168,68 m <sup>2</sup>
CRECIMIENTO PROPUESTA SU	20,72 %

#### 1.8. Descripción de la Ordenación Propuesta.

Las superficies de cesiones son las que aparecen en la ficha reguladora.

Las superficies resultantes son las siguientes:

Suelo lucrativo:

Parcela 1:

Superficie de Parcela 32.501,17 m<sup>2</sup>

Superficie de Techo edificable 12.600,00 m<sup>2</sup>

Altura: PB+1 (10 metros)

Uso: Terciario, comercial (Grandes superficies minoristas, establecimientos comerciales mayoristas), oficinas, almacenes e industrial en categorías Primera, segunda y tercera.

Complementarios; Aparcamientos, Hotelero, Alojamiento comunitario y Dotacional o Equipamientos

Parcela 2:

Superficie de Parcela 21.091,91 m<sup>2</sup>

Superficie de Techo edificable 17.098,87 m<sup>2</sup>

Altura: PB+1 (10 metros)

Uso: Terciario, comercial (Grandes superficies minoristas, establecimientos comerciales mayoristas), oficinas, almacenes e industrial en categorías Primera, segunda y tercera.

Complementarios; Aparcamientos, Hotelero, Alojamiento comunitario y Dotacional o Equipamientos

Parcela 3:

Superficie de Parcela 2.816,49 m<sup>2</sup>

Superficie de Techo edificable 3.299,00 m<sup>2</sup>

Altura: PB+2 (12 metros)

Uso: Terciario, comercial (Grandes superficies minoristas, establecimientos comerciales mayoristas), oficinas, almacenes e industrial en categorías Primera, segunda y tercera.

Complementarios; Aparcamientos, Hotelero, Alojamiento comunitario y Dotacional o Equipamientos

Equipamiento Deportivo:

Superficie de Parcela 1.788,56 m<sup>2</sup>

Equipamiento Social:

Superficie de Parcela 859,98 m<sup>2</sup>

Equipamiento Comercial:

Superficie de Parcela 921,92 m<sup>2</sup>

Zonas Verdes y Espacios Libres:

Superficie de Parcela 10.401,06 m<sup>2</sup>

Viario:

Superficie 8.005,68 m<sup>2</sup>

TOTAL:

Superficie del sector 78.386,77 m<sup>2</sup>

Superficie de Techo edificable 32.997,87 m<sup>2</sup>

### 1.8.1. Red Viaria.

#### 1.8.1.1. Carreteras.

Se ha procurado garantizar la óptima conexión del nuevo viario con la trama viaria existente y con la carretera N-340. Las calles serán de uno y dos sentidos. En varios puntos a lo largo de la calle principal se ha previsto el rebaje de bordillo para facilitar el acceso a las aceras de las personas impedidas o minusválidas. Se han repartido por todo el viario 172 plazas de aparcamiento, 5 de ellas de minusválidos.

El Proyecto de desdoblamiento de la carretera N-340 deberá obtener la correspondiente autorización de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental, debiendo redactarse de conformidad con la O.M. de 16 de diciembre de 1997 de Accesos a las Carreteras del Estado, vías de servicio y construcción de instalaciones de servicio.

Al objeto de asegurar la ejecución de las obras de urbanización, previo a la aprobación de las citadas obras de urbanización o, al menos al inicio de las mismas, deberá estar acordada la declaración de urgente ocupación por la Consejería de Gobernación.

A continuación se incluyen las definiciones de Dominio Público, Servidumbre, Afección y línea límite de edificación según Ley de Carreteras:

a) Definición de zona de Dominio Público (según artículo 21.1 de la Ley 25/1988, de Carreteras):

Los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural. En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de

proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

b) Definición de zona de Servidumbre (según artículo 22.1 de la Ley 25/1988, de Carreteras):

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

c) Definición de zona de Afección (según artículo 23.1 de la Ley 25/1988, de Carreteras):

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

d) Definición de línea límite de edificación (según artículo 25.1 de la Ley 25/1988, de Carreteras):

A ambos lados de las carreteras estatales se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes. La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas y a 25 metros en el resto de las carreteras de la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

#### 1.8.1.2. Ferrocarril.

Los proyectos constructivos de todas las edificación contenidas en los ámbitos colindantes con el SGF en los que alguna parte de las mismas esté a menos de 20 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma ferroviaria, tal como se define en la Ley 39/2003 o, en su caso, en las zonas cubiertas, desde el intradós de la estructura que sirva de soporte a la losa de cobertura, incluirán un estudio específico sobre el impacto por ruido y vibraciones producidos por el ferrocarril en el ambiente interior de dichos edificios y las medidas adoptadas en su caso, para que los niveles de ruido y vibraciones estén dentro de los niveles admisibles por la normativa sectorial vigente. Este requisito será exigible con carácter previo a la obtención de las correspondientes licencias edificatorias»

Se tendrá en consideración:

## CAPÍTULO III

### LIMITACIONES A LA PROPIEDAD

(Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario)

Artículo 12. Zona de dominio público, zona de protección y límite de edificación.

A los efectos de esta Ley, se establecen en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación. Tanto las referidas zonas como el límite de edificación se regirán por lo establecido en esta Ley y en sus disposiciones de desarrollo.

Los órganos de la Administración del Estado, en el ejercicio de las facultades que les correspondan en relación con las zonas de dominio público y de protección y con el límite de edificación, se coordinarán con los demás órganos de la

misma o de otras Administraciones públicas a los que, legalmente, se les confieran competencias en relación con terrenos que merezcan una especial salvaguarda.

#### Artículo 13. Zona de dominio público.

1. Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

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

3. En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas.

4. En los túneles, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre aquellos y la disposición de sus elementos, tomando en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos.

#### Artículo 14. Zona de protección.

La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros de las aristas exteriores de la explanación.

#### Artículo 15. Normas especiales.

1. Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias. Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de las competencias de otras Administraciones públicas. Cualesquiera obras que se lleven a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección y que tengan por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias, serán costeadas por los promotores de las mismas. No obstante lo anterior, solo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o bien cuando la prestación de un servicio de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado. En los supuestos de ocupación de la zona de dominio público ferroviario, el que la realizare estará obligado a la limpieza y recogida del material situado en los terrenos ocupados hasta el límite de la citada zona de dominio público, previo requerimiento de la Administración pública o del administrador de infraestructuras ferroviarias titular de la línea. Si no se atiende el requerimiento dentro del plazo conferido, actuará de forma subsidiaria la citada Administración Pública o el administrador de infraestructuras ferroviarias titular de la línea, mediante la realización de las necesarias labores de limpieza y recogida del material, quedando el ocupante de los terrenos obligado a resarcir los gastos en los que se hubiere incurrido por dicha actuación.

2. En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Este podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria.

Serán indemnizables la ocupación de la zona de protección y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa.

La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los diez años posteriores al acuerdo.

3. Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

4. En las construcciones e instalaciones ya existentes podrán realizarse, exclusivamente, obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquellas comporten puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, sin perjuicio de los demás permisos o autorizaciones que pudieran resultar necesarios en función de la normativa aplicable.

5. Reglamentariamente, podrá determinarse una distancia inferior a la establecida en los artículos precedentes para delimitar la zona de dominio público y la de protección, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discorra dicha línea.

6. En suelo clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por el Ministerio de Fomento, siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros.

#### Artículo 16. Límite de edificación.

1. A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta Ley. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación.

2. La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. Reglamentariamente, podrá determinarse una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas.

3. Asimismo, el Ministerio de Fomento, previo informe de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que

formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, en zonas o áreas delimitadas.

4. Con carácter general, en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General que discurren por zonas urbanas, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado 2, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente.

Artículo 17. Expropiación de bienes existentes en la zona de protección hasta la línea límite de edificación. En la zona de protección hasta la línea límite de edificación, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá solicitar al Ministerio de Fomento la expropiación de bienes que pasarán a tener la consideración de dominio público, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de su ocupación, siempre que se justifique su interés para la idónea prestación de los servicios ferroviarios y para la seguridad de la circulación.

Artículo 18. Obras y actividades ilegales en zonas de dominio público o de protección de la infraestructura ferroviaria.

1. Los Delegados de Gobierno, a instancia del Ministerio de Fomento o del administrador de infraestructuras ferroviarias, dispondrán la paralización de las obras o instalaciones y la suspensión de usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones. Asimismo, se podrá proceder al precinto de las obras o instalaciones afectadas.

2. El Delegado del Gobierno interesará del Ministerio de Fomento o del administrador de infraestructuras ferroviarias, que proceda a efectuar la adecuada comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendidos, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses desde que se produzca la instancia y previa audiencia de quienes puedan resultar directamente afectados, una de las resoluciones siguientes: La demolición de las obras o instalaciones y la prohibición definitiva de los usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las autorizaciones otorgadas.

La iniciación del oportuno expediente para la eventual regularización de las obras o instalaciones o autorización de los usos permitidos.

3. La adopción de los oportunos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

### CAPÍTULO III

#### LIMITACIONES A LA PROPIEDAD

(R.D. 354/2006, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario)

### SECCIÓN I

#### Disposiciones generales

Artículo 24. Conceptos básicos.

1. En las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establecen una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación. Tanto las referidas zonas como el límite de edificación se regirán por lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, en este Reglamento y en las disposiciones que dicte el Ministro de Fomento en desarrollo de este último.

2. Donde se superpongan las zonas de dominio público y las de protección, en función de que su medición se realice desde la vía ferroviaria general o desde las vías desviadas, prevalecerá, en todo caso, la configuración de la zona de dominio público sobre la de protección.

3. Donde, por ser muy amplia la proyección horizontal del talud de las explanaciones, la línea límite de edificación quede dentro de la zona de dominio público, la citada línea se hará coincidir con el borde exterior de la referida zona.

4. Donde las líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la vía ferroviaria general o desde las vías desviadas, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la vía ferroviaria.

### SECCIÓN II

#### Zona de Dominio Público

Artículo 25. Normas particulares de la zona de dominio público.

1. La zona de dominio público comprende los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación. Se entiende por explanación, la superficie de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se encuentra la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones, siendo la arista exterior de esta la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural. En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas. En los túneles, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos sobre ellos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre aquellos y la disposición de sus elementos, tomando en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos. Siempre que se asegure la conservación y el mantenimiento de la obra, el planeamiento urbanístico podrá diferenciar la calificación urbanística del suelo y el subsuelo, otorgando, en su caso, a los terrenos que se encuentren en la superficie calificaciones que los hagan susceptibles de aprovechamiento urbanístico.

2. En la zona de dominio público, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 30, solo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado. En las zonas urbanas, y previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, se podrán realizar, dentro de la zona de dominio público, obras de urbanización que mejoren la integración del ferrocarril en aquellas zonas. En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación ferroviaria, perjudiquen la infraestructura ferroviaria o impidan su adecuada explotación.

3. En los supuestos de ocupación de la zona de dominio público ferroviario, el que la realizare estará obligado a la limpieza y recogida del material situado en los terrenos ocupados hasta el límite de la citada zona de dominio público, previo requerimiento de la Administración Pública o del administrador de infraestructuras ferroviarias titular de la línea. Si no se atiende el requerimiento dentro del plazo conferido, actuará de forma subsidiaria la citada Administración Pública o el administrador de infraestructuras ferroviarias titular de la línea,

mediante la realización de las necesarias labores de limpieza y recogida del material, quedando el ocupante de los terrenos obligado a resarcir los gastos en los que se hubiere incurrido por dicha actuación.

### SECCIÓN III

#### Zona de Protección

Artículo 26. Normas particulares de la zona de protección.

1. La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de ellas, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación.

2. En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Este podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria. En particular, podrá hacerlo para cumplir cualquiera de los fines siguientes:

Encauzar y canalizar aguas que ocupen o invadan la línea ferroviaria.

Depositar temporalmente, apartándolos de la vía, objetos o materiales que se encuentren sobre la plataforma de la línea ferroviaria y constituyan peligro u obstáculo para la circulación.

Estacionar temporalmente material móvil que no resulte apto para circular, por avería u otra causa.

Establecer conducciones vinculadas a servicios de interés general, si no existieran alternativas al trazado de las mismas.

Almacenar temporalmente maquinaria, herramientas y materiales destinados a obras de construcción, reparación o conservación de la línea ferroviaria o de sus elementos funcionales e instalaciones.

Aprovechar, para uso exclusivo del ferrocarril, recursos geológicos, previa la obtención, en su caso, de las autorizaciones que correspondan.

Establecer temporalmente caminos de acceso a zonas concretas de la línea ferroviaria que requieran las obras de construcción, reparación o conservación de la línea y de sus elementos funcionales e instalaciones o el auxilio en caso de incidencia o accidente.

Acceder a puntos concretos de la línea ferroviaria en caso de incidencia o accidente.

Integrar, en zonas urbanas, el ferrocarril mediante obras de urbanización derivadas del desarrollo del planeamiento urbanístico.

3. Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

En las construcciones e instalaciones ya existentes podrán realizarse, exclusivamente, obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, el cual podrá establecer las condiciones en las que deban ser realizadas, sin perjuicio de los demás permisos o autorizaciones que pudieran resultar necesarios en función de la normativa aplicable.

4. En la zona de protección hasta la línea límite de edificación, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá solicitar al Ministerio de Fomento la expropiación de bienes, que pasarán a tener la consideración de dominio público, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública o interés social y la necesidad de su ocupación, siempre que se

justifique su interés para la idónea prestación de los servicios ferroviarios y para la seguridad de la circulación.

5. Serán indemnizables la ocupación de la zona de protección y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa.

### SECCIÓN IV

#### Normas Comunes a las Zonas de Dominio Público y de Protección

Artículo 27. Distancias.

1. El Ministerio de Fomento, en función de las características técnicas específicas de la línea ferroviaria de que se trate y de la tipología del suelo por el que discorra dicha línea, podrá determinar, caso por caso, distancias inferiores a las establecidas en los artículos 25 y 26 para delimitar la zona de dominio público y la de protección.

2. En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias y clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias para la protección de la infraestructuras ferroviarias serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por el Ministerio de Fomento siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la infraestructura ferroviaria y a la seguridad y regularidad de la circulación, sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros. La solicitud de reducción deberá ser acompañada, al menos, de una memoria explicativa y de planos en planta y alzado que describan de forma precisa el objeto de la misma. Dicha solicitud se remitirá al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para que informe en el plazo de dos meses. Asimismo, se remitirá al ayuntamiento para que informe sobre si la solicitud es adecuada para el interés general y para los intereses que representa. Transcurrido dicho plazo sin que dichas entidades informen al respecto se entenderá que no se oponen a la misma.

Artículo 28. Régimen de las autorizaciones.

1. Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias. Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de las competencias de otras Administraciones Públicas.

2. Las obras que se lleven a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección que tengan por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias, serán costeadas por sus promotores.

Artículo 29. Procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones.

1. La solicitud de autorización para realizar obras, instalaciones o actividades en la zona de dominio público y en la zona de protección de la infraestructura ferroviaria se examinará por el administrador de infraestructuras ferroviarias. Dicha solicitud deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 70.1 de la Ley 30/1992 y cumplir los requisitos que se establecen en este Reglamento. Si resultare incompleta la documentación aportada junto con la solicitud, se concederá al interesado un plazo de diez días para completarla.

Comprobada la actuación solicitada sobre el terreno y solicitados cuando fueran necesarios los informes comple-

mentarios que se estimen pertinentes, el administrador de infraestructuras ferroviarias, otorgará la autorización y establecerá las condiciones de su otorgamiento, o la denegará de forma motivada. La denegación deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los diez años posteriores al acuerdo, en perjuicios evidentes para la seguridad del ferrocarril, o bien en informes técnicos que pongan de manifiesto que las obras que se pretenden ejecutar puedan afectar directa o indirectamente a la estabilidad de la plataforma o explanación. Transcurridos tres meses desde la fecha de recepción de la solicitud, sin que el administrador de infraestructuras ferroviarias haya adoptado y notificado expresamente la resolución, se entenderá denegada la autorización.

2. En caso de que la solicitud de autorización pretendiera la realización de obras o instalaciones en la zona de dominio público para el establecimiento de un servicio público o de interés general, aquélla deberá acompañarse de un proyecto de obras e instalaciones y los documentos que acrediten su conformidad con el planeamiento urbanístico o las autorizaciones urbanísticas exigibles. En todo caso, se deberá justificar el interés general de la necesidad de la ocupación del dominio público que se solicita. Si la solicitud tiene por objeto la utilización de la zona de protección, se adjuntará toda la documentación necesaria para la correcta localización y definición de la actuación que se pretende realizar.

#### Artículo 30. Medidas de protección.

1. La autorización para realizar obras o actividades en las zonas de dominio público y de protección podrá recoger las medidas de protección que, en cada caso, se consideren pertinentes para evitar daños y perjuicios a la infraestructura ferroviaria, a sus elementos funcionales, a la seguridad de la circulación, a la adecuada explotación de aquélla y al medio ambiente, así como la construcción de cerramientos y su tipo.

2. En particular, se observarán las siguientes normas:

Plantaciones de arbolado. Queda prohibida la plantación de arbolado en zona de dominio público, si bien podrá autorizarse en la zona de protección siempre que no perjudique la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni origine inseguridad vial en los pasos a nivel. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá ordenar su tala, no obstante, si, por razón de su crecimiento o por otras causas, el arbolado llegase a determinar una pérdida de visibilidad de la línea ferroviaria o afectase a la seguridad vial en pasos a nivel.

Talas de arbolado. Las talas de arbolado se autorizarán, exclusivamente, en la zona de protección y se denegarán sólo cuando la tala pueda perjudicar la infraestructura ferroviaria por variar el curso de las aguas, por producir inestabilidad de taludes o por otras causas que lo justifiquen.

Tendidos aéreos. No se autorizará el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación. Las líneas eléctricas de baja tensión, las telefónicas y las telegráficas podrán autorizarse en la zona de protección siempre que la distancia del poste a la arista de pie de terraplén o de desmonte no sea inferior a vez y media su altura. Esta distancia mínima se aplicará también a los postes de los cruces a distinto nivel con líneas eléctricas. En el caso de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas, el galíbo fijado será suficiente para garantizar, entre la línea ferroviaria, electrificada o no, y la línea eléctrica con las que se cruce, el cumplimiento de las condiciones establecidas en la reglamentación de líneas eléctricas de alta y baja tensión.

Las torres precisas para la prestación de servicios de telecomunicaciones por las empresas habilitadas para ello, podrán ser instaladas, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, dentro de la zona de dominio público y de protección siempre que la distancia mínima entre la

base de la infraestructura y la arista exterior de la plataforma sea superior a una vez y media la altura de aquellas.

Conducciones subterráneas. Queda prohibida su construcción en la zona de dominio público salvo que, excepcionalmente y de forma justificada, no existiendo otra solución técnica factible, se autoricen para la prestación de un servicio de interés general, como la travesía de poblaciones. Asimismo, cuando no exista alternativa de trazado, se podrán autorizar en la zona de protección, las conducciones subterráneas correspondientes a la prestación de servicios públicos de interés general y las vinculadas a éstos, situándolas, en todo caso, lo más lejos posible de la línea ferroviaria.

Obras subterráneas. Dentro de la zona de protección, no se autorizarán las obras que puedan perjudicar el ulterior aprovechamiento de la misma para los fines a que está destinada.

Cruces subterráneos. Las obras correspondientes se ejecutarán de forma que produzcan las menores perturbaciones posibles a la circulación, dejarán la explanada y la vía en sus condiciones anteriores, y tendrán la debida resistencia, fijándose, por el administrador de infraestructuras ferroviarias, la cota mínima de resguardo entre la clave del paso subterráneo y la rasante de la plataforma ferroviaria. Salvo justificación suficiente, no se autorizarán cruces a cielo abierto en la Red Ferroviaria de Interés General, debiéndose efectuar el cruce mediante mina, túnel o perforación mecánica subterránea. También se podrán utilizar para el cruce las obras de paso o desagüe de las líneas ferroviarias, siempre que se asegure el adecuado mantenimiento de sus condiciones funcionales y estructurales.

Cerramientos. En el área delimitada por la zona de dominio público y la línea límite de edificación sólo se podrán autorizar cerramientos totalmente diáfanos sobre piquetes sin cimientado de fábrica. Los demás tipos de cerramientos sólo se autorizarán exteriormente a la línea límite de edificación. La reconstrucción de cerramientos existentes se hará con arreglo a las condiciones que se impondrán si fueran de nueva construcción, salvo las operaciones de mera reparación y conservación.

Cuando resulte necesario el retranqueo de cerramientos por exigencias derivadas de la construcción de nuevas vías u otros motivos de interés público, se podrán reponer en las mismas condiciones existentes antes de la formulación del proyecto de obra, en cuanto a su estructura y distancia a la arista exterior de la explanación, garantizándose, en todo caso, que el cerramiento se sitúa fuera de la zona de dominio público y que no resultan mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación ferroviaria.

Urbanizaciones y equipamientos públicos, como hospitales, centros deportivos docentes y culturales, colindantes con la infraestructura ferroviaria. Además de cumplir las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la instalación, las edificaciones deberán quedar siempre en la zona de protección sin invadir la línea límite de edificación. Dentro de la superficie afectada por dicha línea no se autorizarán más obras que las necesarias para la ejecución de viales, aparcamientos, isletas o zonas ajardinadas.

Instalaciones industriales, agrícolas y ganaderas. Además de las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la explotación, se impondrán condiciones específicas para evitar las molestias o peligros que la instalación, o las materias de ella derivadas, puedan producir a la circulación, así como para evitar perjuicios al entorno medioambiental de la infraestructura ferroviaria. Si los supuestos previstos en los dos apartados precedentes dan lugar a tráfico por carretera, será obligatoria la construcción de un cruce a distinto nivel y, en su caso, la supresión del paso a nivel preexistente, cuando el acceso a aquellos conlleve la necesidad de cruzar la vía férrea. El coste de su construcción y, en su caso, supresión será de cuenta del promotor de las mismas. Para la construcción de un cruce a distinto nivel o para la su-

presión de uno preexistente, la entidad promotora presentará un proyecto específico con los accesos a la infraestructura ferroviaria, incluidos los aspectos de parcelación, red viaria y servicios urbanos que incidan sobre la zona de protección de la infraestructura ferroviaria.

Movimientos de tierras y explanaciones. Se podrán autorizar en la zona de protección, siempre que no sean perjudiciales para la infraestructura ferroviaria o su explotación.

Muros de sostenimiento de desmontes y terraplenes. Su construcción podrá ser autorizada dentro del tercio de la zona de protección más próximo a la zona de dominio público y también, con carácter excepcional, en la zona de dominio público siempre que quede suficientemente garantizado que la misma no es susceptible de ocasionar perjuicios a la infraestructura ferroviaria. En estos casos, se deberá presentar al administrador de infraestructuras ferroviarias, junto con la solicitud, un proyecto en el que se estudien las consecuencias de su construcción en relación con la explanación, la evacuación de aguas pluviales y su influencia en la seguridad de la circulación.

Pasos elevados. Los estribos de la estructura no podrán ocupar la zona de dominio público, salvo expresa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias. En líneas ferroviarias con vías separadas se podrán ubicar pilares entre ambas, siempre que la anchura de ésta sea suficiente para que no representen un peligro para la circulación, dotándolas, en su caso, de un dispositivo de contención de vehículos.

El gálibo sobre la calzada, tanto durante la ejecución de la obra como después de ella, será fijado por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

Las características de la estructura deberán tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los próximos veinte años.

Pasos subterráneos. La cota mínima de resguardo entre la parte superior de la obra de paso y la rasante de la plataforma de la línea ferroviaria será fijada por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

Las características de la estructura deberán tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los próximos veinte años.

Vertederos. No se autorizarán en ningún caso.

#### Artículo 31. Efectos de las autorizaciones.

1. Las autorizaciones que se otorguen no eximirán a quien las obtenga de solicitar las demás licencias y autorizaciones necesarias. El otorgamiento se realizará sin perjuicio de tercero y dejando a salvo los derechos preexistentes sobre los terrenos o bienes. No supondrá, en ningún caso, la cesión del dominio público ni la asunción por el administrador de infraestructuras ferroviarias o por la Administración General del Estado de responsabilidad alguna respecto del titular de la autorización o de terceros.

2. La autorización producirá efectos mientras siga siendo el mismo el objeto que determinó su otorgamiento, y será transmisible siempre que se notifique al administrador de infraestructuras ferroviarias el cambio de titularidad.

3. El otorgamiento de cualquier autorización conllevará la obligación del autorizado de pagar al administrador de infraestructuras ferroviarias los gastos que el estudio, tramitación y seguimiento de la misma conlleve, no pudiéndose condicionar al pago de una compensación económica por el ejercicio de la actividad autorizada.

4. El otorgamiento de una autorización de aprovechamiento especial de la zona de dominio público devengará el pago del correspondiente canon previsto en el artículo 75 de la Ley del Sector Ferroviario.

#### Artículo 32. Modificación o suspensión de la autorización.

1. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 37, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá, en cualquier

momento, modificar o suspender, temporal o definitivamente, la autorización otorgada sin que ello dé derecho a indemnización alguna, en los siguientes casos:

Si resultare incompatible con normas de seguridad aprobadas con posterioridad.

Si produjera daños en el dominio público.

Si impidiera la utilización del dominio público para actividades de interés público.

Si se requiriera para la ampliación, mejora o desarrollo de las infraestructuras ferroviarias.

2. El procedimiento para modificar o suspender la autorización se iniciará de oficio o a instancia de parte y será instruido por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

En todo caso y antes de dictar resolución, se dará audiencia a los afectados con el fin de que puedan formular cuantas alegaciones convengan a su derecho.

#### Artículo 33. Obras autorizadas.

1. Las obras o instalaciones autorizadas se iniciarán y finalizarán dentro de los plazos que determine la propia autorización o, en su caso, su prórroga, y se inspeccionarán por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. No se podrán iniciar las obras sin que el administrador de infraestructuras ferroviarias haya extendido un acta de conformidad al replanteo. A estos efectos, el interesado pondrá en su conocimiento la fecha de iniciación de las obras, con una antelación mínima de diez días. Si el administrador de infraestructuras ferroviarias apreciara desviaciones respecto del proyecto presentado o de las condiciones impuestas en la autorización, podrá paralizar las obras hasta que se corrijan aquéllas, sin perjuicio de la instrucción del expediente sancionador que proceda.

3. Las obras se ejecutarán de acuerdo con el proyecto presentado y, en su caso, con las condiciones impuestas en la autorización, sin interrumpir ni dificultar la circulación por la línea ferroviaria y con sujeción a la regulación en materia de seguridad del tráfico contenida en la Ley del Sector Ferroviario y en su normativa de desarrollo. El titular de la autorización deberá reponer, a su cargo, los elementos de la infraestructura ferroviaria que resulten dañados por la ejecución de las obras, restituyéndolos a las condiciones anteriores de seguridad, funcionalidad y estética.

4. El titular de la autorización pondrá en conocimiento del administrador de infraestructuras ferroviarias la terminación de las obras, con una antelación mínima de diez días. El administrador de infraestructuras ferroviarias extenderá un acta de conformidad o, en su caso, hará constar los reparos que considere oportunos, concediendo el plazo necesario para su subsanación. El acta de conformidad de las obras llevará implícito el permiso de utilización de lo construido.

### SECCIÓN V

#### Límite de Edificación

#### Artículo 34. La línea límite de edificación.

1. A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación sin perjuicio de la posible existencia de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas en las condiciones establecidas en el artículo 30.2.c.

2. La línea límite de la edificación se sitúa, con carácter general, a cincuenta metros de la arista exterior más próxima

de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. A tal efecto se considera arista exterior de la plataforma el borde exterior de la estructura construida sobre la explanación que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes; y línea de edificación aquella que delimita la superficie ocupada por la edificación en su proyección vertical. En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación. El Ministro de Fomento podrá determinar una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate, como la velocidad y la tipología de la línea o el tipo de suelo sobre la que ésta discurre.

3. Asimismo, el Ministerio de Fomento, previo informe de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, en zonas o áreas delimitadas.

4. Con carácter general, en las líneas ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, la línea límite de la edificación se sitúa a 20 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma. No obstante lo anterior, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la anteriormente referida, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio de la seguridad, regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril.

Artículo 35. Procedimiento de determinación de la línea límite de edificación en los supuestos contemplados en el artículo 16 de la Ley del Sector Ferroviario.

1. El administrador de infraestructuras ferroviarias, con arreglo a lo dispuesto en el apartado tercero del artículo 16 de la Ley del Sector Ferroviario, podrá a proponer, respecto de zonas o áreas determinadas, a la Dirección General de Ferrocarriles la determinación de una distancia límite de edificación diferente a la establecida con carácter general. A estos efectos, los ramales y enlaces con elementos funcionales de la infraestructura ferroviaria tendrán la consideración de líneas ferroviarias.

2. La solicitud irá acompañada de un estudio de determinación de la línea límite de la edificación que comprenderá, al menos, una memoria explicativa y planos en planta y alzado, que describirán de forma precisa su objeto. La Dirección General de Ferrocarriles remitirá el correspondiente estudio de determinación al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, con objeto de que, en el plazo de dos meses, informe sobre si la determinación propuesta no ocasiona perjuicio a la infraestructura ferroviaria y a la seguridad y regularidad de la circulación. Asimismo, dicho estudio se remitirá a la comunidad autónoma y al ayuntamiento correspondiente, para que, en igual plazo, informen si el mismo es adecuado para el interés general y para los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo sin que dichas entidades informen al respecto, se entenderá que no se oponen a la misma.

3. Una vez analizados los informes emitidos, la Dirección General de Ferrocarriles elevará al Ministro de Fomento el expediente para su resolución.

Artículo 36. Obras e instalaciones permitidas.

1. Se podrán realizar, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, obras de conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes dentro de la línea límite de edificación. Transcurrido el plazo de tres meses

desde la solicitud sin que aquel se haya pronunciado, se entenderá su conformidad con la obra, si ésta no implica cambio del uso o destino de las edificaciones preexistentes.

2. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá autorizar dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación, asimismo, la colocación de instalaciones provisionales fácilmente desmontables y la ejecución de viales, aparcamientos en superficie, isletas o zonas ajardinadas anexas a edificaciones, así como equipamientos públicos que se autoricen en la zona de protección sin invadir la línea límite de edificación.

## SECCIÓN VI

### Protección de la Red Ferroviaria de Interés General

#### Artículo 37. Obras y actividades ilegales.

La paralización de obras e instalaciones y la suspensión de usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones, se sujeta a lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley del Sector Ferroviario. En todo caso, se observarán las normas siguientes:

Los Delegados de Gobierno, a instancia del Ministerio de Fomento o del administrador de infraestructuras ferroviarias, dispondrán la paralización de las obras o instalaciones y la suspensión de usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones. Asimismo, se podrá proceder al precinto de las obras o instalaciones afectadas. La paralización y el precinto, en su caso, serán notificados al interesado y tendrán el carácter de medidas cautelares, como trámite previo al expediente regulado en el artículo 18.2 de la Ley del Sector Ferroviario.

La resolución de demolición prevista en el artículo 18.2 de la Ley del Sector Ferroviario se notificará al interesado, que deberá cumplirla en el plazo de un mes desde su notificación. Si se incumpliere la obligación de demoler o se continuara ejercitando el uso no autorizado, el Delegado del Gobierno ordenará su ejecución forzosa, en sustitución del interesado y a su costa. En el supuesto de regularización de las obras o instalaciones, el coste de adecuación a las debidas condiciones de seguridad, funcionalidad y estética, será a cargo del interesado.

#### Artículo 38. Obras ruinosas.

En caso de que el administrador de infraestructuras ferroviarias detecte que una construcción, o parte de ella, próxima a una infraestructura ferroviaria pudiera ocasionar daños en la Red Ferroviaria de Interés General o suponer un peligro para la circulación, lo pondrá en conocimiento de la corporación local correspondiente a fin de que se declare su ruina y se ordene su demolición.

En caso de urgencia o peligro inminente, tal circunstancia se pondrá en conocimiento del Delegado o Subdelegado del Gobierno para que adopte las medidas oportunas. Cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias procediera, por instrucción de ellos, a la demolición de la correspondiente construcción, podrá repetir contra su propietario los costes de dicha actuación.

Artículo 39. Cerramiento de las líneas ferroviarias para garantizar la seguridad en el tráfico ferroviario.

1. Las líneas ferroviarias de alta velocidad deberán tener instalado un cerramiento, a ambos lados de la vía, en todo su recorrido.

2. Las líneas ferroviarias convencionales deberán tener instalado un cerramiento, a ambos lados de la vía, en los tramos en los que esté permitido circular a una velocidad superior a 160 kilómetros por hora y, en todo caso, en los calificados como suelo urbano. La calificación de un suelo no urbanizable como urbano o urbanizable obligará a su propie-

tario a disponer en las líneas ferroviarias que lo atraviesen, a su costa y con los condicionamientos técnicos que determine el administrador de infraestructuras ferroviarias, de un cerramiento cuando se realicen las actuaciones urbanísticas correspondientes a la nueva calificación. Con carácter excepcional, por las especiales características de la línea ferroviaria de que se trate, la Dirección General de Ferrocarriles podrá ordenar la realización del citado cerramiento antes de que se inicie la actuación urbanística correspondiente.

3. Las nuevas líneas ferroviarias que se construyan deberán tener instalado un cerramiento, a ambos lados de la vía y en todo su recorrido.

Artículo 40. Entrada de personas y vehículos en las vías férreas.

Salvo autorización expresa del administrador de infraestructuras ferroviarias, se prohíbe la entrada de personas o de vehículos en las vías férreas y el tránsito por ellas. Su cruce deberá realizarse por los lugares determinados al efecto, conforme a la normativa reguladora de los pasos a nivel y con las limitaciones o condiciones que se establezcan.

#### 1.8.2. Red de Abastecimiento.

El abastecimiento de agua al sector se resuelve partiendo de la red municipal existente en la N-340. La red interior de distribución se ejecutará con tubería de PVC de presión.

Se disponen bocas de riego e hidrantes a determinar por el Ayuntamiento de Huércal de Almería. La red se diseñará siguiendo el trazado del viario o espacios públicos no edificables. Los tramos serán lo más recto posible. La máxima curvatura, sin empleo de piezas especiales, será la que permita el juego de las juntas.

Las conducciones se situarán debajo de las aceras; podrán situarse bajo las calzadas cuando el trazado de las calles sea muy irregular.

Se instalarán conducciones de ambas aceras para evitar excesivos cruces de calzada, cuando el ancho de la calzada sea superior a la separación media entre arquetas de acometida, o a 20 m, y cuando la importancia del tráfico o el tipo de pavimento lo requiera.

#### 1.8.3. Red de Saneamiento.

Para la red de saneamiento se contempla un sistema separativo con vertido a la red municipal.

En cabeza de cada ramal, se incluye una cámara de descarga para las limpiezas periódicas. Las aguas pluviales de los viarios evacuarán por las calzadas siguiendo la pendiente de las calles.

La red se diseñará siguiendo el trazado viario o zonas públicas no edificables, y siempre que el cálculo lo permita, su pendiente se adaptará a la del terreno o calle.

La red se situará bajo las aceras y será doble cuando la calle tenga una anchura superior a 20 m. Si aquellas no existen o en calles de trazado muy irregular, podrá ir bajo la calzada.

Con carácter previo al desarrollo del nuevo Sector SI-4' se deberá aportar al Ministerio de Fomento un estudio de drenaje de las aguas pluviales que, redactado por técnico competente y visado por el correspondiente Colegio Profesional, garantice la correcta evacuación de la escorrentía superficial, que deberá ser informado favorablemente, en el caso que proceda, en aplicación de la legislación vigente.

#### 1.8.4. Red de Energía Eléctrica.

La empresa suministradora proporcionará la tensión necesaria para cada uno de los usos de las diferentes parcelas.

La instalación de suministro y distribución de energía eléctrica a una zona, constará básicamente de los elementos siguientes: conexión a la red existente, derivación de alta tensión, Centro de Transformación, red de distribución y red de alumbrado público.

#### 1.8.5. Red de Alumbrado Público.

El trazado de las canalizaciones es subterráneo, y discurre bajo aceras, independientemente de la red de distribución de energía eléctrica.

Para la disposición en planta de los puntos de luz, se comenzará por la distribución de éstos en curvas, cruces o plantazas, y una vez situados estos se distribuirán los tramos rectos.

En vías con tráfico en ambos sentidos se podrán distribuir de tres maneras diferentes: unilateral, tresbolillo o pareadamente.

El sistema de alumbrado a disponer se diseñará de forma tal que, bajo ninguna circunstancia, se puedan producir deslumbramientos ni confusión a los usuarios de las carreteras estatales.

#### 1.8.6. Red de Telefonía.

El trazado de las canalizaciones es subterráneo con arquetas y conductos formados por tubos de PVC de diámetro de 125.

#### 1.9. Adaptación de la Modificación Puntual a la Ley 3/2010, de 21 de mayo.

Actualmente en el municipio se encuentran vigentes las normas subsidiarias de planeamiento municipal de Huércal de Almería aprobadas definitivamente en 1998.

La presente modificación puntual se adapta a la Ley 3/2010, de 21 de mayo, por la que se modifican diversas leyes para la transposición en Andalucía de la directiva 2006/123/CE, de 12 de diciembre de 2006, del parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los servicios en el mercado interior. Entre estas se encuentra la que regula el Comercio Interior de Andalucía (LCIA).

La presente modificación puntual modifica las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Huércal de Almería en los capítulos 5 y 7 del título VI.- Normas de condiciones Generales de Edificación y Urbanización.

En el capítulo 5. Condiciones de uso, en el subapartado 6.5.7. Uso Global Terciario, dentro del punto 2, donde dice:

«2. Comercial. Es aquel servicio destinado a suministrar mercancías al público mediante ventas al por menor, ventas de comidas y bebidas para consumo en el local o a prestar servicios a los particulares.»

Se modifica por:

«2. Comercial.

2.1. Establecimientos comerciales.

2.1.1. Tendrán la consideración de establecimientos comerciales todos los locales y las construcciones o instalaciones de carácter permanente, cubiertos o sin cubrir, con escaparates o sin ellos, que estén en el exterior o interior de una edificación, destinados al ejercicio regular de actividades comerciales, ya sea de forma continuada, o en días o temporadas determinadas, así como cualesquiera otros recintos acotados que reciban aquella calificación en virtud de disposición legal o reglamentaria.

2.1.2. Estos establecimientos se clasifican en establecimientos mayoristas y minoristas.

2.1.3. Se considerarán establecimientos comerciales de carácter colectivo los conformados por un conjunto de establecimientos comerciales individuales integrados en un edificio o complejo de edificios, en los que se ejerzan las respectivas actividades de forma independiente, siempre que compartan la utilización de alguno de los siguientes elementos:

a) Acceso desde la vía pública de uso exclusivo o preferente de los establecimientos o sus clientes.

b) Aparcamientos privados.

c) Servicios para los clientes.

d) Imagen comercial común.

e) Perímetro común delimitado.

2.1.4. Tendrán incidencia territorial los establecimientos comerciales, individuales o colectivos, cuya implantación tenga impacto de carácter supramunicipal sobre su entorno o alguno de sus elementos significativos. En todo caso, se considerará que tiene incidencia territorial supramunicipal cualquier implantación de gran superficie minorista.

2.1.5. Exclusivamente las grandes superficies minoristas estarán sometidas al procedimiento de autorización previsto en el Capítulo IV de este Título.

2.2. Grandes superficies minoristas.

2.2.1. Tendrá la consideración de gran superficie minorista, con independencia de su denominación, todo establecimiento de carácter individual o colectivo, en el que se ejerza la actividad comercial minorista y tenga una superficie útil para la exposición y venta al público superior a 2.500 metros cuadrados.

2.2.2. Quedan excluidos de la consideración de grandes superficies minoristas de carácter colectivo los mercados municipales de abastos así como las agrupaciones de comerciantes establecidas en los espacios comerciales que tengan por finalidad realizar cualquier forma de gestión en común, con independencia de la forma jurídica que adopten. No obstante, si en alguno de los dos supuestos anteriores hubiera un establecimiento comercial individual que superase los 2.500 metros cuadrados de superficie útil para la exposición y venta al público, este se considerará gran superficie minorista.

2.2.3. A los efectos de la aplicación de esta Ley, las grandes superficies minoristas colectivas constituyen un único establecimiento comercial. No perderá, sin embargo, la condición de gran superficie minorista el establecimiento individual que, teniendo una superficie útil para la exposición y venta al público que supere el límite establecido en el apartado 1, forme parte, a su vez, de una gran superficie minorista de carácter colectivo.»

En el Capítulo 7. Norma Particular de la Zona SU-T1 de Usos Terciarios, en el subcapítulo 3.7.4. Condiciones de Uso, donde dice:

«Se admiten exclusivamente los usos siguientes:

- Comercial, Oficinas, Almacenes e Industrial en Categorias Primera, Segunda y Tercera.

- Usos complementarios y compatibles: Aparcamientos, Hotelero, Alojamiento Comunitario y Dotacional o de Equipamientos.»

Se modifica por el apartado d) Condiciones de Uso de la ordenanza SU-T1' de la presente modificación puntual:

«Se admiten los siguientes usos:

- Terciario, comercial (Grandes superficies minoristas, establecimientos comerciales mayoristas), oficinas y almacenes.

- Usos complementarios y compatibles: Aparcamientos, Hotelero, Alojamiento comunitario y Dotacional o Equipamientos.

- Usos prohibidos: Residencial e Industrial en categorías Primera, segunda y tercera.»

2. Ordenanzas Reguladoras.

La presente ordenación, al igual que éste y con el fin de unificar criterios, se remite a las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Huércal de Almería.

Se aplica la ordenanza SU-T1' para las parcelas 1 y 2 según se define a continuación:

Ordenanza SU-T1':

a) Definición y Criterios.

Será aplicable a las Parcelas 1 y 2.

b) Condiciones de Ordenación.

b.1) Alineaciones y rasantes: La edificación podrá retranquearse libremente en toda la parcela. La rasante oficial será la de la acera.

c) Condiciones de Edificación.

c.1) Línea de edificación: Se considera la línea de fachada la que da frente al vial. En el caso de parcelas en esquina, tendrá tantas fachadas como frentes a vial tenga la parcela.

c.2) Retranqueos: Se establece la obligatoriedad de efectuar retranqueos según lo dispuesto en el Plano de Ordenación núm. 7 de la presente Modificación Puntual.

c.3) Separación a linderos: Se establece la obligatoriedad de efectuar retranqueos según lo dispuesto en el Plano de Ordenación núm. 7 de la presente Modificación Puntual.

c.4) Posición de las plantas bajo rasante: Se permite la construcción de una planta sótano, la cual no podrá sobresalir de la ocupación de la planta baja.

c.5) Ocupación: La ocupación máxima de la parcela será del 100% de la superficie neta de la parcela.

c.6) Fondo máximo edificable: No se establece límite de profundidad máxima de la edificación, siendo edificable todo el fondo de la parcela.

c.7) Edificabilidad: La edificabilidad máxima asignada a las parcelas es de 12.600,00 m<sup>2</sup> para la parcela 1 y de 17.098,87 m<sup>2</sup> para la parcela 2 según el plano de ordenación núm. 08 y el apartado 1.8. del presente documento.

c.8) Altura y número de plantas: la altura máxima se establece en 10m para dos plantas (planta baja + 1P).

d) Condiciones de Uso.

Terciario, comercial (Grandes superficies minoristas, establecimientos comerciales mayoristas), oficinas, almacenes e industrial en categorías Primera, segunda y tercera.

Complementarios; Aparcamientos, Hotelero, Alojamiento comunitario y Dotacional o Equipamientos.

\* La vegetación a disponer será tal que no se perjudique a la visibilidad de la carretera, ni a la seguridad de la circulación vial.

\*\* Prohibida la publicidad visible desde la zona de dominio público de las carreteras del estado permitiéndose únicamente los carteles informativos, rótulos y anuncios, indicados en los artículos 89 y 90 del vigente Reglamento General de Carreteras 1812/1994, de 2 de septiembre.

\*\*\* Para las construcciones nuevas próximas a las carreteras del Estado existentes o previstas, será necesario que con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación se lleven a cabo los Estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros esperables así como la obligatoriedad de establecer limitación a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles, en caso de superarse los umbrales recomendados, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente (Ley 37/2003, de 17 de noviembre de Ruido, BOE de 18.11.2003) y en su caso, en la normativa autonómica.

\*\*\*\* Los usos y actuaciones que se pretendan realizar en las zonas de protección de las carreteras estatales, tales como los cruzamientos para las acometidas de las diferentes infraestructuras necesarias para el desarrollo del futuro sector SI-4', quedarán regulados por el capítulo III Usos y defensa de las carreteras y el Capítulo IV Travesías y redes arteriales, de la Ley 25/1988 de Carreteras.

Ordenanza SU-T1'b:

a) Definición y Criterios.

Será aplicable a la Parcela 3.

b) Condiciones de Ordenación.

b.1) Alineaciones y rasantes: La edificación podrá retranquearse libremente en toda la parcela. La rasante oficial será la de la acera.

c) Condiciones de Edificación.

c.1) Línea de edificación: Se considera la línea de fachada la que da frente al vial. En el caso de parcelas en esquina, tendrá tantas fachadas como frentes a vial tenga la parcela.

c.2) Retranqueos: Se establece la obligatoriedad de efectuar retranqueos según lo dispuesto en el Plano de Ordenación núm. 7 de la presente Modificación Puntual.

c.3) Separación a linderos: No se establece un retranqueo obligatorio respecto a los linderos.

c.4) Posición de las plantas bajo rasante: Se permite la construcción de plantas sótano en todo el perímetro de la parcela.

c.5) Ocupación: La ocupación máxima de la parcela será del 100% de la superficie neta de la parcela.

c.6) Fondo máximo edificable: No se establece límite de profundidad máxima de la edificación, siendo edificable todo el fondo de la parcela.

c.7) Edificabilidad: La edificabilidad máxima asignada a las parcelas es de 3.299,00 m<sup>2</sup> con el reparto según el apartado 1.8. del presente documento.

c.8) Altura y número de plantas: la altura máxima se establece en 12 m para tres plantas (planta baja + 2P).

d) Condiciones de Uso.

Terciario, comercial (Grandes superficies minoristas, establecimientos comerciales mayoristas), oficinas, almacenes e industrial en categorías Primera, segunda y tercera.

Complementarios; Aparcamientos, Hotelero, Alojamiento comunitario y Dotacional o Equipamientos

Para las condiciones no especificadas en la presente ordenanza (SU-T1') se estará en lo dispuesto a las Normas de Condiciones Generales de Edificación y Urbanización de las N.N.S.S. del planeamiento municipal de Huerca de Almería, aprobadas definitivamente por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo el día 31 de marzo de 1999.

\* La vegetación a disponer será tal que no se perjudique a la visibilidad de la carretera, ni a la seguridad de la circulación vial.

\*\* Prohibida la publicidad visible desde la zona de dominio público de las carreteras del estado permitiéndose únicamente los carteles informativos, rótulos y anuncios, indicados en los artículos 89 y 90 del vigente Reglamento General de Carreteras 1812/1994, de 2 de septiembre.

\*\*\* Para las construcciones nuevas próximas a las carreteras del Estado existentes o previstas, será necesario que con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación se lleven a cabo los Estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros esperables así como la obligatoriedad de establecer limitación a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles, en caso de superarse los umbrales recomendados, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente (Ley 37/2003, de 17 de noviembre de Ruido, BOE de 18.11.2003) y en su caso, en la normativa autonómica.

\*\*\*\* Los usos y actuaciones que se pretendan realizar en las zonas de protección de las carreteras estatales, tales como los cruzamientos para las acometidas de las diferentes infraestructuras necesarias para el desarrollo del futuro sector SI-4', quedarán regulados por el Capítulo III Usos y defensa de las carreteras y el Capítulo IV Travesías y redes arteriales, de la Ley 25/1988 de Carreteras.

Ordenanza de Equipamiento Local.

- Ámbito.

Esta ordenanza es de aplicación a las parcelas de equipamiento definidas en el plano de zonificación, equipamiento social, comercial y deportivo.

- Condiciones de uso:

- Uso preferente: El definido en el plano de zonificación.

- Uso compatible: En todas las parcelas de equipamiento, se permitirá como uso compatible todos los usos dotacionales, comercial, social, deportivo, asistencial, educativo, etc.

- Condiciones de edificación:

- Edificabilidad:

Social: 1,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Comercial: 1,00 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Deportivo: 0,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Ocupación: 100%

Altura: Vendrá definido por las necesidades del equipamiento a desarrollar, estableciéndose una altura máxima de 3 plantas y 12 m.

\* La vegetación a disponer será tal que no se perjudique a la visibilidad de la carretera, ni a la seguridad de la circulación vial.

\*\* Prohibida la publicidad visible desde la zona de dominio público de las carreteras del estado permitiéndose únicamente los carteles informativos, rótulos y anuncios, indicados en los artículos 89 y 90 del vigente Reglamento General de Carreteras 1812/1994, de 2 de septiembre.

\*\*\* Para las construcciones nuevas próximas a las carreteras del Estado existentes o previstas, será necesario que con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación se lleven a cabo los Estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros esperables así como la obligatoriedad de establecer limitación a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles, en caso de superarse los umbrales recomendados, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente (Ley 37/2003, de 17 de noviembre de Ruido, BOE de 18.11.2003) y en su caso, en la normativa autonómica.

\*\*\*\* Los usos y actuaciones que se pretendan realizar en las zonas de protección de las carreteras estatales, tales como los cruzamientos para las acometidas de las diferentes infraestructuras necesarias para el desarrollo del futuro sector SI-4', quedarán regulados por el Capítulo III Usos y defensa de las carreteras y el Capítulo IV Travesías y redes arteriales, de la Ley 25/1988 de Carreteras.

Ordenanza de Espacios Libres.

- Ámbito.

Esta ordenanza es de aplicación a la parcela definida como espacio libre en el plano de zonificación.

- Condiciones de uso:

Actividades para el esparcimiento y disfrute del espacio libre, jardines y zonas verdes.

- Condiciones de edificación.

- Edificabilidad: 0,08 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

- Altura: 1 planta y 4 m.

\* La vegetación a disponer será tal que no se perjudique a la visibilidad de la carretera, ni a la seguridad de la circulación vial.

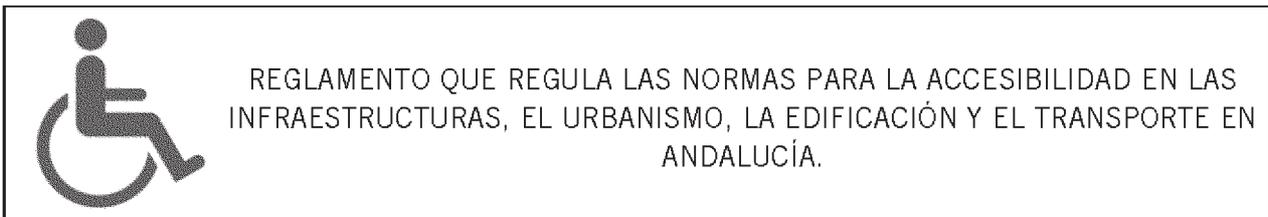
\*\* Prohibida la publicidad visible desde la zona de dominio público de las carreteras del estado permitiéndose únicamente los carteles informativos, rótulos y anuncios, indicados en los artículos 89 y 90 del vigente Reglamento General de Carreteras 1812/1994, de 2 de septiembre.

\*\*\* Para las construcciones nuevas próximas a las carreteras del Estado existentes o previstas, será necesario que con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación se lleven a cabo los Estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros esperables así como la obligatoriedad de establecer limitación a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles, en caso de superarse los umbrales recomendados, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente (Ley 37/2003, de 17 de noviembre de Ruido, BOE de 18.11.2003) y en su caso, en la normativa autonómica.

\*\*\*\* Los usos y actuaciones que se pretendan realizar en las zonas de protección de las carreteras estatales, tales como los cruzamientos para las acometidas de las diferentes infraestructuras necesarias para el desarrollo del futuro sector SI-4', quedarán regulados por el Capítulo III Usos y defensa de las carreteras y el Capítulo IV Travesías y redes arteriales, de la Ley 25/1988, de Carreteras.

2.1. Calificación y Usos Pormenorizados.  
 Se prevén las siguientes calificaciones de suelo y usos:  
 -Suelo lucrativo:  
 Parcela 1:  
 Uso terciario y compatibles.  
 Ordenanza: SU-T1`  
 Parcela 2:  
 Uso terciario y compatibles.  
 Ordenanza: SU-T1`

Parcela 3:  
 Uso terciario y compatibles.  
 Ordenanza: SU-T1` b  
 2.2. Parcelaciones.  
 Parcelación es la división de terrenos en dos o más lotes cuando uno o varios de ellos dan frente a alguna vía pública o privada, existente o en proyecto.  
 3. Anexos.  
 3.1. Normas de Accesibilidad.  
 Justificación del Cumplimiento del Reglamento.



Decreto 293/2009, de 7 de julio, de la Consejería de la Presidencia de la Junta de Andalucía.  
 (Publicación del texto original en el BOJA núm. 140, de 21 de julio de 2009.  
 Entrada en vigor del Decreto 293/2009.  
 Publicación 21 de julio de 2009.  
 Vigencia 21 de septiembre de 2009.

Régimen Transitorio.

No será preceptiva la aplicación del Decreto a:

- a) Obras en construcción y proyectos con licencia anterior al 21 de septiembre de 2009.
- b) Proyectos aprobados por las Administraciones Públicas o visados por los Colegios Profesionales antes del 21 de septiembre de 2009.
- c) Obras que se realicen conforme a los proyectos citados en el apartado b), siempre que la licencia se solicitara antes del 21 de marzo de 2010.
- d) Los proyectos de urbanización que se encuentren en redacción a la entrada en vigor del presente Decreto deberán adaptarse al mismo, salvo que ello implique la necesidad de modificar el planeamiento urbanístico cuyas previsiones ejecutan.

Ámbito de Aplicación:

- a) Redacción de planeamiento urbanístico, o de las ordenanzas de uso del suelo y edificación.  
 Redacción de proyectos de urbanización   
 (rellenar Anexo I).
- b) Obras de infraestructura y urbanización   
 Mobiliario urbano   
 (rellenar Anexo I)
- c) Construcción, reforma o alteración de uso de:  
 Espacios y dependencias exteriores e interiores de utilización colectiva de los edificios, establecimientos e instalaciones (de propiedad privada) destinadas a un uso que implique concurrencia de público, aunque no se realice obra alguna   
 Todas las áreas tanto exteriores como interiores de los edificios, establecimientos e instalaciones de las Administraciones y Empresas públicas

- (rellenar Anexo II para interiores)
- (rellenar Anexo I para exteriores)
- d) Construcción o reforma de:  
 Viviendas destinadas a personas con minusvalía (rellenar Anexo IV)   
 Espacios exteriores, instalaciones, dotaciones y elementos de uso comunitario correspondientes a viviendas, sean de promoción pública o privada   
 (rellenar Anexo III para interiores)
- (rellenar Anexo I para exteriores excepto los apartados indicados \*)  
 (rellenar Anexo II para instalaciones o dotaciones complementarias de uso comunitario, solo apartados indicados \*)
- e) Sistemas de transporte público colectivo y sus instalaciones complementarias   
 Anexo V (No redactado)

- Tipo de Actuación:
- 1. Nueva Construcción
  - 2. Reforma (ampliación, mejora, modernización, adaptación, adecuación o refuerzo)
  - 3. Cambio de uso

Notas:  
 En todos los casos se refiere el reglamento tanto a obras de nueva planta como a las de reforma y cambio de uso. En los casos de reformas o cambios de uso el reglamento se aplica únicamente a los elementos o partes afectadas por la actuación.  
 En el artículo 62 del reglamento se recogen los siguientes usos como de pública concurrencia: alojamientos, comerciales, sanitarios, servicios sociales, actividades culturales y sociales, hostelería, administrativos, docentes, transportes, religiosos, garajes y aparcamientos y los recogidos en el Nomenclátor y el Catálogo de Espectáculos Públicos, Actividades Recreativas y Establecimientos Públicos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, aprobado por el Decreto 78/2002, de 26 de febrero.

ANEXO I

INFRAESTRUCTURA, URBANIZACIÓN Y MOBILIARIO URBANO

(Aplicable a zonas de uso colectivo en edificaciones privadas y a todas las zonas en edificaciones públicas)

1.ª Espacios y elementos de uso público.

	REGLAMENTO	PROYECTO
ITINERARIOS PEATONALES DE USO COMUNITARIO Art. 15/31/32	TRAZADO Y DISEÑO	
	– Ancho mínimo $\geq 1,50$ m.	Sí
	– Pendiente longitudinal como las rampas (Art. 22)	Sí
	– Pendiente transversal $\leq 2$ %.	Sí
	– Altura de bordillos $\leq 12$ cm, y rebajados en pasos de peatones y esquinas.	Sí
	PAVIMENTOS:	
	– Serán antideslizantes en seco y mojado variando la textura y color en las esquinas y en cualquier obstáculo.	Sí
VADO PARA PASO VEHÍCULOS Art. 16	– Los registros y los alcorques estarán en el mismo plano del nivel del pavimento.	Sí
	– Si los alcorques son de rejilla la anchura máxima de la malla será de 2 cm.	Sí
	– Pendiente longitudinal (tramos $< 3$ m) $\leq 8$ %. (tramos $\geq 3$ m) $\leq 6$ %.	Sí
VADO PARA PASO PEATONES Art. 16	– Pendiente transversal $\leq 2$ %.	Sí
	– Se situará lo más cerca posible a cada cruce de calle o vía de circulación	Sí
	– Las pendientes del plano inclinado entre dos niveles a comunicar: Long $\leq 8$ %. Trans. $\leq 2$ %.	Sí
PASOS DE PEATONES Art. 17 (No en zonas exteriores de viviendas)	– Anchura $\geq 1,80$ m.	Sí
	– Rebaje con la calzada = 0 cm.	Sí
	– Desnivel: Se salvarán los niveles con vados de las características anteriores. Adoptarán la misma altura que el acerado	Sí
CARRILES PARA BICICLETAS Art. 18	– Dimensiones mínimas de las isletas para parada intermedia: Anchura $\geq 1,80$ m. Largo $\geq 1,20$ m.	Sí
	– Prohibido salvarlos con escalones, debiendo completarse o sustituirse por rampas, ascensores o tapices rodantes.	Sí
	– Pavimento diferenciado en textura y color de itinerarios peatonales	
ESCALERAS Art. 23	– Dispondrán de pasos específicos de peatones	
	– Cuando discurren paralelos a itinerarios peatonales y calles o viales, el carril reservado para bicicletas discurrirá entre el itinerario de peatones y la calle o vial.	
	– Cualquier tramo de escaleras se complementará con una rampa, tapiz rodante o ascensor.	
	– Serán preferentemente de directriz recta o curva con radio $\leq 50$ mts	
	– Dimensiones Huella $\geq 30$ cm Contrahuella $\leq 16$ cm Ancho libre peldaños $\geq 1,20$ m Ancho descansillos $\geq$ Ancho libre peldaños. Fondo descansillos $\geq 1,50$ m	
	– Tramos $\leq 10$ peldaños.	
	– No se admiten mesetas en ángulo, ni partidas, ni escaleras compensadas.	
	– Pasamanos a altura $\geq 90$ cm y $\leq 110$ cm.	
	– Si el ancho de la escalera $\geq 4,80$ m se dispondrán barandillas cada $\leq 2,40$ m	
	– Huellas con material antideslizante.	
– Disposición de bandas de diferente textura y color con 0,60 m de anchura, colocadas al principio y al final de la escalera.		

ANEXO I

INFRAESTRUCTURA, URBANIZACIÓN Y MOBILIARIO URBANO

1.ª Elementos de Urbanización e Infraestructura.

	REGLAMENTO	PROYECTO
RAMPAS Art. 22	– Serán preferentemente de directriz recta o curva con radio $\leq 50$ m	
	– Anchura libre $\geq 1,50$ m.	
	– Pavimento antideslizante.	
	– Longitud máxima de un tramo sin descansillos $\leq 9$ m.	
	– Pendiente Longitud $\leq 3$ m $\leq 10$ %. Longitud $\leq 6$ m $\leq 8$ %. Longitud $> 6$ m $\leq 6$ %. transversal $\leq 2$ %.	
	– Mesetas Ancho $\geq$ ancho de la rampa Fondo $\geq 1,50$ m	
	– En el arranque y desembarque de la rampa se dispondrán mesetas con una franja señalizadora del ancho de la meseta y 60 cm de fondo	
	– Pasamanos de altura entre 65 y 75 cm y entre 90 y 110 cm.	
	– Si el ancho de la rampa $\geq 4,80$ m se dispondrán barandillas cada $\leq 2,40$ m.	
	– Barandillas no escalables si el desnivel es superior a 15 cm.	

	REGLAMENTO	PROYECTO
* 1 ASEO DE LOS OBLIGADOS POR NORMATIVA ESPECÍFICA Art. 26/77.1 (No en zonas exteriores de viviendas)	– En caso de existir aseos públicos al menos 1 de cada 10 o fracción será accesible.	
	– Dotación mínima: Lavabo e inodoro.	
	– Espacio libre no barrido por las puertas	Si solo hay una pieza $\geq 1,20$ m Si hay más de una pieza $\geq 1,50$ m
	– Altura del lavabo comprendida entre 70 y 80 cm.	
	– Espacio lateral al inodoro $\geq 0,70$ m.	
	– Altura del inodoro comprendida entre 45 y 50 cm.	
	– Equipamiento adicional: 2 Barras, 1 de ellas abatible para acceso lateral al inodoro Avisador de emergencia lumínico y acústico	
* APARCAMIENTOS Art. 29/30 (No en zonas exteriores de viviendas)	– 1 Plaza cada 40 o fracción.	Sí
	– Situación próxima a los accesos peatonales. Y estarán señalizadas	Sí
	– Dimensiones	Batería: $\geq 5,00 \times 3,60$ m* Cordón: $\geq 3,60 \times 6,50$ m*
	*Se permite que la zona de transferencia –1,40 m ya incluida– se comparta entre dos plazas	

## 2.ª Mobiliario Urbano y señalizaciones

	REGLAMENTO	PROYECTO
MOBILIARIO URBANO Art. 48-59	– Los elementos verticales en la vía pública se colocarán en el tercio exterior a la acera si la anchura libre restante es $\geq 90$ cm.	Sí
	– La altura del borde inferior de elementos volados $\geq 2,20$ m.	Sí
	– Las pantallas que no requieran manipulación serán legibles a una altura $\geq 1,60$ m.	Sí
	– No existirán obstáculos verticales en los pasos peatonales.	Sí
	– Los kioscos o terrazas se ubicarán sin interrumpir el paso peatonal del artículo 15	Sí
	– Los semáforos peatonales podrán disponer de pulsadores situados entre 0,90 y 1,20 m.	Sí
	– Los semáforos peatonales dispondrán de señalización sonora para facilitar el cruce	Sí
	– Las cabinas telefónicas tendrán los diales a $\leq 1,20$ m y repisas a $\leq 0,80$ m.	Sí
	– Papeleras y buzones. Boca entre 0,70 y 1,20 m donde no interfiera el tráfico peatonal	Sí
	– Los bolardos estarán a una altura $\geq 0,70$ m, separados $\geq 1,20$ m.	Sí

– Donde haya asientos o bancos, uno de cada diez o fracción, tendrá estas características :  
 Altura = entre 43 y 46 cm.  
 Fondo entre 40 y 45 cm.  
 Respaldo entre 40 y 50 cm.  
 Reposabrazos a una altura sobre el asiento entre 18 y 20 cm.  
 Espacio libre al lado del banco: 0,80 x 1,20 m.

– Altura de grifos y caños en bebederos  $\leq 70$  cm.

## OBSERVACIONES

## DECLARACIÓN DE LAS CIRCUNSTANCIAS QUE INCIDEN EN EL EXPEDIENTE

Se cumplen todas las disposiciones del Reglamento.

No se cumple alguna prescripción específica del Reglamento debido a las condiciones físicas del terreno o de la propia construcción o cualquier otro condicionante de tipo histórico, artístico, medioambiental o normativo, que imposibilitan el total cumplimiento de la presente norma y sus disposiciones de desarrollo, o debido a que las obras a realizar afectan a espacios públicos, infraestructuras, urbanizaciones, edificios, establecimientos o instalaciones existentes, o alteraciones de usos o de actividades de los mismos.

En la memoria del proyecto o documentación técnica, se indican, concretamente y de manera motivada, los artículos o apartados del presente Reglamento que resultan de imposible cumplimiento y, en su caso, las soluciones que se propone adoptar. Todo ello se fundamenta en la documentación gráfica pertinente que acompaña a la memoria. En dicha documentación gráfica se localizan e identifican los parámetros o prescripciones que no se pueden cumplir, mediante las especificaciones oportunas, así como las soluciones propuestas.

En cualquier caso, aún cuando resulta inviable el cumplimiento estricto de determinados preceptos, se mejoran las condiciones de accesibilidad preexistentes, para lo cual se disponen, siempre que ha resultado posible, las ayudas técnicas recogidas en el artículo 75 del Reglamento. Al efecto, se incluye en la memoria del proyecto, además de lo previsto en el apartado 2.a) del Reglamento, la descripción detallada de las características

de las ayudas técnicas adoptadas, junto con sus detalles gráficos y las certificaciones de conformidad u homologaciones necesarias que garanticen sus condiciones de seguridad.

No obstante, la imposibilidad del cumplimiento de determinados artículos del Reglamento y sus disposiciones de desarrollo no exime del cumplimiento del resto de los artículos, de cuya consideración la presente ficha es documento acreditativo.

3.2. Estudio de Tráfico (en documento aparte).

3.3. Estudio de Movilidad (en documento aparte).

3.4. Estudio de Sostenibilidad.

Huerca de Almería está dominada por un relieve accidentado, con pendientes que varían entre moderadamente escarpadas a muy escarpadas, en formaciones geológicas preorogénicas (calizas y dolomías, fundamentalmente) de la Sierra de Gádor, con una vegetación arbustiva esclerófila de poco porte, cobertura muy variable y distintos grados de conservación.

Se trata de una montaña árida típica de la solana almeriense, visible desde toda la Vega del Andarax, con formas complejas e irregulares acentuadas por el relieve, que condicionan la distribución de espacios. Con unos límites precisos y trazados por la actividad humana, se desarrolla entre la Autovía y la ZEPA de la Vega del Bajo Andarax, y es una zona sometida a una intensísima ocupación humana.

Dominan las edificaciones, tanto industriales como residenciales, apoyadas en la carretera nacional CN-340 y que reducen a pequeñas zonas aisladas el medio natural potencial, aunque degradado. Constituye una ruptura física dentro del Valle del Andarax, acercándose más a la idea de «desierto periurbano de la

ciudad de Almería», favorecido por la deleznableidad de su suelo, fundamentalmente margo-arenoso, que define un paisaje potencialmente desnudo con una vegetación herbácea y de bajo porte muy abiertas, con relieves apenas desarrollados nada más que por formas suavemente onduladas y acarreadas.

El elemento básico es el Río Andarax, junto con los potentes suelos fértiles que crea su propia dinámica fluvial a ambos lados de su cauce. Está dominada tradicionalmente por la explotación agraria (sobre todo por el cultivo del naranjo) y forma parte de la Vega Baja del Andarax (ZEPA), espacio protegido por el PEPMF de la Provincia de Almería. Su paisaje es «de borde», de gran naturalidad, evocador de contenidos sociales y culturales, e identificador histórico del paisaje de Almería, aunque muy frágil, condicionado por la expansión y colonización urbana y por la propia actividad agrícola (falta de agua para riego, plagas y enfermedades, residuos y desechos agrícolas, etc.).

El ámbito objeto de esta modificación puntual tiene forma poligonal irregular, limitando en la actualidad por el este por las vías del tren y por el oeste por la N-340. Se encuentra ubicado en un llano con una caída de pendiente hacia las vías del tren y hacia el sur donde limita con una rambla. La cota máxima es aproximadamente 425 m de altitud, y los desniveles son, el máximo de 26,25 metros en dirección sur-norte y de 8,75 metros en dirección suroeste-noreste.

El ámbito está constituido en su estado actual por un conjunto de parcelas que no soportan actividad agrícola ni ganadera, mayoritariamente cubiertas por matorral de secano.

Se realiza una vía de conexión desde la N-340, atravesará el ámbito propuesto para la creación del nuevo sector de suelo urbanizable terciario. De hecho, el borde de esta vía permitirá conectar con el espacio verde propuesto. Garantizará además la comunicación y la conexión con las infraestructuras y servicios urbanos existente en el inmediato suelo urbano de Huerca de Almería.

Esta nueva vía, junto a la N-340 existente en la actualidad, permite efectuar los accesos al ámbito de actuación. En las proximidades del ámbito de actuación ya existe suministro eléctrico en baja tensión.

El nuevo Sector I-4' garantizará la recogida selectiva en origen de los residuos sólidos, orgánicos, vidrio, papel y cartón, metales y plásticos, así como tóxicos y peligrosos, para facilitar su reciclaje, de acuerdo con su legislación reguladora.

Se proyectarán instalaciones para la utilización de aguas regeneradas y pluviales. En las instalaciones de aguas grises o regeneradas, se garantizará la imposibilidad de confundirlas con el agua potable o de contaminar su suministro. A tal efecto, ambas redes deberán ser totalmente independientes y fácilmente diferenciables por el color y la calidad de los materiales empleados en ellas.

Se realizarán instalaciones receptoras de energía solar para satisfacer, al menos, las necesidades energéticas relativas al agua caliente sanitaria propia de los edificios instalados en dicho sector. Además se promoverá la utilización de combustibles líquidos o gaseosos, con preferencia a la energía eléctrica, para los usos de calefacción o calentamiento de agua, quedando prohibida las instalaciones para fuel-oil.

Los sistemas constructivos a emplear en el nuevo Sector I-4' se realizarán conforme a principios de sostenibilidad:

- Materiales con elevados niveles de aislamiento.
- Superficies con suficiente capacidad acumuladora.
- Sistema de calefacción centralizado para manzanas completas.
- Materiales sostenibles.
- Recogida Neumática de Basuras.
- Reutilizar en el propio terreno toda la capa de tierra fértil.
- Minimizar la generación de escombros a base de productos estandarizados.
- Habilitar cinco distintos contenedores y gestionar la recogida selectiva de: Metales (restos de ferralla, soldaduras, reparación de maquinaria) Madera (pallets, restos encofrados) Papel/cartón (embalajes, sacos) Plásticos (embalajes, contenedores, botellas) Pétreos (hormigón, arenas, cerámicos...)

- Gestión de acopio y recogida por empresa apropiada de los productos químicos restantes de la obra.
- Pintado en taller de todos los componentes a usar en obra.
- Reciclar y re-usar en obra el material de excavación.
- Jardinería de bajo consumo.
- Curso de formación ambiental a los capataces previo al comienzo y nombramiento de un responsable de gestión de residuos.
- Disponibilidad de un manual de buenas prácticas (reciclar, no desperdiciar agua, no quemar, no enterrar).
- No quemar ningún residuo en obra.

### 3.5. Estudio de Paisaje y Patrimonio.

No existe vegetación y por lo que respecta a la fauna, en el ámbito de la modificación, no se conoce la presencia de especies correspondientes a hábitats exclusivos o hábitats de interés.

Se menciona la existencia de la finca Villa Rosa, incluida en las NN.SS de Huerca de Almería como inmueble protegido de especial protección ambiental o etnológica, y que se incluye en el sector como equipamiento social, aunque no está incluida en el inventario de inmuebles protegidos por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, según informe de la Delegación de Almería, el cual se adjunta.

Los impactos generados pueden derivarse de la necesidad de conectar el ámbito de actuación con los sistemas generales, como las redes de abastecimiento de agua, de suministro de electricidad, de saneamiento, etc., o también por la propia transformación de los usos del suelo que lleva implícito el proceso urbanizador. En este sentido, los principales impactos podrían derivarse de:

- Incremento del ruido en la zona.
- Aparición de contaminación lumínica.
- Alteración de la composición del suelo.
- Aumento del tráfico rodado.

En relación con el paisaje, se estima que el impacto que puede producir la nueva actividad es mínimo, puesto que realmente la zona elegida para la operación está realmente próxima al suelo urbano. Además, la conservación de de la finca de Villa Rosa, junto con la baja edificabilidad propuesta contribuirá a minimizar el impacto de la urbanización. No debe olvidarse tampoco que hasta allí ya llega en la actualidad la energía eléctrica en BT, como ya se dijo anteriormente.

A efectos de corregir los posibles impactos que se pudieran producir como consecuencia de la nueva actividad terciaria, se proponen las siguientes medidas correctoras:

De los impactos derivados del proceso de implementación de la urbanización y de la edificación, fomentar la proyección de la urbanización y de la edificación en base a las pautas del bioclimatismo, y de la arquitectura y del urbanismo ecológicos, en la búsqueda de un desarrollo sostenible mediante la utilización racional de la energía, de los recursos materiales de la construcción y de la naturaleza; pueden tomarse como referencia las diversas experiencias residenciales a pequeña escala realizadas en los países europeos que más decididamente han apostado por este tipo de urbanismo y construcción.

Dentro de la misma línea referida en el punto anterior, prestar especial atención al tema de la recogida y del tratamiento de los residuos que se generarán al aparecer la nueva urbanización.

Renunciar a una acción transformadora agresiva, intentando aprovechar las ventajas del emplazamiento en lo relativo a las pendientes del terreno, a la orientación, la posibilidad de aprovechar las vistas y la presencia de la naturaleza, etc.

Apostar por una arquitectura dialogante con el medio físico.

### 3.6. Estudio de Ordenación del Territorio y Urbanístico.

La modificación propuesta recoge las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

En la ordenación propuesta se ha estado a lo dispuesto en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, modificada por la Ley 13/2005, de 11 de noviembre, de Medidas para la Vivienda Protegida y el Suelo, y Ley 1/2006, de 16 de mayo; así como R.D. 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento, R.D. 3288/1978,

de 25 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística; Normas Subsidiarias de Planeamiento de Huércal de Almería, y demás normativa vigente de aplicación, y en especial la Ley 8/2007 de 28 de mayo, de Suelo.

La ordenación pormenorizada del Sector I-4', se hace siguiendo la normativa prevista en las Normas Subsidiarias de Huércal de Almería, así como lo previsto en los artículos 13 y 36 de la LOUA. En todo aquello no especificado en la Memoria y en las Ordenanzas, esta modificación se remite a lo dispuesto en las citadas Normas Subsidiarias, y la LOUA.

El planteamiento urbanístico y territorial del nuevo Sector I-4' sigue las pautas indicadas por el POTA, adoptando las estrategias específicas con relación a la dotación y mejora de los equipamientos urbanos desde la consideración de los siguientes criterios como:

- La implantación de los equipamientos especializados de ámbito supramunicipal con implicaciones territoriales derivadas de su implantación.

El funcionamiento en red del sistema de equipamientos y su conexión o integración con otras redes urbanas, especialmente el sistema de espacios libres. Además esta red responde a criterios de accesibilidad que permitirán una movilidad eficiente, especialmente en los colectivos más sensibles.

Se favorecer la complementariedad y multifuncionalidad de los distintos equipamientos, evitando una segregación innecesaria y la ineficiencia en su utilización y explotación.

En relación con el equilibrio y la ordenación territorial (según POTAUA) se promociona las centralidades intermedias y especializadas, como Huércal de Almería, alternativas a la macrocefalia de la capital, con el fin de mitigar la excesiva dependencia de la misma. Así se impulsará el desarrollo de las actividades productivas comerciales, industriales y logísticas, mediante la implantación de esta área de oportunidad, del Sector I-4', de interés supramunicipal con localización de forma desconcentrada, a fin de propiciar un desarrollo territorial más equilibrado.

La organización espacial del tejido productivo de la aglomeración metropolitana de Almería y sus municipios anexas, adolece de una cierta debilidad al carecer de estructura y planteamientos de carácter supramunicipal. Esta actuación se adecua al modelo propuesto por el POTAUA, basado, en la localización estratégica de un conjunto de Áreas de Oportunidad de Actividad Económica. El POTAUA propone crear un Área de Oportunidad Económica en las inmediaciones del ámbito de la presente Modificación Puntual. Así, en el Bajo Andarax.



El Plan propone tres áreas, localizadas entre ellas, Huércal de Almería, como ámbito estratégico para el desarrollo económico del corredor, con alcance supramunicipal, y orientadas a la reactivación y revitalización socioeconómica de los municipios más alejados de la capital; contando con la finalidad añadida de generar espacios para el empleo que moderen la dependencia de Almería.

El acceso al Sector I-4' se resuelve a través de una vía perteneciente al sistema de articulación de la aglomeración, concretamente la N-340a, eje principal con trazado NS de la margen. En todos los casos se garantizará el rápido acceso a una vía exterior de alta capacidad, ya sea la A-7 o la A-92, en el área de Huércal de Almería.

El nuevo Sector I-4' fomentará la cohesión y el equilibrio territorial creando una nueva centralidad. Además constituirá un espacio estratégico para la ubicación de una oferta supramunicipal, cuya localización es muy favorable debido a la cercanía y buena comunicación con los municipios que componen la zona, en función de los niveles de jerarquía establecidos en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

4. Plan de Etapas.

4.1. Introducción.

A los efectos de la ejecución de las obras de urbanización se considera un solo sector que habrá de urbanizarse conjuntamente en una sola etapa una vez puestos en marcha los mecanismos de gestión que correspondan.

Esta opción se justifica en la concepción unitaria contenida en el programa de Actuación urbanística y en el propio Plan Parcial y en base al artículo 224 del R.G.

La gestión y construcción del suelo desarrollado en Plan Parcial se producirá de acuerdo con las siguientes fases:

4.2. Gestión Urbanística del Suelo.

Constituye necesariamente la primera fase, siendo su objeto realizar los trámites técnicos, jurídicos y administrativos necesarios que hagan posible la ejecución del Plan de acuerdo con las exigencias legales y reglamentarias.

Corresponde a la fase de gestión los siguientes trámites:  
Aprobación del Plan.

Constitución de la Junta de Compensación. La presentación del Proyecto de estatutos y las bases de actuación se producirá antes de los 6 meses contados a partir de la aprobación definitiva del Plan.

Proyecto de Compensación. Con la adjudicación de las fincas resultantes que se deriven de la aprobación del proyecto finaliza la fase de gestión cuya duración puede estimarse en el plazo de un año desde la aprobación del Plan.

4.3. Urbanización.

El proyecto de Urbanización que haya de redactarse para la ejecución de las obras se hará en un plazo no superior a los seis meses contados a partir de la aprobación del Proyecto de Compensación.

Una vez aprobado definitivamente el Proyecto de Urbanización se procederá en primer lugar a ejecutar las obras de infraestructura afectas a los sistemas generales de comunicaciones (red viaria), para posteriormente acometer la jardinería y arbolado de los espacios libres.

La ejecución de todas estas obras de infraestructura para lo cual se establece un plazo de cuatro años, se realizará en la forma y condiciones que en su día establezca la Junta de Compensación, la cual a su vez podrá proponer al Ayuntamiento la división de las obras a realizar en varias fases siempre que se mantenga la coherencia del Plan, se cumplan sus determinaciones y todo ello en el tiempo total establecido.

4.4. Edificación.

Para la terminación de las obras correspondientes a la edificación Residencial, se prevé un plazo de 4 años contados a partir del previsto en este Plan para la terminación de las obras de urbanización.

Estas obras de edificación se podrán ir realizando simultáneamente a las de urbanización con las garantías previstas por la Ley y sus reglamentos.

Los equipamientos urbanos de iniciativa pública deberán ser programados para su realización durante el periodo de tiempo de ejecución del Plan, de tal forma que su puesta en servicio se realice no mas tarde de la construcción del 80% de la edificación residencial.

5. Estudio Económico Financiero.

I. Obras de Urbanización Interior

1. Movimiento de tierras	419.704 €
2. Saneamiento	324.317 €
3. Electricidad	267.085 €
4. Pavimentaciones	362.472 €
5. Suministro de agua	190.775 €
6. Telefonía	305.240 €
7. Varios	38.155 €

Total ejecución material ..... 1.907.747 €

II. Obras de acondicionamiento de la N-340

Tramo p.k. 448+565 – p.k. 449+165 y glorieta

1. Movimiento de tierras y demoliciones	237.738 €
2. Estructuras	301.475 €
3. Abastecimiento y saneamiento	278.714 €
4. Firmes y pavimentos	832.386 €
5. Electricidad	177.450 €
6. Jardinería y mobiliario	138.255 €
7. Varios	171.180 €

Total ejecución material ..... 2.137.198 €

Total ejecución material I. y II. .... 4.044.945 €

13% Beneficio industrial ..... 525.843 €

9% Gastos generales ..... 364.045 €

Total presupuesto de contrata ..... 4.934.833 €

18% de IVA ..... 888.270 €

Total presupuesto de contrata con IVA ..... 5.823.103 €

Almería, 1 de diciembre de 2011.- El Delegado, José Manuel Ortiz Bono

*ANUNCIO de 26 de octubre de 2011, de la Delegación Provincial de Málaga, por el que se hace público el Acuerdo de 27 de julio de 2011, de la Sección de Urbanismo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo, por el que se aprueba el Plan General de Ordenación Urbanística de Fuente de Piedra (Málaga).*

**Ver esta disposición en fascículos 2 y 3 de 3 de este mismo número**

**CONSEJERÍA DE EMPLEO**

*ANUNCIO de 18 de noviembre de 2011, de la Dirección Provincial de Granada del Servicio Andaluz de Empleo, de notificación de procedimiento de reintegro a la empresa que se cita, a quien no ha sido posible notificar resolución de reintegro y fraccionamiento ayuda I+E.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 59.5 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento administrativo Común, y dada la imposibilidad de notificar al interesado que a continuación se relaciona, en el domicilio conocido al