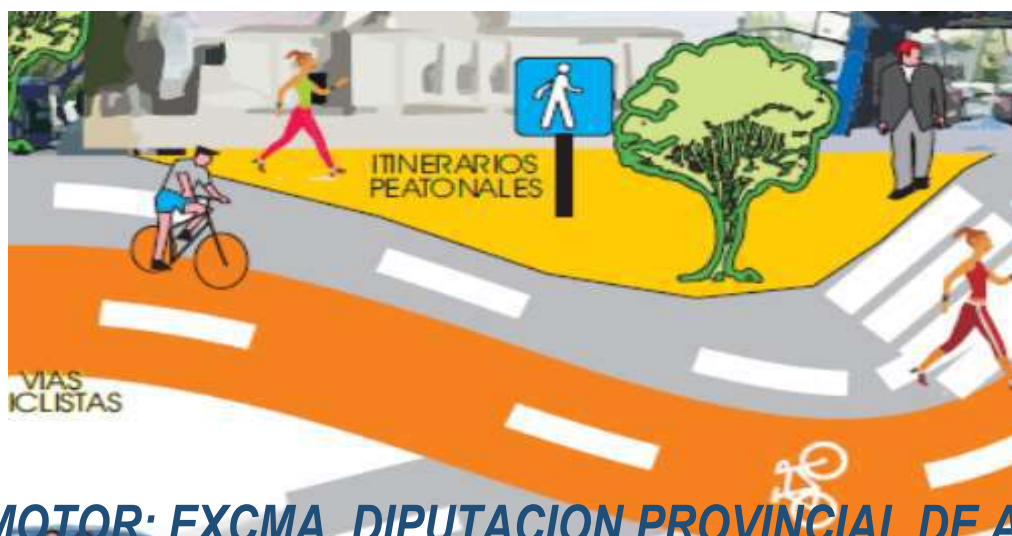


Una manera de hacer EUROPA

**PROYECTO DE ACTUACION PARA FOMENTO DE LA
MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
EJECUCION VIA CICLABLE + PEATONAL.
HUERCAL DE ALMERIA. ALMERIA.**



**PROMOTOR: EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE ALMERIA
ARQUITECTA: MARIA DOLORES GONZALEZ SALAS.**

INDICE

MEMORIA

DETERMINACIONES INFORMATIVAS

A IDENTIFICACION

- 1.- ANTECEDENTES
- 2.- OBJETO DEL PROYECTO DE ACTUACION
- 3.- PROMOTOR DE LA ACTIVIDAD
- 4.- TRAMITACION DEL PROYECTO DE ACTUACION.
- 5.- SUPRESION DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS.

DETERMINACIONES DESCRIPTIVAS.

B DESCRIPCION DE LA ACTUACION

- 6.- SITUACION, EMPLAZAMIENTO, Y DELIMITACION DEL AMBITO DE ACTUACION.
- 7.- CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y JURÍDICAS DE LOS TERRENOS.
 - 7.1.-CARACTERÍSTICAS FÍSICAS.
 - 7.2.-CARACTERÍSTICAS JURÍDICAS.
 - 7.2.1.-CLASIFICACIÓN DE SUELOS AFECTADOS POR LA ACTUACIÓN.
 - 7.2.2.-PROPIEDADES
- 8.- CARACTERISTICAS SOCIOECONOMICAS DE LA ACTIVIDAD.
- 9.- CARACTERÍSTICAS DE LAS OBRAS E INSTALACIONES QUE INTEGRA.

DETERMINACIONES JUSTIFICATIVAS

C JUSTIFICACION DE LA ACTUACION

- 10.- UTILIDAD PUBLICA E INTERES SOCIAL DE LA PROPUESTA.
- 11.- VIABILIDAD ECONOMICA – FINANCIERA.
- 12.- PROCEDENCIA DE IMPLANTACION EN SUELO NO URBANIZABLE.
- 13.- COMPATIBILIDAD CON EL REGIMEN URBANISTICO DE LA CATEGORIA DE SUELO NO URBANIZABLE.
- 14.- NO INCLUSION DE LA FORMACION DE NUEVOS ASENTAMIENTOS.

D OBLIGACIONES ASUMIDAS POR EL PROMOTOR DE LA ACTIVIDAD

E TRAMITACION PROYECTO ACTUACION



PLANOS

- 01 SITUACION.REFERIDO DOCUMENTO DE ADAPTACION PARCIAL A LA LOUA DE LAS NNSS DE HUERCAL DE ALMERIA
- 02 SITUACION.REFERIDO DOCUMENTO DE ADAPTACION PARCIAL A LA LOUA DE LAS ALMERIA
- 03 AMBITO ESTADO ACTUAL / AMBITO ESTADO MODIFICADO POR LA ACTUACION
- 04 PROPUESTA ACTUACION / TRAMO 1
- 05 SECCION TRANSVERSAL TRAMO 1 / PK 0+60
- 06 SECCION TRANSVERSAL TRAMO 1 / PK 0+100
- 07 PROPUESTA ACTUACION / TRAMO 2
- 08 SECCION TRANSVERSAL TRAMO 2 / PK 0+475
- 09 PROPUESTA ACTUACION / TRAMO 3
- 10 SECCION TRANSVERSAL TRAMO 3 / PK 1+300
- 11 SECCIONES TIPO
- 12 RELACION INMUEBLES / PROPIETARIOS AFECTADOS / TRAMO 1
- 13 RELACION INMUEBLES / PROPIETARIOS AFECTADOS / TRAMO 1
- 14 RELACION INMUEBLES / PROPIETARIOS AFECTADOS / TRAMO 1



DETERMINACIONES INFORMATIVAS



A) IDENTIFICACION

1.- ANTECEDENTES.

Este documento ha sido elaborado dentro de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI Bajo Andarax) cofinanciada en un 80 % por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional FEDER en el marco del Programa Operativo Plurirregional de España 2014-2020.

Los efectos del cambio climático y demás fenómenos ambientales relacionados, como inundaciones, sequía u olas de calor, constituyen una de las amenazas más inmediatas para el bienestar de los europeos. Según el Acuerdo de París, cuyo objetivo es mantener el calentamiento global en un umbral de 1,5 grados, es fundamental lograr la neutralidad de carbono para el año 2050. Esta neutralidad se puede alcanzar con diversos métodos, entre ellos la reducción de emisiones de carbono gracias a la aplicación de soluciones que generen bajas emisiones y emisiones cero para el transporte particular y el público, además del uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie.

Se lidera un nuevo paradigma de ciudad y su interrelación con su entorno físico inmediato, como alternativa a un modelo obsoleto que ha demostrado su incapacidad para asumir los nuevos retos.

La ciudad se transforma. Se hace ambientalmente más sostenible, y ello pasa por fomentar una movilidad que implica reducción de emisión de carbono, promoviendo el uso de la bicicleta, y los desplazamientos a pie, (la ampliación de los servicios de transporte público (1)), redirigiendo a los vehículos a motor para que las calles vuelvan a ser ocupadas por peatones generando espacios de relación y convivencia social.

El espacio público es muy valioso; habilitar las ciudades y sus áreas metropolitanas para las personas y no para los coches es más importante que nunca.

Huercal de Almería es un municipio que forma parte del área metropolitana de Almería capital, se encuentra a escasos 5 Km. y esta singularidad le hace partícipe del crecimiento urbano de la capital por su inminente proximidad y una oferta de suelo amplia. Así su población se aproxima a los 18.000 habitantes (fuente información INE) con un continuado ascenso poblacional.

Del Censo Oficial de Población y Viviendas del Instituto Nacional de Estadística de 2001, se deriva la existencia de una fuerte dependencia respecto a Almería de la población del municipio de Huercal de Almería, por motivos laborales, siendo éste emisor de desplazamientos hacia la capital.

Así, el 42% de la población ocupada de Huercal de Almería tiene su puesto de trabajo en Almería.

Existe una interrelación de hábitat-trabajo entre ambos municipios, lo que obliga a un flujo continuo de habitantes cuya movilidad se fundamenta en el uso tradicional del vehículo propio, de aquí la importancia de implantar una movilidad sostenible como alternativa viable mediante un plan que fomente un transporte urbano limpio, un transporte ciclista y peatonal, limitando el transporte de pasajeros en coche particular y favoreciendo así la



seguridad de ciclistas y peatones toda vez que se fomenta costumbres saludables mediante deporte y ocio al aire libre.

- (1) *Este sistema de transporte queda cuestionado ante la emergente pandemia ocasionada por el virus COVID-19 y por tanto pendiente su aplicabilidad hasta tanto en cuanto no haya sido superada dicha pandemia.*

Se ampara su desarrollo y fundamentación en el marco legal y urbanístico siguientes:

- PGOU, Adaptación Parcial a la LOUA de las NNSS de Huercal de Almería.
- Revisión NNSS de Huercal de Almería.
- Ley 7/2002, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA).
- Ley 2/2012, de 30 de enero, de Modificación de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre de Ordenación urbanística en Andalucía.
- Decreto 206/2006, de 28 de noviembre de 2006 (Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía)
- Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA)
- PMUS-Bajo Andarax.
- Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo.
- Real Decreto Legislativo 7/2015 de 30 de octubre, por el que se aprueba la ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Decreto Ley 2/2020 de 9 de marzo. (Artículo 6. Modificación de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.)
- Decreto Ley 15/2020 de 9 de junio (Disposición final primera. Modificación de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía).
- Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental

2.- OBJETO DEL PROYECTO DE ACTUACION.

El objeto del presente Proyecto de Actuación es la implantación de infraestructura viales que estimulen el transporte en bicicleta y a pie, como medio de reducción de las emisiones, a la vez que fomenta la práctica de hábitos más saludables, fomentando la movilidad activa, esto es, movilidad no motorizada, a pie y en bicicleta como alternativa de futuro en el municipio de Huercal de Almería y su área Metropolitana, mejorando así la sostenibilidad en el municipio, ocupando parcialmente suelos cuya calificación urbanística es de NO URBANIZABLE COMÚN, SNU-2, según documento de NNSS. de Huercal de Almería, y suelo NO URBANIZABLE DE CARÁCTER NATURAL O RURAL según plano OE-1 del documento de Adaptación Parcial a la LOUA de las NNSS. de Huercal de Almería.

Objetivos secundarios los derivados del objetivo principal:

- incrementar la calidad de vida de los ciudadanos.
- configurar un modelo de transporte más eficiente para mejorar la competitividad del sistema productivo
- mejorar la integración social de los ciudadanos aportando una accesibilidad más universal.
- no comprometer las condiciones de salud de los ciudadanos.
- aportar más seguridad en los desplazamientos.



El presente Proyecto de Actuación justifica el cumplimiento de lo regulado para todas aquellas actuaciones de interés público en terrenos con el régimen de suelo no urbanizable según Art. 42 de la Ley 7/2002 de 17 de Diciembre, de Ordenación Urbanística en Andalucía.

Se considera la actuación de interés público por tratarse de una actividad de intervención singular, de promoción pública en la que concurre el requisito de utilidad pública e interés social, siendo necesaria la implantación en los suelos designados al efecto, entre los cuales se encuentran:

- Suelos no Urbanizables de carácter natural o rural, o no Urbanizable común SNU-2, esto es, sin ningún tipo de protección.

El hecho que afecte parcialmente el trayecto del viario a suelos clasificados con el régimen de no urbanizables obliga según legislación urbanística al desarrollo del presente Proyecto de Actuación.

Es por ello y a tenor de lo así regulado por lo que la afeción a los suelos No Urbanizables, objeto del presente documento, quedan definidos y determinados en el desarrollo del presente Proyecto de Actuación siendo cualquier variación objeto de modificación del Proyecto de Actuación.

3.- PROMOTOR DE LA ACTIVIDAD

El promotor del presente Proyecto de Actuación para ejecución de Vía Ciclable y Vía Peatonal es la Excelentísima Diputación Provincial de Almería, con C.I.I.F. P0400000F, y para dar cumplimiento a la elaboración de una Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado, cuyo ámbito de actuación es el espacio metropolitano del municipio de Huercal de Almería.

Dicha estrategia recoge una actuación de movilidad sostenible a desarrollar en parte del territorio de Huercal de Almería.

Área de Fomento, Medio Ambiente y Agua, con domicilio en calle Hermanos Machado Nº 27, 04071 Almería.

4.-TRAMITACION DEL PROYECTO DE ACTUACION.

El presente Proyecto de Actuación se tramitará por el procedimiento previsto en los arts. 42 y 43 de la LOUA, se remitirá a la Consejería de Fomento y Vivienda, con objeto de proceder a su informe en materia de urbanismo, cuyo plazo no será superior a treinta días.

Dado que la competencia para la resolución definitiva de la Declaración de Utilidad Pública e Interés Social debe ser la derivada de la Ley 7/2002, corresponderá la misma al Ayuntamiento, previo informe de la Consejería de Fomento y Vivienda, en cumplimiento del art.43.1. d de la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía.



5.-SUPRESIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS.

El presente Proyecto de Actuación contempla el cumplimiento del Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y en transporte en Andalucía, así como las Ordenanzas Municipales de aplicación.

También contempla el cumplimiento de la Orden VIV/561/2010, de 1 de Febrero por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones Básicas de Accesibilidad y No Discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, y Documento Técnico sobre el Decreto Andaluz de Accesibilidad.

El Decreto 293/2009, de 7 de julio contempla en su Art.2, ámbito de aplicación, la exigencia del mismo para la redacción de los instrumentos de planeamiento y de los restantes instrumentos de ordenación urbanística y proyectos de urbanización. Por tanto, los itinerarios peatonales y demás espacios libres proyectados en el presente documentos se diseñarán recogiendo lo regulado en el referido Decreto.

En nuestro caso será de aplicación, el Art. 15 y 18 del Decreto 293/2009, de 7 de julio, y Art. 5 y 38 de Orden VIV/561/2010, de 1 de Febrero, y esto en relación a los itinerarios peatonales y los carriles reservados al tránsito de bicicletas.

Los itinerarios peatonales accesibles se han diseñado de forma que su trazado, dimensión, dotación y calidades de terminación permiten el uso y circulación, de forma autónoma y en condiciones de seguridad, a las personas con discapacidad. Por ello en todo su desarrollo disponen de una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, según Art. 5 y 38 de Orden VIV/561/2010, de 1 de Febrero, por ser más restrictivo en el ancho de itinerarios peatonales, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento. No hay límite de altura, por tanto, su paso garantiza 2,20 m. de paso libre.

Además, verifican:

- No presentan escalones aislados ni resaltes.
- La pendiente transversal máxima será del 2%
- La pendiente longitudinal máxima está fijada en un 4,5 %, que no supera al límite del 6%.

Para los carriles reservados al tránsito de bicicletas:

- El pavimento se diferenciará, de forma significativa, en textura y color respecto del pavimento de los itinerarios peatonales.
- Tienen su propio trazado, respecto a itinerarios peatonales, sin invadir a estos.



DETERMINACIONES DESCRIPTIVAS



B) DESCRIPCION DE LA ACTUACION.

La actuación que se pretende, mediante previo Proyecto de Actuación, es la ejecución de infraestructura viales que estimulen el transporte en bicicleta y a pie, en el término municipal de Huercal de Almería, como modelo alternativo, menos contaminante de comunicación municipal e intermunicipal sostenible, fomentando la movilidad activa, toda vez que se mejora el viario motorizado entre los barrios residenciales de “El Mirador” y “Villa Inés” como premisa necesaria para un mejor transporte público.

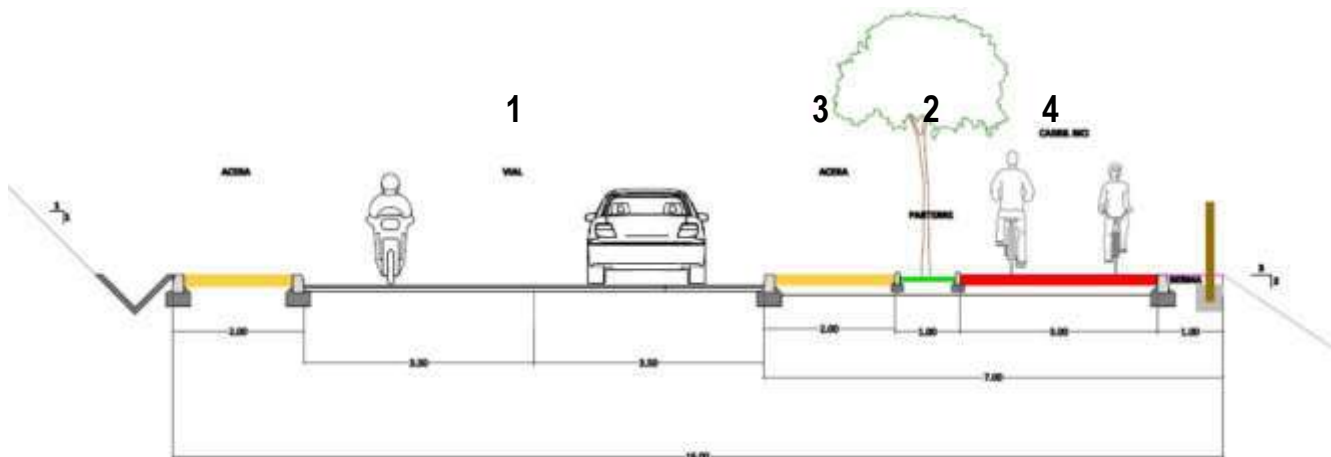
Urbanísticamente se recupera este límite marginal del municipio de Huercal de Almería, recuperándolo y poniéndolo en valor.

El desarrollo en suelo No Urbanizable en todo el trazado, obliga a la redacción de la presente figura urbanística.

Como quiera que el trazado por suelos calificados como no urbanizables resulta complejo por razones no sólo de topografía, sino de adecuación por su proximidad a los entornos construidos, barrios de “El Mirador” y “Villa Inés”, es por lo que dicho trazado se adapta a los condicionantes que supeditan su itinerario y diseño, estableciendo anchos de las referidas infraestructuras diferentes en función de los contenidos posibles.

Así se desarrolla en el presente documento, un itinerario cualificado por tres tramos en función de las circunstancias expuestas.

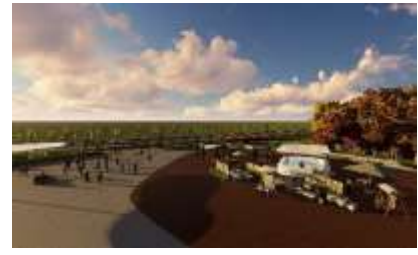
El primer tramo parte de límite del término municipal de Almería, punto clave de conexión entre ambos municipios, tangencialmente bordea el barrio de “El Mirador” hasta superarlo y siempre paralelo a la trayectoria del ferrocarril, cuya descripción transversal es la siguiente:



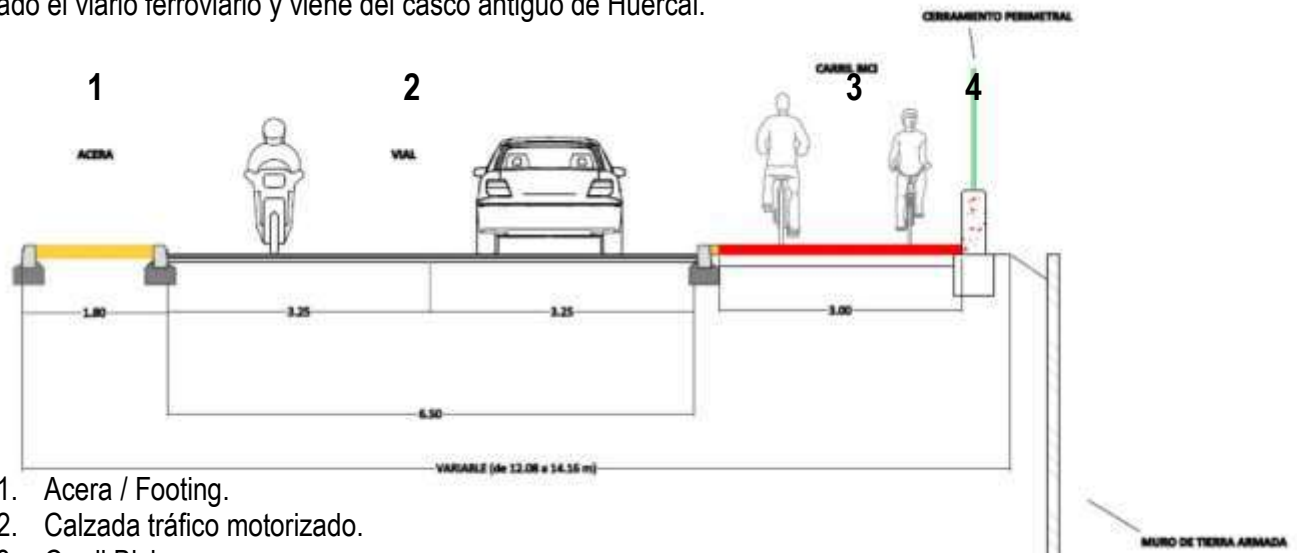
1. Calzada y acerado. Viario motorizado.
2. Franja Zona Verde.
3. Acerado/ Footing/ Separación carril bici lateral mediante franja de arbolado lineal.
4. Carril Bici Bidireccional. Banda de mayor proximidad a las infraestructuras ferroviarias.

A continuación, se detallan algunos de los probables contenidos de las zonas verdes programadas.





El siguiente y segundo tramo parte una vez superado el barrio de “El Mirador”; bordea a Villa Inés en su parte Oeste y alterna dos tipos de sección, una definida por carril bici , calzada motorizada y acera peatonal, de ancho total de sección variable en los inicios de Villa Inés, y una segunda sección donde desaparece la calzada para tráfico motorizada que se reemplaza por zona verde en la fachada a Villa Inés, con el viario que cruza por paso elevado el viario ferroviario y viene del casco antiguo de Huercal.

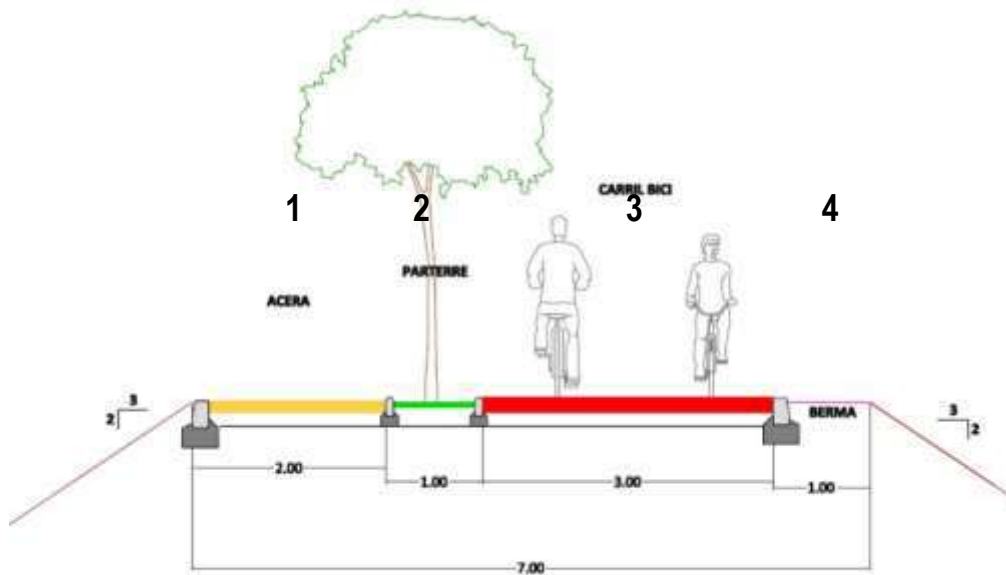


1. Acera / Footing.
2. Calzada tráfico motorizado.
3. Carril Bici.
4. Protección cerramiento perimetral.

A continuación, se detallan algunos de los probables contenidos de las zonas verdes programadas.

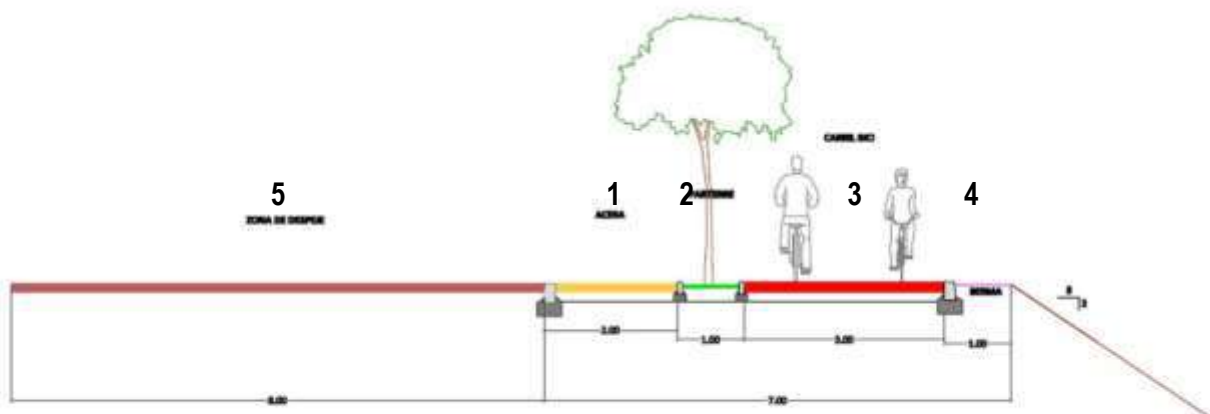


Un tercer tramo con recuperación de acerado y sin calzada para tráfico rodado a continuación del anteriormente descrito, hasta las inmediaciones del viario elevado sobre ferrocarril que viene del margen opuesto, quedando exclusivamente del siguiente modo:



1. Acera / Footing.
2. Separación carril bici lateral mediante franja de arbolado lineal.
3. Carril Bici Bidireccional.
4. Berma
5. Zona de Despeje

Y por último detalle del trazado hasta final de trayecto, límite, pero a distinto nivel, con la A-1000.



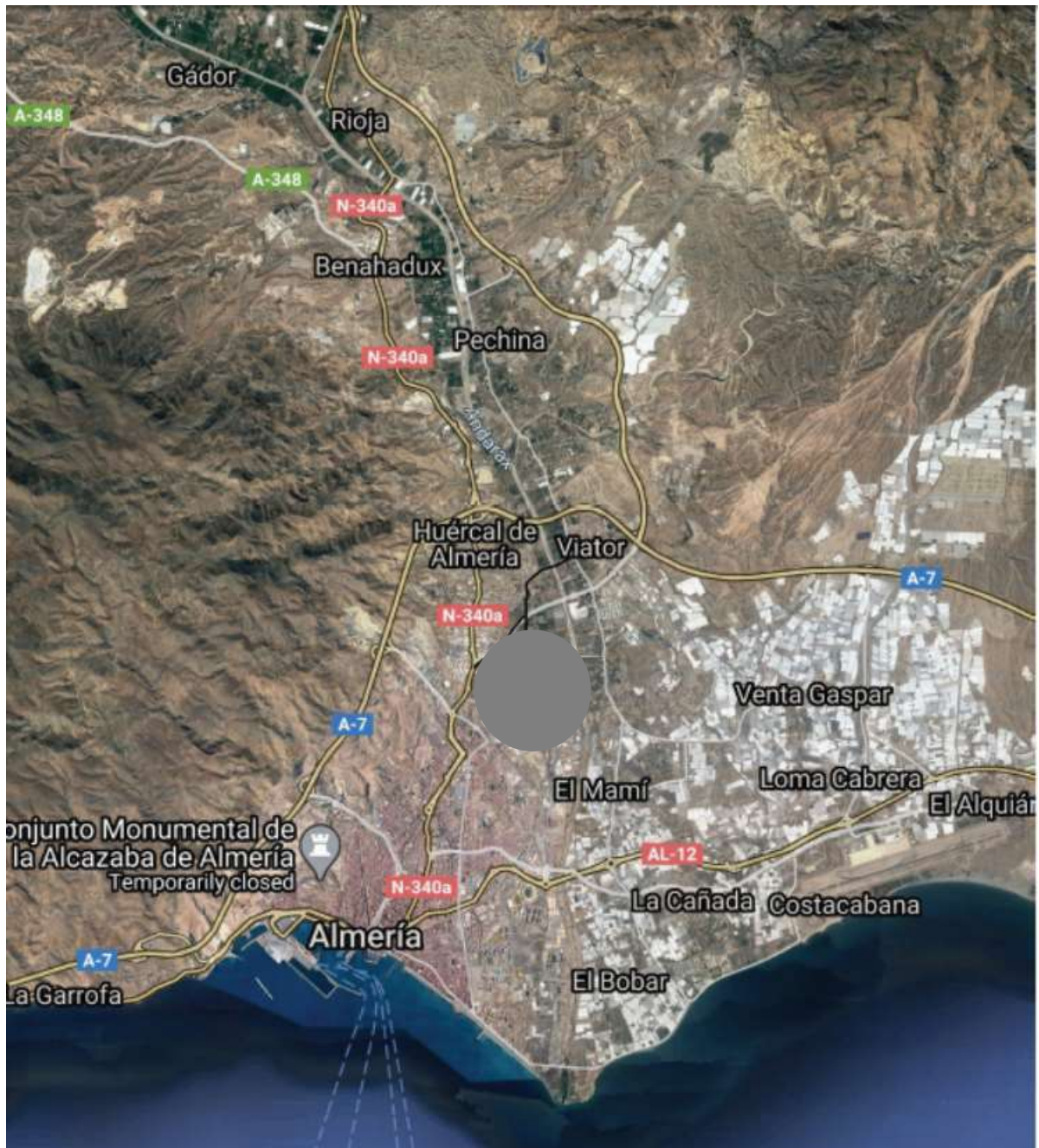
6.- SITUACION, EMPLAZAMIENTO Y DELIMITACION DEL AMBITO DE ACTUACION.



--- AMBITO DE ACTUACION (CARRIL BICI + PEATONAL+ ESPACIOS VERDES)

El ámbito de afectación de la actuación está delimitado por la línea marcada en Rojo (discontinuo) y recorre suelo no urbanizable común del término municipal de Huerca de Almería.





Ámbito territorial Carril-Bici- Vía Peatonal-Mejora estructura Viaria



7.-CARACTERISTICAS FISICA Y JURIDICA DE LOS TERRENOS

7.1 CARACTERISTICAS FISICAS.

El ámbito de actuación presenta la presencia de una barrera física como el ferrocarril, a la cual cruza siguiendo dicho itinerario en uno de sus mayores recorridos, aprovechando la escasa pendiente de esta zona.

Urbanísticamente abordamos suelos cuyo régimen es no urbanizable de carácter natural hasta zona límite con Almería, pasando colindante con los barrios de Villa Inés y Mirador del Mediterráneo.

Ninguno de los suelos tiene catalogación y/o protección alguna. No se encuentra calificados como LICs.



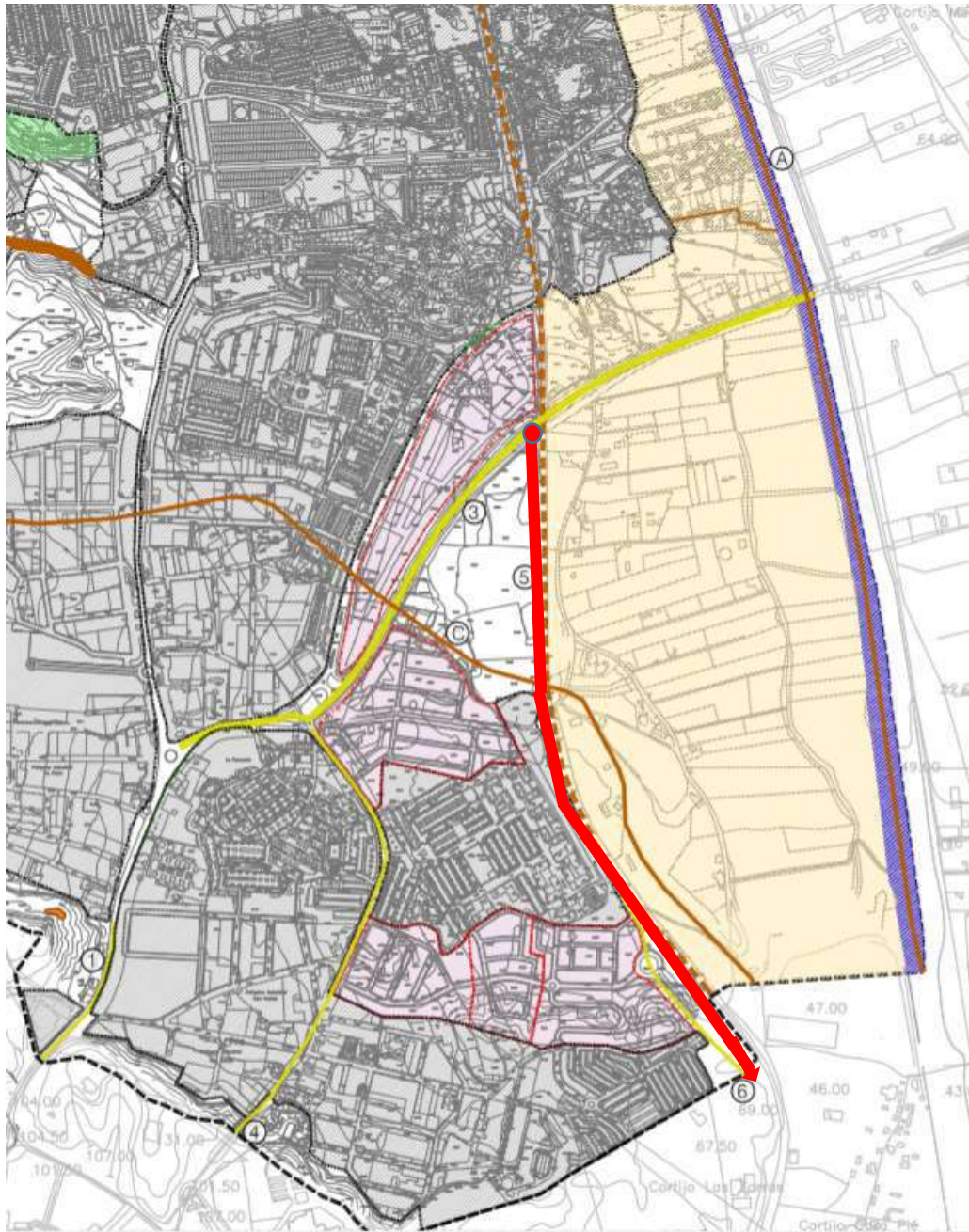
Los suelos corresponden con las terrazas aluviales que conforman la vega del río Andarax, presentando un nivel de erosión elevado, formados fundamentalmente por sedimentos procedentes de la erosión de las tierras emergidas adyacentes, presentando gran desnivel en el barrio del Mirador, lo que supone una alteración del terreno para implantación de la actuación pretendida.

Esta actuación supone un nexo de unión de suelos de la zona norte de núcleo urbano y el sur. Al igual supone un eje ciclable vertebrador entre municipios colindantes.



7.2 CARACTERISTICAS JURIDICAS

7.2.1.- CLASIFICACION DE SUELOS AFECTADOS POR LA ACTUACION.



 **ITINERARIO**

 **SUELO NO URBANIZABLE**

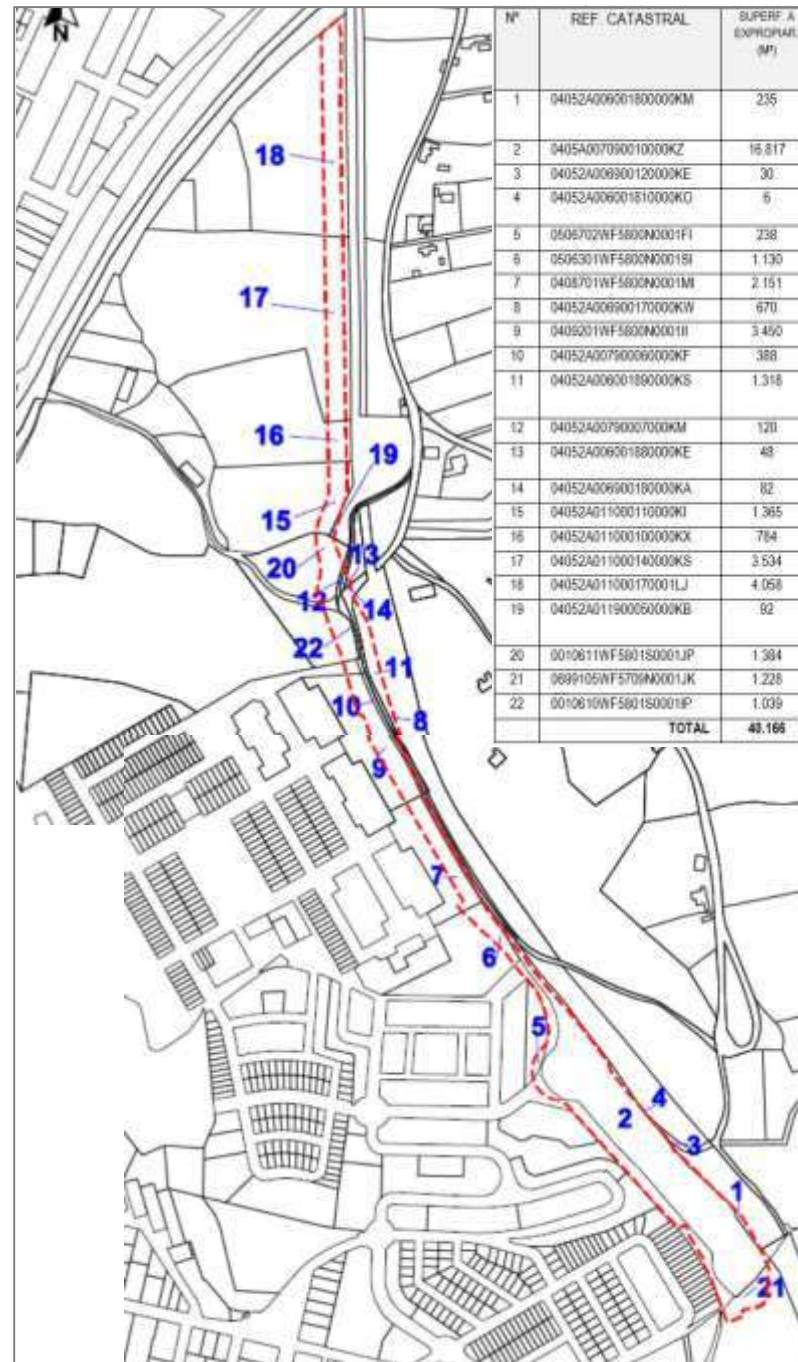
Clasificación de Suelos extraída del documento normativo del PGOU por Adaptación a la LOUA de las NNSS de Huerca de Almería



7.2.2.- PROPIEDADES. PARCELAS AFECTADAS.SUPERFICIE PARCELA Y SUPERFICIE A EXPROPIAR.
Relación de propietarios afectados.

Nº OR DEN	DATOS DESCRIPTIVOS DE LOS INMUEBLES AFECTADOS. RELACION PROPIETARIOS.								SUPERF. A EXPROPI AR. (M²)
	PROPIETARIOS.	NIF/CIE	DIRECCION	REF. CATASTRAL	LOCALIZACION		SUPERFI CIE. (M²)		
					POL IG.	PARCE LA			
1	ADMINISTRADOR INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	Q 2801660 H	HIEDRA ,9 EST. CHAMARTÍN. 28036 MADRID	04052A006001800000KM	6	180	3972	235	
2	MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS	S 2817001 G	PZ SAN JUAN DE LA CRUZ,10. 28003 MADRID	0405A0070900100000KZ	7	9001	17.761	16.817	
3	AYUNTAMIENTO HUERCAL DE ALMERIA	P 0405200 G	PZ LAS MASCARANAS,1 04230 HUERCAL	04052A006900120000KE	6	90012	394	30	
4	ADMINISTRADOR INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	Q 2801660 H	HIEDRA ,9 EST. CHAMARTÍN. 28036 MADRID	04052A006001810000KO	6	181	6759	6	
5	AYUNTAMIENTO HUERCAL DE ALMERIA	P 0405200 G	PZ LAS MASCARANAS,1 04230 HUERCAL	0506702WF5800N0001FI			1.797	238	
6	AYUNTAMIENTO HUERCAL DE ALMERIA	P 0405200 G	PZ LAS MASCARANAS,1 04230 HUERCAL	0506301WF5800N0001SI			6.917	1.130	
7	AYUNTAMIENTO HUERCAL DE ALMERIA	P 0405200 G	PZ LAS MASCARANAS,1 04230 HUERCAL ALMERIA	0408701WF5800N0001MI			5.126	2.151	
8	AYUNTAMIENTO HUERCAL DE ALMERIA	P 0405200 G	PZ LAS MASCARANAS,1 04230 HUERCAL ALMERIA	04052A006900170000KW	6	90017	2.713	670	
9	AYUNTAMIENTO HUERCAL DE ALMERIA	P 0405200 G	PZ LAS MASCARANAS,1 04230 HUERCAL ALMERIA	0409201WF5800N0001II			7.744	3.450	
10	AYUNTAMIENTO HUERCAL DE ALMERIA	P 0405200 G	PZ LAS MASCARANAS,1 04230 HUERCAL ALMERIA	04052A007900060000KF	7	90006	1.491	388	
11	ADMINISTRADOR INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	Q 2801660 H	HIEDRA ,9 EST. CHAMARTÍN. 28036 MADRID	04052A006001890000KS	6	189	13.142	1.318	
12	AYUNTAMIENTO HUERCAL DE ALMERIA	P 0405200 G	PZ LAS MASCARANAS,1 04230 HUERCAL ALMERIA	04052A007900070000KM	7	90007	179	120	
13	ADMINISTRADOR INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	Q 2801660 H	HIEDRA ,9 EST. CHAMARTÍN. 28036 MADRID	04052A006001880000KE	6	188	791	48	
14	AYUNTAMIENTO HUERCAL DE ALMERIA	P 0405200 G	PZ LAS MASCARANAS,1 04230 HUERCAL ALMERIA	04052A006900180000KA	6	90018	437	82	
15	MARIA MARTINEZ MARTÍN (HRDROS)	27.000.721 D	PASEO DE LOS SAUCES, 215. 04720 ROQUETAS MAR	04052A011000110000KI	11	11	10.814	1.365	
16	MANUEL SALCEDO JIMENEZ	23.591.375 E	AV. NUEVA ALMERIA, 3. 04007. ALMERIA.	04052A011000100000KX	11	10	15.049	784	
17	JOSEFA CARBALLO MARTINEZ (HRDROS)	27.089.461 S	GRANADA , 67. 04001 ALMERIA.	04052A011000140000KS	11	14	32.434	3.534	
18	INPINTO S.L.	B 04.716.296	TUNEZ, 20. 04009 ALMERIA.	04052A011000170001LJ	11	17	19.273	4.058	
19	ADMINISTRADOR INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	Q 2801660 H	HIEDRA ,9 EST. CHAMARTÍN. 28036 MADRID	04052A011900050000KB	11	90005	9.841	92	
20	PROMOCIONES MUÑOZ S.A.	A 28.753.895	DON RAMON DE LA CRUZ,38. 28001 MADRID	0010611WF5801S0001JP			4.859	1.384	
21	AYUNTAMIENTO DE ALMERIA	P 0401300 I	PZ. CONSTITUCION, 1 04003 ALMERIA.	0699105WF5709N0001JK			18.933	1.228	
22	PROMOCIONES MUÑOZ S.A.	A 28.753.895	DON RAMON DE LA CRUZ,38. 28001 MADRID	0010610WF5801S0001IP			4.409	1.039	
							TOTAL A EXPROPIAR	40.166	





8.- CARACTERISTICAS SOCIECONOMICAS DE LA ACTIVIDAD.

El objeto del presente documento previo al de ejecución del proyecto correspondiente, pretende dentro del marco legal al que justifica, fomentar el desplazamiento a pie y en bicicleta como actividad sustentable de una movilidad activa, mejorando la estructura de red viaria como medio de fomento del transporte colectivo.

La perspectiva socioeconómica que da debido cumplimiento al apartado c) del punto B) del art. 42.5 de la Ley 7/2.002 de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía cabría ser analizada intentando desglosar estos aspectos, social y económico pasando seguidamente a su detalle.

Socialmente, la actividad es característica de un nuevo modelo de movilidad que conlleva a una transformación cultural como nuevo paradigma de entender nuestras relaciones con el entorno y al hombre como ser social. Es una transformación contundente que paulatinamente se absorbe en el pensamiento social cuya fractura con el modelo vigente de movilidad obsoleto y caduco no da lugar a discrepancias. Es pues una revolución entendida en el sentido amplio de la palabra como CAMBIO que emerge con la crisis de modelo de desarrollo económico, social, científico y tecnológico.

Desde el punto urbanístico supone una recuperación del territorio para el ciudadano, urbanismo y movilidad se encuentran estrechamente interrelacionadas, cuyos espacios públicos le habían relegado en favor del automóvil, transformándose con esta alternativa de movilidad, en espacios donde el peatón tiene su escenario, facilitando así las relaciones sociales y modificando conductualmente un comportamiento por el que el hombre se sociabiliza en un mayor grado. Los desplazamientos a pie y en bicicleta contribuyen de una manera extraordinaria a “verse, encontrarse, socializar las calles, reconstruir lugares de vida y soñar la ciudad. Hoy, cambiar la vida es cambiar la ciudad”

De la promoción de los desplazamientos en bicicleta y a pie, en los socioecosistemas urbanos se contribuye a incrementar los niveles de sostenibilidad de éstos, lo que supone un ejercicio de resiliencia socioecológica y de inteligencia compartida ante el proceso emergente de Cambio y crisis sistémica de carácter multidimensional.

Desde una óptica sanitaria el transporte y ejercicio de la bicicleta es una práctica saludable, respetuosa con el medio ambiente, rápido (en las zonas urbanas congestionadas) y económica, a su vez no genera ruido ni contaminación incidiendo positivamente en la salud del ciudadano, comportando beneficios sociales y sanitarios que contribuyen a reducir los costes de la asistencia sanitaria para el conjunto de la sociedad. Ir en bicicleta tiene el mismo efecto para la salud que otros tipos de ejercicio y movimiento. La bicicleta contribuye a la salud personal porque mejora la forma física y supone un medio divertido, conveniente y asequible para hacer ejercicio y disfrutar del ocio.



Con la promoción de la movilidad ciclista, los beneficios son múltiples y de índole muy diversa, afectando a aspectos ecológicos, sociales, económicos e incluso políticos. Como se puede comprobar, los beneficios son transversales, diluyen las fronteras, lo que entronca directamente con el paradigma de la complejidad en el que estamos situando la trascendental cuestión de la movilidad urbana.

Económicamente como se describe en párrafo anterior y dada la estrecha relación existente con los distintos aspectos detallados cabe entender este último aspecto, el económico como efecto de todos los anteriores. Así una sociedad con costumbres saludables enferma menos y supone una reducción del coste sanitario.

Además, la bicicleta es un medio de transporte económico, perfectamente al alcance de casi todo el mundo. Los costes que ocasiona la bicicleta por kilómetro recorrido son menores que los de cualquier otro medio, salvo el desplazamiento a pie. Además, las bicicletas no suelen acarrear gastos de estacionamiento, por lo que son todavía más asequibles. De este modo, la bicicleta puede reducir considerablemente el presupuesto de desplazamiento. Si aumentase el uso de la bicicleta, se podría eliminar la necesidad de un segundo automóvil, y esto supondría de nuevo un ahorro considerable.

El transporte en bicicleta puede hacer que el centro de las ciudades sea mucho más accesible y ahorrar importantes cantidades de dinero, tanto a los ciudadanos particulares como al conjunto de la sociedad.



9.- CARACTERÍSTICAS DE LAS OBRAS E INSTALACIONES QUE INTEGRA, ASÍ COMO DE LAS INFRAESTRUCTURAS URBANAS Y SERVICIOS PUBLICOS EXISTENTES EN SU AMBITO TERRITORIAL DE INCIDENCIA.

La actuación propuesta está planteada en exclusividad en su afección al suelo no urbanizable, puesto que el objetivo del presente documento tiene carácter urbanístico en cuanto a su justificación al amparo de la Ley de Ordenación Urbanística en Andalucía, en adelante L.O.U.A y concretamente en las actuaciones en suelo cuyo régimen obedece al no urbanizable.

La necesidad de realizar Proyecto de Actuación para este tipo de suelo, no excluye que el objetivo pretendido de implantación de Ciclo vías lo sea exclusivamente para este fragmento de suelo ya que la pretensión es mucho más amplia. Desarrolla la implantación en este tipo de suelo como necesario para dar continuidad al ciclo vías existentes en el urbano de Huercal de Almería, así como su conexión con los municipios colindantes de Viator y Almería.

La necesidad de este nuevo trazado es fundamental para desarrollar en el marco del Bajo Andarax una red Interurbana de vías ciclistas que conecte con las existentes en los núcleos urbanos referidos y sea complementaria estas. Al sur y por el barrio del Mirador conectará con el trazado con Almería, en paralelo al trazado ferroviario, y a la altura del barrio de Villa Inés conectará con el centro tradicional de Huercal, y con Viator lo hará por el puente viejo mediante la ampliación de las vías ciclable urbanas que conectarán con el trazado recogido en el presente documento en su parte Norte.

Gracias al desarrollo del itinerario propuesto se podrá conectar toda la red ciclable de Huercal y, además, de este municipio con el resto de los colindantes ofreciendo una infraestructura de circulación ciclista entre Almería, Huercal de Almería y Viator. Se establece así una Red Estructurante Supramunicipal de movilidad sostenible.

Se genera una alternativa de movilidad sostenible frente al vehículo propio mediante el fomento del uso seguro de la bicicleta como medio de transporte, aportando una infraestructura segura para el desplazamiento en bicicleta entre núcleos.





● Conexión resto de viario ciclable, objeto de intervención independiente a la propuesta en este documento.

— — — Límite municipio de Almería.

➔ Conexión vía ciclable de Almería



MARIA DOLORES GONZALEZ SALAS, ARQUITECTA / DIEGO J. GARCIA GONZALEZ, ARQUITECTO COLABORADOR
e-mail: garciaygonzalez@gmail.com / TFNO. 950 252559 638 531590

DESARROLLO DE ITINERARIO POR TRAMOS:



TRAMO SUR_BARRIO DEL MIRADOR DEL MEDITERRANEO.





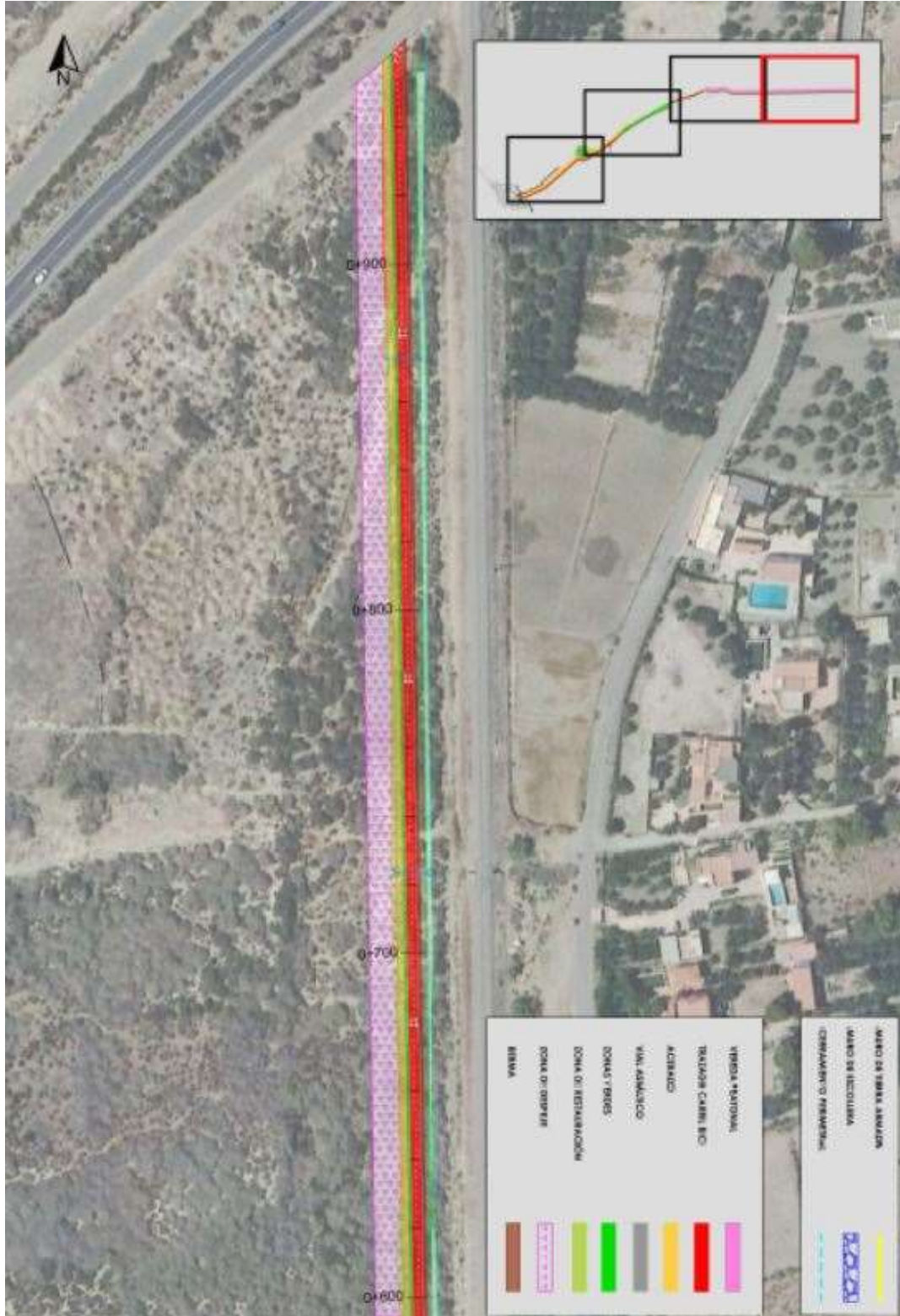
TRAMO _BARRIO VILLA INÉS.





TRAMO_NO URBANO





TRAMO_NO URBANO

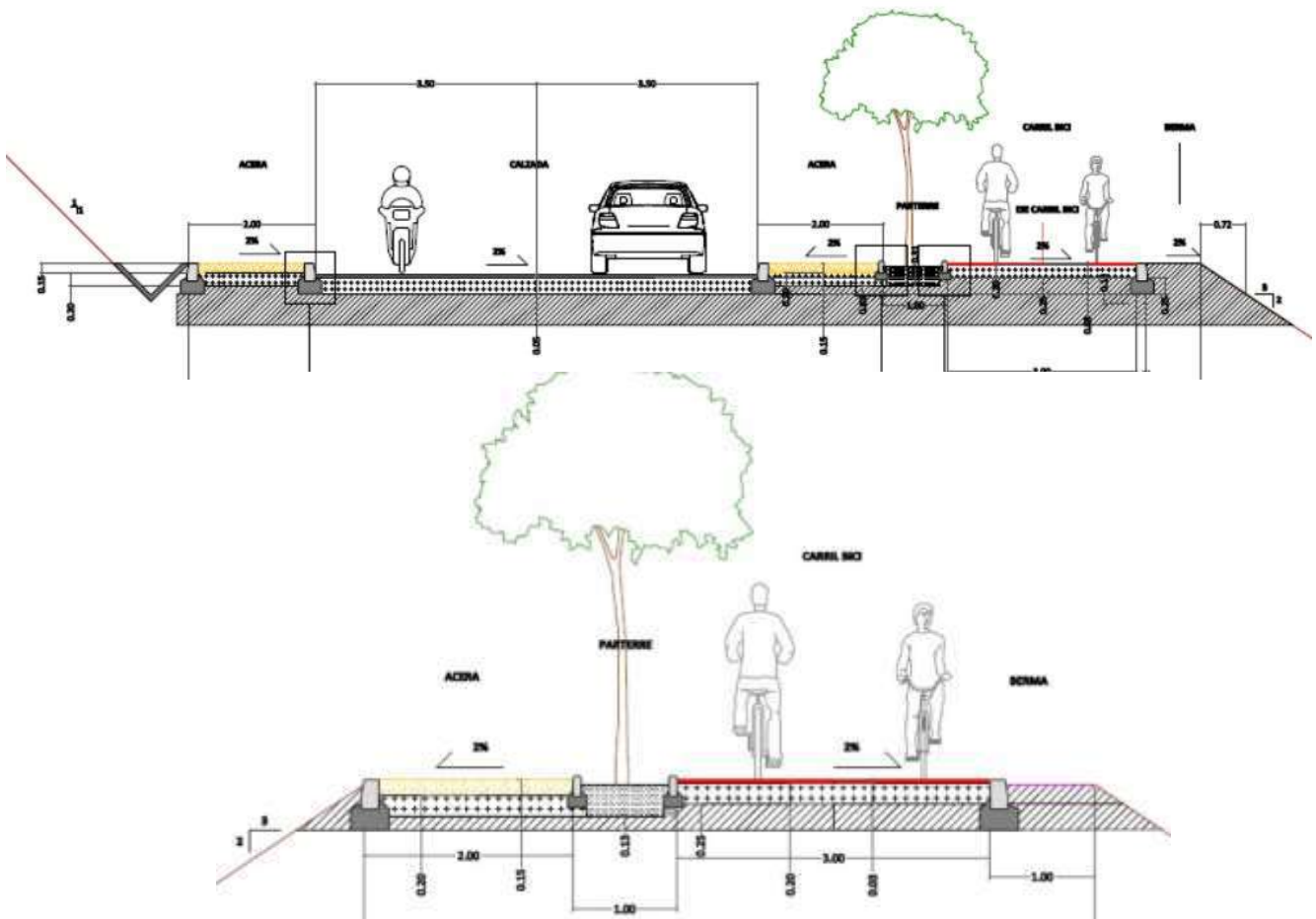


La actuación plantea en los tramos descritos la ejecución de vía ciclable, peatonal y mejora del trazado viario existente para zona colindante a la Zona del Mirador, así como zona verde de esparcimiento para actividades lúdico-deportivas al aire libre.

El carril Bici se proyecta bidireccional. Además, se proyecta acerado para paseo y footing.

El ancho propio del carril bici se fija en 3,0 metros y de 2,0 metros para acerado.

Estas con la finalidad de potenciar la movilidad entre comarcas y el ocio saludable.



El ancho del carril bici se hace en base a la anchura mínima necesaria para la circulación ciclista teniendo en cuenta las dimensiones mínimas para el conjunto bicicleta-ciclista, que son estas las siguientes:

- Anchura 0,75 m.
- Altura 2,0 m. / 2,50 m.
- Longitud 1,75 m. / 1,90 m.
- Distancia entre suelo y pedal 0,05 m.



A estas medidas hay que añadir el efecto serpenteante producido como consecuencia de la necesidad de corregir la inestabilidad del vehículo mediante cambios de trayectoria.

Para velocidades normales, entre 15Km./h y 30Km./h, y en condiciones adecuadas para la rodadura, se considera que la anchura ocupada por un ciclista en marcha es de 1 m.

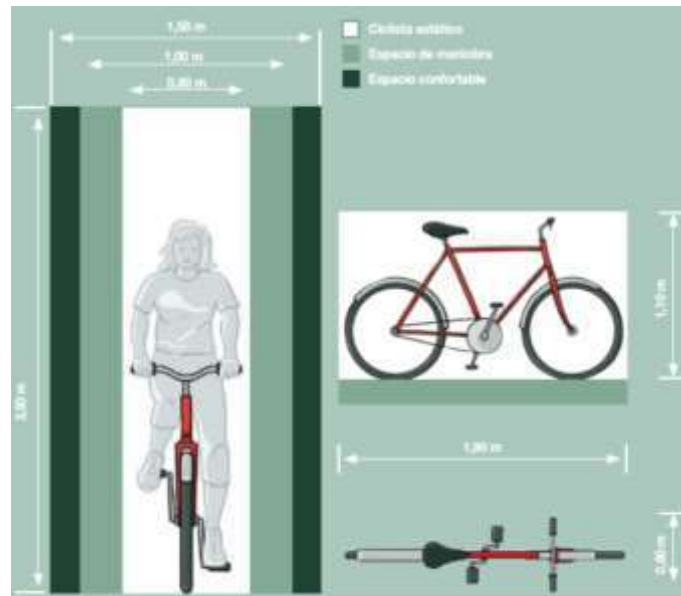


Figura 11.- Espacio útil de un o una ciclista

Aunque 1,00m. es el ancho mínimo estricto para la circulación de un ciclista, en el diseño de un carril bici se recomienda dar un resguardo de 0,25 m. hacia ambos lados, por seguridad ante posibles movimientos, paradas o puestas en marcha.

Las vías ciclistas bidireccionales (en un único lado de la calzada) tendrán por lo general 2,5 m., pudiendo llegar a 3,0 m. como ancho recomendable tal como se muestra en la figura siguiente:

TIPO DE VÍA CICLISTA	ANCHO MÍNIMO (m)	ANCHO RECOMENDABLE (m)
Carril bici protegido bidireccional en zona interurbana	2,50	3,00

Un carril bici protegido consiste en una calzada reservada exclusivamente para las bicicletas y con separación física de la circulación del tráfico motorizado.



CARACTERISTICAS TECNICAS- CONSTRUCTIVAS COMUNES A TODOS LOS TRAMOS.

Entre los factores a tener en cuenta en los distintos tramos del trazado ciclable están:

- Velocidad de diseño.
- Radios de giro.
- Distancia de visibilidad.
- Acuerdos verticales.
- Ancho de las vías ciclistas.
- Inclinaciones transversales.

La velocidad a la que una persona en bicicleta puede circular de manera segura y confortable depende de las características técnicas de la vía por la que circula, como por ejemplo la curvatura, el peralte, la pendiente longitudinal y el ancho de la vía.

La velocidad de diseño de una vía ciclista determinará el radio y el peralte de las curvas, distancias de visibilidad, visibilidad lateral en las curvas, distancias de parada y ancho de la vía. La mayoría de ciclistas pueden mantener una velocidad de 20 km/h pero, según la tecnología de la bicicleta y el tipo de vía por la que se circule (si está segregada del resto de medios o no), las velocidades de 30 km/h y 50 km/h no son extraordinarias.

El radio mínimo de giro de una curva en una vía ciclista depende de la velocidad de la bicicleta, del peralte de la curva y del coeficiente de rozamiento transversal.

Es recomendable que el valor del peralte de la curva oscile entre el 2% y el 3%. El drenaje superficial de la vía queda garantizado con el peralte mínimo del 2%.

La distancia que una persona ciclista necesita para parar completamente al observar un obstáculo es un factor que tener en cuenta en el diseño de las vías ciclistas. Esta distancia está en función del tiempo de percepción y reacción del o de la ciclista, el coeficiente de rozamiento horizontal, la inclinación de la rasante y la velocidad de diseño.



DETERMINACIONES JUSTIFICATIVAS



C) JUSTIFICACION DE LA ACTUACION.

10.- UTILIDAD PÚBLICA E INTERES SOCIAL DE LA PROPUESTA

La necesidad de este apartado va asociada a la justificación de la actuación sobre un suelo no urbanizable, (*) preservado en nuestra legislación urbanística, de aquí la obligación de observar la concurrencia de las dos circunstancias, que si bien la utilidad pública se entiende como, aquella actividad, bien o servicio que es de beneficio o interés colectivo, ya sea para los ciudadanos de un país o a mayor escala, para la sociedad en su conjunto, y el interés social engloba cualquier fin supraindividual que denota una necesidad colectiva prevalente a la del mantenimiento de la situación privada, ambos tienen esencialmente el mismo contenido y significado a los efectos y finalidad perseguida. Con utilidad pública o interés social se pretende transmitir la idea de un beneficio claro a favor de la colectividad.

Pero además el precepto legal no admite en esta clase de suelo cualquier tipo de actividad de utilidad pública o de interés social, sino únicamente aquéllas en que la ubicación en el medio rural constituya un elemento determinante de su funcionalidad.

La pretendida intervención recoge la ejecución de un circuito para movilidad no motorizada, a pie y en bicicleta, y mejora de la infraestructura motorizada dentro de un estudio global de un itinerario único que recorre ampliamente gran parte del término municipal de Huercal de Almería, con el propósito de fomentar una alternativa de movilidad a la masiva utilización del automóvil privado, y conecta la implantación de itinerario de carril propuesto, con los carriles bici del término municipal colindante como Almería. Con Viator lo hará a través de la conexión de los existentes y de nueva proyección en Huercal de Almería. Esta ejecución de una red de vías ciclistas segregadas que conecte funcionalmente las distintas zonas de la ciudad, son la infraestructura base necesarias para promocionar la bicicleta e integrar a la misma en el sistema de transporte del municipio y colindantes.

El estímulo de los desplazamientos en bicicleta y también de los desplazamientos a pie, es el propósito fundamental de la actuación como forma drástica de reducción de las emisiones de dióxido de carbono a la atmosfera, y exige en el fondo una radical reconsideración del paradigma de la movilidad y motorización.

Con ello se pretende el disfrute de un modo de vida más pausado y pleno, donde disminuya el estrés y haya un mayor acercamiento social de la colectividad, una ciudad más humana en la que aumenta el contacto social, toda vez que se consigue ahorro de energía y disminuye la contaminación ambiental, lo que supone un freno al cambio climático, al conseguir un entorno urbano climáticamente neutro.

Por ello es precisamente importante la promoción de los desplazamientos en bicicleta, y en general de toda la movilidad no motorizada, puesto que permite reconsiderar los tiempos y los espacios urbanos, apostando por la cercanía, la lentitud y el decrecimiento (en consumo de energía, en accidentes, en estrés, en insatisfacción, etc.). Pero no sólo se trata de lentitud, sino también y muy fundamentalmente de emociones: andar, callejear, deambular a paso lento por el espacio público de las ciudades, rehabilitar el espacio urbano, y descubrir nuevos paisajes.

() Hacer constar que la pretendida actuación objeto del presente Proyecto de Actuación aborda su implantación en terrenos de esta naturaleza jurídica, por lo que resulta necesario justificar los términos exigidos al respecto en la LOUA vigente.*



Todo esto redundará beneficiosamente no sólo en la salud de la colectividad, física y mental, sino en la del propio planeta, y es por todo ello, por lo que resulta de una evidencia implícita la utilidad pública e interés social, que viene a ratificar el principio de desarrollo sostenible, donde la salud y la seguridad de las personas y la protección del medio ambiente son una prioridad en la sustentabilidad de la comunidad.

Y para abundar en la justificación de la necesidad de la presente actuación, legitimadora de la utilidad pública e interés social, avalar la actuación según lo regulado en el Art.3.3. f) de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobada por Real Decreto Legislativo 7/2015 de 30 de octubre cuya literalidad se recoge a continuación:

“f) Garantizarán la movilidad en coste y tiempo razonable, la cual se basará en un adecuado equilibrio entre todos los sistemas de transporte, que, no obstante, otorgue preferencia al transporte público y colectivo y potencie los desplazamientos peatonales y en bicicleta.”

Las políticas públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo tienen como fin común la utilización de este recurso conforme al interés general y según el principio de desarrollo sostenible, sin perjuicio de los fines específicos que les atribuyan las Leyes

11.- VIABILIDAD ECONOMICO FINANCIERA.

La Viabilidad Económica va ligada al sentido y finalidad del estudio económico-financiero. Es un documento jurídico-urbanístico y económico que busca asegurar la viabilidad de la actuación económica, en términos de rentabilidad, siendo un supuesto identificable cuando se trata de cualquier actividad industrial, comercial o negocial en general, circunstancia distante de nuestro objeto, ya que carece de cualquiera de las funciones descritas, no se construye elemento alguno y supone una actuación de infraestructuras básicas, lo cual a niveles económicos hace imposible un estudio de rentabilidad, ya que carece de ingresos frente a los gastos de su ejecución y mantenimiento.

El estudio económico-financiero preverá el coste de ejecución de la actuación y las fuentes de financiación de la misma, se considerará:

- Importe de la inversión, lo que es propio del estudio económico-financiero.
- Costes que las indemnizaciones deben costar.

La financiación corresponde al programa de Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI Bajo Andarax) cofinanciada en un 80% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional FEDER en el marco del Programa Operativo Plurirregional de España 2014-2020. y en un 20 % por la Excm. Diputación Provincial de Almería.

La rentabilidad no es tangible en términos económicos, ya que los beneficios lo son a niveles ecológicos, sociales, políticos y económicos, (ahorro energético, incremento de la conectividad social, reducción de la dependencia energética y ahorro de recursos no renovables, reducción en costes en materia de salud y reducción de jornadas laborales perdidas) que, si tiene una traducción económica a largo plazo, pero que no es cuantificable monetariamente.



La viabilidad económica-financiera, tiene por finalidad establecer la rentabilidad de la inversión en el proyecto.

Los parámetros que definen una inversión son tres:

- Pago de la inversión (K), es el número de unidades monetarias que el inversor debe desembolsar para conseguir que el proyecto empiece a funcionar como tal.
- Vida útil de proyecto (n), es el número de años estimados durante los cuales la inversión genera rendimientos.
- Flujo de caja (Ri), resultados de efectuar la diferencia entre cobros y pagos, ya sean estos ordinarios o extraordinarios, en cada uno de los años de la vida del proyecto.

Como quiera que el parámetro flujo de caja es nulo, ($R_i = 0$), la rentabilidad de la actividad, diferencia entre lo que el inversor da a la inversión (K) y lo que la inversión devuelve al inversor (R_j), quedaría reducida a $-K$, resultando inviable desde el punto de vista financiero.

Como quiera que la implantación de la actividad pretendida, por su propia naturaleza y su carácter público, carece de cualquier valoración amparada en esta perspectiva de rentabilidad económica, es por lo que se considera inviable por las razones ya aludidas hacer un desarrollo riguroso en términos financieros.

12.- PROCEDENCIA DE IMPLANTACION EN SUELO NO URBANIZABLE.

La actuación que se pretende con el expediente objeto de este documento supone una implantación en suelo no urbanizable. Se trata de la ejecución de infraestructura viaria peatonal y ciclable, y motorizada cuya implantación en este tipo de suelo lo es de la totalidad que engloba su desarrollo, pero imprescindibles para la continuidad del itinerario análogo del resto del municipio existente y nuevos trazados de carril bici.

El circuito previsto dotará al municipio de Huercal de Almería de una extensa red ciclista y peatonal que hará posible la implantación de una alternativa de movilidad sostenible, toda vez que se conectará con las existentes en los municipios colindantes de Almería y Viator, amplificando el desarrollo sostenible con el potencial conexionado.

Este último aspecto soluciona en parte la problemática descrita en punto 5. del P.O.T.A.U.A. en relación a la necesidad de reequilibrio de las condiciones de movilidad y accesibilidad creciente.

Es más, dicho Plan establece la necesidad de plataformas propuestas dentro del ámbito que vayan asociadas a carriles bici como medida de fomento de los modos blandos de transporte.

Es por ello la inevitable implantación en este tipo de suelo al formar parte de un recorrido integrado en integrable en una actuación de conjunto del Bajo Andarax, cuya pretensión es generar una conexión ciclista intermunicipal.

13.-COMPATIBILIDAD CON EL REGIMEN URBANISTICO DE LA CATEGORIA DE SUELO NO URBANIZABLE.

Los terrenos que ocupan la actuación en suelo No Urbanizable, según el planeamiento general vigente de Huercal de Almería lo es en suelo No Urbanizable Común SNU-2 sin ningún tipo de protección. Capítulo 3, del texto normativo vigente, y hojas 2G y 2I de la planimetría general, y suelo natural o rural según Documento de Adaptación Parcial de las NNSS. de Huercal de Almería a la L.O.U.A, plano OE-1.



En el documento normativo de las NNSS. se contempla la posibilidad de distintos tipos de construcciones, regulándose en el punto 5.3.3 el régimen específico de las instalaciones de interés social y utilidad pública, y en el apartado 1 del mismo, recoge actuaciones como la que es objeto el presente Proyecto de Actuación, inclusive promovida por Administración Pública, lo que compatibiliza plenamente la actuación con el suelo no urbanizable común que ocupa en parte de la trayectoria así diseñada.

Por consiguiente, queda justificado urbanística y jurídicamente.

14.- NO INDUCCION DE LA FORMACION DE NUEVOS ASENTAMIENTOS.

La actuación propuesta no conlleva riesgo de inducción a la formación de nuevos asentamientos de población conforme a lo establecido en el artículo 7, del apartado 7.1.1 del documento de Memoria de la NNSS. de Huercal de Almería, que extrapolado de las condiciones aplicables a viviendas en suelo No Urbanizable puede ser un referente normativo.

La actuación pretendida no puede en ningún caso por su propia naturaleza y finalidad inducir a la formación de nuevos asentamientos, y abundando en su justificación remitirnos al articulado de referencia en el cual no se da ninguno de los supuestos en el detallado.



D) OBLIGACIONES ASUMIDAS POR EL PROMOTOR DE LA ACTIVIDAD.

Los actos que realicen las administraciones públicas en ejercicio de sus competencias están exentos de la prestación compensatoria en suelo no urbanizable, según lo regulado en el artículo 52.4 y 52.5 de la LOUA.

En este caso el promotor de la actividad es una Entidad Pública, por lo que la solicitud de licencia municipal a partir de la aprobación del correspondiente Proyecto de Actuación queda sometida a lo regulado en el Art.170 de la Ley 7/2002 de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

La licencia es un acto reglado de competencia exclusiva de la Administración municipal. Art.5.1 del Decreto 60/2010, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Disciplina Urbanística de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

E) TRAMITACION PROYECTO ACTUACION

Previa a la Aprobación Definitiva del presente Proyecto de Actuación se procederá con el siguiente trámite:

- a) Registro y Resolución sobre su admisión o inadmisión a trámite a tenor de la concurrencia en los requisitos de utilidad pública e interés social.
- b) En el supuesto de admitido a trámite, se abre período de Información Pública por plazo de 20 días mediante anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia, con llamamiento a los propietarios de los terrenos incluidos en el ámbito del Proyecto.
- c) Informe de la Consejería competente en materia de Urbanismo que deberá ser emitido en plazo no superior a treinta días.
- d) Resolución motivada del Ayuntamiento Pleno aprobando o denegando el Proyecto de Actuación.
- e) Publicación de la Resolución en el Boletín Oficial de la Provincia.

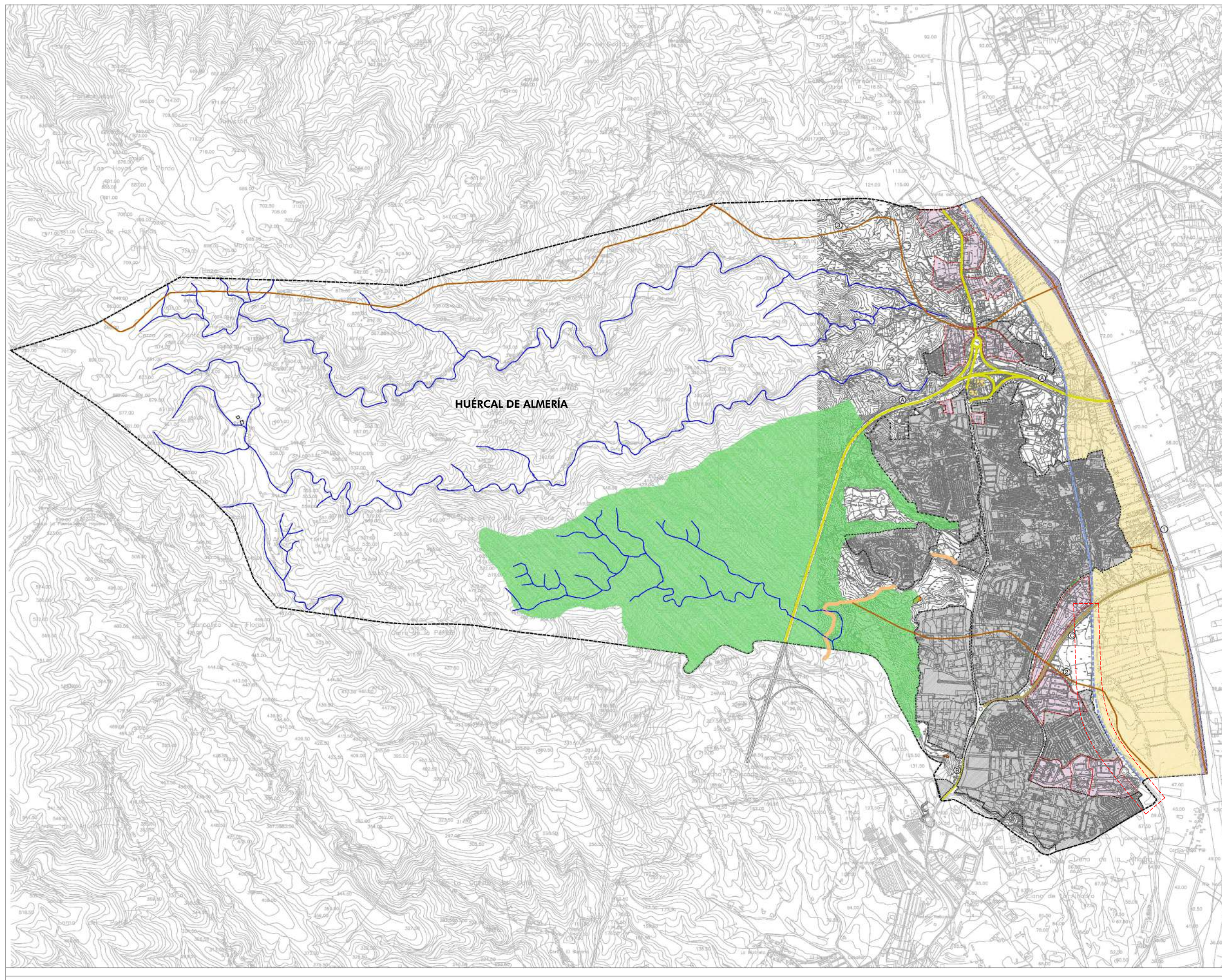
Almería, Octubre de 2021

Fdo. M^a Dolores González Salas.
Arquitecta.

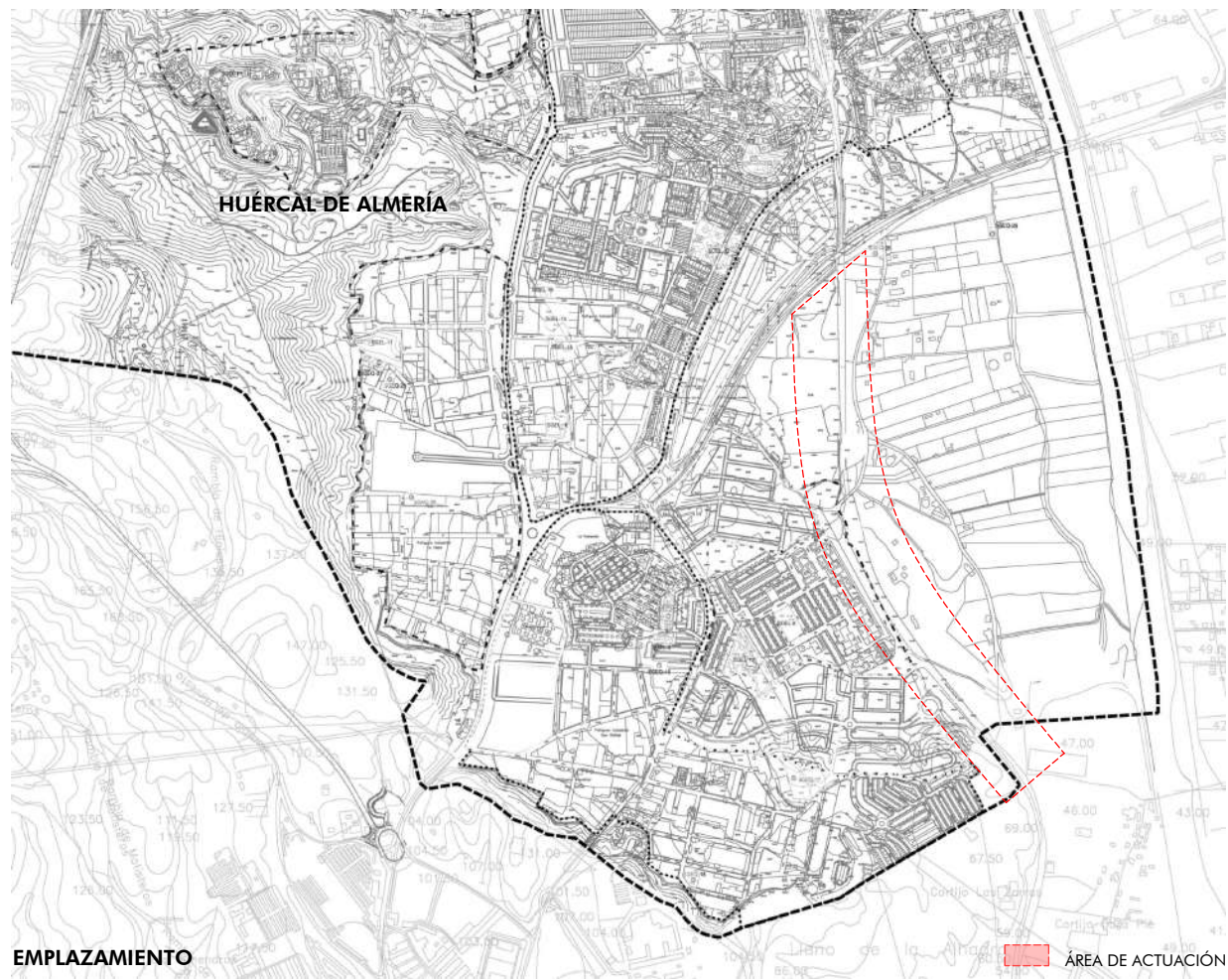


PLANOS





- S. N. U. DE E. P. POR LEGISLACIÓN ESPECÍFICA
- DOMINIO PÚBLICO-HIDRÁULICO
- VÍA PECUARIA "VEREDA DE PECHO COLORADO"
(DESUNIDADA 27/10/2008)
ANCHURA LEGAL: 20,89 M
LONGITUD APROXIMADA: 2800 M
- CARRETERAS
- ESTATALES
- A-7 (DE MÁLAGA A MURCIA)
- B-N-340a (DE CÁDIZ A BARCELONA)
- AUTONÓMICA
- C-A-1000 (DE LA N-340a A LA A-7)
- FERROCARRIL
- ALMERÍA - GUADIX
- MONTE PÚBLICO "EL COMUNAL"
SUP. 206,5775 Ha
- BIENES DE INTERÉS CULTURAL: VILLA MARÍA
FECHA DISPOSICIÓN 22/03/2002
BOJA 16/05/2002
- S. N. U. DE E. P. POR PLANIFICACIÓN TERRITORIAL O URBANÍSTICA
- PAISAJE AGRÍCOLA SINGULAR DE LA VEGA BAJA DEL ANDARAX
SUP. 4031 Ha
- VÍAS PECUARIAS PROTEGIDAS POR EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
- 1.-CAÑADA DEL RÍO ANDARAX
CLASIFICADA 23/07/71
ANCHURA LEGAL: ANCHURA DEL RÍO
- 2.-VEREDA DE ALEJANDRI
CLASIFICADA 23/07/71
ANCHURA LEGAL: 20,89 M
LONGITUD APROXIMADA: 3000 M
- 3.-VEREDA DE LOS CONEJOS
CLASIFICADA 23/07/71
ANCHURA LEGAL: 20,89 M
LONGITUD APROXIMADA: 7000 M
- ESPACIO PROTEGIDO POR INTERÉS CIENTÍFICO O ARQUEOLÓGICO
- SUELO NO URBANIZABLE DE CARÁCTER NATURAL O RURAL
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- LÍMITE DEL SUELO URBANO
- LÍMITE DEL SUELO URBANIZABLE
- LÍMITE DEL TÉRMINO MUNICIPAL
- ÁREA DE ACTUACIÓN



CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍA DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE

SUELO URBANO

SUELO URBANO CONSOLIDADO

SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

SUNC-H3 Se corresponde con la UE-H3 de las NNSS
 SUNC-H6 Se corresponde con la UE-H6 de las NNSS
 SUNC-T1 Se corresponde con la UE-T1 de las NNSS
 SUNC-V1 Se corresponde con la UE-V1 de las NNSS
 SUNC-L1 Se corresponde con la UE-L1 de las NNSS
 SUNC-B2 Se corresponde con la UE-B2 de las NNSS
 SUNC-B3 Se corresponde con la UE-B3 de las NNSS
 SUNC-CT1 Se corresponde con la UE-CT1 de las NNSS
 SUNC-CT2 Se corresponde con la UE-CT2 de las NNSS
 SUNC-O1 Se corresponde con la UE-O1 de las NNSS
 SUNC-CF1.A Se corresponde con la UE-CF1.A de las NNSS
 SUNC-CF1.B Se corresponde con la UE-CF1.B de las NNSS
 SUNC-H1 Se corresponde con la UE-H1 de las NNSS
 SUNC-I2 Se corresponde con la UE-I2 de las NNSS

SUELO URBANIZABLE

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO

SUBS-I2 Se corresponde con el S-I2 de las NNSS
 SUBS-I3 Se corresponde con el S-I3 de las NNSS
 SUBS-I4 Se corresponde con el S-I4 de las NNSS

SUELO URBANIZABLE ORDENADO

SUBO-R2 Se corresponde con parte del S-R2 de las NNSS
 SUBO-R7 Se corresponde con el S-R7 de las NNSS
 SUBO-R8 Se corresponde con el S-R8 de las NNSS
 SUBO-R9 Se corresponde con parte del S-R9 de las NNSS
 SUBO-R10 Se corresponde con el S-R10 de las NNSS
 SUBO-R11 Se corresponde con el S-R11 de las NNSS
 SUBO-R12 Se corresponde con el S-R12 de las NNSS
 SUBO-R11 Se corresponde con el S-R11 de las NNSS
 SUBO-T1 Se corresponde con el S-T1 de las NNSS
 SUBO-I1 Se corresponde con el S-I1 de las NNSS

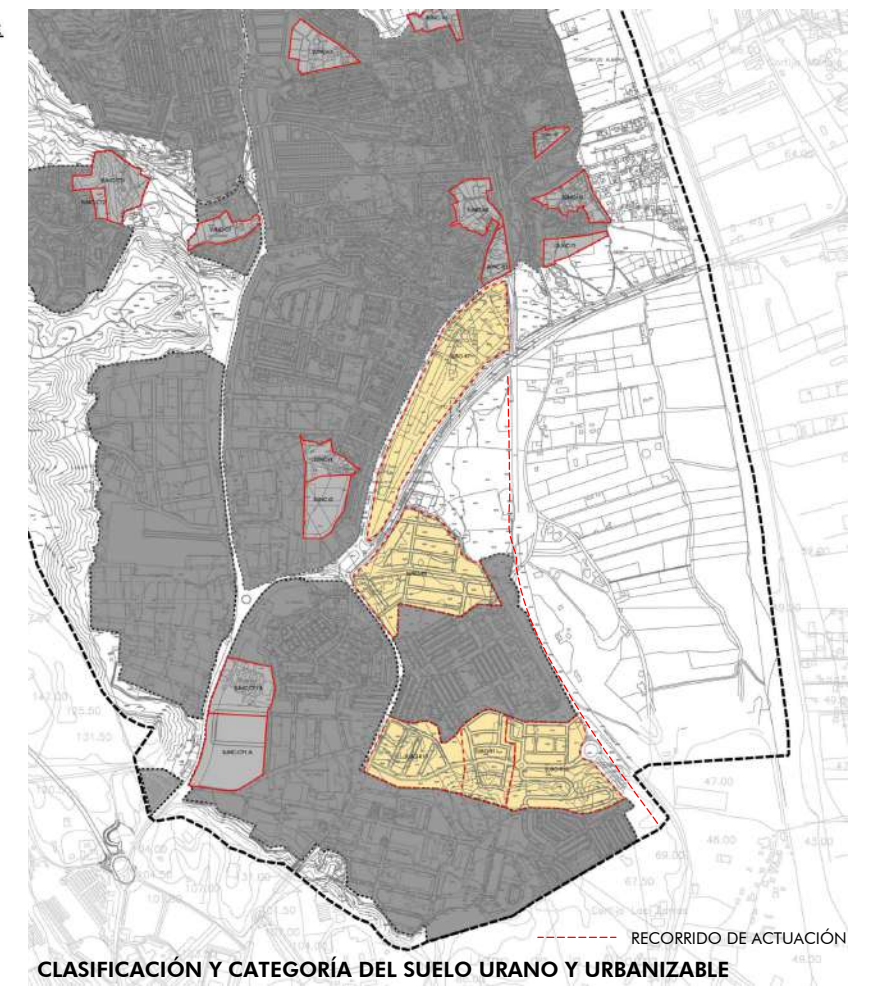
SUELO NO URBANIZABLE

LÍMITE DEL SUELO URBANO

LÍMITE DEL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

LÍMITE DEL SUELO URBANIZABLE

LÍMITE DEL TÉRMINO MUNICIPAL



ÁREAS HOMOGÉNEAS EN SUELO URBANO

ZONA	RESIDENCIAL	EDIFICABILIDAD	DENSIDAD
ZONA 1.	RESIDENCIAL CASCO ANTIGUO	0,80	70
ZONA 2.	RESIDENCIAL ENSANCHE INTENSIVO	1,20	100
ZONA 3.	RESIDENCIAL ENSANCHE SEMI-INTENSIVO	0,75	80
ZONA 4.	RESIDENCIAL ENSANCHE SEMI-EXTENSIVO	0,55	35
ZONA 5.	RESIDENCIAL ENSANCHE EXTENSIVO	0,30	15
ZONA 6.	INDUSTRIAL	0,90	—
ZONA 7.	TERCIARIO	0,75	—
ZONA 8.	DOTACIONAL/TERCIARIO/INDUSTRIAL	0,75	—

USOS GLOBALES EN SECTORES DE SUELO URBANIZABLE

RESIDENCIAL
 INDUSTRIAL
 TERCIARIO

SECTORES DE SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO

SECTOR	USO	EDIFICABILIDAD	DENSIDAD
1	INDUSTRIAL	0,50	—
2	INDUSTRIAL	0,50	—
3	INDUSTRIAL	0,50	—

SECTORES DE SUELO URBANIZABLE ORDENADO

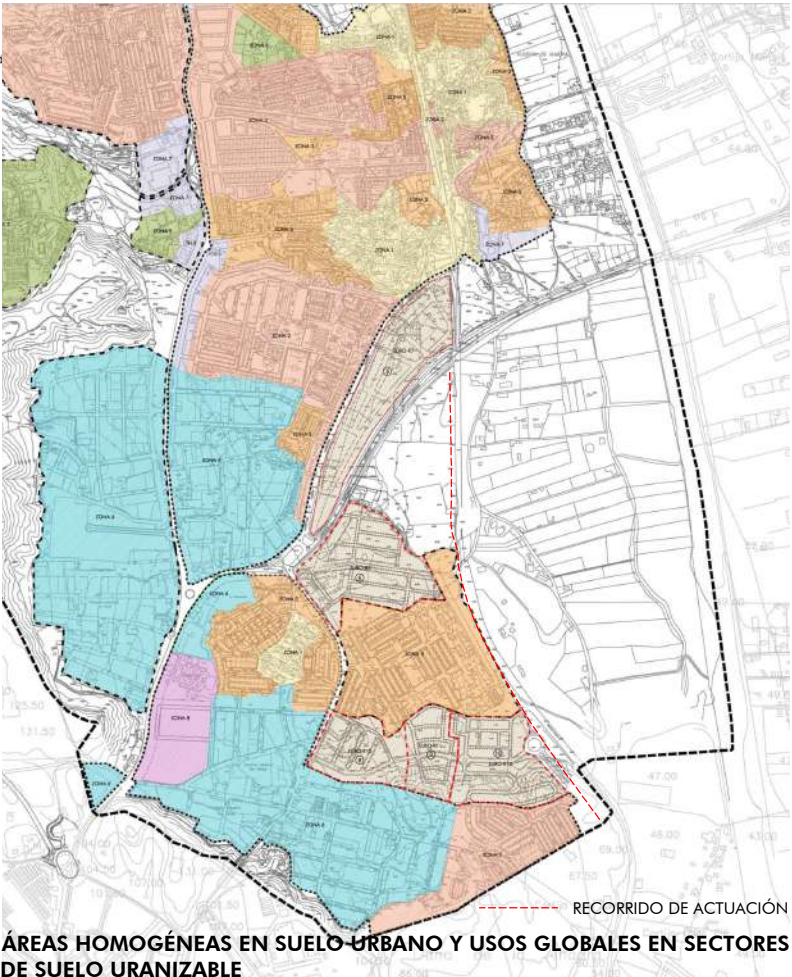
SECTOR	USO	EDIFICABILIDAD	DENSIDAD
4	RESIDENCIAL	0,7478	65,96
5	RESIDENCIAL	0,65	35
6	RESIDENCIAL	0,65	40,49
7	RESIDENCIAL	0,65	30,54
8	RESIDENCIAL	0,65	35
9	RESIDENCIAL	0,65	35
10	RESIDENCIAL	0,65	35
11	RESIDENCIAL	0,45	25
12	INDUSTRIAL	0,50	—
13	TERCIARIO	0,50	—

LÍMITE DEL SUELO URBANO

LÍMITE DEL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

LÍMITE DEL SUELO URBANIZABLE

LÍMITE DEL TÉRMINO MUNICIPAL



SISTEMAS GENERALES

SISTEMA GENERAL DE DESPLAZAMIENTO

SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS

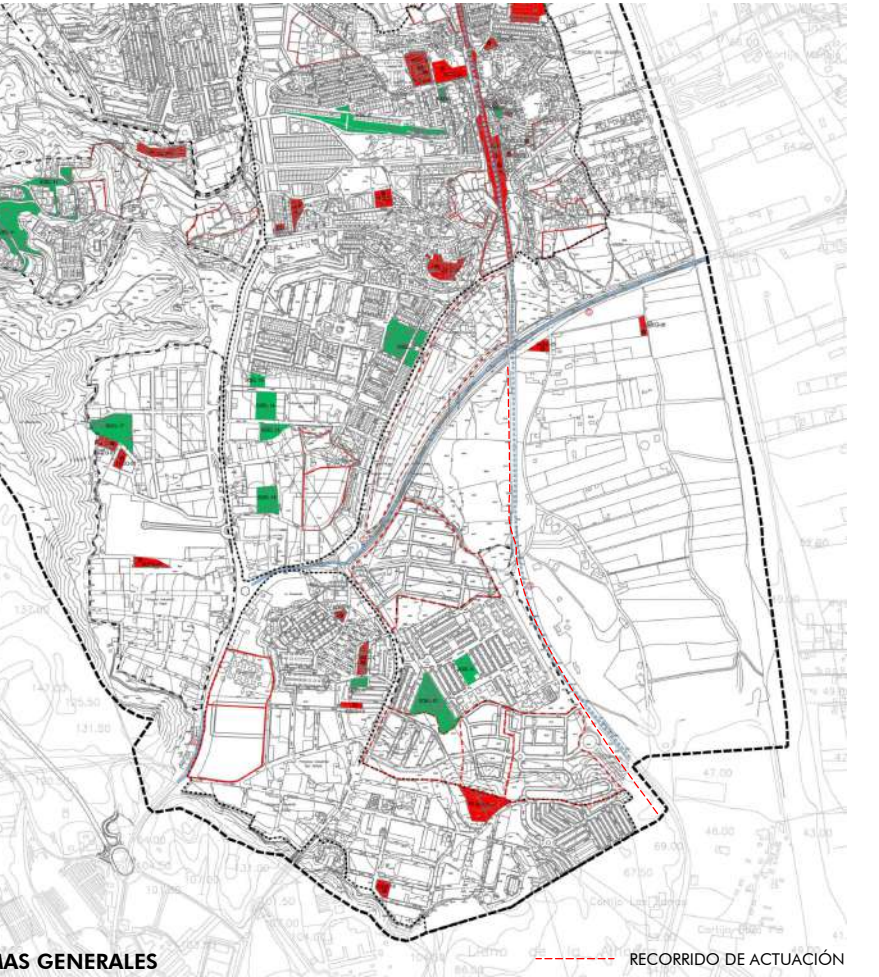
SISTEMA GENERAL DE COMARCACIONES

LÍMITE DEL SUELO URBANO

LÍMITE DEL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

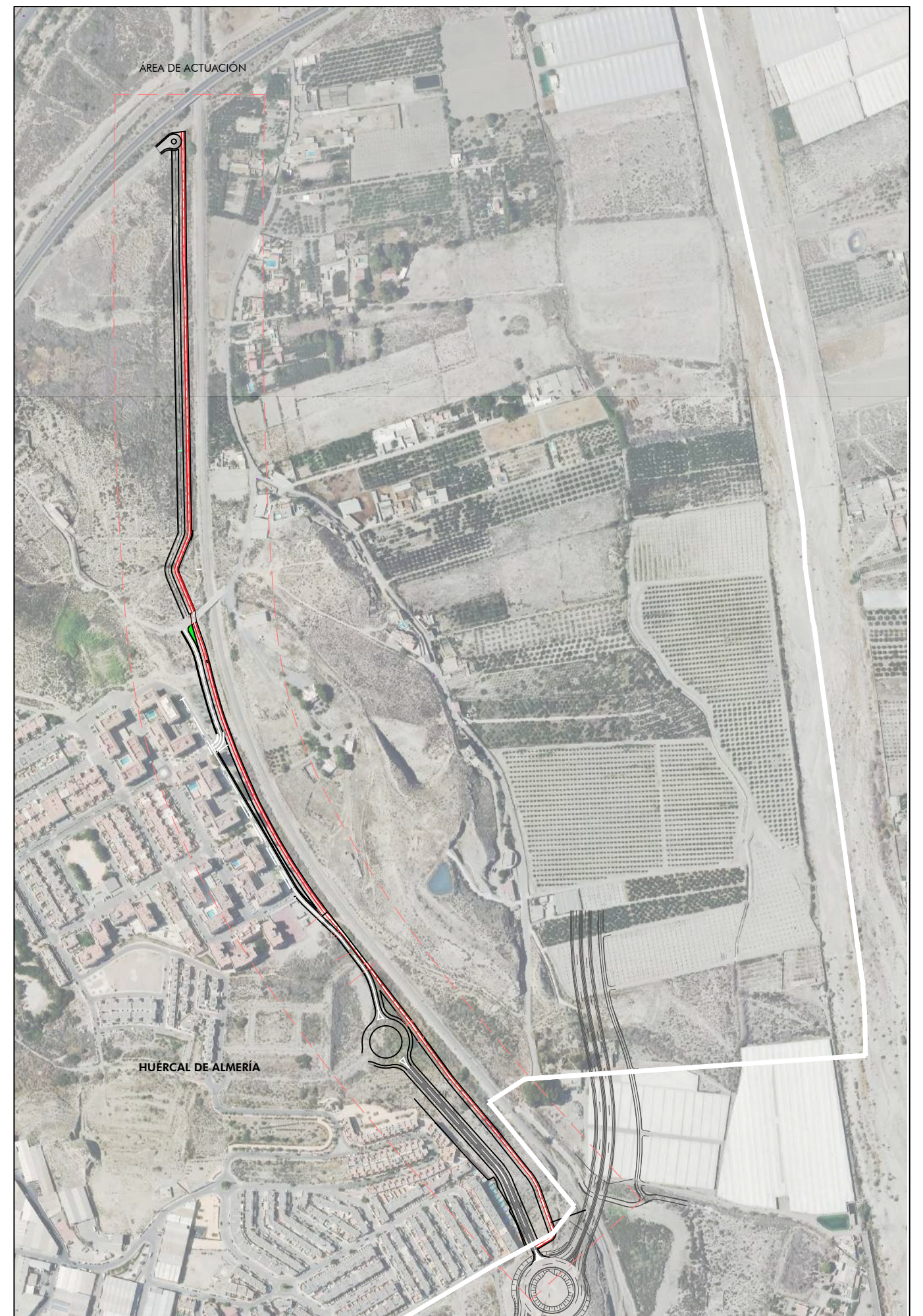
LÍMITE DEL SUELO URBANIZABLE

LÍMITE DEL TÉRMINO MUNICIPAL

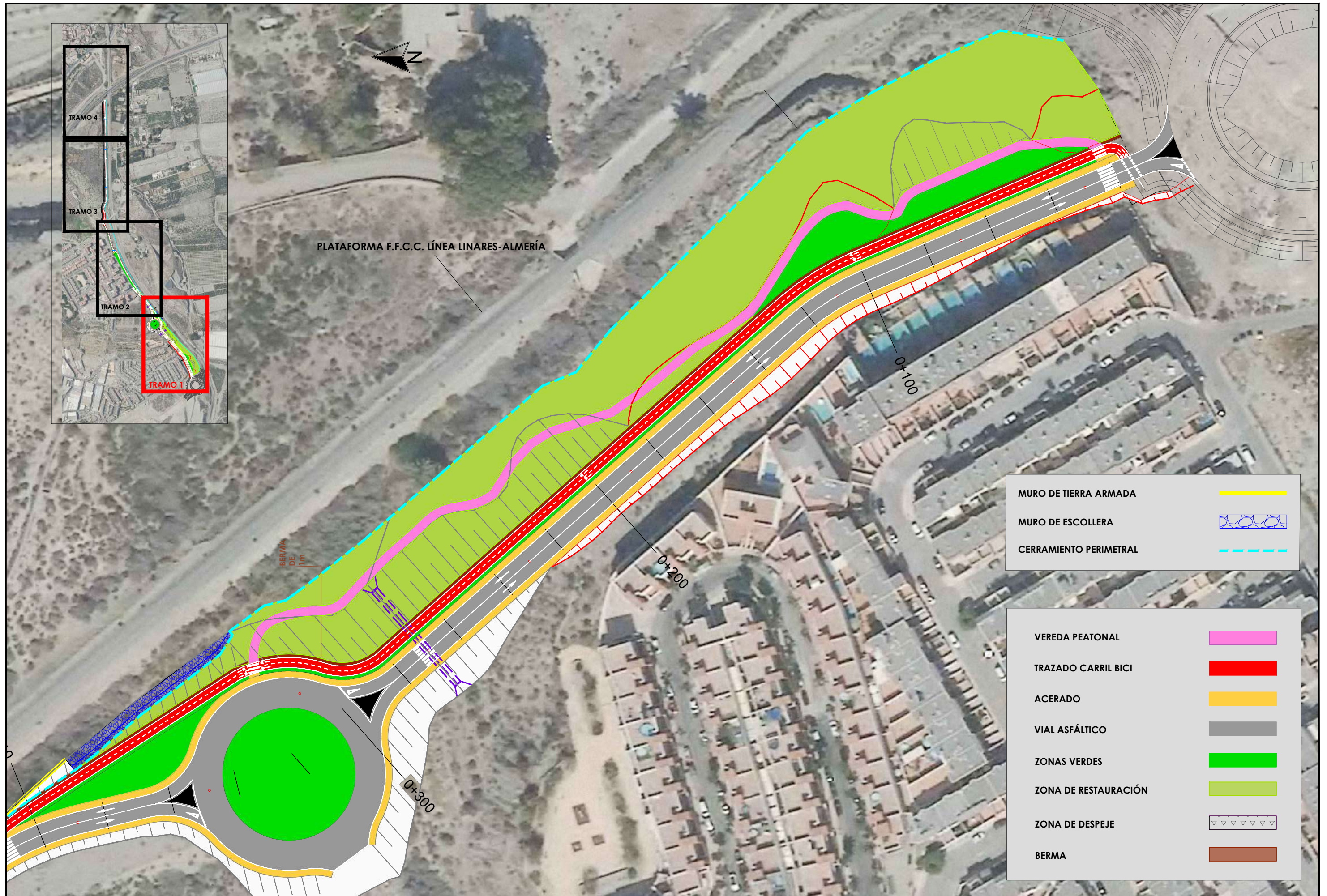




PLANO DE ESTADO ACTUAL E: 1/6000



PLANO DE ACTUACIÓN GENERAL E: 1/6000



PLATAFORMA F.F.C.C. LÍNEA LINARES-ALMERÍA

BERMA DE 1m

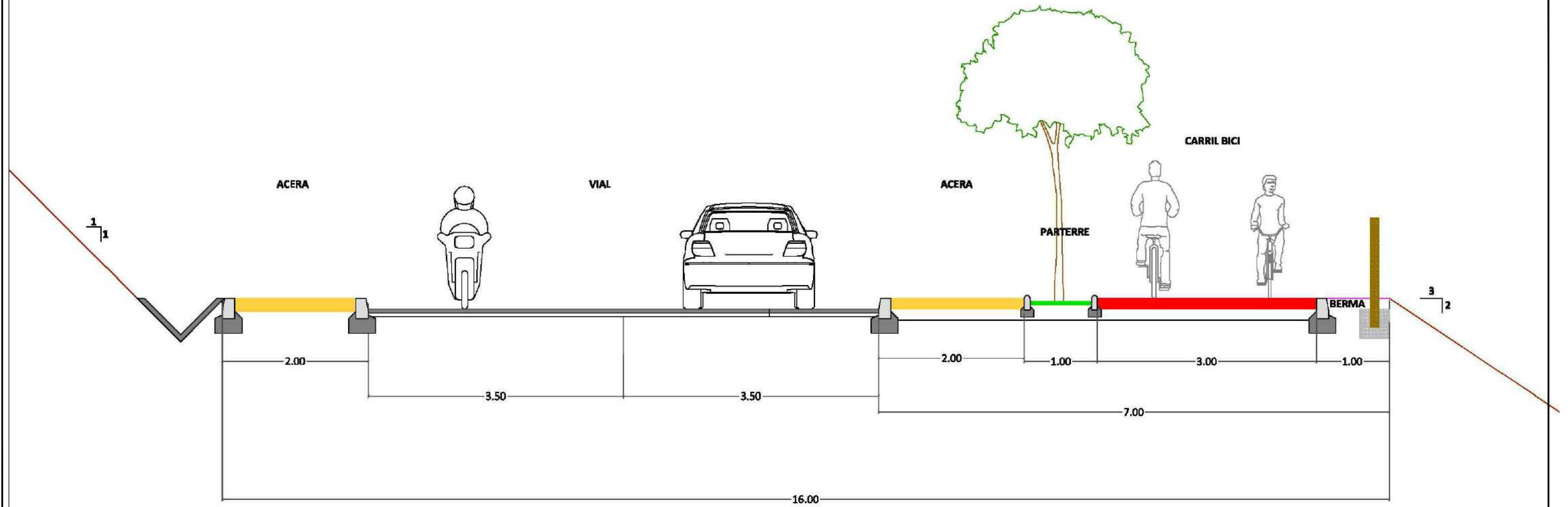
MURO DE TIERRA ARMADA	
MURO DE ESCOLLERA	
CERRAMIENTO PERIMETRAL	

VEREDA PEATONAL	
TRAZADO CARRIL BICI	
ACERADO	
VIAL ASFÁLTICO	
ZONAS VERDES	
ZONA DE RESTAURACIÓN	
ZONA DE DESPEJE	
BERMA	

PLANO DE PLANTA GENERAL. TRAZADO DE TRAMO 1 E:1/1000

PROYECTO DE ACTUACIÓN PARA FOMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE. EJECUCIÓN DE VÍA CICLABLE Y PEATONAL EN HUÉRCAL DE ALMERÍA, ALMERÍA. PROMOTOR | EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALMERÍA | OCTUBRE 2021 GARCÍA Y GONZÁLEZ ARQUITECTOS | ARQUITECTO REDACTOR: MARÍA DOLORES GONZÁLEZ SALAS | ARQUITECTO COLABORADOR: DIEGO JOSÉ GARCÍA GONZÁLEZ

SECCIÓN TIPO PK 0+160 (Eje Calle + Carril Bici)

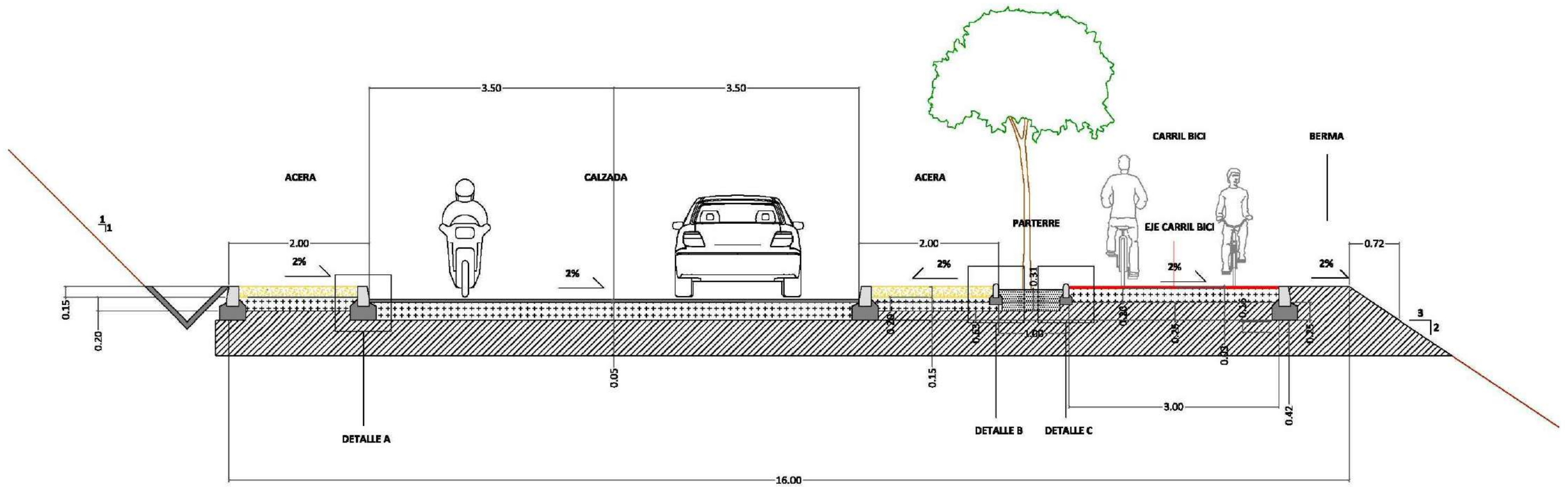


SECCIÓN TIPO PK 0+160 (EJE CALLE + CARRIL BICI)

PROYECTO DE ACTUACIÓN PARA FOMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.
EJECUCIÓN DE VÍA CICLABLE Y PEATONAL EN HUÉRCAL DE ALMERÍA, ALMERÍA.
PROMOTOR | EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALMERÍA | OCTUBRE 2021
GARCÍA Y GONZÁLEZ ARQUITECTOS | ARQUITECTO REDACTOR: MARÍA DOLORES GONZÁLEZ SALAS | ARQUITECTO COLABORADOR: DIEGO JOSÉ GARCÍA GONZÁLEZ

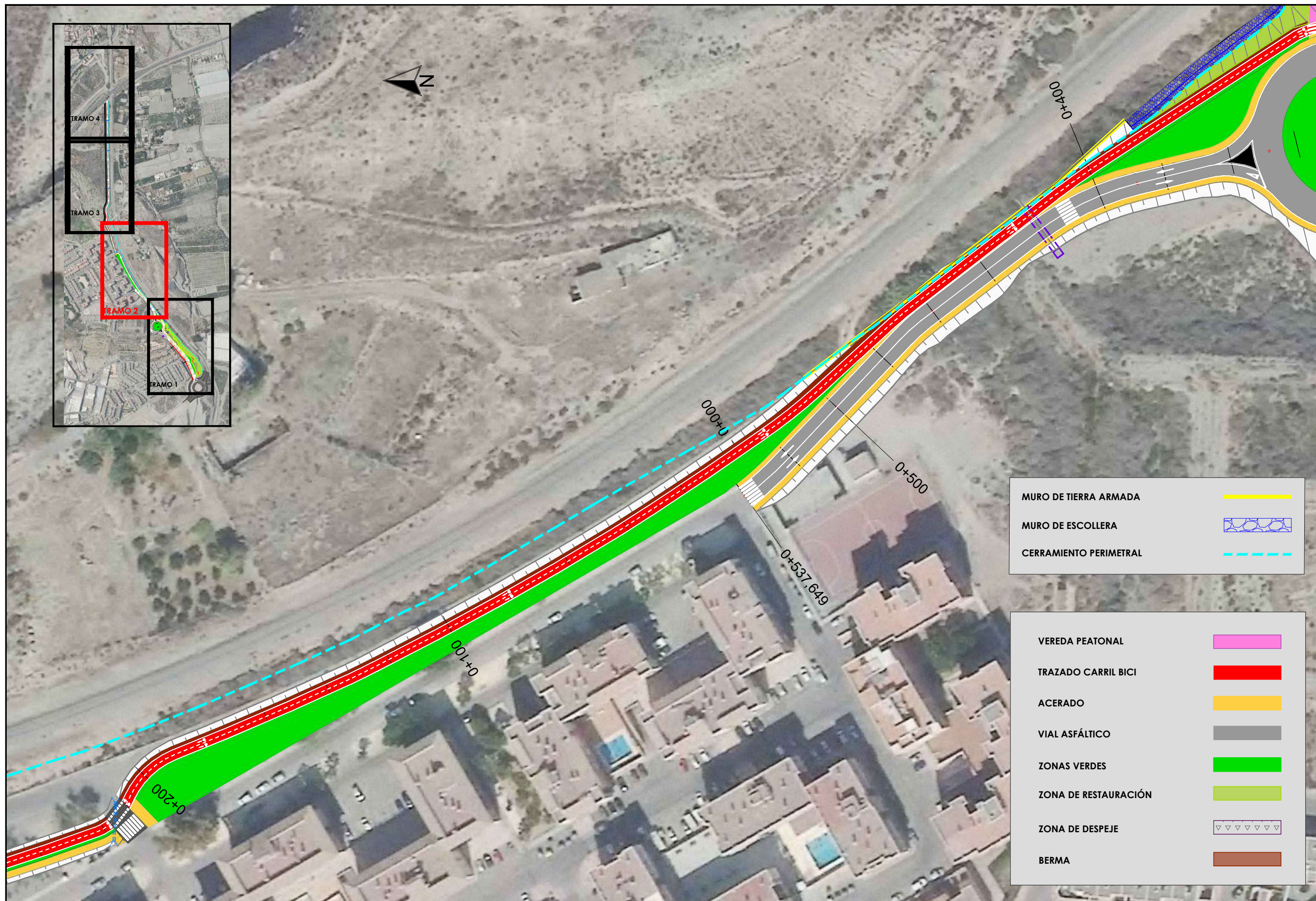
SECCIONES TIPO Y FIRMES (Eje Calle + Carril Bici)

ACERAS		PAVIMENTO DE HORMIGÓN IMPRESO HM-20
		ZAHORRA ARTIFICIAL ZA-25
		SUELO SELECCIONADO S3
CALZADA		MEZCLA BITUMINOSA EN CALIENTE (AC16)
		ZAHORRA ARTIFICIAL ZA-25
		SUELO SELECCIONADO S3
CARRIL BICI		TRATAMIENTO SUPERFICIAL TIPO SLURRY
		MEZCLA BITUMINOSA EN CALIENTE (AC16)
		ZAHORRA ARTIFICIAL ZA-25
PARTERRE		SUELO SELECCIONADO S3
		ZAHORRA ARTIFICIAL ZA-25
		SUELO SELECCIONADO S3



SECCIÓN TIPO Y FIRMES

PROYECTO DE ACTUACIÓN PARA FOMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.
 EJECUCIÓN DE VÍA CICLABLE Y PEATONAL EN HUÉRCAL DE ALMERÍA, ALMERÍA.
 PROMOTOR | EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALMERÍA | OCTUBRE 2021
 GARCÍA Y GONZÁLEZ ARQUITECTOS | ARQUITECTO REDACTOR: MARÍA DOLORES GONZÁLEZ SALAS | ARQUITECTO COLABORADOR: DIEGO JOSÉ GARCÍA GONZÁLEZ



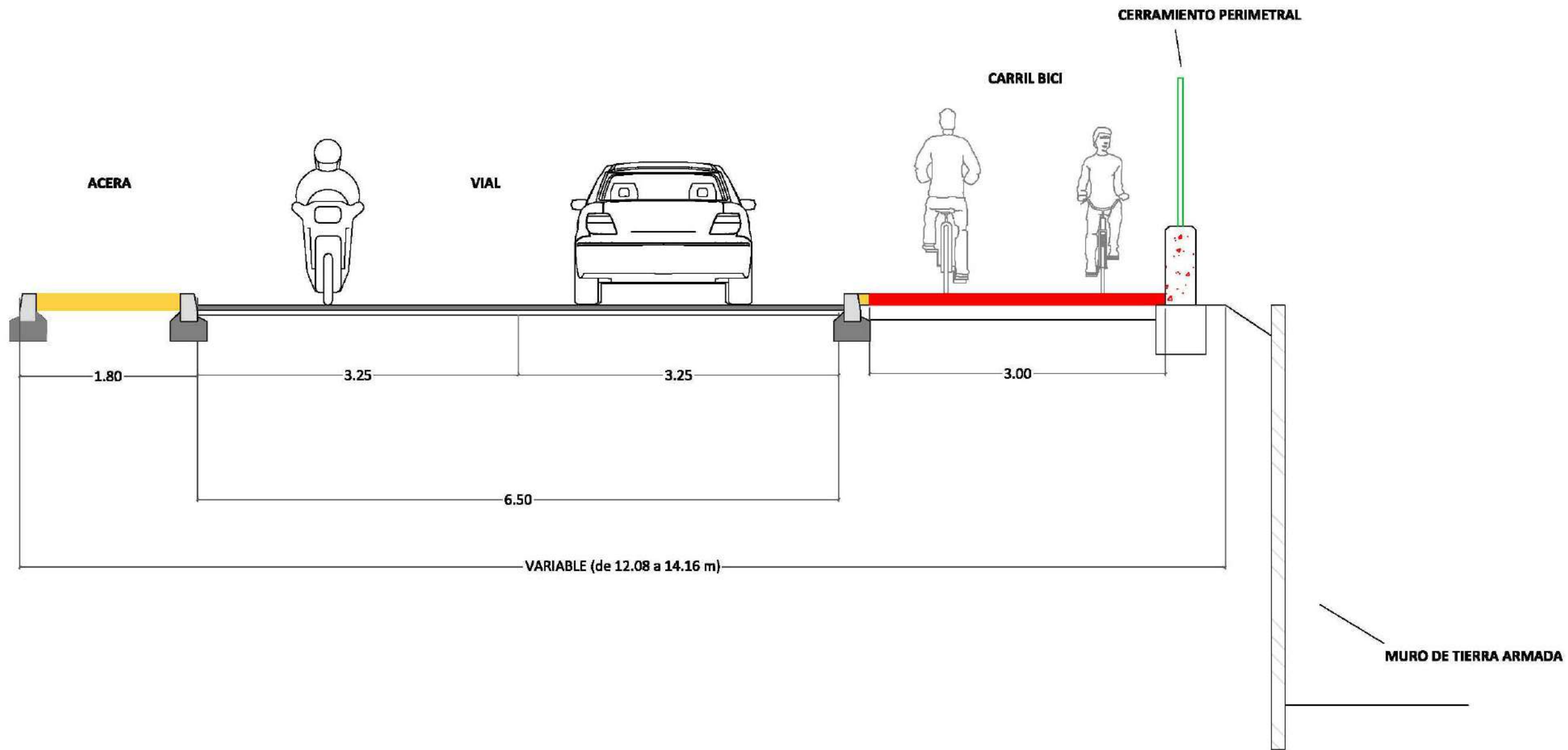
MURO DE TIERRA ARMADA	
MURO DE ESCOLLERA	
CERRAMIENTO PERIMETRAL	

VEREDA PEATONAL	
TRAZADO CARRIL BICI	
ACERADO	
VIAL ASFÁLTICO	
ZONAS VERDES	
ZONA DE RESTAURACIÓN	
ZONA DE DESPEJE	
BERMA	

PLANO DE PLANTA GENERAL. TRAZADO DE TRAMO 2 E:1/1000

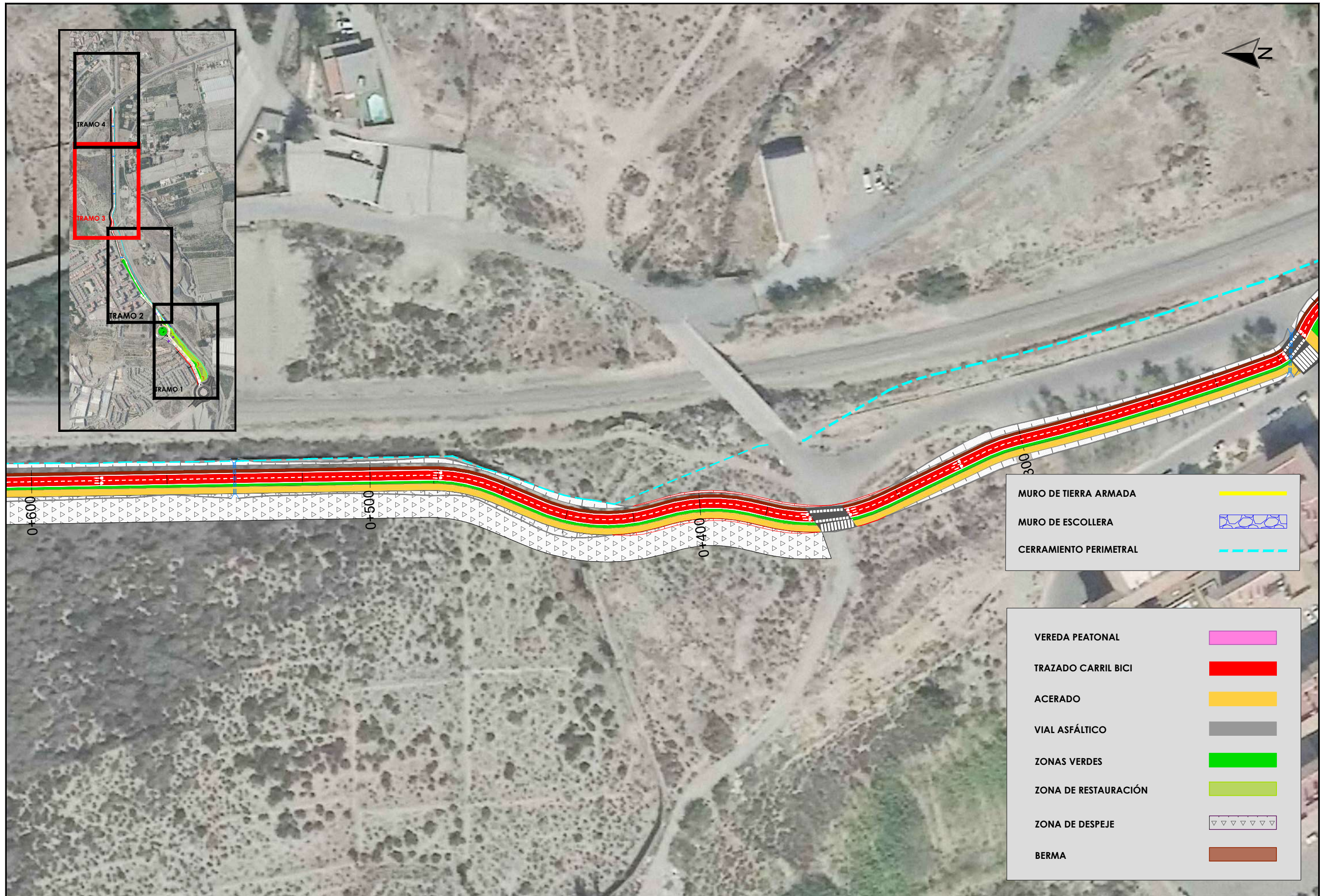
PROYECTO DE ACTUACIÓN PARA FOMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE. EJECUCIÓN DE VÍA CICLABLE Y PEATONAL EN HUÉRCAL DE ALMERÍA, ALMERÍA. PROMOTOR | EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALMERÍA | OCTUBRE 2021 GARCÍA Y GONZÁLEZ ARQUITECTOS | ARQUITECTO REDACTOR: MARÍA DOLORES GONZÁLEZ SALAS | ARQUITECTO COLABORADOR: DIEGO JOSÉ GARCÍA GONZÁLEZ

SECCIÓN TIPO PK0+440 (Eje Calle + Carril Bici)



SECCIÓN TIPO PK 0+440 (EJE CALLE + CARRIL BICI)

PROYECTO DE ACTUACIÓN PARA FOMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.
EJECUCIÓN DE VÍA CICLABLE Y PEATONAL EN HUÉRCAL DE ALMERÍA, ALMERÍA.
PROMOTOR | EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALMERÍA | OCTUBRE 2021
GARCÍA Y GONZÁLEZ ARQUITECTOS | ARQUITECTO REDACTOR: MARÍA DOLORES GONZÁLEZ SALAS | ARQUITECTO COLABORADOR: DIEGO JOSÉ GARCÍA GONZÁLEZ



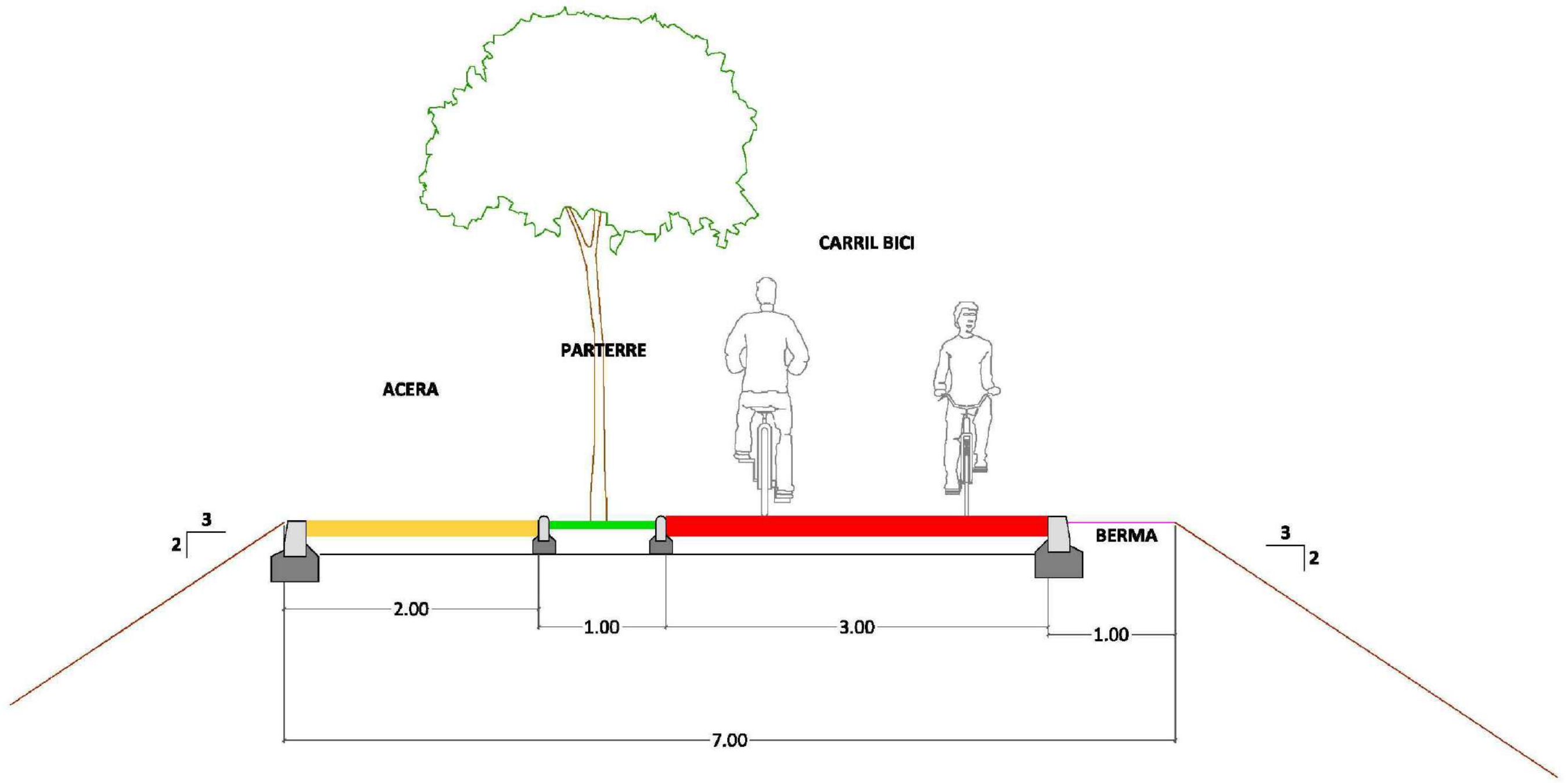
MURO DE TIERRA ARMADA	
MURO DE ESCOLLERA	
CERRAMIENTO PERIMETRAL	

VEREDA PEATONAL	
TRAZADO CARRIL BICI	
ACERADO	
VIAL ASFÁLTICO	
ZONAS VERDES	
ZONA DE RESTAURACIÓN	
ZONA DE DESPEJE	
BERMA	

PLANO DE PLANTA GENERAL. TRAZADO DE TRAMO 3 E:1/1000

PROYECTO DE ACTUACIÓN PARA FOMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE. EJECUCIÓN DE VÍA CICLABLE Y PEATONAL EN HUÉRCAL DE ALMERÍA, ALMERÍA. PROMOTOR | EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALMERÍA | OCTUBRE 2021 GARCÍA Y GONZÁLEZ ARQUITECTOS | ARQUITECTO REDACTOR: MARÍA DOLORES GONZÁLEZ SALAS | ARQUITECTO COLABORADOR: DIEGO JOSÉ GARCÍA GONZÁLEZ

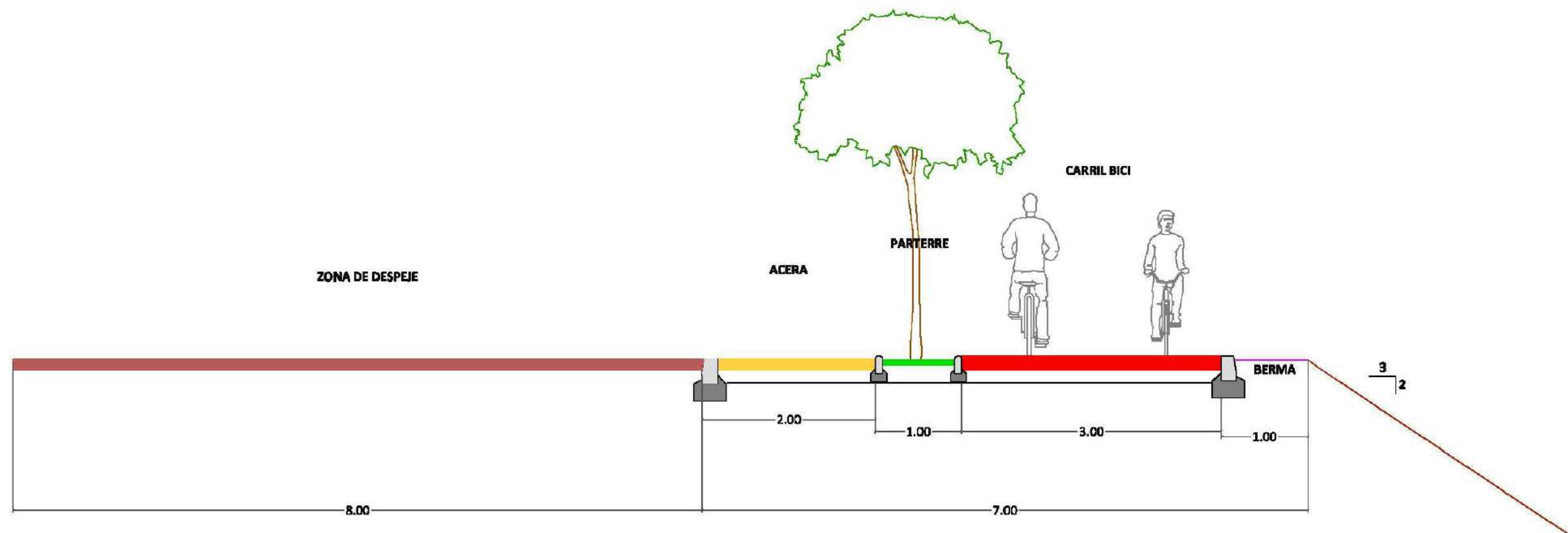
SECCIÓN TIPO PK 0+300 (Eje Carril Bici)



SECCIÓN TIPO PK 0+300 (EJE CALLE + CARRIL BICI)

PROYECTO DE ACTUACIÓN PARA FOMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.
EJECUCIÓN DE VÍA CICLABLE Y PEATONAL EN HUÉRCAL DE ALMERÍA, ALMERÍA.
PROMOTOR | EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALMERÍA | OCTUBRE 2021
GARCÍA Y GONZÁLEZ ARQUITECTOS | ARQUITECTO REDACTOR: MARÍA DOLORES GONZÁLEZ SALAS | ARQUITECTO COLABORADOR: DIEGO JOSÉ GARCÍA GONZÁLEZ

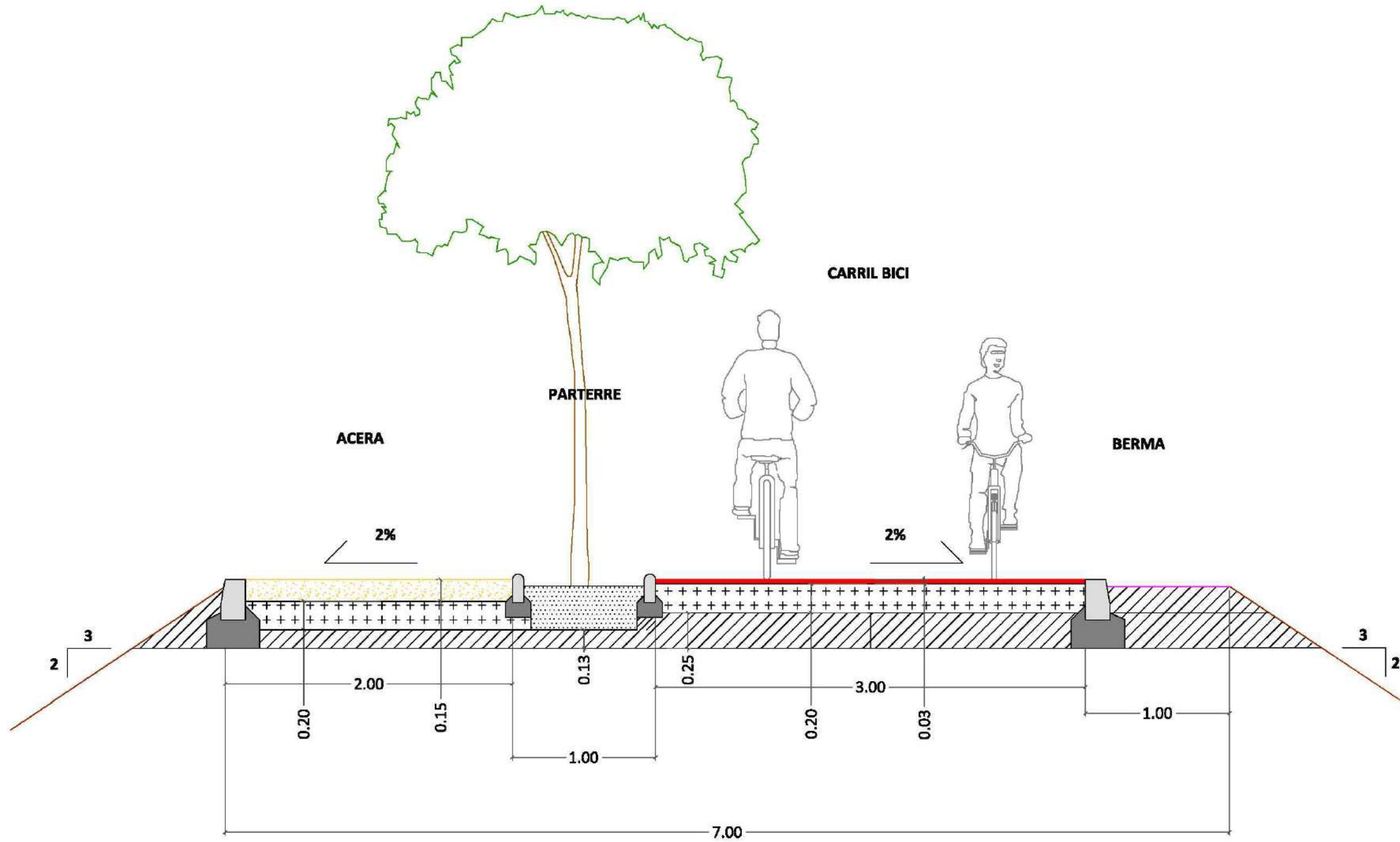
SECCIÓN TIPO PK 0+500 (Eje Carril Bici)



SECCIÓN TIPO PK 0+500 (EJE CALLE + CARRIL BICI)

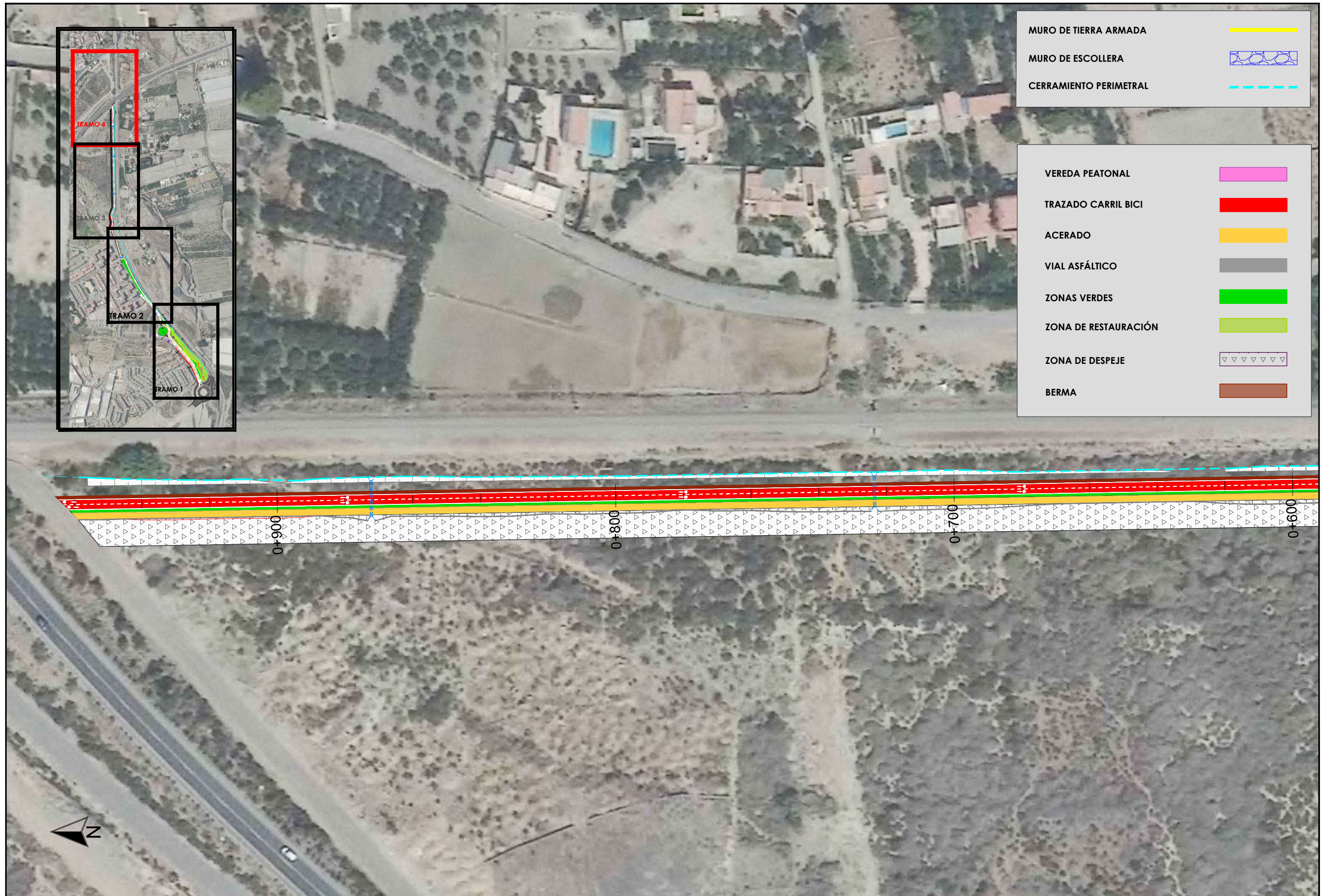
PROYECTO DE ACTUACIÓN PARA FOMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.
EJECUCIÓN DE VÍA CICLABLE Y PEATONAL EN HUÉRCAL DE ALMERÍA, ALMERÍA.
PROMOTOR | EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALMERÍA | OCTUBRE 2021
GARCÍA Y GONZÁLEZ ARQUITECTOS | ARQUITECTO REDACTOR: MARÍA DOLORES GONZÁLEZ SALAS | ARQUITECTO COLABORADOR: DIEGO JOSÉ GARCÍA GONZÁLEZ

SECCIONES TIPO Y FIRMES (Eje Carril Bici)



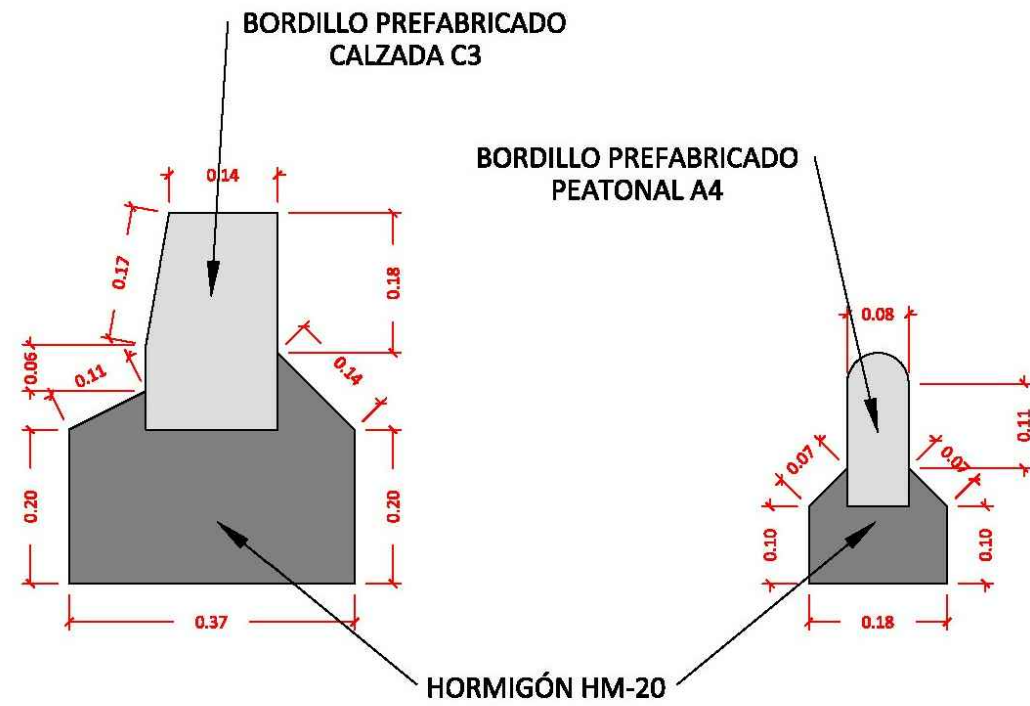
SECCIÓN TIPO Y FIRMES

PROYECTO DE ACTUACIÓN PARA FOMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.
EJECUCIÓN DE VÍA CICLABLE Y PEATONAL EN HUÉRCAL DE ALMERÍA, ALMERÍA.
PROMOTOR | EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALMERÍA | OCTUBRE 2021
GARCÍA Y GONZÁLEZ ARQUITECTOS | ARQUITECTO REDACTOR: MARÍA DOLORES GONZÁLEZ SALAS | ARQUITECTO COLABORADOR: DIEGO JOSÉ GARCÍA GONZÁLEZ

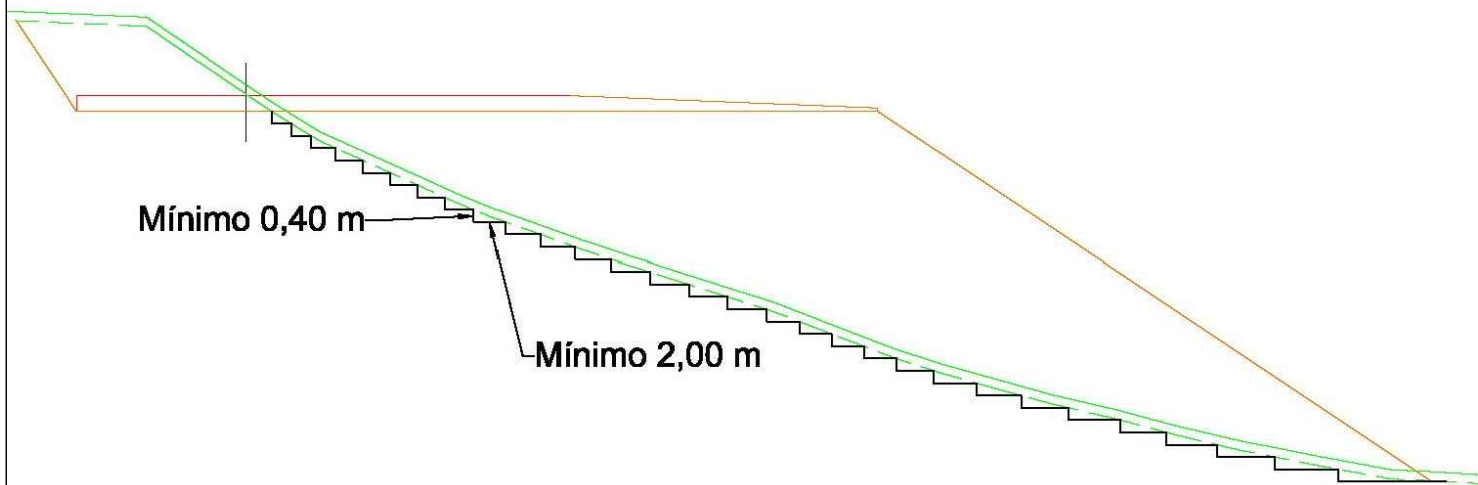


PLANO DE PLANTA GENERAL. TRAZADO DE TRAMO 3 E:1/1000

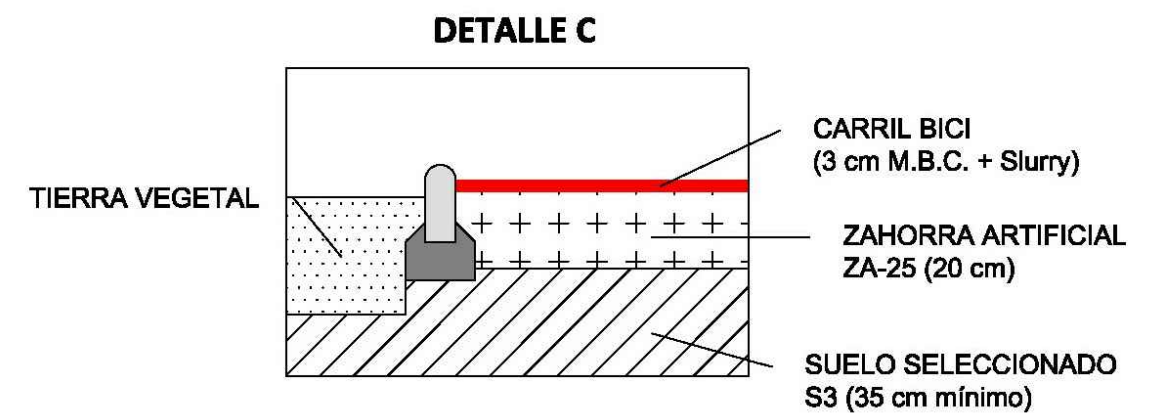
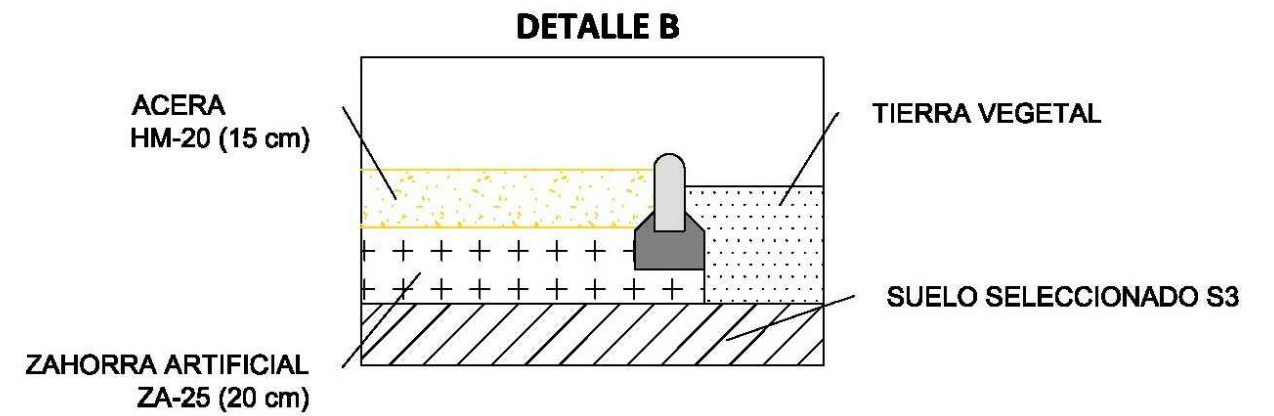
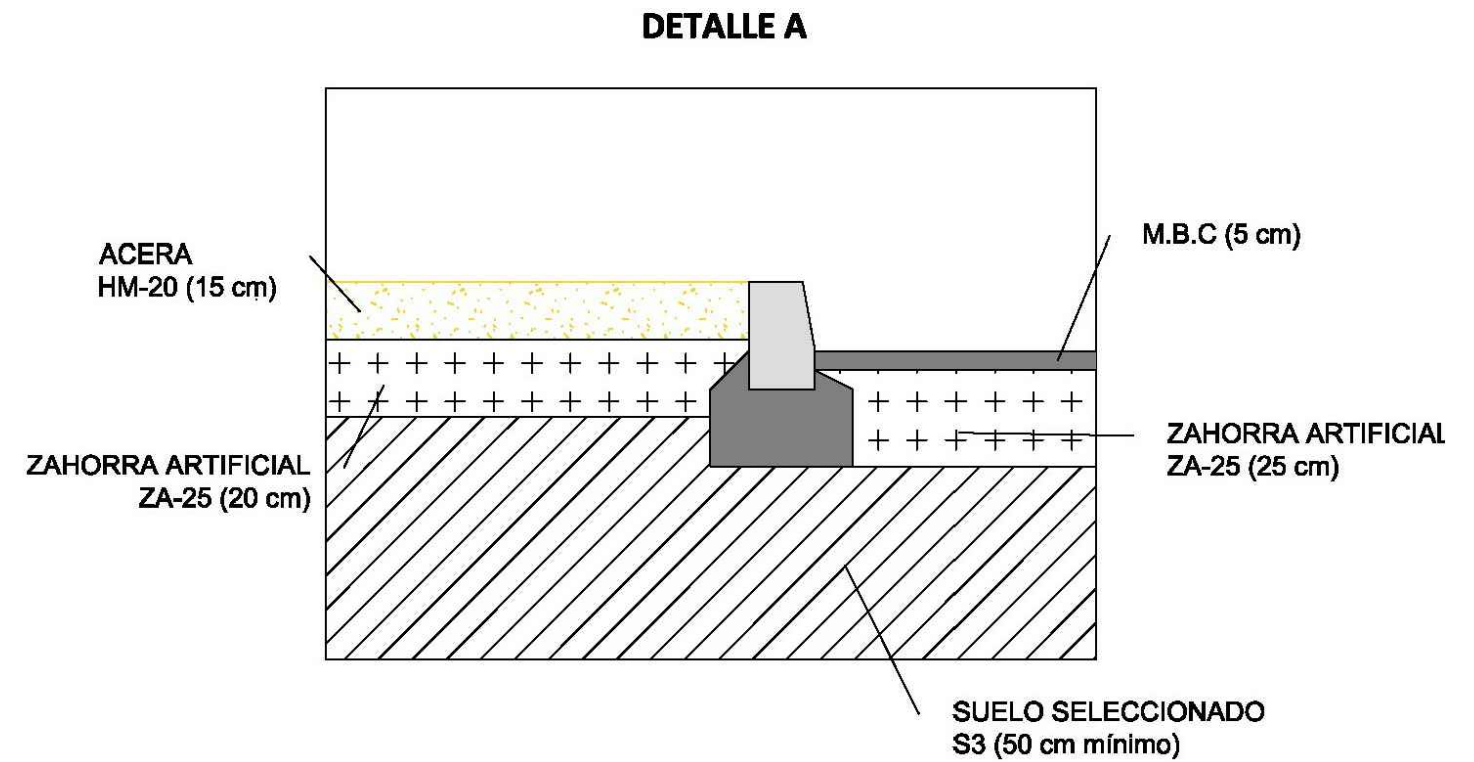
DETALLE DE BORDILLOS: ESCALA 1/10



DETALLE DE ESCALONAMIENTO: ESCALA 1/250

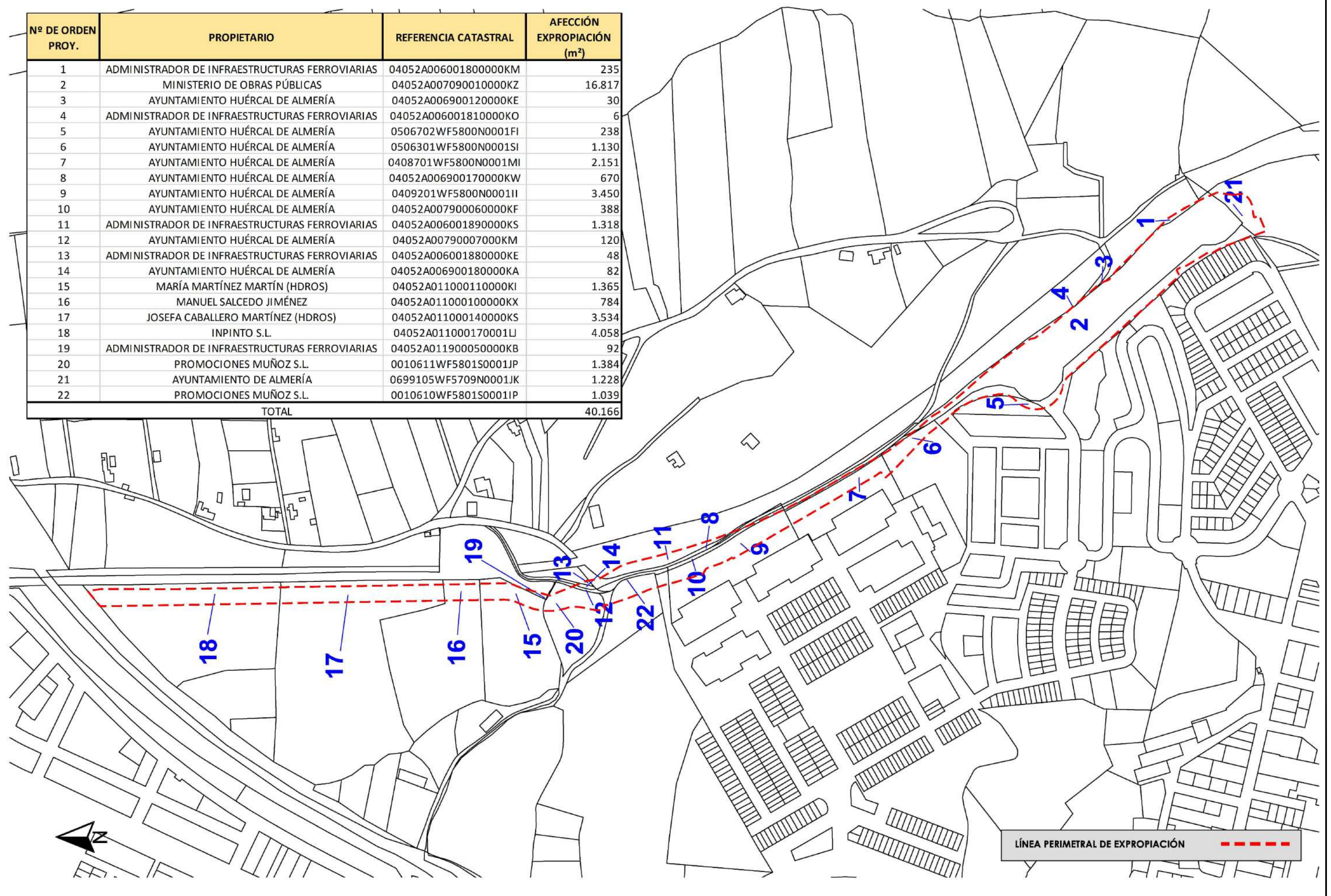


DETALLE DE PAVIMENTOS: ESCALA 1/20



PLANO DE DETALLES

Nº DE ORDEN PROY.	PROPIETARIO	REFERENCIA CATASTRAL	AFECCIÓN EXPROPIACIÓN (m ²)
1	ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	04052A006001800000KM	235
2	MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS	04052A007090010000KZ	16.817
3	AYUNTAMIENTO HUÉRCAL DE ALMERÍA	04052A006900120000KE	30
4	ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	04052A006001810000KO	6
5	AYUNTAMIENTO HUÉRCAL DE ALMERÍA	0506702WF5800N0001FI	238
6	AYUNTAMIENTO HUÉRCAL DE ALMERÍA	0506301WF5800N0001SI	1.130
7	AYUNTAMIENTO HUÉRCAL DE ALMERÍA	0408701WF5800N0001MI	2.151
8	AYUNTAMIENTO HUÉRCAL DE ALMERÍA	04052A006900170000KW	670
9	AYUNTAMIENTO HUÉRCAL DE ALMERÍA	0409201WF5800N0001II	3.450
10	AYUNTAMIENTO HUÉRCAL DE ALMERÍA	04052A007900060000KF	388
11	ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	04052A006001890000KS	1.318
12	AYUNTAMIENTO HUÉRCAL DE ALMERÍA	04052A007900070000KM	120
13	ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	04052A006001880000KE	48
14	AYUNTAMIENTO HUÉRCAL DE ALMERÍA	04052A006900180000KA	82
15	MARÍA MARTÍNEZ MARTÍN (HDROS)	04052A011000110000KI	1.365
16	MANUEL SALCEDO JIMÉNEZ	04052A011000100000KX	784
17	JOSEFA CABALLERO MARTÍNEZ (HDROS)	04052A011000140000KS	3.534
18	INPINTO S.L.	04052A011000170001LJ	4.058
19	ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	04052A011900050000KB	92
20	PROMOCIONES MUÑOZ S.L.	0010611WF5801S0001JP	1.384
21	AYUNTAMIENTO DE ALMERÍA	0699105WF5709N0001JK	1.228
22	PROMOCIONES MUÑOZ S.L.	0010610WF5801S0001IP	1.039
TOTAL			40.166



LÍNEA PERIMETRAL DE EXPROPIACIÓN - - - - -

PARCELARIO AFECTADO POR EXPROPIACIÓN

PROYECTO DE ACTUACIÓN PARA FOMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE. EJECUCIÓN DE VÍA CICLABLE Y PEATONAL EN HUÉRCAL DE ALMERÍA, ALMERÍA. PROMOTOR | EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALMERÍA | OCTUBRE 2021 GARCÍA Y GONZÁLEZ ARQUITECTOS | ARQUITECTO REDACTOR: MARÍA DOLORES GONZÁLEZ SALAS | ARQUITECTO COLABORADOR: DIEGO JOSÉ GARCÍA GONZÁLEZ