

ADMINISTRACIÓN LOCAL**Ayuntamiento de Fernán-Núñez**

Núm. 1.979/2024

En sesión de Pleno, celebrada el día 21 de marzo de 2024, se aprobó definitivamente el estudio de detalle de ordenación pormenorizada de viario principal y de servicio del tramo de la travesía de Fernán-Núñez (Avenida Juan Carlos I) que va desde su nudo 1 (cruce de esta con el camino de Las Huertas) hasta su nudo 2 (cruce de esta con la carretera de San Sebastián CO-3301), redactado por el Arquitecto don Francisco J. Aragonés Morales y promovido por el Ayuntamiento de Fernán-Núñez (Córdoba).

Conforme a lo dispuesto en el artículo 110 del Decreto 550/2022, de 29 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, con fecha 9 de mayo de 2024, se ha procedido a su inscripción en el registro autonómico de instrumentos urbanísticos asignándole el número de registro 10.053, en la sección de instrumentos de planeamiento

del libro registro de Fernán-Núñez de esta Unidad Registral de Córdoba, a los efectos previstos en el artículo 21 del decreto 2/2004, garantizando la publicidad del mismo.

Seguidamente se transcribe el contenido íntegro de los siguientes documentos:

(Ver adjunto Estudio de Detalle)

Lo que se hace público de conformidad con en el artículo 110 del decreto 550/2022, de 29 noviembre, por el que se aprueba el reglamento general de la ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, significando que contra el acuerdo de aprobación definitiva antes transcrito se puede interponer recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la presente publicación, de conformidad con los artículos 10 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Fernán-Núñez, 22 de mayo de 2024. Firmado electrónicamente por el Alcalde-Presidente, Alfonso Alcaide Romero.

ESTUDIO DE DETALLE
ORDENACIÓN DE VIARIOS EN LA TRAVESÍA DE FERNÁN-NÚÑEZ

ÍNDICE

<u>1.- MEMORIA INFORMATIVA.....</u>	<u>3.</u>
<u>1.1 INICIATIVA.....</u>	<u>3</u>
<u>1.2 EQUIPO REDACTOR.....</u>	<u>4</u>
<u>1.3 OBJETO.....</u>	<u>4</u>
<u>1.4 CONTENIDO DEL DOCUMENTO.....</u>	<u>9</u>
<u>1.5 ÁMBITO DEL ESTUDIO DE DETALLE.....</u>	<u>9</u>
1.5.1 SUPERFICIE.....	9
1.5.2 SITUACION Y DELIMITACION.....	10
1.5.3 TOPOGRAFIA.....	11
<u>1.6 CONDICIONES URBANISTICAS.....</u>	<u>11</u>
1.6.1 NORMATIVA URBANISTICA VIGENTE (N.N.S.S. FERNAN NUÑEZ).....	11
1.6.2 NORMATIVA URBANISTICA EN FASE DE APROBACIÓN P.G.O.U FERNAN NUÑEZ).....	12
<u>2.- MEMORIA JUSTIFICATIVA.....</u>	<u>13</u>
<u>2.1 JUSTIFICACION DE LA PROCEDENCIA.....</u>	<u>13</u>
<u>2.2 PROPUESTA DE ORDENACION.....</u>	<u>15</u>
<u>2.3 CUADRO COMPARATIVO DE SITUACION INICIAL Y DEFINITIVA.....</u>	<u>15</u>
<u>2.4 JUSTIFICACION DE LA DETERMINACION.....</u>	<u>15</u>
<u>2.5 PROCEDIMIENTO.....</u>	<u>16</u>
<u>2.6 CONCLUSION.....</u>	<u>17</u>
<u>3.- MEMORIA DE ORDENACIÓN.....</u>	<u>17</u>
<u>4.- CARTOGRAFÍA.....</u>	<u>18</u>
<u>PLANOS INFORMACION.....</u>	<u>18</u>
<u>4.1 PL01 I.1.1 PROTECCION ALTURA Y ALINEACIONES.....</u>	<u>18</u>
<u>4.2 PL02 I.1.2. CALIFICACIÓN DEL SUELO.....</u>	<u>18</u>
<u>PLANOS ORDENACION.....</u>	<u>18</u>
<u>4.3 PL03 A.1.1 ÁMBITO NNSS.....</u>	<u>18</u>
<u>4.4 PL04 A.1.2 ÁMBITO PGOU</u>	<u>18</u>
<u>4.5 PL05 E.2.1 LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO</u>	<u>18</u>
<u>4.6 PL06 E.2.2 LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO Y ORTOFOTO</u>	<u>18</u>
<u>4.7 PL07 O.3.0 ORDENACIÓN GENERAL NNSS</u>	<u>18</u>
<u>4.8 PL08 O.3.1 ORDENACIÓN GENERAL</u>	<u>18</u>
<u>4.9 PL09 O.3.2 ORDENACIÓN GENERAL Y ORTOFOTO</u>	<u>18</u>
<u>4.10 PL10 O.4 PAVIMENTACIÓN</u>	<u>18</u>
<u>4.11 PL11 O.5.1 PLANTA EJES PERFILES.....</u>	<u>18</u>
<u>4.12 PL12 O.5.2 PERFILES 1.1 Y 1.2</u>	<u>18</u>
<u>4.13 PL13 O.5.3 PERFILES 2, 3, 3.1 Y 3.2.....</u>	<u>18</u>

4.14PL14 O.5.4 PERFILES 4, 5 Y 6	18
4.15PL15 O.5.5 PERFILES 7, 7.1, 7.2, 8 Y 9	18
4.16PL16 O.5.6 PERFIL ALZADO MURO LONGIT EJE 1 TRAVESIA EJE3 VIA SERVICIO.....	18

5.- RESUMEN EJECUTIVO.....19

5.1.1CONTENIDO Y ALCANCE.....	19
5.1.2AMBITO DEL ESTUDIO DE DETALLE.....	20
5.1.3OBJETIVOS Y FINALIDADES.....	21
5.1.4PARAMETROS URBANISTICOS GLOBALES DE APLICACIÓN.....	21
5.1.5CUADRO COMPARATIVO.....	21

6.- ANEXOS.....22

6.1REPORTAJE FOTOGRÁFICO.....	22
6.2JUSTIFICACIÓN EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD DE LA ORDEN TMA/851/2021.....	30

MEMORIA INFORMATIVA

INICIATIVA

El **Ayuntamiento de Fernán-Núñez** está interesado en resolver la ordenación pormenorizada del viario principal y de servicio del tramo de su travesía (Avenida Juan Carlos I) que va desde su nudo 1 (cruce de esta con el camino de las Huertas) hasta su nudo 2 (cruce de esta con la carretera de San Sebastián CO-3301).

EQUIPO REDACTOR

El redactor del presente Estudio de Detalle es el estudio de arquitectura; **arquinox S.L.P.** con sociedad profesional colegiada en el Colegio Oficial de Arquitectos de Córdoba con el N° SP25. El estudio está representado por el arquitecto Francisco Javier Aragonés Morales colegiado con el n.º 459 de Colegio Oficial de Arquitectos de Córdoba. Ambos con domicilio a efectos de notificaciones en c/ Ramón y Cajal nº 24, 14520 de Fernán-Núñez (Córdoba), email: francisco@arquinox.com y teléfono 857 61 01 61.

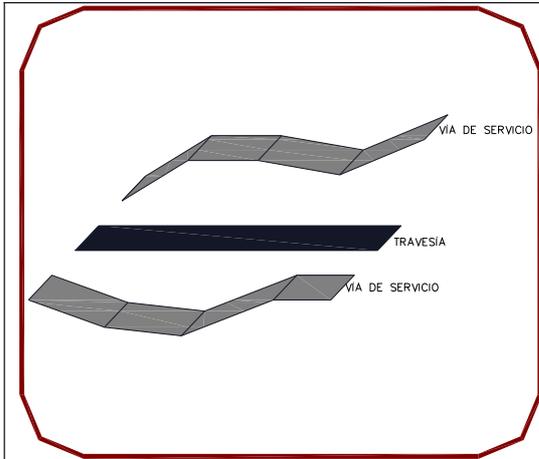
OBJETO

El objeto del presente documento no es otro, sino el de ordenar pormenorizadamente el viario principal y de servicio del tramo de la travesía de Fernán-Núñez (Avenida Juan Carlos I) que va desde su nudo 1 (cruce de esta con el camino de las Huertas) hasta su nudo 2 (cruce de esta con la carretera de San Sebastián CO-3301). Sin olvidarnos de los acuerdos con el viario transversal que acomete a estos viarios en ese tramo. A continuación, se identifica todo el viario ordenado en el que se han estudiado las alineaciones, rasantes y trazado:

- EJE 1.1. Travesía; Subida de las Huertas
- EJE 1.2. Travesía; Avenida Juan Carlos I
- EJE 2. Glorieta de nueva apertura en Travesía
- EJE 3. Vía de Servicio (derecha en dirección Málaga) entre Camino de Las Huertas y Camino de Los Desamparados.
- EJE 4. Vía de Servicio (izquierda en dirección Málaga) entre Camino Zanja de Las Huertas (EJE 5) y Calle de La Piscina (EJE 7)
- EJE 5. Camino propuesto en servidumbre de paso de La Zanja de Las Huertas. Discurre por esta zanja de instalaciones desde la glorieta de nueva apertura (EJE 2) hasta la calle de La Piscina (EJE 7). Este EJE 5 se queda fuera del ámbito y del objeto de este Estudio de Detalle al ser objeto su desarrollo de otro instrumento de planeamiento al no estar demostrado la propiedad de estos terrenos por parte del Ayuntamiento. Sin embargo, se ha estudiado su trazado y sus rasantes para que acuerden perfectamente con la ordenación proyectada y se pueda incorporar a la ordenación urbanística en un futuro adecuadamente.
- EJE 6. Camino de Las Huertas
- EJE 7. Calle de La Piscina
- EJE 8. Camino de Los Desamparados.
- EJE 9. Calle Manuel Hidalgo



Los criterios de ordenación del viario son los ya desarrollados en los proyectos de urbanización ordinarios realizados en la travesía de Fernán-Núñez en los últimos años. Entre estos criterios podemos destacar los principales extraídos de estos documentos:

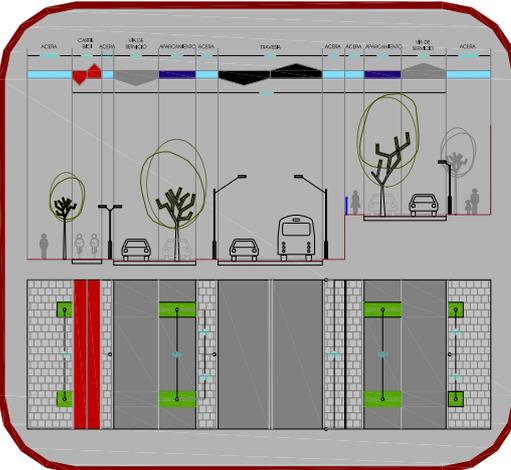


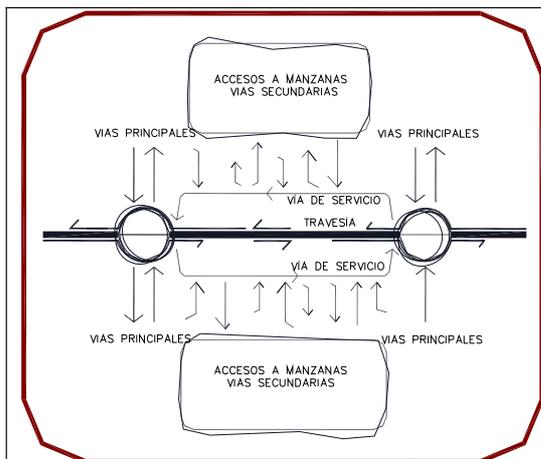
Comenzaremos por establecer un criterio fundamental para la proyección de la travesía:

- **Vía principal (travesía):** Entendiendo esta como la carretera actual sin alteraciones mejorándola con una nueva capa asfáltica, bordillos, pasos de peatones y señalización.
- **Vía de servicio:** estas vías se conciben como vías de apoyo para recepción de vías secundarias y para aparcamiento de la vía principal. Estas vías son las que hay que utilizar para instalaciones y mejorar su pavimentación

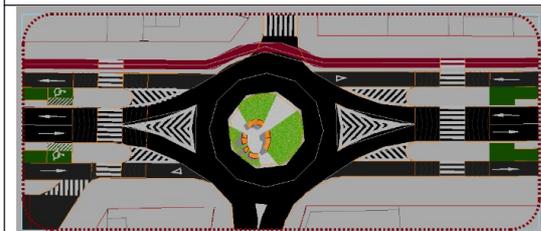
Por tanto, la travesía en una lectura transversal se divide en una vía principal (la actual CN – 311) y dos vías de servicio que la esgrimen. Esta es la lectura actual de la travesía y entendemos que con una mejora de líneas de borde entre las mismas y una mejora de las instalaciones y pavimentación de las vías de servicio abarataríamos los costes con lo que dilataríamos la regeneración.

A esta solución llegamos tras un análisis del origen de la carretera. En este origen las rasantes de la misma nada tuvieron que ver con las rasantes del municipio lo que ha dado lugar a que en numerosos tramos exista un trazado paralelo que sirve a edificaciones ya consolidadas. Esta idea junto con el concepto de hacer un sección lo más homogénea posible en toda la travesía nos lleva a entender transversalmente las tres vías antes citadas. La primera se ceñiría en su trazado y rasantes actuales y las otras resolverían el problema de rasantes y de circulaciones con las edificaciones y calles existentes. Ambas vías se unirán en los nudos principales y permitirán cruce en continuidad. Con todo ello,

	<p>reducimos el problema a resolver la construcción de las líneas de tangencia entre estas vías y dotar a estas de las instalaciones, mobiliario, vegetación urbana necesaria para una correcta integración y generación de ciudad. Además de conseguir una sección lo suficientemente versátil para adaptarse a toda la casuística presente en la travesía.</p>
<p style="text-align: center;">SECCION 1</p> 	<p>La sección tipo responde al concepto anterior por ello simplificamos la vía principal a dos carriles de 3,50 metros rematados por dos aceras de 1,50 metros en los que se integran los báculos de las farolas de iluminación de la vía principal y que se colocan a tresbolillo. Las vías de servicio se resuelve de interior a exterior con una línea de aparcamiento en cordón de 2,50 metros entre los que ubican una línea de árboles de gran porte que marquen la estética de la vía y amortigüen en términos acústicos las vibraciones de la vía principal. Los aparcamiento de minusválidos se ubican anexos a a los pasos de peatones. Un carril de servicio de 3,50 metros que registre las edificaciones a la travesía los aparcamientos y las vías secundarias que a ésta acometan y un acerado de ancho variable que en función de este albergará los vástagos de las farolas de iluminación de la vía y un árbol de porte mediano. En la vía de servicio anexa a la margen de ciudad “nueva” esta ultima franja se subdividirá en tres o cuatro dependiendo del tramo. Estas subdivisiones comenzarán por un acerado de 0,80 metros un carril bici de doble sentido de 2,00 metros y acerado de ancho variable que en algunos tramos se convierte en un Boulevard.</p>



El tráfico se resuelve mediante un doble bucle; la vía principal sólo se interrumpe por las glorietas de intersección con las vías principales radiales, mientras que el tráfico de las vías secundarias radiales es desviado a las glorietas a través de las vías de servicio. Con esto dotamos al funcionamiento del tráfico de una doble escala una más de avenida reservada para la vía principal y otra de calle de barrio asignadas a las vías de servicio. Separadas ambas por unas hileras de árboles. Además, no mezclamos tráficos urbanos de distintas escalas o incluso interurbanos. Los peatones tienen prioridad sobre todas las circulaciones colocándose en los accesos y las salidas de las glorietas y siempre sobre badenes.



Los nudos son los que se generan como los grandes distribuidores y reguladores del tráfico, para ello se opta por la solución tradicional de glorietta. En estas glorietas se unen el tráfico de la vía principal con las de las radiales principales y las vías de servicio facilitando con su trazado la fluidez del tráfico de la vía principal.

Como criterio particular de este tramo se ha partido de la base de respetar las rasantes de Avenida Juan Carlos I (EJE 1.1, EJE 1.2 y EJE 2) de manera que sólo se prevé un refuerzo sobre el viario existente (5 cm), a excepción de una ejecución completa del paquete de firmes del viario principal que va entre el P.K. 0+050 Y 0+0130 del EJE 1.2. cuya subbase y base tienen problemas de estabilidad y se han de solucionar. Los acerados dependientes de estos viarios respetan sus rasantes actuales.

Los viarios de servicio se han adaptado a los accesos existentes y los acuerdos a los viarios transversales. Este ha sido el caso del EJE 3. El EJE 4, por el contrario, se ha adaptado a la rasante de EJE 1.2. al no haber puertas afectadas; Hay una puerta en la nave existente, pero se puede acordar con pequeña intervención. Y con esto conseguimos que el EJE 1.2. y el EJE 4 compartan la misma rasante en toda su longitud.

Los viarios transversales (EJE 6, 7, 8 y 9) se han acordado en su límite con el ámbito del Estudio de Detalle con la rasante actual existente. Si bien, se han modificado su rasante en sus encuentros con el EJE 1.1, 1.2. y 2, para ejecutar unos acuerdos funcionales. Estas variaciones de rasantes (ver planos con perfiles longitudinales) son prácticamente inexistentes en el EJE 6. Se ha eliminado badén de acceso al EJE 1.2 desde EJE 7. El EJE 8 es que ha sufrido mayor variación de rasantes en su acuerdo con el EJE 1.2 lo que ha provocado que la pendiente de la calle haya pasado de un 13,12 % actual a un 14,56 % proyectado. El EJE 9 se acuerda con la nueva rasante del EJE 7.

El EJE 5 Camino de la Zanja de Las Huertas, se ha proyectado adaptándose a las rasantes de la topografía vigente en la medida de lo posible y a los acuerdos con el EJE 2 y el EJE 7. Este viario no se ha incluido dentro del ámbito del documento actual al no estar demostrado la propiedad de los terrenos afectados, ni estar clasificados en las normativas urbanísticas estudiadas, como viario.

CONTENIDO DEL DOCUMENTO

El artículo 62 de LISTA un Estudio de Detalle deberá incorporar:

- Memoria informativa
- Memoria justificativa
- Memoria ordenación
- Cartografía
- Resumen Ejecutivo

Según artículo 40 de GICA un Estudio de Detalle no se encuentra sometido a evaluación ambiental estratégica.

Hasta la aprobación del desarrollo reglamentario previsto la Ley establece, en la disposición transitoria séptima, la aplicación supletoria de los Reglamentos de Planeamiento y Gestión, dictados en desarrollo de la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana (Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio y Real Decreto 32/1978, de 25 de agosto), y del Reglamento de Disciplina Urbanística que desarrolló parcialmente la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (Decreto 60/2010, de 16 de marzo).

Por tanto, el procedimiento para su tramitación viene regulado en el artículo 81 de la LISTA y 140 RPU.

El contenido documental del Estudio de Detalle se ajusta a lo dispuesto en el art. 66 del Reglamento de Planeamiento:

- a) Memoria Informativa: Objeto y contenido, condiciones urbanísticas y características físicas del ámbito de actuación.
- b) Memoria Justificativa: Justificación de la procedencia, propuesta de ordenación, cuadro comparativo de superficies y edificabilidad y justificación de las determinaciones.
- c) Planos: de información (situación, parcelas y ordenación volumétrica) y de Ordenación.

Se ha ajustado el documento a los puntos de la LISTA, completándolo con lo expuesto en el Reglamento de Planeamiento. La base cartográfica utilizada es del planeamiento vigente y en fase de aprobación.

ÁMBITO DEL ESTUDIO DE DETALLE

SUPERFICIE

Las superficies afectadas por el Estudio de Detalle son cinco:

1. SUPERFICIE ÁMBITO: 9.622,73 m²
2. PROPUESTA APERTURA DE CAMINO 1: 1.698,24 m²
3. PROPUESTA APERTURA DE CAMINO 2: 158,17 m²
4. PROPUESTA GLORIETA: 500,47 m²
5. ACTUACIONES EXTERIORES: 19,60 m²

SUPERFICIE ÁMBITO

Es la superficie afectada por el Estudio de Detalle y que contempla la superficie destinada a viarios en las normativas urbanísticas estudiadas (Normativa vigente; NN.SS. y Normativa en tramitación; PGOU). En esta superficie se ha ordenado de manera pormenorizada el viario ajustando las rasantes existentes a los nuevos acuerdos sin que esto haya afectado a los accesos existentes (ver planos de perfiles longitudinales en los que se indica los leves cambios de rasantes en los accesos afectados).

PROPUESTAS GLORIETA Y APERTURA DE CAMINOS 1 Y 2

Son superficies exteriores al Estudio de Detalle y que este no ordena al no encontrarse clasificado en su totalidad en la normativa urbanística vigente como viario. Y, por tanto, escaparte de la competencia de este documento de planeamiento su ordenación. Sin embargo, se ha estudiado su trazado y sus rasantes para que acuerden perfectamente con los acuerdos con el EJE 2 y 7. De manera que cuando el Ayuntamiento pueda emprender su clasificación y ejecución sus acuerdos con el viario existente sean viables.

ACTUACIONES EXTERIORES

La superficie delimitada por estos contornos son pequeños ajustes en el encintado de los bordillos existentes que habrá que ejecutar en el extremo sur de la intervención para acordar el viario ordenado por del Estudio de Detalle con el existente.

SITUACIÓN Y DELIMITACIÓN

La situación del ámbito de Estudio de Detalle está ubicada en el extremo norte de la travesía de Fernán-Núñez coincidiendo con la finalización del suelo clasificado como urbano; en el borde de este con el suelo clasificado como suelo rústico (en NN.SS.) y suelo no urbanizable (en PGOU). La delimitación del ámbito está fijado por las alineaciones de la normativa urbanística estudiada. Si bien, se ha definido la alineación sur del EJE 8; Camino de Los Desamparados en su encuentro con el EJE 1.2; Avenida Juan Carlos I (travesía). Esta realineación a consistido en regularizar el ancho fijo del EJE 8 para que su trazado sea constante y que afecta a parcelas propiedad del ayuntamiento y a las parcelas catastrales 7313601UG4771S0001DP y 7313612UG4771S0001HP cuyo trazado de parcelas catastrales no sobrepasa la alineación fijada y marcada por un ancho regular del Camino de Los Desamparados que indica el planeamiento urbanístico estudiado.

TOPOGRAFÍA

La topografía del ámbito del estudio de detalle tiene una pendiente que oscila entre un 4 y casi un 7 % descendente hacia el norte; ver perfil longitudinal de EJE 1.2 (Avenida Juan Carlos I; travesía). El viario transversal que va acometiendo a la travesía tiene pendientes ascendentes a este u oeste. De tal manera que:

- EJE 6: Pendiente descendente hacia oeste. 7,89 %
- EJE 7: Pendiente descendente hacia este. 7,53 %
- EJE 8: Pendiente ascendente hacia oeste. Con una pendiente bastante acusada; 13'12%
- EJE 9: Pendiente ascendente hacia el norte. 6'62%

CONDICIONES URBANÍSTICAS

NORMATIVA URBANÍSTICA VIGENTE (N.N.S.S. FERNÁN-NÚÑEZ)

PLANEAMIENTO VIGENTE

El planeamiento urbanístico de carácter general en el municipio de Fernán-Núñez son **las Normas Subsidiarias de Planeamiento aprobadas definitivamente el 23 de mayo de 1991.**

DETERMINACIONES DE PLANEAMIENTO VIGENTE

Las NN.SS. vigentes establecen las alineaciones en el plano 8: PROTECCIÓN, ALTURAS Y ALINEACIONES y plano 9: NUEVAS ALINEACIONES. En estos planos, no se hacen referencia a las rasantes entendiéndose en otras partes del documento que se adaptarán a las existentes.

Las NN.SS. vigentes califican los suelos colindantes con el ámbito del Estudio de Detalle con diferentes calificaciones de suelo. Entre ellas se encuentra calificaciones de industrial, extensión de casco histórico, viario y dotaciones. El documento justificará que en cada una de ellas se ha cumplido lo establecido en el artículo 71 de la LISTA.

ALINEACIONES Y RASANTES

En las NN.SS. no se acotan las alineaciones con anchos oficiales de calles en el ámbito afectado por el Estudio de Detalle. Por otro lado, las alineaciones y rasantes se ajustan a edificaciones existentes que sirven de referencia para establecer estas alineaciones. El plano establece un ancho variable del viario de la travesía que se va ajustando a las edificaciones existentes y en el caso de que estas no existan o estén retranqueadas se fija la alineación a 15,50 m del eje exterior de la calzada de la travesía que se fija en un ancho oficial de carriles de 7,00 m. En caso de los caminos o calles que salen de estos se acotan con una dimensión de 10,00 m.

En este punto cabe destacar el desfase del parcelario de catastro usado por la actuales NN.SS. en el tramo dos del EJE 1.2. en su margen derecha sentido Málaga. Este desfase con la realidad física de la alineación de la edificación y el parcelario catastral actualizado usado en el planeamiento en redacción, se ha entendido como una errata derivada de los medios técnicos con los que se realizó esa base planimétrica.

NORMATIVA URBANÍSTICA EN FASE DE APROBACIÓN P.G.O.U FERNÁN-NÚÑEZ)

PLANEAMIENTO EN TRAMITACIÓN

El nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Fernán-Núñez está en el momento de redacción del presente documento aprobado provisionalmente con fecha de 30 de septiembre de 2020 y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba nº 188 p.1.

DETERMINACIONES DE PLANEAMIENTO EN TRAMITACIÓN

El PGOU con aprobación provisional establece las alineaciones en los planos OU.2.1. ORDENACIÓN COMPLETA. NÚCLEO URBANO, OU.2.2. ORDENACIÓN COMPLETA. NÚCLEO URBANO. y OU.3 Nuevas alineaciones. En estos planos, no se hacen referencia a las rasantes entendiéndose en otras partes del documento que se adaptarán a las existentes.

ALINEACIONES Y RASANTES

En la Aprobación Provisional del PGOU se acotan los anchos oficiales de todo el viario afectado por el Estudio de Detalle. Estos anchos, presumiblemente, son los mismos de las NN.SS. vigentes, pero en este caso sí que se acotan en el plano de nuevas alineaciones.

En este plano se establece un ancho de 15,50 m de ancho para la vía de servicio EJE 3 y un ancho desde el borde exterior de la calzada de la actual travesía hasta la edificación existente en el EJE 4.

Para el EJE 8 se establece un ancho oficial de 10 m respetando las alineaciones de las edificaciones existentes y haciendo una paralela a esta a 10 metros en las parcelas de opuestas.

Para el EJE 5 no se indica ancho oficial si bien los planos tienen 10 m al igual que el EJE 8.

El resto de EJES afectados se ajusta a las alineaciones existentes a excepción de las parcelas catastrales 7313611UG4771S0001UP, 7313610UG4771S0001ZP y 7313609UG4771S0001HP; ubicadas en el acerado derecho en dirección Málaga del EJE 1.2. en su encuentro con la carretera de San Sebastián. Estas parcelas adelantan su alineación de su vallado actual, con un ancho variable de 0,85 a 1,60 m. Esto parece una errata de este documento que se deberá subsanar. En cualquier caso no afecta a la ordenación pormenorizada del viario; sólo se ampliaría el ancho del acerado recayente a estas alineaciones.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA

El Estudio de Detalle se redacta conforme a lo establecido en el artículo de la LISTA en desarrollo de los amplios objetivos expuestos en este. Además, se adapta a lo establecido en los artículos 65 y 66 de RPU, ampliando el contenido a lo expuesto en el artículo del RLISTA (pendiente de aprobación)

El ámbito sobre el que se redacta el Estudio de Detalle pertenece a las NN.SS. de Fernán-Núñez clasificadas como viario. Las NN.SS. tal y como se ha expuesto están aprobadas definitivamente.

No obstante, dado el nivel de definición de la ordenación pormenorizada de este viario y los problemas de rasantes pendientes de resolver por la ejecución de su viario de servicio. Así como, los encuentros entre los viarios existentes y los futuros caminos a abrir en el camino de la Zanja de Las Huertas, **se redacta el presente documento que sirve como base para definir las ALINEACIONES Y RASANTES y el TRAZADO pormenorizado de todos los VIARIOS que conforman el ámbito de este Estudio de Detalle.**

La formulación de este documento es por iniciativa pública, a instancias del Ayuntamiento de Fernán Núñez, y se redacta de acuerdo con lo dispuesto en la RPU, LISTA y NN.SS.

Así mismo, se adapta a lo establecido en el artículo 71 de la LISTA, para los Estudios de Detalle indica lo siguiente:

1. *Los Estudios de Detalle tienen por objeto **completar, adaptar o modificar alguna de las determinaciones de la ordenación detallada** de aquellas actuaciones urbanísticas que no impliquen modificar el uso o la edificabilidad, ni incrementar el aprovechamiento urbanístico o afectar negativamente a las dotaciones.*
2. *Los instrumentos de ordenación urbanística detallada podrán remitirse expresamente a un Estudio de Detalle para establecer, completar o modificar la ordenación de su ámbito, dentro de los límites del apartado anterior.*
3. *En ningún caso los Estudios de Detalle podrán sustituir a los instrumentos que establecen la ordenación detallada en ámbitos sometidos a actuaciones transformación urbanística*

El presente documento cumple con los tres puntos descritos anteriormente de manera que se encuadra dentro de las actuaciones previstas para los estudios de detalle.

El primero puesto que se ajusta a las alineaciones existentes en las NN.SS. y por tanto no se modifican su usos, edificabilidad, ni se incrementan sus aprovechamientos urbanísticos. A este respecto cabe destacar la diferencia de alineación en el **tramo 2 del eje 1.2 margen izquierdo dirección Málaga**, entre el Estudio de Detalle y las NN.SS. Esta diferencia se debe principalmente a dos motivos que lo justifican:

1. **Error en las parcelas catastrales del planeamiento vigente** que no se ajusta a la realidad física de las parcelas existentes. Este error se ha corregido en al A.P. del PGOU en tramitación cuya Aprobación Definitiva está próxima. Motivo este por el que se ha adaptado su ordenación a este ámbito sin que ello cambie las alineaciones del planeamiento actual pues no se ordena el espacio entre el ámbito del estudio de detalles y la alineación actual de las NN.SS. a la espera de que se corrija este error por el planeamiento en tramitación.
2. **No se alteran los parámetros urbanísticos de las parcelas afectadas** por este tramo calificadas con extensión de casco histórico (plano nº2 del documento). Primero porque la edificabilidad, según el artículo 50 de las NN.SS., no se define cuantitativamente en las ordenanzas de las NN.SS., sino que depende del resto de parámetros. Que el aprovechamiento urbanístico no se ve incrementado, puesto que los parámetros de ocupación (superficie ocupada por paralela a 20 metros desde fachada) o altura (baja + 1) no les afecta la alineación del estudio de detalle. En este sentido tanto en las parcelas con menos profundidad de 20 metros como en las de más de 20 metros la ocupación sigue siendo la misma. En las primeras por dar a dos calles y ser su ocupación igual al 100 % en ambos casos. Y en las segundas porque al tener profundidad mayor a 20 metros su ocupación sigue siendo la misma en ambos casos.

El segundo porque completa la ordenación de su ámbito respetando el punto anterior.

Y el tercero puesto que el ámbito está ordenando suelo urbano que no está sometido a actuaciones de transformación urbanística. Las ordenaciones que el estudio de detalle establece en suelo rústico sólo son propuestas que en ningún lugar tienen carácter vinculante ni preceptivo, sino que se ordenan como propuestas de ordenación en coherencia con las del ámbito para que sean recogidas en futuros instrumentos de planeamiento adecuados para estas transformaciones.

PROPUESTA DE ORDENACIÓN

Por todo lo expuesto anteriormente se propone una solución de **ordenación pormenorizada para el viario detallado** así con la **definición de las alineaciones y rasantes** vinculadas a estos viarios.

Todo ello definido sobre los planos cartográficos con base en normativa urbanística vigente y/o en tramitación y justificando con perfiles longitudinales y transversales de los viarios propuestos que servirán de base para la redacción de futuros proyectos de urbanización ordinarios del viario y/o para establecer las alineaciones y rasantes de las parcelas urbanas lindantes con el Estudio de Detalle.

CUADRO COMPARATIVO DE SITUACIÓN INICIAL Y DEFINITIVA

SITUACIÓN	ALINEACIONES	RASANTES	ORDENACIÓN PORMENORIZADA
INICIAL NN.SS.	Definidas en planimetría a E.1:2000 sin acotar	Sin definir se asumen las existentes	Sin definir
FUTURA A.P. PGOU	Definidas en planos acotados	Sin definir se asumen las existentes	Definida parcialmente
DEFINITIVA ESTUDIO DETALLE	Definidas en planos acotados	Se ajustan a nuevos trazados de los viario	Definida totalmente
CONCLUSIONES	No se alteran alineaciones iniciales	Se ajustan rasantes a nuevos trazados	Se ajusta las superficies de viario a la solución del resto del municipio

JUSTIFICACIÓN DE LA DETERMINACIÓN

Por todo lo expuesto anteriormente se considera justificada el presente instrumento de planeamiento complementario: **ESTUDIO DE DETALLE DE ORDENACIÓN DE VIARIOS EN TRAVESÍS DE FERNÁN-NÚÑEZ ENTRE NUDO 1 Y 2 DE LA CITADA TRAVESÍA.**

Según lo expuesto en el artículo 4.1. de las NN.SS. los cambios de alineaciones y rasantes (en nuestro caso sólo se definen alineaciones que no están lo suficientemente definidas en NN.SS. y que la A.P. del PGOU ya define) se podrán materializar en un Estudio de Detalle.

Por otro lado, el artículo 71 de la LISTA contempla las modificaciones de la ordenación detallada como objeto de un Estudio de Detalle.

Por último, está justificada la **determinación del ayuntamiento de Fernán Núñez** de definir una ordenación pormenorizada para unos viarios actualmente indefinidos para que **los desarrollos urbanísticos futuros sean conformes a la ordenación urbanística pormenorizada definida en este Estudio de Detalle.**

PROCEDIMIENTO

TRAMITACIÓN ESTUDIO DE DETALLE

Según artículo 81 de LISTA: TRAMITACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS COMPLEMENTARIOS DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA:

1. *Reglamentariamente se regulará el procedimiento de tramitación y aprobación de los instrumentos complementarios de la ordenación urbanística.*
2. *Los Catálogos podrán ser tramitados como instrumento independiente, o incluidos en los instrumentos de ordenación urbanística, formando parte de ellos.*
3. *La aprobación de las Ordenanzas Municipales de Edificación y de Urbanización corresponderá a los Ayuntamientos, previa su tramitación de conformidad a lo previsto en la legislación de régimen local, cuando se tramiten y aprueben de manera independiente a un instrumento de ordenación urbanística.*

4. *La formulación y aprobación de las Normas Directoras para la ordenación urbanística corresponde al titular de la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, con intervención, en su caso, de los organismos y entidades administrativas gestoras de intereses públicos relacionados con las mismas.*

Hasta la aprobación del desarrollo reglamentario previsto la Ley establece, en la disposición transitoria séptima, la aplicación supletoria de los Reglamentos de Planeamiento y Gestión, dictados en desarrollo de la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana (Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio y Real Decreto 32/1978, de 25 de agosto), y del Reglamento de Disciplina Urbanística que desarrolló parcialmente la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (Decreto 60/2010, de 16 de marzo).

Por tanto, el procedimiento para su tramitación viene regulado en el artículo 81 de la LISTA y 140 RPU.

Según artículo 110 de RLISTA (pendiente aprobación) la tramitación de los Estudios de Detalle:

1. *La iniciativa para la formulación de los estudios de detalle corresponde a la Administración municipal y a los particulares. Cuando sea formulado por particulares, éstos deberán presentar el borrador de estudio de detalle acompañado de la restante documentación preceptiva. Si tras el análisis de la documentación esta fuera incompleta se requerirá de subsanación por los servicios técnicos municipales suspendiéndose el transcurso del plazo máximo para resolver.*
2. *La aprobación inicial corresponderá al órgano municipal competente del ayuntamiento, previo informe técnico y jurídico y municipal, y será sometidos a información pública por plazo mínimo de un mes mediante anuncio que se publicará en el Diario Oficial de la Provincia y en la sede electrónica del Ayuntamiento. Asimismo, se notificará a los propietarios y titulares de derechos incluidos en su ámbito y que consten en el Catastro, o, en su caso, en el Registro de la Propiedad, otorgándose un plazo de quince días para presentación de alegaciones.*
3. *Se solicitarán el informe preceptivo de la Consejería competente en materia de ordenación del territorio y urbanismo, y en su caso, los informes sectoriales preceptivos que exija la legislación sectorial cuando el ámbito de ordenación estuviera afectado por los mismos.*
4. *A la vista del resultado de la información pública, y previo informe de las alegaciones presentadas, el ayuntamiento acordará sobre su aprobación definitiva, con las modificaciones que resultaran procedentes.*
5. *El plazo para la citada aprobación definitiva será tres meses desde su aprobación inicial. Cuando el estudio de detalle haya sido presentado a instancia de parte, y se hubieran realizado el trámite de información pública y tramitado los informes preceptivos en sentido favorable, el interesado podrá entenderlo estimado, salvo que contuvieran determinaciones contrarias a la ley, los planes de superior jerarquía o los instrumentos de ordenación del territorio.*
6. *El estudio de detalle se depositará en los registros administrativos de instrumentos de ordenación urbanística previstos en el artículo 82 de la Ley, y se publicará en la forma prevista para los planes especiales al objeto de su entrada en vigor.*

CONCLUSIÓN

Por todo ello, se concluye que le presente Estudio de Detalle responde a los objetivos de su promotor; el Ayuntamiento de Fernán-Núñez. Este objetivo no es otro que definir el trazado pormenorizado de unos viario indefinidos por dos motivos fundamentales:

1. Para que las edificaciones con fachadas a estos puedan ajustarse a las alineaciones y rasantes de estos.
2. Quede definido el trazado de estos viarios para su materialización en futuros proyectos de urbanización ordinarios.

El Estudio de Detalle cumple con lo establecido en cuanto a contenido y objeto a lo establecido en la normativa vigente.

MEMORIA DE ORDENACIÓN

El presente documento no altera la ordenación general de los instrumentos de planeamiento superiores por lo que no tiene una ordenanza específica que lo regule. Si bien, la ordenación pormenorizada se ha ajustado a las ordenanzas de urbanización de las NN.SS. y la A.P. del PGOU de Fernán-Núñez.

CARTOGRAFÍA

PLANOS INFORMACIÓN

PL01 I.1.1 PROTECCIÓN ALTURA Y ALINEACIONES

PL02 I.1.2. CALIFICACIÓN DEL SUELO

PLANOS ORDENACIÓN

PL03 A.1.1 ÁMBITO NNSS

PL04 A.1.2 ÁMBITO PGOU

PL05 E.2.1 LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO

PL06 E.2.2 LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO Y ORTOFOTO

PL07 O.3.0 ORDENACIÓN GENERAL NNSS

PL08 O.3.1 ORDENACIÓN GENERAL

PL09 O.3.2 ORDENACIÓN GENERAL Y ORTOFOTO

PL10 O.4 PAVIMENTACIÓN

PL11 O.5.1 PLANTA EJES PERFILES

PL12 O.5.2 PERFILES 1.1 Y 1.2

PL13 O.5.3 PERFILES 2, 3, 3.1 Y 3.2

PL14 O.5.4 PERFILES 4, 5 Y 6

PL15 O.5.5 PERFILES 7, 7.1, 7.2, 8 Y 9

PL16 O.5.6 PERFIL ALZADO MURO LONGIT EJE 1 TRAVESIA_EJE3 VIA
SERVICIO

RESUMEN EJECUTIVO

CONTENIDO Y ALCANCE

Según el artículo 25.3, “Publicidad y eficacia en la gestión pública urbanística”, del Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre:

“3. En los procedimientos de aprobación o de alteración de instrumentos de ordenación urbanística, la documentación expuesta al público deberá incluir un resumen ejecutivo expresivo de los siguientes extremos:

a. Delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de su situación, y alcance de dicha alteración.

b. En su caso, los ámbitos en los que se suspendan la ordenación o los procedimientos de ejecución o de intervención urbanística y la duración de dicha suspensión.”

Asimismo, la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, en su artículo 62.1.e, también obliga a la inclusión de un documento de resumen ejecutivo que contenga los objetivos y finalidades de los instrumentos de planeamiento urbanístico, regulando su contenido de forma prácticamente literal a la legislación de ámbito nacional antes mencionada.

En cumplimiento de los citados artículos, se incluye RESUMEN EJECUTIVO del Estudio de para la Ordenación de Viarios en Travesía de Fernán Núñez entre nudo 1 y 2.

ÁMBITO DEL ESTUDIO DE DETALLE

El ámbito del Estudio de Detalle es el viario situado en el borde de suelo urbano norte del municipio identificado como Avda. Juan Carlos I y las calles transversales a este:

- EJE 1.1. Travesía; Subida de las Huertas
- EJE 1.2. Travesía; Avenida Juan Carlos I
- EJE 2. Glorieta de nueva apertura en Travesía
- EJE 3. Vía de Servicio (derecha en dirección Málaga) entre Camino de Las Huertas y Camino de Los Desamparados.
- EJE 4. Vía de Servicio (izquierda en dirección Málaga) entre Camino Zanja de Las Huertas (EJE 5) y Calle de La Piscina (EJE 7)
- EJE 5. Camino propuesto en servidumbre de paso de La Zanja de Las Huertas. Discurre por esta zanja de instalaciones desde la glorieta de nueva apertura (EJE 2) hasta la Calle de La Piscina (EJE 7). Este EJE 5 se queda fuera del ámbito y del objeto de este Estudio de Detalle al ser objeto su desarrollo de otro instrumento de planeamiento al no estar demostrado la propiedad de estos terrenos por parte del Ayuntamiento. Sin embargo, se ha estudiado su trazado y sus rasantes para que acuerden perfectamente con la ordenación proyectada y se pueda incorporar a la ordenación urbanística en un futuro adecuadamente.
- EJE 6. Camino de Las Huertas
- EJE 7. Calle de La Piscina
- EJE 8. Camino de Los Desamparados.
- EJE 9. Calle Manuel Hidalgo

OBJETIVOS Y FINALIDADES

El objetivo fundamental de este Estudio de Detalle es definir ordenación pormenorizada de los viarios dentro de su ámbito para:

1. Para que las edificaciones con fachadas a estos puedan ajustarse a las alineaciones y rasantes de estos.
2. Quede definido el trazado de estos viarios para su materialización en futuros proyectos de urbanización ordinarios

PARÁMETROS URBANÍSTICOS GLOBALES DE APLICACIÓN

CLASIFICACIÓN	URBANO
CALIFICACIÓN	VIARIO

CUADRO COMPARATIVO

SITUACIÓN	ALINEACIONES	RASANTES	ORDENACIÓN PORMENORIZADA
INICIAL NN.SS.	Definidas en planimetría a E.1:2000 sin acotar	Sin definir se asumen las existentes	Sin definir
FUTURA A.P. PGOU	Definidas en planos acotados	Sin definir se asumen las existentes	Definida parcialmente
DEFINITIVA ESTUDIO DETALLE	Definidas en planos acotados	Se ajustan a nuevos trazados de los viario	Definida totalmente
CONCLUSIONES	No se alteran alineaciones iniciales	Se ajustan rasantes a nuevos trazados	Se ajusta las superficies de viario a la solución del resto del municipio

Fernán-Núñez, Febrero de 2023

