

### 3. Otras disposiciones

#### CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

*Resolución de 13 de abril de 2022, de la Delegación Territorial de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio en Málaga, por la que se dispone la publicación de la Resolución de 6 de abril de 2022, que ordena proceder al registro y publicación de la «Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de Cártama (Málaga), en relación a la alteración del sistema general viario SG-3, para incluir el acceso rodado, vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama», una vez acreditada la subsanación de las deficiencias indicadas en el Acuerdo de la Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de 19 de noviembre de 2021 (MA/03/2021).*

Para general conocimiento esta Delegación Territorial hace pública la Resolución de 06/04/2022, por la que se dispone proceder al registro y publicación de la «Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de Cártama (Málaga), en relación a la alteración del sistema general viario SG-3, para incluir el acceso rodado, vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama», tras quedar acreditada la subsanación de las deficiencias indicadas en el Acuerdo de la Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de 19 de noviembre de 2021 (MA/03/2021); de conformidad con los artículos 40 y 41 de la Ley LOUA, y Decreto 2/2004, de 7 de enero, por el que se establece el Registro de Instrumentos Urbanísticos de Andalucía.

Se ha procedido a la inscripción en Registro de Instrumentos Urbanísticos Autonómico, de dicho instrumento con fecha 07.04.2022 en el núm. 9142 y ha sido comunicada por Ilmo. Ayuntamiento de Cártama con fecha 12/04/2022 su inscripción en Registro Municipal (número de asiento 49 mediante Resolución núm. 2022-0942, de 08/04/2022).

De conformidad con lo establecido en el artículo 41 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, se hace público el contenido de:

- Resolución de 06/04/2022, por la que se dispone proceder al registro y publicación de la «Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de Cártama (Málaga), en relación a la alteración del sistema general viario SG-3, para incluir el acceso rodado, vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama». (Anexo I).

- Acuerdo de CTOTU de 19/11/2021 (Expediente EM-CT-68) (Anexo II).

- Normativa Urbanística (Anexo III).

#### ANEXO I

Resolución de la Delegación Territorial de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de Málaga, por la que se dispone proceder al registro y publicación de la «Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de Cártama (Málaga), en relación a la alteración del sistema general viario SG-3, para incluir el acceso rodado, vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama».

• Expediente: EM-CT-68.

De conformidad con lo establecido en el artículo 41 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, y en ejecución del acuerdo adoptado por la Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo en la sesión de 19 de noviembre de 2021 (MA/03/2021), por el que se «aprueba definitivamente en los

00259666

términos del artículo 33.2.b) de la LOUA la "Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de Cártama (Málaga), en relación a la alteración del sistema general viario SG-3, para incluir el acceso rodado, vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama", supeditando su registro y publicación a la subsanación de las deficiencias a las que se hacen referencia en los apartados VI, VII y VIII del apartado "Fundamentos Jurídicos.-III. Valoración" del citado acuerdo», se dicta Resolución en los siguientes términos,

#### A N T E C E D E N T E S

Primero. Con fecha 19 de noviembre de 2021, en sesión MA.03.2021, la CTOTU acordó aprobar definitivamente en los términos del artículo 33.2.b) de la LOUA la «Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de Cártama (Málaga), en relación a la alteración del sistema general viario SG-3, para incluir el acceso rodado, vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama», supeditando su registro y publicación a la subsanación de las deficiencias a las que se han hecho referencia en los apartados VI, VII y VIII del apartado «Fundamentos Jurídicos.-III. Valoración» de este acuerdo. Esto es:

VI. Se deberá aportar resumen ejecutivo que se ajuste al artículo 19.3 de la LOUA, en cuanto a que contenga los objetivos y finalidades de la modificación del PGOU y de las determinaciones del Plan, que sea comprensible para la ciudadanía y facilite su participación en los procedimientos de elaboración, tramitación y aprobación, y deberá expresar, en todo caso lo recogido en los apartados a) y b) de dicho artículo.

VII. Se deberá aportar un plano de ordenación, que contenga completo el sistema general viario SG-3 resultante, tras la modificación.

VIII. El informe de sostenibilidad económica deberá completarse de acuerdo con lo indicado en el artículo 19.1.a), regla 3.ª, de la LOUA, por lo que deberá contener «el análisis del impacto de las actuaciones previstas en las Haciendas de las Administraciones Públicas responsables de la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras y de la implantación y prestación de los servicios necesarios».

Segundo. En fechas 10 de marzo de 2022 y 16 de marzo de 2022, tiene entrada en esta Delegación Territorial oficio del Ayuntamiento acompañado de la documentación que incorpora la subsanación de las deficiencias contenidas en el acuerdo de la CTOTU de 19 de noviembre de 2021, en relación con la «Modificación del Sistema General Viario SG-3 para incluir el acceso rodado y vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama», una vez aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de fecha 18 de febrero de 2022, a fin de que se proceda a la comprobación y verificación de la correcta incorporación en el documento.

Tercero. Documentación técnica. La documentación presentada consiste en:

La documentación presentada, en soporte digital (formato pdf), es la siguiente:

- Innovación, modificación del PGOU, Adaptación a la LOUA de la revisión de las NNSS de Cártama. Objeto de la innovación: Modificación del Sistema General Viario SG-3 para incluir el acceso rodado y vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama. Documento adaptado a lo requerido por la Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Sesión MA/03/2021, con código CSV (7TFS2M5RR96ZTSYXPGA4P5K).

- Plano O.05. Ámbito completo del SG-3 Tras la ampliación de la presente innovación. (CSV: X6XZTH9JS7RMXREL7PH3R2EQT).

- Innovación, modificación del PGOU, adaptación a la LOUA de la revisión de las NNSS de Cártama. Objeto de la innovación: Modificación del Sistema General Viario SG-3 para incluir el acceso rodado y vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama

00259666

Estación y El Sexmo de Cártama. Resumen ejecutivo. Adaptado a lo requerido por la Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Sesión MA/03/2021 con código CSV (72EGK76LRAN4GMHQ4AYEDJ7QG)

Los citados documentos se encuentran debidamente diligenciados por el Vicesecretario del Ayuntamiento de Cártama, haciendo constar expresamente que se corresponden con el documento aprobado mediante Acuerdo de la CTOTU Sesión MA/03/2021 de 19 de noviembre de 2021, por el que se aprueba definitivamente en los términos del artículo 33.2.b) de la LOUA la "Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de Cártama (Málaga), aprobada provisionalmente por acuerdo de Pleno del Ayuntamiento de 22/01/2021, en relación a la alteración del Sistema General Viario SG-3, para incluir el acceso rodado, vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama", incorporando la subsanación de las deficiencias recogidas en el apartado 1.º de dicho acuerdo y que han sido aprobadas por acuerdo del Pleno de fecha 18 de febrero de 2022.

- Planos SG-3 diligencia provisional, con código CSV (9RZ7J2XR2M7TS6S3SWC3E377D).
- Plano del Resumen ejecutivo, con código CSV (4DP2Y2WDSYQ2S7XNJGAZS7YJL).
- Documento denominado Anexo de Estructura de la propiedad, con código CSV (3N6ASDN7WXT7LTSNQNCT9CQGM).
- Documento de Impacto en la Salud CSV (4HTDR5DH27FWF2P3ZK5WEP5JR).
- Estudio Ambiental Estratégico con código CSV (4XTATJ932RXTSGQF6MHKH7HF5 y 3S5LQALXPHRN2ZKP9NZLS4JCR). Asimismo forma parte del documento aprobado definitivamente por la CTOTU en fecha 19 de noviembre de 2021 el documento del Estudio Ambiental Estratégico hasta la página 144 con código CSV (AWFL92LG5394M7LSP4JXTMKKD), que se incluyó en el índice documental aportado inicialmente con fecha de firma 02/11/2021 con CSV: 33ZZK6PQ4P7X56GLYCGERWWGL) y que no se ha aportado ahora.

De conformidad con lo establecido en el artículo 131.5 del R.P, los citados documentos se encuentran debidamente diligenciados por el Vicesecretario General del Ayuntamiento de Cártama, haciendo constar expresamente que corresponde fielmente con los que han sido objeto de Aprobación Provisional por acuerdo plenario de fecha 22 de enero de 2021.

## FUNDAMENTOS JURÍDICOS

### I. Competencia.

La Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA), que entró en vigor el 23 de diciembre de 2021, establece en el apartado 1 de su disposición transitoria tercera que los procedimientos relativos a los instrumentos de planeamiento urbanístico, así como los instrumentos de gestión y ejecución del planeamiento, que se hubieran iniciado antes de la entrada en vigor de esta ley podrán continuar su tramitación conforme a las reglas de ordenación del procedimiento y el régimen de competencias establecidos por la legislación sectorial y urbanística vigente en el momento de iniciar la misma. A estos efectos, se considerarán iniciados los procedimientos con el primer acuerdo preceptivo del órgano competente para la tramitación, conforme a lo previsto en la legislación urbanística, y, en el caso de los instrumentos de planeamiento sometidos a evaluación ambiental estratégica, con la solicitud de inicio de este procedimiento, añadiendo en su segundo apartado que, no obstante, dichos procedimientos podrán tramitarse conforme a las determinaciones de esta ley siempre que se puedan conservar los informes, pronunciamientos sectoriales y actuaciones del órgano ambiental, por no ver afectado su contenido.

En este sentido, dado que el presente procedimiento se ha iniciado antes de la entrada en vigor de la lista, procede continuar su tramitación de acuerdo a las reglas de ordenación del procedimiento y el régimen de competencias establecidos por la legislación sectorial y urbanística vigente en el momento de su iniciación.

00259666

De acuerdo con lo establecido en el artículo 31.2.B.a) de la LOUA, corresponde a la Consejería competente en materia de Urbanismo la aprobación definitiva de los Planes Generales de Ordenación Urbanística.

La Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio es la competente en materia de Urbanismo, de acuerdo con el Decreto del Presidente 2/2019, de 21 de enero, de la Vicepresidencia y sobre reestructuración de Consejerías, modificado por el Decreto del Presidente 6/2019, de 11 de febrero, y de conformidad con el artículo 12 del Decreto del Presidente 3/2020, de 3 de septiembre, de la Vicepresidencia y sobre reestructuración de Consejerías.

De conformidad con lo establecido en el artículo 12.1.d) del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, la competencia para la aprobación definitiva de los Planes Generales de Ordenación Urbanística, corresponde a la CTOTU, en este caso compete a la CTOTU de Málaga resolver sobre la aprobación definitiva del expediente. En este sentido, el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se determina la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, modificado por el Decreto 440/2019, de 2 de abril, en su disposición transitoria tercera «Órganos con competencias en ordenación del territorio y urbanismo», establece que las competencias recogidas en el Decreto 36/2014, de 11 de febrero, hasta tanto no se adapten a lo dispuesto en el presente decreto, se entenderán atribuidas a los órganos equivalentes de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

El artículo 33.2.b) de la LOUA establece que el órgano competente para la aprobación definitiva de los instrumentos de planeamiento podrá aprobar definitivamente el instrumento de planeamiento a reserva de la simple subsanación de deficiencias, supeditando, en su caso, su registro y publicación al cumplimiento de la misma.

El acuerdo de la Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de 19 de noviembre de 2021, por el que se aprueba la «Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de Cártama (Málaga), en relación a la alteración del sistema general viario SG-3, para incluir el acceso rodado, vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama», estableció que el registro y la publicación estaba supeditado a que se subsanaran las deficiencias señaladas en los apartados VI, VII y VIII del apartado «Fundamentos Jurídicos.-III. Valoración», transcrito en el antecedente primero de esta Resolución, indicando expresamente que correspondía a la Delegación Territorial la comprobación y verificación de la subsanación de las meras deficiencias señaladas, con carácter previo al registro y publicación.

De conformidad con lo establecido en el artículo 13.1 del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, la Resolución por la que se acuerda la publicación e inscripción del PGOU, tras la verificación de la subsanación de las deficiencias reseñadas, corresponde a la persona titular de la Delegación Territorial de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de Málaga.

## II. Valoración.

Una vez analizada la documentación presentada se comprueba que desde el Servicio de Urbanismo de la Delegación Territorial, a la vista de las consideraciones derivadas del análisis urbanístico del documento, se emite informe técnico con fecha 1 de abril de 2022, dicho informe que forma parte del expediente de tramitación, concluye que:

«Una vez analizada la nueva documentación presentada con fechas 10 y 16 de marzo de 2022, se concluye que, tras ser aportada y completada la documentación técnica, quedan subsanadas las deficiencias indicadas en el Acuerdo de la CTOTU de fecha 19 de noviembre de 2021.

00259666

#### 6. Conclusión

El acuerdo de la Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de 19 de noviembre de 2021, estableció que el registro y la publicación estaba supeditado a que se subsanaran las deficiencias señaladas en los apartados VI, VII y VIII del apartado «Fundamentos Jurídicos.-III. Valoración» del mismo.

Una vez analizada la documentación aportada se constata que:

1.º La tramitación municipal del presente expediente y la documentación técnica del mismo se ajustan a lo establecido por la LOUA y demás normativa de general y pertinente aplicación.

2.º Verificado que han quedado subsanadas y justificadas técnicamente las deficiencias a las que se hacía referencia en el acuerdo de la Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Málaga de 19 de noviembre de 2021, procede la emisión de la Resolución en la que se acuerde la subsanación de las deficiencias acordadas por la CTOTU, significando que con carácter previo a la publicación de la misma, procederá el depósito e inscripción en el Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento de esta Consejería, en la Unidad Registral de esta Delegación Territorial, así como en el Registro municipal, todo ello de conformidad con los artículos 40 y 41 de la LOUA.»

Vistos los antecedentes expuestos, de conformidad con el Decreto 36/2014, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo y en ejercicio de las funciones de ejecución atribuidas al titular de la Delegación Territorial de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, una vez acreditada y verificada la subsanación de las deficiencias existentes según resulta del informe emitido por el Servicio de Urbanismo el 01/04/2022,

### R E S U E L V O

1.º Tener por subsanadas las deficiencias indicadas en el Acuerdo de la Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de 19 de noviembre de 2021 (MA/03/2021), y acordar el depósito e inscripción en el Registro Autonómico de Instrumentos Urbanísticos, del instrumento de planeamiento «Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de Cártama (Málaga), en relación a la alteración del sistema general viario SG-3, para incluir el acceso rodado, vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama», una vez acreditada la subsanación de las deficiencias existentes.

Comunicándose al Ayuntamiento para su inscripción en el Registro Municipal, que debe notificar a esta Delegación, al objeto de proceder a su publicación.

2.º Publicar el Acuerdo de la Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Málaga de 19 de noviembre de 2021, así como la presente resolución y el contenido normativo del citado instrumento en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, conforme a lo establecido en el artículo 41 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

El presente acuerdo podrá ser objeto de recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en Málaga, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a aquel en que tenga lugar su notificación o publicación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en relación con artículo 20, párrafo 3.º, del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

La Delegada Territorial

00259666



**ANEXO II****ACUERDO DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO**

La Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Málaga en sesión MA.3.2021 celebrada el 19 de noviembre de 2021 adopta el siguiente acuerdo:

Expediente: EM-CT-68.

Municipio: Cártama.

Asunto: Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de Cártama (Málaga), en relación a la alteración del sistema general viario SG-3, para incluir el acceso rodado, vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama.

**A N T E C E D E N T E S**

Primero. Normativa de aplicación.

Normativa urbanística general:

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana. (TRLSyRU).

- Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), (BOJA núm. 154 de fecha 31 de diciembre de 2002).

- Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento (RP) para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, (BOE núm. 221 de fecha 15 de septiembre de 1978) (disposición transitoria novena de la LOUA).

Normativa urbanística municipal:

- Revisión de las Normas Subsidiarias de Cártama (NNSS), aprobada definitivamente mediante acuerdo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo (CPOTU) de fecha 20/02/1996. Publicación del acuerdo BOP núm. 74, de 17/04/1996. Normas urbanísticas publicadas en el BOP núm. 90, de 14/05/2003.

- Adaptación Parcial de las NNSS de Cártama a la LOUA, aprobada definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el 13/05/2009. Normativa publicada en el BOP núm. 139, de 21/07/2009.

Normativa en materia de ordenación del territorio:

- Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA)

- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), aprobado por el «Decreto 206/2006, de 28 de noviembre» que adaptó el Plan a las Resoluciones aprobadas por el Parlamento de Andalucía en sesiones celebrada los días 25 y 26 de octubre de 2006 (BOJA núm. 250, de 29/12/2006).

- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía de la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM), aprobado por el «Decreto 308/2009, de 21 de julio» (BOJA núm. 142, de 23/07/2009).

Segundo. Fecha de entrada y fecha de inicio del computo del plazo para resolver.

- En fecha 3 de noviembre de 2021, tiene entrada en esta Delegación Territorial oficio del Ayuntamiento de Cártama, acompañado de la documentación referida a la modificación del PGOU (Adaptación Parcial a la LOUA de las NNSS 1996) denominada «Modificación del sistema general viario SG-3 para incluir el acceso rodado y vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama», al objeto de que se proceda a su aprobación definitiva de conformidad con lo establecido en el art. 31.2.B.a) de la LOUA.

00259666

- Tras el estudio de la documentación por el Servicio de Urbanismo, se observa que el expediente se encuentra formalmente incompleto, remitiéndose requerimiento de subsanación al Ayuntamiento en fecha 09 de noviembre de 2021.

- En fecha 12 de noviembre de 2021, tiene entrada oficio del Ayuntamiento de Cártama acompañado de la documentación referida a la subsanación del requerimiento recibido.

- Con fecha 15 de noviembre de 2021, se le da traslado al Ayuntamiento de oficio por el que se le comunica la consideración de expediente completo, a efectos del cómputo del plazo de 5 meses previsto en el art. 32.4 de la LOUA para su resolución.

#### Tercero. Objeto y justificación.

El objeto de esta modificación del PGOU de Cártama, es la alteración del sistema general, vías de comunicación (SG-3) del municipio, con el fin de incorporar al mismo el tramo de travesía de la carretera A-7054 en la salida del núcleo urbano de Estación de Cártama y el vial rodado de acceso al núcleo de «El Sexmo» desde la rotonda de dicha carretera. Todo ello se hace con objeto de hacer posible la ejecución material de actuaciones que permitan una mejor intercomunicación entre ambos núcleos urbanos, según se indica en el documento presentado. Además se señala en el documento que se delimita un ámbito mayor del estrictamente necesario con el fin de permitir otras actuaciones de carácter viario que se consideren necesarias en el futuro para la mejor conexión de ambos núcleos urbanos.

#### Cuarto. Tramitación municipal:

a) Solicitud a la Delegación Territorial de Málaga de la Consejería competente en materia de Medio Ambiente del Inicio del Procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica en fecha 23 de enero de 2018, acompañada del Documento Inicial Estratégico y el borrador de la innovación. En fecha 12 de julio de 2019 se emite Documento de Alcance por la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Málaga de la Consejería de Agricultura, Ganadería Pesa y Desarrollo Sostenible.

b) Aprobación Inicial: Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Cártama en sesión ordinaria celebrada en fecha 31 de julio de 2020.

c) Información Pública: Acuerdo de Aprobación Inicial publicado en el BOJA núm. 198 de fecha 13 de octubre de 2020, en el BOP de Málaga núm. 161, de fecha 21 de agosto de 2020, en el diario «La Opinión de Málaga» del sábado día 8 de agosto de 2020, página 12 y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento, sede electrónica, desde el día 03/08/2020 al 17/09/2020.

De conformidad con el artículo 36.2.c).3.ª de la LOUA, al afectar la modificación propuesta a áreas de suelo urbano de ámbito reducido y específico, se han arbitrado como medios de difusión complementario a la información pública su divulgación a través de la página web del Ayuntamiento y su portal de transparencia.

Durante el periodo de información pública no se han presentado alegaciones, según consta en el certificado del resultado del citado trámite firmado por el Vicesecretario General del Ayuntamiento de fecha 22 de diciembre de 2020.

d) Aprobación Provisional: Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Cártama en sesión ordinaria celebrada en fecha 22 de enero de 2021, las modificaciones que se introducen en el instrumento de planeamiento respecto al aprobado inicialmente y sometido a información pública, se describen en el propio acuerdo y tienen por objeto incorporar al documento las observaciones o condicionantes requeridos por las distintas administraciones sectoriales, considerándose que tales modificaciones no tienen carácter sustancial.

#### Quinto. Informes Sectoriales:

- Informes sectoriales.

- Informes evacuados tras la Aprobación Inicial de fecha 31 de julio de 2020:

00259666

INFORME	INCIDENCIA TERRITORIAL (D. Adicional 2.ª Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía)
FECHA INFORME	19/10/20
CONCLUSIÓN	La innovación-modificación no presenta una incidencia territorial negativa y es coherente con la planificación territorial vigente.
INFORME	EVALUACIÓN DE IMPACTO EN LA SALUD (Arts. 56.1.b).1º y 58.2 de la Ley 16/2011 de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía, y arts. 3.1.b.1.º y 14 del Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el Procedimiento de Evaluación del Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía).
FECHA INFORME	06/11/20
CONCLUSIÓN	Se considera que la valoración en salud presentada es conforme con lo previsto en la normativa y que la ejecución de la vía peatonal y de carril bici, así como reconocer el viario rodado existente dentro del sistema general del municipio, tendrán un impacto positivo para la salud de la población y permitirán la conexión de los núcleos urbanos de Cártama Estación y El Sexmo.
INFORME	AGUAS (Art. 42 de la Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de Andalucía).
FECHA INFORME	14/10/20
CONCLUSIÓN	FAVORABLE con observaciones.
INFORME	CARRETERAS (Art. 35.2 de la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía).
FECHA INFORME	22/09/20
CONCLUSIÓN	DESFAVORABLE.
INFORME	ADIF (Art. 7.2 Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario).
FECHA INFORME	06/10/20
CONCLUSIÓN	SIN PRONUNCIAMIENTO, con observaciones.
INFORME	PATRIMONIO HISTÓRICO (Art. 29.4 Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía).
FECHA INFORME	09/11/20
CONCLUSIÓN	NO AFECCIÓN. No existe en la actualidad localización conocida de interés arqueológico.
INFORME	SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS (Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por el Real Decreto 297/2013).
FECHA INFORME	05/11/20
CONCLUSIÓN	FAVORABLE

Asimismo, consta en el certificado del acuerdo de aprobación provisional que se solicitó información sobre las posibles afecciones en relación con la zona de servidumbre del oleoducto Arahal-Málaga (art. 5 Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos), sin que se recibiera el informe solicitado, por lo que de conformidad con el art. 80 de la LPACAP se continúa con las actuaciones.

- Verificación / adaptación Informes tras la Aprobación Provisional de fecha 22 de enero de 2021:

- En fecha 23 de marzo de 2021, se emite informe único de verificación que, en relación con los informes de carreteras y de evaluación de impacto en la salud, se informan favorablemente y en relación con el informe en materia de aguas se especifica que no consta la recepción del mismo a la Secretaría de la CPCU a la fecha de emisión del informe único. No obstante, consta en el expediente municipal que tal informe se emite con posterioridad, en fecha 9 de septiembre de 2021, y en el mismo se comprueba la no alteración en el documento de Aprobación Provisional de los parámetros que motivaron el informe favorable, ratificándose la Administración Hidráulica en el Informe emitido anteriormente. Asimismo, se ha solicitado y emitido a través de la CPCU, posteriormente al informe único, la verificación/adaptación del informe de incidencia territorial, que ha tenido lugar en fecha de firma 08/11/2021, ratificándose el informe de incidencia territorial emitido respecto al documento de aprobación inicial y valorándose de manera favorable.

- En relación con los informes de la Administración estatal, consta en el expediente la verificación/adaptación de los informes de Adif en fecha 05/08/2021 y de servidumbres



aeronáuticas en fecha 19/05/2021, con carácter favorables. Asimismo consta informe de Exolum, de fecha 19 de agosto de 2021, en relación con el oleoducto Arahal-Málaga, sin pronunciamiento, con consideraciones a tener en cuenta.

- Evaluación ambiental estratégica.

En fecha 21 de octubre de 2021 se emite Declaración Ambiental Estratégica por la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Málaga de la Consejería de Agricultura, Ganadería Pesa y Desarrollo Sostenible en la que se concluye que se considera viable, a los solos efectos ambientales y sin perjuicio de las autorizaciones, concesiones, licencias, informes u otros requisitos que resulten exigibles con arreglo a la normativa de aplicación vigente, la innovación del PGOU de Cártama relativa a la modificación del sistema general viario SG-3 para incluir el acceso rodado y vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama, condicionado al cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en el instrumento de ordenación urbanística y en el condicionado ambiental que incorpora.

Con fecha 3 de noviembre de 2021, el Servicio de Urbanismo de esta Delegación Territorial, emite consulta interna al Servicio de Protección Ambiental en relación con la DAE emitida, con el objeto de aclarar si el condicionado que incorpora requiere una modificación del instrumento de planeamiento y el estudio ambiental estratégico de conformidad con el art. 40.5.11) de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (GICA) para adecuarlo a la misma. Mediante escrito con fecha de firma 09 de noviembre de 2021, (registro de entrada en esta Delegación Territorial en fecha 11 de noviembre de 2021, núm. 20211817000138489), se contesta a la cuestión planteada indicándose que de la DAE emitida no debe entenderse la necesidad de acometer una modificación en el instrumento de ordenación a aprobar. Bien al contrario, deberá entenderse como un condicionado ejecutivo en sí mismo tal cual se dispone en la declaración ambiental estratégica<sup>1</sup>, esto es, que por la mera incorporación de tales preceptos al condicionado del documento emitido por esta Delegación Territorial el 21 de octubre de 2021, queda incorporado a las disposiciones ya contenidas en el estudio ambiental estratégico y su implementación resulta de obligado cumplimiento.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

### I. Competencia para resolver.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 31.2.B.a) y 36.2.c)1.<sup>a</sup> de la LOUA, corresponde a la Consejería competente en materia de Urbanismo la aprobación definitiva de los Planes Generales de Ordenación Urbanística, así como sus innovaciones cuando afecten a la ordenación estructural.

La Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio es la competente en materia de Urbanismo, de acuerdo con el Decreto del Presidente 2/2019, de 21 de enero, de la Vicepresidencia y sobre reestructuración de Consejerías, modificado por el Decreto del Presidente 6/2019, de 11 de febrero, y de conformidad con el artículo 12 del Decreto del Presidente 3/2020, de 3 de septiembre, de la Vicepresidencia y sobre reestructuración de Consejerías.

De conformidad con lo establecido en el artículo 12.1.d) del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, la competencia para la aprobación definitiva de los Planes Generales de Ordenación Urbanística, así como sus innovaciones cuando afecten a la ordenación estructural corresponde a la Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo (CTOTU). Compete a la CTOTU de Málaga resolver sobre la aprobación definitiva de la presente innovación de su Plan General de Ordenación Urbanística. En este sentido, el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se determina la estructura orgánica de la Consejería de Fomento,

00259666

Infraestructuras y Ordenación del Territorio, modificado por el Decreto 440/2019, de 2 de abril, en su disposición transitoria tercera «Órganos con competencias en ordenación del territorio y urbanismo», establece que las competencias recogidas en el Decreto 36/2014, de 11 de febrero, hasta tanto no se adapten a lo dispuesto en el presente decreto, se entenderán atribuidas a los órganos equivalentes de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

## II. Procedimiento.

El procedimiento para la formulación, tramitación y aprobación de los instrumentos de planeamiento y sus innovaciones se regula en los artículos 31, 32, 33 y 36 de la LOUA.

En virtud del artículo 32.4 de este mismo texto legal, la aprobación definitiva por la Consejería competente en materia de urbanismo de los Planes Generales de Ordenación Urbanística y de los Planes de Ordenación Intermunicipal, así como en su caso de sus innovaciones, deberá producirse de forma expresa en el plazo máximo de cinco meses a contar desde el día siguiente al de la presentación en el registro de dicho Consejería por el Ayuntamiento interesado del expediente completo.

Dado que el expediente se consideró completo tras la recepción de la documentación con fecha 12 de noviembre de 2021, la fecha máxima para resolver, de conformidad con lo establecido en el apartado 4 del citado artículo 32 de la LOUA, es el 12 de abril de 2022.

El artículo 36 de la LOUA establece que la innovación de la ordenación establecida por los instrumentos de planeamiento se podrá llevar a cabo mediante su revisión o modificación. Cualquier innovación de instrumentos de planeamiento deberá ser establecida por la misma clase de instrumento, observando iguales determinaciones y procedimientos regulados para su aprobación, publicada y publicación y teniendo idénticos efectos.

El artículo 32.1 regla 2.<sup>a</sup> de la LOUA establece que la aprobación inicial del instrumento de planeamiento obligará al sometimiento de éste a información pública por plazo no inferior a un mes, así como, en su caso, a audiencia de los municipios afectados, y el requerimiento de los informes, dictámenes u otro tipo de pronunciamientos de los órganos y entidades administrativas gestores de intereses públicos afectados, previstos legalmente como preceptivos, que deberán ser emitidos en esta fase de tramitación del instrumento de planeamiento y en los plazos que establezca su regulación específica. La solicitud y remisión de los respectivos informes, dictámenes o pronunciamientos, en los instrumentos de planeamiento cuya aprobación definitiva corresponde a la Consejería competente en materia de urbanismo, se sustanciará a través de la Comisión Provincial de Coordinación Urbanística (CPCU), a quien corresponde coordinar el contenido y alcance de los diferentes pronunciamientos, dentro de los límites establecidos por legislación sectorial que regula su emisión y conforme a la disposición reglamentaria que regule la organización y funcionamiento del órgano colegiado.

La CPCU ha coordinado la solicitud y remisión de los informes sectoriales emitidos por la Administración de la Junta de Andalucía mediante la tramitación administrativa del expediente IS-CT-4.

Asimismo, en relación con el trámite de Información Pública, el artículo 39.1.a) de la LOUA establece que deberán ser objeto de publicación en el Boletín Oficial que corresponda, en uno de los diarios de mayor difusión provincial y en el tablón de anuncios del municipio o municipios afectados, el anuncio de la información pública que debe celebrarse en los procedimientos sustanciados para la aprobación de instrumentos de planeamiento y de sus innovaciones. El apartado 2 indica que la Administración responsable del procedimiento para la aprobación de un instrumento de planeamiento deberá promover en todo caso, antes y durante el trámite de información pública, las actividades que, en función del tipo, ámbito y objeto del instrumento a aprobar y de las características del municipio o municipios afectados, sean más adecuadas para incentivar y hacer más efectiva la participación ciudadana, y facilitarán su conocimiento por medios

telemáticos durante las fases de su tramitación, añadiendo el apartado 4 del artículo 39 LOUA que en el trámite de información pública, la documentación expuesta al público deberá incluir el resumen ejecutivo regulado en el art. 19.3 LOUA.

Consta en el expediente el cumplimiento del trámite de información pública tras la aprobación inicial. Asimismo se cumple con lo dispuesto en el art. 36.2.c) 3.ª de la LOUA respecto a los medios de difusión complementarios.

El artículo 32.1 regla 3.ª de la LOUA establece que a la vista del resultado de los trámites reflejados en el párrafo anterior, la Administración responsable de la tramitación deberá resolver sobre la aprobación provisional. Será preceptiva nueva información pública y solicitud de nuevos informes en el caso de modificaciones que afecten sustancialmente a determinaciones pertenecientes a la ordenación estructural o bien alteren los intereses públicos tutelados por los órganos y entidades administrativas que emitieron los citados informes. En los restantes supuestos, no será preceptiva la repetición de los indicados trámites, si bien el acuerdo de aprobación provisional deberá contener expresamente la existencia de estas modificaciones no sustanciales.

De acuerdo con la regla 4.ª del referido art. 32.1 tras la aprobación provisional, el órgano al que competa su tramitación requerirá a los órganos y entidades administrativas citados en la regla 2.ª y cuyo informe tenga carácter vinculante, para que en el plazo de un mes, a la vista del documento y del informe emitido previamente, verifiquen o adapten, si procede, el contenido de dicho informe. Cuando se trate de instrumentos de planeamiento cuya aprobación definitiva corresponde a la Consejería competente en materia de urbanismo, este trámite se sustanciará a través de la CPCU a quien corresponde, en el plazo de un mes, la verificación del contenido de los informes previamente emitidos en un único pronunciamiento. Se ha dado cumplimiento al citado trámite.

### III. Valoración.

Con fecha 16/11/2021 se emite informe conjunto Jurídico-Técnico de Servicio de Urbanismo del que se extrae lo siguiente:

«D. Análisis del Expediente: Tras el estudio de la documentación técnica presentada, y de acuerdo con lo establecido en la legislación y normativa territorial y urbanística vigente, se informa lo siguiente:

(...)

VI. El resumen ejecutivo aportado no se ajusta al artículo 19.3 de la LOUA, en cuanto a que contenga los objetivos y finalidades de la modificación del PGOU y de las determinaciones del Plan, que sea comprensible para la ciudadanía y facilite su participación en los procedimientos de elaboración, tramitación y aprobación, y deberá expresar, en todo caso lo recogido en los apartados a) y b) de dicho artículo. En este sentido, se aporta un plano denominado Resumen ejecutivo que tan sólo contiene el ámbito incorporado al sistema general viario SG-3.

VII. Según el artículo 36.2.b) de la LOUA, el contenido documental será el adecuado e idóneo para el completo desarrollo de las determinaciones afectadas, debiendo integrar los documentos refundidos, sustitutivos de los correspondientes del instrumento de planeamiento en vigor, en los que se contengan las determinaciones aplicables resultantes de la innovación. Por tanto, de cara a una mayor claridad en el documento, se deberá aportar un plano de ordenación, que contenga completo el sistema general viario SG-3 resultante, tras la modificación.

VIII. El informe de sostenibilidad económica deberá completarse de acuerdo con lo indicado en el artículo 19.1.a), regla 3.ª, de la LOUA, por lo que deberá contener “el análisis del impacto de las actuaciones previstas en las Haciendas de las Administraciones Públicas responsables de la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras y de la implantación y prestación de los servicios necesarios.»

**C. Conclusión.**

Tras el estudio realizado al expediente de Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Cártama relativa al sistema general viario SG-3, se constata en cuanto a los aspectos jurídicos analizados, y de acuerdo con la legislación urbanística, que se ha ajustado, a lo previsto en los artículos 32 y 36 de la LOUA en cuanto a procedimiento, y a los artículos 32.1.2.<sup>a</sup> y 39 en cuanto a información pública y participación, constatándose que obran incorporados al expediente todos los elementos de juicio exigidos por la normativa de aplicación.

En base al apartado B del presente informe, y analizada técnicamente la Modificación del PGOU de Cártama en relación, a la alteración del sistema general viario SG-3; no se observan desajustes respecto a la normativa urbanística aplicable, emitiéndose desde el punto de vista urbanístico informe favorable, condicionado a la subsanación de las deficiencias que se indican en los puntos VI, VII y VIII del apartado B de este informe.

De conformidad con la propuesta formulada por la Delegación Territorial de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio en virtud de lo establecido en el artículo 10 del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, vistas la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, y demás normativa de aplicación, en plazo para resolver y notificar, la Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo, por unanimidad de los miembros asistentes con derecho a voto,

**A C U E R D A**

1.º Aprobar definitivamente en los términos del artículo 33.2.b) de la LOUA la «Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de Cártama (Málaga), en relación a la alteración del sistema general viario SG-3, para incluir el acceso rodado, vía peatonal y carril bici entre los núcleos de Cártama Estación y El Sexmo de Cártama», supeditando su registro y publicación a la subsanación de las deficiencias a las que se han hecho referencia en los apartados VI, VII y VIII del apartado «Fundamentos Jurídicos.- III.- Valoración» de este acuerdo. Esto es:

VI. Se deberá aportar resumen ejecutivo que se ajuste al artículo 19.3 de la LOUA, en cuanto a que contenga los objetivos y finalidades de la modificación del PGOU y de las determinaciones del Plan, que sea comprensible para la ciudadanía y facilite su participación en los procedimientos de elaboración, tramitación y aprobación, y deberá expresar, en todo caso lo recogido en los apartados a) y b) de dicho artículo.

VII. Se deberá aportar un plano de ordenación, que contenga completo el sistema general viario SG-3 resultante, tras la modificación.

VIII. El informe de sostenibilidad económica deberá completarse de acuerdo con lo indicado en el artículo 19.1.a), regla 3.<sup>a</sup>, de la LOUA, por lo que deberá contener “el análisis del impacto de las actuaciones previstas en las Haciendas de las Administraciones Públicas responsables de la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras y de la implantación y prestación de los servicios necesarios”.

(Dicho instrumento fue aprobado provisionalmente por acuerdo de Pleno de 22/01/2021).

Corresponderá a la Delegación Territorial la comprobación y verificación de la subsanación de las meras deficiencias señaladas anteriormente, con carácter previo al registro y publicación.

2.º Notificar el acuerdo adoptado al Excmo. Ayuntamiento de Cártama, y proceder a su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía para su general conocimiento.

El presente Acuerdo podrá ser objeto de recurso contencioso administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en Málaga, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a aquel en que tenga lugar su notificación o publicación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998,

00259666

de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en relación con artículo 20, párrafo 3.º, del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

La Delegada Territorial de Fomento, Infraestructuras, Ordenación del Territorio, Cultura y Patrimonio Histórico de Málaga-Vicepresidenta 3.ª de la CTOTU.

### ANEXO III. NORMATIVA URBANÍSTICA

Normativa urbanística.

Condiciones de edificación y urbanización:

Se aplicarán las condiciones de urbanización existentes en la Normativa municipal.

No se prevén ni permiten edificaciones.

Usos:

El único uso previsto es el de viario. Dentro del suelo urbano, la determinación del presente Sistema General habilitará al proyecto de obra correspondiente a realizar las modificaciones oportunas sobre las infraestructuras y usos en dominio público que puntualmente se puedan verse afectadas por la ejecución del viario.

Situación legal de las edificaciones existentes en el ámbito:

No existen.

Régimen de las edificaciones existentes en el ámbito:

No existen.

Medidas correctoras medioambientales.

Tal y como se deducen del Estudio Ambiental Estratégico, las siguientes medidas correctoras que se relacionan a continuación habrán de ser tenidas en cuenta en la fase de diseño, durante la ejecución de los trabajos para la ejecución material del paseo peatonal así como durante su funcionamiento y mantenimiento, siendo todas ellas de obligado cumplimiento.

Las referidas al diseño concreto de las soluciones adoptadas y la ejecución de los trabajos para su materialización serán recogidas en el proyecto de ejecución que describa con precisión la actuación final. Dado que muchas de ellas se refieren a la gestión y control de residuos, se habrá de aportar el preceptivo estudio de gestión de residuos donde se recojan estos aspectos.

Las referidas al funcionamiento y mantenimiento del recorrido peatonal habrán de ser implementadas en los planes de mantenimiento de inmuebles e infraestructuras municipales.

Medidas protectoras y correctoras a considerar en la fase de diseño:

Sobre la contaminación lumínica:

- Ajustar la potencia de las luminarias a las necesidades reales.
- Utilizar sistemas de control de paso para el encendido y apagado de las luminarias en horas de poco tránsito y adaptadas a los cambios estacionales.

- Correcta orientación de los focos, evitando emisiones directas por encima de la horizontal.

- Se seleccionarán luminarias que cumplan con la regulación respecto a la eficiencia energética y con espectro visible para el ojo humano.

Sobre el aumento de ruidos y vibraciones:

- Proyectar barreras para el sonido (pantallas acústicas, diques de tierra, etc).

Sobre la tierra:

- Empleo de medidas de estabilización y contención de taludes (geomallas, gaviones, redes, mallas, etc.).

- Colocación de drenes y cunetas en la cabecera de taludes que permitan el drenaje del mismo.

00259666



Sobre la pérdida de calidad y aguas superficiales:

- En caso de intercepción y/o desvío de las aguas superficiales, reconducirlas hacia cursos fluviales existentes.

- Optar siempre que se pueda por pavimentos filtrantes.

Sobre la flora:

- Revegetación de las superficies alteradas, evitando la introducción de especies invasoras.

Sobre la fauna:

- Conservar la flora autóctona.

- Instalación de elementos de anticolidión y anti-electrocución en los tendidos eléctricos de nueva instalación, para protección de las aves.

- Diseñar las arquetas, sifones o drenajes con rampas de escape de cemento rugoso para evitar que queden atrapados en ellos animales pequeños.

- Señalizar las zonas con mayor riesgo de atropellos.

- Incluir pasos de fauna y elementos de disuasión para el tránsito de animales en el trazado.

Sobre el paisaje:

- Suavizado de las formas de taludes y terraplenes, evitando cortes rectos y superficies lisas.

- Empleo de pantallas visuales para aquellas actuaciones de mayor impacto visual en lugares específicos.

- Los rellenos u otros movimientos de tierra no afectarán a los cauces ni bosques de ribera.

- Uso de materiales de construcción susceptibles de integración en el paisaje con el paso del tiempo.

- Empleo de vegetación como pantalla visual para observadores externos en las zonas de mayor incidencia.

Sobre los residuos:

- Se atenderá a lo recogido en el correspondiente estudio y gestión de residuos de la construcción y demolición que habrá de incorporarse al proyecto.

Pérdida y fragmentación de hábitats y efectos barrera y pasillo.

- Evitar en lo posible la fragmentación de parcelas en pequeñas unidades.

Sobre los bienes protegidos:

- No se prevé la afección a bienes protegidos.

Sobre los cambios de uso del suelo:

- No se prevén medidas en la fase de diseño.

Sobre la calidad de vida:

- El proyecto en sí pretende una mejora sobre la calidad de vida al permitir el transporte de personas a pie o en bicicleta u otros transportes sostenibles, por lo que no se plantean mayores requerimientos en este sentido.

Medidas protectoras y correctoras a considerar en la fase de construcción:

Sobre la atmósfera:

- En los movimientos de tierra, con el fin de evitar la emisión de polvo, se realizarán riegos periódicos.

- Transporte y almacenamiento de materiales pulverulentos bajo cubierta de lonas o empleo de procedimientos que reduzcan su dispersión a la atmósfera.

- Los movimientos de tierra en zonas próximas a lugares habitados o vías de comunicación de uso frecuente, se realizarán aprovechando preferentemente las épocas de menor producción de polvo, bien por la humedad ambiental, o por ausencia de vientos fuertes o por presencia de contenido adecuado de agua en el material a mover.

- La adecuación de los niveles de emisión de gases, humos y partículas a la legislación vigente, tanto en las instalaciones como en motores de combustión de vehículos actuantes en los trabajos, serán controlados por los organismos competentes a través de las oportunas revisiones técnicas.

- Los residuos de la construcción se retirarán mediante gestor autorizado.
- Sobre el aumento de ruido y vibraciones:
- Correcto mantenimiento de la maquinaria.
  - Cumplimiento de la normativa vigente.
  - Ajustar los niveles de ruidos a los límites establecidos para cada zona acústica, en caso de estar delimitadas.
  - Adecuar el horario de las operaciones para reducir el impacto.
- Sobre la tierra:
- No se realizarán labores de mantenimiento de maquinaria, conducente a causar vertidos incontrolados de combustibles, aceites, etc. Si se llegara a realizar in situ se habilitará un espacio apropiado.
  - Localizar las zonas de acopios, infraestructuras auxiliares, etc. sobre los suelos de menor valor edafológico posible.
  - Empleo de accesos y caminos ya existentes, evitándose en lo posible la creación de nuevos caminos.
  - En la excavación, extraer y almacenar por separado el horizonte superficial del suelo del resto de tierra. En caso de espesor del horizonte A mayor a 30 cm, retirarlo de forma selectiva.
  - Redistribuir el suelo extraído, evitando en la medida de lo posible su almacenamiento.
  - En caso de almacenamiento del suelo extraído, generar montones de altura inferior a 1,5 m y relieve suave, evitando su compactación.
  - Se sembrarán, abonarán y regarán para mantener sus propiedades y poder emplearlos en los trabajos posteriores de restauración vegetal y paisajística.
- Sobre la pérdida de calidad y aguas superficiales:
- No se permitirá ningún vertido de tierras procedentes de trabajos de excavaciones y materiales de desecho a los cauces naturales.
  - Realizar las labores de mantenimiento de la maquinaria en lugares acondicionados para ello.
  - Evitar el almacenamiento de tierras en el entorno de cursos fluviales y cubrir la tierra almacenada para evitar su dispersión.
  - Elaboración de planes de emergencia en caso de vertidos.
  - Colocación de parapetos para retener los sedimentos durante la construcción.
  - No se realizarán labores de mantenimiento de maquinaria, conducente a causar vertidos incontrolados de combustibles, aceites, etc. Si se llegara a realizar in situ se habilitará un espacio apropiado.
  - Localizar las instalaciones auxiliares sobre zonas de baja vulnerabilidad hidrogeológica.
  - Evitar ubicar parques de maquinaria, acopios de materiales o instalaciones auxiliares en zonas de recarga.
  - Evitar excavaciones en zonas con nivel freático próximo a superficie.
- Sobre la flora:
- Los árboles y especies vegetales de interés, afectables por las nuevas obras se conservarán siempre que sea posible y en caso de imposibilidad se trasplantarán, siempre que sea factible y aplicando todas las medidas técnicas necesarias para asegurar su supervivencia, a las zonas verdes y ajardinadas o rústicas dónde se aseguren su supervivencia, preferiblemente lo más cerca posible a su emplazamiento original.
  - Siempre que sea posible se potenciará la conservación de la vegetación natural existente mediante su incorporación a las zonas verdes de las edificaciones y construcciones, en aquellos casos en que pueda verse afectada por la ordenación propuesta. Caso contrario se estudiará replantar con los ejemplares afectados las zonas ajardinadas y/o reponer con la misma especie en número superior al afectado.
  - En cualquier trabajo público o privado en el que las operaciones de las obras o paso de vehículos se realicen en terrenos cercanos a árboles, previamente comienzo

de los trabajos, deberán protegerse aquellos que puedan verse afectados de forma más directa. Esta protección consistirá en un forrado del tronco hasta una altura de 3 m. Esta protección se retirará una vez finalizada la obra.

- Cuando se abran hoyos o zanjas próximas a cualquier plantación de arbolado, la excavación debería separarse del pie del árbol a una distancia superior a cinco veces su diámetro, medido a 1 m de altura. Esta protección se retirará una vez finalizada la obra.

- Delimitación mediante balizas de las zonas de actuación y de movimiento de la maquinaria.

- Empleo de accesos y caminos ya existentes, evitándose en lo posible la creación de nuevos caminos.

- Tratamiento y eliminación de los restos de talas y desbroces evitando su queda en épocas de riesgos de incendios.

- Toma de medidas preventivas de incendios en caso de realizarse acciones en la proximidad de entornos forestales o de empleo de fuego.

Sobre la fauna:

- No se arrojarán basuras orgánicas, ni vertidos incontrolados.

- Vallado y cercado temporal de las zonas en construcción para reducir los atropellos.

- Delimitación mediante balizas de las zonas de la actuación y de movimiento de la maquinaria.

- Limitar las actividades durante periodos de mayor susceptibilidad.

- Clausura de caminos auxiliares tras la finalización de la obra.

Sobre el paisaje:

- Retirada de las instalaciones provisionales, limpieza y retirada de residuos a vertederos adecuados.

- Los acopios de tierra vegetal se localizarán en zonas llanas y protegidas para disminuir el impacto visual. La ubicación de las escombreras, si las hubiera, debe cuidarse en extremo, situándose en las cotas más bajas o sobre escombreras ya existentes, procediéndose siempre a su restauración una vez finalizada su función.

Sobre los residuos:

- Se atenderá a lo recogido en el correspondiente plan de gestión, elaborado conforme a las directrices del estudio de gestión de residuos contenido en el proyecto.

Sobre la pérdida y fragmentación de hábitats y efectos barrera y pasillo:

- Delimitación mediante balizas las zonas de actuación y de movimiento de la maquinaria.

- Empleo de accesos y caminos ya existentes, evitándose en lo posible la creación de nuevos caminos.

- Clausura de caminos auxiliares tras la finalización de la obra.

- Evitar en lo posible la fragmentación de parcelas en pequeñas unidades.

Sobre los cambios en los usos del suelo:

- Utilización de oquedades ya existentes como vertederos de materiales sobrantes.

- Correcto replanteo y señalización de los trabajos para asegurar que la zona afectada se limita a la especificada en el proyecto.

- Restauración tras la finalización de la obra de los accesos provisionales, zonas de ubicación de infraestructuras auxiliares, etc.

Sobre la calidad de vida:

- Evitar la circulación de maquinaria pesada y el transporte de materiales a través de núcleos de población.

- Correcta señalización de las zonas de obras.

- Protección en las obras con la finalidad de evitar peligrosos sobre la población.

- Compensación económica por las expropiaciones.

- Organización de los trabajos para minimizar el tiempo de interrupción de la circulación.

- Facilitar alternativas a la interrupción temporal de vías de circulación.

Medidas protectoras y correctoras a considerar en la fase de uso o explotación:

(Se señalan solo aquellas específicas con incidencia en el uso o explotación de las actuaciones que se llevarán a cabo y que no han sido recogidas en las fases anteriores).

Sobre la contaminación atmosférica:

- De acuerdo a lo dispuesto en la legislación vigente en materia de calidad de aire, el ayuntamiento velará para conseguir que los niveles no excedan los límites que se establezcan reglamentariamente. A fin de controlar las emisiones tanto en la fase de obra como en la de uso, se aplicará todo lo dispuesto en la normativa específica tanto de ámbito nacional como de ámbito autonómico.

- Los residuos sólidos orgánicos generados en la fase de uso serán eliminados mediante recogida en contenedores, o cualquier otro método alternativo, que garantice la higiene y la salud humana, y su posterior recogida por gestor autorizado.

Sobre el aumento de ruido y vibraciones:

- Limitación de velocidad en entornos sensibles al ruido.

Sobre la contaminación lumínica:

- Reponer las lámparas adecuadamente, con espectro visible, no en rangos no percibidos por el ojo humano y con alta eficiencia energética.

Sobre la pérdida de calidad y aguas superficiales:

- Correcto mantenimiento de las obra de paso ejecutadas.

Sobre la flora:

- Correcto mantenimiento de las zonas revegetadas.

Sobre la fauna:

- Correcto mantenimiento de los pasos de fauna manteniendo libre el paso.

Sobre el paisaje:

- Correcto mantenimiento de las zonas con vegetación.

- Mantenimiento general.

Sobre los residuos:

- Limpieza periódica adecuada.

Medidas específicas relacionadas con el consumo de recursos naturales y el modelo de movilidad/accesibilidad funcional.

Se atenderá, en cada fase según corresponda, a las siguientes medidas para la mitigación y adaptación al cambio climático:

- Garantizar que se cumple la obligatoriedad del tratamiento de los residuos peligrosos que, en caso contrario, pueden contaminar el suelo, el agua o la atmósfera, contribuyendo a incrementar las emisiones o los gastos energéticos de tratamiento.

- Reducir los movimientos de tierras e incluir medidas de gestión de los movimientos de tierras y de sus vertidos.

- Fomentar en el Estudio de Gestión de Residuos de la Construcción y Demolición la reutilización y la gestión sostenible de acuerdo con la normativa estatal, asegurando el seguimiento de las actividades en el municipio.

- Emplear materiales de construcción locales (naturales, renovables) y evitar materiales de alto impacto ambiental que contribuyan a incrementar las emisiones.

- Permitir el uso de graveras y yacimientos locales para la construcción "in situ", exclusivamente con carácter local, reduciendo la necesidad de transporte de materiales pétreos.

- Adaptar las bases de datos y declaraciones ambientales de productos de la construcción para considerar el efecto de las emisiones derivadas del transporte y puesta en obra de los materiales.

Determinaciones para suelos afectados por el sistema general ferroviario de interés general (RFIG) «Línea de alta velocidad (Córdoba-Málaga), Código núm. 030-Bifurcación Málaga Avda.-Málaga María Zambrano»:

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF), y Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento (RSF) que desarrolló

la derogada Ley 39/2003, de 17 de diciembre, del Sector Ferroviario, normativa sectorial con rango de normas materiales de ordenación directamente aplicables al planeamiento.

Disposiciones generales.

(Art. 3 LSF) A los efectos de esta ley, se entenderá por infraestructura ferroviaria la totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación para particulares, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción. Entre dichos elementos se encuentran los terrenos, las estaciones de transporte de viajeros, las terminales de transporte de mercancías, las obras civiles, los pasos a nivel, los caminos de servicio, las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la electrificación, a la señalización de las líneas, al alumbrado, al almacenamiento de combustible necesario para la tracción y a la transformación y el transporte de la energía eléctrica, sus edificios anexos, los centros de control de tráfico y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen.

(Art. 4 LSF) La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

Planificación.

(D.A.6.ª RSF) Son bienes de dominio público ferroviario los inmuebles comprendidos en la zona de dominio público definida por el artículo 13 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

(Art. 7 LSF) Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.

(Art. 8 LSF) Los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas férreas que se produzcan por el establecimiento o la modificación de cualquiera de ellas, deberán, en todo caso, realizarse a distinto nivel.

En cualquier caso, la entidad promotora presentará ante el administrador de la infraestructura ferroviaria afectada un proyecto específico de los accesos a la misma, incluidos los aspectos de parcelación, red viaria y servicios urbanos que incidan sobre las zonas de dominio público, servidumbre y afección del ferrocarril. El administrador, previo informe del Ministerio de Fomento, adoptará la resolución que resulte procedente.

(Art. 10 LSF) Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos, destinados a zonas de servicio ferroviario como sistema general ferroviario o equivalente de titularidad estatal y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.

Limitaciones a la propiedad.

(Art. 12 LSF) 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.

00259666



Los órganos de la Administración General 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 entre sí y con los de otras administraciones públicas a los que, legalmente, se les confieran competencias en relación con terrenos que merezcan una especial salvaguarda.

**Zona de dominio público.**

(Art. 13 LSF) 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.

Reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la establecida en el apartado anterior 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. No se podrá autorizar la reducción de la zona de dominio público, la de protección ni la línea límite de la edificación por intereses particulares.

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

En aquellos casos en que las características del terreno no permitan definir la arista exterior de la explanación, conformará dicha arista exterior una línea imaginaria, paralela al eje de la vía, situada a una distancia de tres metros medidos, perpendicularmente a dicho eje, desde el borde externo del carril exterior.

En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, como regla general 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 aquellos supuestos en que la altura de la estructura sea suficiente, podrá delimitarse como zona de dominio público exclusivamente la zona necesaria para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, y en todo caso, el contorno de los apoyos y estribos y una franja perimetral suficiente alrededor de estos elementos.

(Art. 25 RSF) 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.

En la zona de dominio público, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 30 del RSF, sólo 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.

**Zona de protección.**

(Art. 14 LSF) 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.

En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución, las distancias establecidas en el apartado anterior 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 los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias, siempre que se acredite la necesidad o el interés público 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. La solicitud de reducción deberá ir acompañada, al menos, de una memoria explicativa y de planos en planta y alzado que describan de forma precisa el objeto de la misma.

Límite de edificación.

(Art. 15 LSF) 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.

En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación. Tampoco será de aplicación la línea límite de la edificación cuando la obra a ejecutar sea un vallado o cerramiento.

La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.

En las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y que discurren por zonas urbanas, la línea límite de la edificación se sitúa a veinte metros de la arista más próxima a la plataforma.

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.

Asimismo, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias y 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. Esta reducción no afectará a puntos concretos, sino que será de aplicación a lo largo de tramos completos y de longitud significativa.

Cuando resulte necesaria la ejecución de obras dentro de la zona establecida por la línea límite de la edificación en un punto o área concreta, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias, podrán establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a las señaladas en el apartado 2, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello no contravenga la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la seguridad, regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a estudios informativos que continúen surtiendo efectos conforme a lo dispuesto en el apartado 8 del artículo 5 de esta ley.

Otras limitaciones relativas a las zonas de dominio público y de protección.

(Art. 16 LSF) 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.

Los solicitantes de una autorización para la realización de obras, instalaciones o actividades en las zonas de dominio público del ferrocarril, estarán obligados a prestar al administrador de la infraestructura ferroviaria las garantías que éste exija en relación con la correcta ejecución de las actividades autorizadas, de conformidad con lo que, en su caso, se determine reglamentariamente.

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, sólo 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 del administrador de infraestructuras ferroviarias de la línea. Si no se atendiere el requerimiento dentro del plazo conferido, actuará de forma subsidiaria el administrador de infraestructuras ferroviarias 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.

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. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general, cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria o por razones de seguridad del tráfico ferroviario.

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, o en razones de seguridad del tráfico ferroviario, o en el hecho de que la obra, instalación o actividad afecte a la seguridad del tráfico ferroviario, afecte directa o indirectamente a la estabilidad de la plataforma o la explanación, cause perjuicios a la integridad de cualquier elemento de la infraestructura, dificulte el normal mantenimiento o impida la adecuada explotación de la infraestructura.

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 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.

(Art. 24 RSF) 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.

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.

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.

(D.A.1.ª LSF) La titularidad y la administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General, fuera de las zonas de servicios de los puertos de interés general o de las líneas o tramos gestionadas en régimen de concesión, corresponden a las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de Alta Velocidad (ADIF-Alta Velocidad), conforme a lo establecido en el Real Decreto-ley 15/2013 y en la Orden PRE/2443/2013.

Medidas de protección.

(Art. 30 RSF) 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 medioambiente, así como la construcción de cerramientos y su tipo.

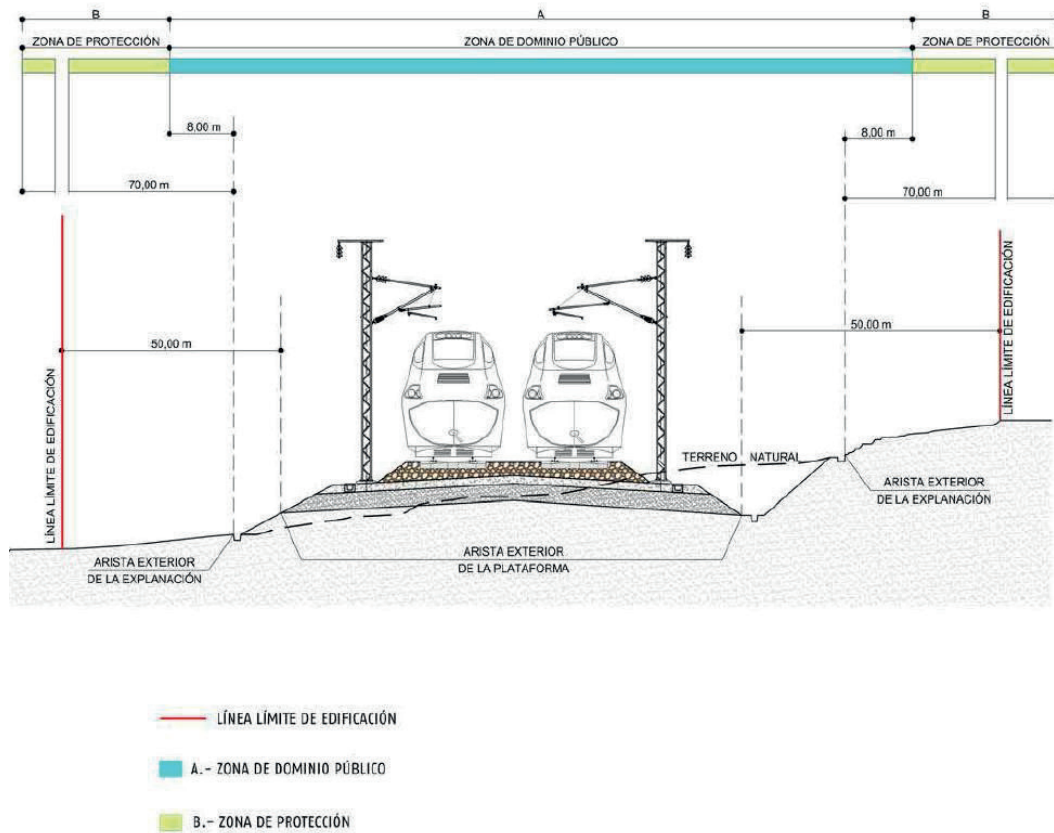
En particular, se observarán las siguientes normas establecidas en el artículo 30.2 del RSF.

(Art. 30 RSF) La calificación de un suelo no urbanizable como urbano o urbanizable obligará a su propietario 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.

Esquema vinculante sobre los instrumentos de planeamiento urbanístico.

Definición de las limitaciones a la propiedad de los suelos colindantes con las líneas que forman parte de la red ferroviaria de interés general, establecidas en la Ley 38/2015, del sector ferroviario, y en el Real Decreto 2387, de 30 de diciembre de 2004, que aprueba el Reglamento Ferroviario.

Notas:



1. En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como suelo urbano o urbanizable, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución, las distancias establecidas 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, contado en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Artículo 14.2 LSF.

2. En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación. Artículo 15.1 LSF.

En las líneas ferroviarias que discurren por zonas urbanas, la línea límite de edificación se sitúa a veinte metros de la arista exterior más próxima de la plataforma. Artículo 15.2 LSF.

Determinaciones para suelos de Dominio Público Hidráulico, Servidumbres y Zona de Policía:

Usos:

En el dominio público hidráulico y en sus zonas de servidumbre se garantizará la continuidad ecológica.

No se prevén acciones sobre el medio físico o biológico afecto al dominio público hidráulico que constituyan o puedan constituir una degradación del mismo.

En la zona de dominio público hidráulico queda prohibida cualquier tipo de ocupación temporal o permanente.

En las zonas de servidumbre sólo se podrá prever ordenación urbanística para uso público orientada a los fines de paso público peatonal y para el desarrollo de los servicios de vigilancia, conservación y salvamento y para el varado y amarre ocasional de embarcaciones, por tanto, no podrán prever construcciones.

00259666



En estas zonas se podrán planificar siembras o plantaciones de especies no arbóreas, que den continuidad a la vegetación de ribera específica del ámbito. Cualquier uso que demande la disposición de infraestructuras, mobiliario, protecciones, cerramiento u obstáculos deberá ser acorde a los fines indicados.

En la zona de servidumbre no se permitirá la instalación de viales rodados.

En la zona de policía quedan prohibidas aquellas actuaciones que supongan alteraciones sustanciales del relieve natural del terreno, las extracciones de áridos, así como cualquier otro uso o actividad que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas o que pueda ser causa de degradación o deterioro del dominio público hidráulico. También queda prohibida la instalación de balsas-depósitos de efluentes procedentes de actividades industriales o agrarias, aunque dispongan de medidas para evitar filtraciones o rebosamientos, salvo que estén fuera de zona inundable y que por su naturaleza no puedan tener otra ubicación.

Cualquier tipo de construcción que se realice en la zona de policía necesitará autorización previa de la administración hidráulica competente en materia de agua. A la petición de autorización se acompañará plano de planta que incluya la construcción y las márgenes del cauce, con perfiles transversales, al menos, uno por el punto de emplazamiento de la construcción más próximo al cauce, en el que quedarán reflejadas las posibles zonas exentas de edificios.

Sobre las infraestructuras:

Las infraestructuras de paso se diseñarán de forma que no afecten al dominio público hidráulico, preserven la continuidad ecológica de las zonas de servidumbre y evacuen, al menos, la avenida de 500 años de periodo de retorno.

En los cauces quedan prohibidos, con carácter general, los entubados, embovedados, marcos cerrados, canalizaciones y encauzamientos por provocar la degradación el dominio público hidráulico.

Las infraestructuras de paso en cauces deberán ser calculadas y diseñadas atendiendo a las siguientes condiciones:

a) Deberán ser dimensionadas de forma que se garantice la evacuación del caudal correspondiente a la avenida de los 500 años de periodo de retorno, evitando que el posible incremento de la llanura de inundación produzca remansos aguas arriba, u otras afecciones aguas abajo, que originen daños a terceros. Se respetará la pendiente longitudinal del cauce natural, sin aumentarla.

b) No se colocarán tubos ni marcos pluricelulares en cauces de dominio público hidráulico. Se tenderá a estructuras de sección libre que no alteren el lecho ni la sección del cauce. En el caso que se proyecten marcos, sus soleras irán enterradas, al menos, un metro en cauces con carácter erosivo o medio metro para el resto de cauces, con objeto de reponer el lecho a su estado natural. El perfil longitudinal del cauce no se modificará por la implantación de la obra de paso, evitando que se produzcan resaltos.

c) Los apoyos y estribos en ningún caso afectarán al dominio público hidráulico y deberán ubicarse fuera de la zona de servidumbre y de la vía de intenso desagüe, salvo que razones económicas o técnicas justificadas lo imposibiliten. En este supuesto las estructuras se diseñarán de forma que los apoyos se sitúen en las franjas más externas de las citadas zonas.

d) Las estructuras deberán tener unas dimensiones mínimas que permitan el acceso de personal para labores de conservación y mantenimiento.

e) Todas las obras a ejecutar en el dominio público hidráulico, zona de servidumbre y zona de policía deben ser autorizadas por la administración hidráulica.

f) Las estructuras deben favorecer la pervivencia de la identidad territorial, la función natural y la continuidad de los cauces y la conservación y mejora de la biodiversidad acuática y de las especies asociadas.

Sobre su integración:

El cauce, sus riberas y márgenes así como a las aguas que circulan por ellos se mantendrán en un estado natural, de forma que el medio ambiente hídrico no sea alterado.

Queda prohibido, con carácter general, el vertido directo o indirecto de aguas residuales urbanas u otros productos sin depurar a cauce público.

El tratamiento dado al dominio público hidráulico debe ser conjunto con la cuenca vertiente, contemplando su integración con el medio urbano, respetando el paisaje y potenciando el uso y disfrute ciudadano del cauce y de sus zonas de servidumbre y policía.

A la vez que se favorezca la identidad territorial, la función natural de los cauces y la conservación y mejora de la biodiversidad acuática y de las especies asociadas.

Respecto a las aguas subterráneas que puedan verse afectadas en su cantidad y calidad por las actividades previstas en el planeamiento, el mismo incorporará un estudio hidrogeológico que evalúe su impacto sobre dichas aguas, prohibiendo aquellas actuaciones que provoquen impactos irreversibles al acuífero o cuya recuperación sea gravosa económica o temporalmente.

De cara a minimizar el impacto que genera el sellado del suelo sobre la recarga de las masas de aguas subterráneas existentes, el proyecto de la infraestructura propuesta incluirá el tratamiento de los suelos, minimizándose la cuantía de pavimentación u ocupación impermeable a aquellas superficies en las que sea estrictamente necesario.

Igualmente, con objeto de favorecer la infiltración y evitar en lo posible la compactación del suelo sería oportuno que para las zonas ajardinadas se favoreciera la permeabilidad mediante la utilización de acolchados u otras tecnologías con el mismo fin.

Determinaciones para el dominio público, servidumbre legal y zonas de afección de la carretera A-7054 de Pizarra a Cártama.

Conforme a la legislación de carreteras, se ha señalado en planos la zona de no edificación, delimitada interiormente por el límite de la servidumbre legal y exteriormente por una línea situada a 50 m desde la arista exterior de la plataforma. Se ha tramado y se ha especificado la leyenda «No edificable».

Este ámbito queda sometido a la legislación sectorial de carreteras y cualquier actuación a llevar a cabo dentro de la misma habrá de ser informada por la administración competente.

Particularmente, las obras de urbanización, construcción o edificación incluidas en Zona de Afección de la carretera serán sometidas a la concesión de autorización por la Administración Titular de la Vía, mediante la presentación del oportuno proyecto que las contemple en su totalidad, firmado por técnico competente, visado y aprobado o con el visto bueno del Ayuntamiento.

Determinaciones para las zonas inundables y prevención de riesgos por inundación.

Las zonas inundables son los terrenos delimitados por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas, en régimen real con suelo semisaturado, en las avenidas cuyo período estadístico de retorno sea de quinientos años, atendiendo a estudios geomorfológicos, hidrológicos e hidráulicos, así como de series de avenidas históricas y documentos o evidencias históricas de las mismas.

Las edificaciones e instalaciones aisladas o construidas sin autorización que se encuentren en zonas inundables determinadas por este plan quedarán fuera de ordenación.

Parte de los suelos limítrofes con el SGV desde el núcleo de Estación de Cártama están afectados por la zona de inundabilidad del T-10 y T-500. Se señala la conveniencia de que para futuras obras de acondicionamiento de carreteras que incluyan cambios en la plataforma de la misma, deben ampliarse las ODT bajo la A-7054.

Usos.

Con carácter general, en las zonas inundables estarán permitidos los usos agrícolas, forestales y ambientales que sean compatibles con la función de evacuación de caudales

extraordinarios. Quedarán prohibidos las instalaciones y edificaciones provisionales o definitivas y el depósito y/o almacenamiento de productos, objetos, sustancias o materiales diversos, que puedan afectar el drenaje de caudales de avenidas extraordinarias o al estado ecológico de las masas de agua o pueda producir alteraciones perjudiciales del entorno afecto al cauce. Así mismo, quedarán prohibidas aquellas actuaciones que supongan un incremento de los riesgos de inundación.

Los usos que se establezcan en los espacios libres que ocupen zonas inundables deben de cumplir los siguientes requisitos:

- No disminuyan la capacidad de evacuación de los caudales de avenidas.
- No incrementen la superficie de zona inundable.
- No produzcan afección a terceros.
- No agraven los riesgos derivados de las inundaciones, ni se generen riesgos de pérdidas de vidas humanas. No se permitirá su uso como zona de acampada.
- No degraden la vegetación de ribera existente.
- Permitan una integración del cauce en la trama urbana, en forma tal que la vegetación próxima al cauce sea representativa de la flora autóctona riparia, preservando las especies existentes y acometiendo el correspondiente proyecto de restauración, rehabilitación o mejora ambiental del cauce y sus márgenes, así como previendo su mantenimiento y conservación.
- Las especies arbóreas no se ubiquen en zonas que reduzcan la capacidad de evacuación de caudales de avenida.

Con carácter general, no se permite la ejecución de rellenos en zona inundable. Queda prohibida la alteración del relieve natural de terreno creando zonas o puntos bajos susceptibles de inundación.

Cualquier actuación que se pretenda desarrollar en zona inundable requerirá de informe previo favorable de la Administración Hidráulica Andaluza.

Sobre las infraestructuras:

La ejecución de las infraestructuras que puedan afectar a zonas inundables habrán de contar con autorización expresa de la Administración Hidráulica Andaluza.

Sobre su integración:

Los suelos inundables deberán quedar fuera del ámbito de actuación del plan especial de uso deportivo y su función será dar continuidad visual y funcional a los márgenes del cauce del arroyo, manteniendo su carácter natural y paisajístico.

Determinaciones por afección a las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga.

El ámbito se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Málaga. En el plano de Servidumbres Aeronáuticas se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto el nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates, decorativos, etc.) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc) así como el gálibo de vehículos.

Las construcciones, edificaciones o instalaciones que se realicen en el ámbito deberán quedar por debajo de dichas servidumbres, incluidos todos sus elementos (como antenas pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc) incluidas las grúas de construcción y similares.

Igualmente, se hará constar, mediante anotación en el correspondiente Registro de la Propiedad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51 del R.D.L. 2/2008 de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y el Real Decreto 1093/1977 la afección por servidumbres aeronáuticas en los términos siguientes:

«Esta finca se encuentra incluida en la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Málaga, encontrándose sometida a eventuales sobrevuelos de aeronaves a baja altura, como consecuencia de su proximidad a las instalaciones aeroportuarias y de su ubicación bajo las trayectorias de las maniobras de las aeronaves que operan en el referido Aeropuerto, por lo que la realización de edificaciones, instalaciones o plantaciones en la misma no podrá superar en ningún caso las alturas resultantes de la aplicación de dichas servidumbres.»

Independientemente de las consideraciones anteriores, la ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, etc.) y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares) requerirá resolución favorable previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por el R.D. 297/2013, sobre Servidumbres Aeronáuticas.

En el Ayuntamiento y en su página web están disponibles los planos de Servidumbres Aeronáuticas referidos al suelo urbano y urbanizable, elaborados por la Dirección General de Aviación civil.

Determinaciones para suelos afectados por la servidumbre o limitación de actuaciones respecto del Oleoducto Arahál-Málaga:

Las actuaciones a realizar se regirán por Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, y demás normativa que la desarrolle o la sustituya.

Se habrá de solicitar autorización a la administración competente, del proyecto o proyectos que se redacten al efecto, para las actuaciones concretas y en cualquier caso se atenderá a las siguientes determinaciones legales:

- Se respetará la servidumbre permanente de paso, en una franja de terreno de hasta cuatro (4) metros, dos a cada lado del eje, que se concretará en la resolución de autorización, a lo largo de la canalización por donde discurrirá enterrada la tubería o tuberías que se requieran para la conducción. Esta servidumbre que se establece, estará sujeta a las siguientes limitaciones de dominio:

- i. Prohibición de efectuar trabajos de arada o similares a una profundidad superior a cincuenta centímetros, así como de plantar árboles o arbustos de tallo alto, a una distancia inferior a dos metros, a contar desde el eje de la tubería o tuberías.

- ii. Prohibición de realizar cualquier tipo de obras, construcción, edificación, o de efectuar acto alguno que pudiera dañar o perturbar el buen funcionamiento de las instalaciones, a una distancia inferior a diez metros (10 m) del eje del trazado, a uno y otro lado del mismo. Esta distancia podrá reducirse siempre que se solicite expresamente y se cumplan las condiciones que, en cada caso, fije el órgano competente de la Administración Pública.

- iii. Permitir el libre acceso del personal y equipos necesarios para poder vigilar, mantener, reparar o renovar las instalaciones con pago, en su caso, de los daños que se ocasionen.

- iv. Posibilidad de instalar los hitos de señalización o delimitación y los tubos de ventilación, así como de realizar las obras superficiales o subterráneas que sean necesarias para la ejecución o funcionamiento de las instalaciones.

Determinaciones para suelos afectados por la localización de restos de interés arqueológico.

Ha sido emitido informe por parte de la Consejería competente en el que se determinan que no existen, en el ámbito objeto de la innovación, localización conocida de interés arqueológico.

No obstante, habrá de tenerse en cuenta que:

- La no existencia de localización de interés arqueológico será válida siempre y cuando se respeten las referencias cartográficas. En el caso de ampliarse o modificarse

estas, se deberá comunicar a la Delegación Territorial para tomar, si es necesario, otras medidas cautelares de cara a la protección del Patrimonio Arqueológico.

- En caso de que se produjese algún tipo de hallazgo casual de presumible carácter arqueológico o histórico con motivo de las obras o a consecuencia de los movimientos de tierras vinculados a la misma, la empresa o persona encargada de los trabajos tendría que ponerlo, de inmediato, en conocimiento de dicha delegación, en aplicación del art. 50 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.

**Programación y gestión:**

No se realizan establecen previsiones concretas de programación y gestión. Se establece un plazo máximo de cuatro años para llevar a cabo las previsiones recogidas en el documento, computadas a partir de la publicación de la aprobación definitiva del mismo.

En caso de inactividad por parte de la Administración los particulares podrán proceder del modo previsto en el artículo 140.2. LOUA

**Régimen de suspensión de licencias:**

Quedan suspendidos por el plazo máximo de dos años, el otorgamiento de toda clase de aprobaciones, autorizaciones y licencias urbanísticas en el ámbito objeto de la innovación en el que las nuevas determinaciones para ella previstas suponen una modificación del régimen urbanístico vigente.

Málaga, 13 de abril de 2022.- La Delegada, Carmen Casero Navarro.