

aquellos, no se les ha podido notificar la falta de documentación para el inicio del procedimiento de la Ley 39/2006 de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en Situación de Dependencia.

Lo que se hace público en el *Boletín Oficial de la Provincia* y se expone en el tablón de edictos de este Ayuntamiento, de conformidad con el artículo 59.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común para su notificación al interesado para su conocimiento y a los efectos oportunos.

*Nombre y apellidos:* Rafael Burgos Alcauza.

*DNI/NIE:* 24769754L.

*Dirección postal:* Calle San Salvador, número 5, bajo 1, CP 29006.

Málaga, 11 de julio de 2013.

La Jefa Sección Acción Comunitaria y Dependencia, firmado: M.<sup>a</sup> Auxiliadora Martínez Moreno.

9911/13

## MIJAS

### Edicto

Mediante acuerdo plenario, de fecha 27 de junio de 2013, se aprobó definitivamente el estudio de detalle para la definición del trazado viario secundario en el sector SUP C-16 (RT) "Arepol Chaparral", tramo viario 4-5-6, 6-7 y 6-8, promovido por don Miguel Barrios López, actuando en representación de Adjudicatarios de Promociones y Proyectos Inmobiliarios de Mijas, Sociedad Anónima.

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, así como en los artículos 40 y 41 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, haciéndose constar que se ha procedido a incluir el presente estudio de detalle en el libro de Registro de Instrumentos de Planeamiento Municipal con el número 577 y que entrará en vigor una vez transcurridos quince días desde la publicación del presente anuncio en el *Boletín Oficial de la Provincia*, siendo el texto de las ordenanzas y normas urbanísticas aprobadas el que se detalla a continuación:

### MEMORIA JUSTIFICATIVA

#### 3.1. Descripción de la ordenación propuesta. Características urbanísticas

Los ajustes de ordenación que se realizan por el presente estudio de detalle en el ámbito descrito de actuación, se concretan en los siguientes:

##### • TRAMO VIARIO 4-5

Se amplía su sección actual de 10 m de anchura a otra de 15 m de anchura global constituida por 6,00 m de calzada, dos bandas de aparcamiento en línea de 2,00 m, con capacidad total para 20 plazas internas al sector, y dos aceras de 2,50 m de anchura.

La ampliación viaria ocasiona en este tramo un retranqueo de alineaciones en la zona privada AGR 8 produciéndose en decremento de su superficie de -148,59 m<sup>2</sup> en favor de las zonas dotacionales públicas de aparcamientos anexos a red viaria.

(Por otra parte hay que tener en cuenta que la zona AGR 8 resultó disminuida con respecto al plan parcial en 181,30 m<sup>2</sup> con motivo de otro estudio de detalle formulado previamente sobre los tramos viarios 4-10-11-13; 9-8-11 y 10-14 en la zona este de la urbanización).

##### • TRAMO VIARIO 5-6

En el "anillo" que configura este tramo viario se amplía igualmente su sección actual de 10 m de anchura a otra de 15 m de anchura global

constituida por 6,00 m de calzada, dos bandas de aparcamiento en línea de 2,00 m, con capacidad total para 109 plazas, y dos aceras de 2,50 m de anchura.

La intervención viaria ocasiona en este tramo un retranqueo de alineaciones en la zona privada AGR 4 con resultado de una disminución de superficie de -95,69 m<sup>2</sup> a favor de las zonas dotacionales públicas. En sentido contrario el ajuste de alineaciones ocasiona aumentos de superficie de +815,72 m<sup>2</sup> en la zona AGR 5, así como un aumento de +162,18 m<sup>2</sup> en la zona privada AGR 6. Por otra parte la nueva implantación del tramo viario 5-6 ocasiona una disminución de superficie de la zona privada AGR 7 de -2.453,43 m<sup>2</sup> a favor de la zona privada AGR 6 y de las zonas dotacionales públicas (viario y aparcamientos anexos a red viaria).

Asimismo, dicha intervención viaria produce en la zona verde pública V 2 un incremento de superficie de +63,56 m<sup>2</sup>, manteniéndose la misma superficie en la zona verde pública V 8.

##### • TRAMO VIARIO 6-7

Se amplía su sección actual de 8 m. de anchura a otra de 15 m de anchura global constituida por 6,00 m de calzada, dos bandas de aparcamiento en línea de 2,00 m, con capacidad total para 12 plazas, y dos aceras de 2,50 m de anchura.

Por otra parte se suprime gran parte del tramo rematado en fondo de saco (punto de referencia 7), que, pese a su régimen de dominio público, solo servía a la zona privada AGR 9 condicionando innecesariamente la ordenación edificatoria interna de dicha zona sin beneficio ni interés público ni privado, en un claro ejemplo de falta de sostenibilidad económica y ambiental.

La intervención viaria en este tramo 6-7 ocasiona retranqueos de alineaciones en la zona privada AGR 9, así como la supresión del ramal en fondo de saco antes descrita, resultando un aumento de superficie en dicha zona AGR 9 de +1.573,20 m<sup>2</sup>.

##### • TRAMO VIARIO 6-8

El tramo viario 6-8, de 10 m de anchura, habida cuenta de su innecesidad funcional, pasa a ser un sendero peatonal, integrándose en su totalidad en la zona verde pública V 3, aumentando esta, por tanto, su superficie.

Anteriormente, la zona verde pública V 3 había sufrido una disminución de superficie al ajustar su delimitación en beneficio de la dotación pública de aparcamiento anexa a red viaria. Tras la incorporación del tramo viario 6-8 la zona verde pública V 3 aumenta su superficie en +5.694,51 m<sup>2</sup>.

El resultado cualitativo de dichas operaciones de ajustes de alineaciones es la evidente afección positiva a la funcionalidad de la urbanización y el notable incremento de espacios libres y aparcamiento público (dotación pública propiamente dicha según el artículo 17.1.2.ª LOUA).

Cuantitativamente la consecuencia es que se produce un aumento de la superficie de suelo público de 146,61 m<sup>2</sup> tras los ajustes de alineaciones realizados en las zonas privadas.

Por otra parte, la zona verde pública V 3 ya fue objeto de un ajuste de alineaciones en un estudio de detalle anterior a este y que dio como resultado una pérdida de superficie de 1.794,26 m<sup>2</sup> en beneficio de la dotación de aparcamiento anexo a red viaria, pasando de 44.139,24 m<sup>2</sup> a 42.345,58 m<sup>2</sup>. Con este estudio de detalle que se redacta ahora dicha zona verde V 3 aumenta su superficie en 5.694,51 m<sup>2</sup> debido a la incorporación del tramo viario 6-8 como sendero peatonal, pasando a tener una superficie de 48.040,09 m<sup>2</sup>.

El resultado es que, teniendo en cuenta los dos estudios de detalle realizados, la zona verde pública V 3 aumenta su superficie original en +3.900,85 m<sup>2</sup>.

En definitiva puede observarse que la intervención viaria propuesta (aumento de sección y creación de aparcamiento público) junto a la supresión de un tramo viario en fondo de saco innecesario e inconveniente, resulta positiva en cuanto a la afección a la superficie total del suelo público calificado por el planeamiento ya que aumenta en 146,61 m<sup>2</sup> en detrimento de las zonas privadas, que sumados al aumento producido en el estudio de detalle realizado anteriormente de 1.993,57 m<sup>2</sup>, nos da un total de +2.140,18 m<sup>2</sup> de aumento del suelo público en el conjunto de

0000013

los dos estudios de detalle formulados sobre las áreas este y nor-oeste de la urbanización.

Por otra parte las intervenciones no incrementan el aprovechamiento urbanístico de los suelos privados ni produce alteración alguna en cuanto a usos, techos edificables o n.º de viviendas autorizadas aunque, obviamente, ocasiona puntuales ajustes estadísticos de los índices netos de edificabilidad ( $m^2/c/m^2$ s) y n.º de viviendas de las zonas afectadas al haberse modificado ligeramente los  $m^2$ s iniciales de las zonas AGR 4, 5, 6, 7, 8 y 9. Todo lo cual se justifica oportunamente a continuación.

### 3.2. Cuadro resumen de los ajustes introducidos por el estudio de detalle

CUADRO RESUMEN AJUSTES INTRODUCIDOS  
POR EL ESTUDIO DE DETALLE

ZONAS	ORDENACIÓN ACTUAL			AFECCIÓN E.D.	ORDENACIÓN RESULTANTE		
	$m^2$ s	$m^2$ c	N.º VIV		$m^2$ s	$m^2$ c	N.º VIV
AGR 4	10.425,85	5.785	50	-95,69	10.330,16	5.785	50
AGR 5	4.805,52	2.624	23	+815,72	5.621,24	2.624	22
AGR 6	7.211,52	4.075	35	+162,18	7.373,70	4.075	36
AGR 7	5.815,80	3.414	30	-2.453,43	3.362,37	2.066	18
AGR 8 *	6.287,98	3.577	31	-148,59	6.139,39	3.233	28
AGR 9	30.289,64	18.171	157	+1.573,20	31.862,84	19.863	172
TOTAL RESIDENCIAL	64.836,31	37.646	326	-146,61	64.689,70	37.646	326
V 2	2.092,08	-	-	+63,56	2.155,64	-	-
V 3	42.345,58	-	-	+5.694,51	48.040,09	-	-
V 8	2.054,98	-	-	0,00	2.054,98	-	-
TOTAL VERDE	46.492,64	-	-	+5.758,07	52.250,71	-	-

Los ajustes de alineaciones viarias introducidos producen en todos los casos pérdidas de superficie de las zonas privadas de -146,61  $m^2$ s en beneficio de los equipamientos públicos, superficies de viario público para creación de aparcamientos y zonas verdes.

(\*) La superficie actual de la zona AGR 8 lleva incluida la disminución con respecto al plan parcial de 181,30  $m^2$ s resultante del estudio de detalle formulado previamente sobre los tramos viarios 4-10-11-13; 9-8-11 y 10-14 en la zona este de la urbanización.

### 3.3. Justificación del cumplimiento del artículo 15.2 LOUA

Se justifica a continuación, ordenadamente de acuerdo a las prescripciones del artículo 15 LOUA, la adecuación de la actuación propuesta por el presente Estudio de Detalle a cada una de las determinaciones legales y reglamentarias atribuidas por la LOUA a dicha figura de ordenación urbanística.

#### • ACTUACIÓN SOBRE UN ÁMBITO REDUCIDO DE SUELO URBANO

La urbanización "El Chaparral", en virtud de lo dispuesto por el artículo 45.1.c LOUA, y según se ha justificado anteriormente, es un suelo urbano consolidado que presenta una superficie global de 39,84 ha y cuenta con una superficie viaria calificada por el planeamiento de 37.167  $m^2$ . Por su parte la superficie neta de suelo realmente intervenida objeto de los ajustes de trazado viario y de alineaciones es de 8.256,02  $m^2$ s. En consecuencia la actuación propuesta se formula efectivamente sobre un ámbito reducido de suelo urbano.

#### • ADAPTACIÓN DE ALGUNAS DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO

En efecto, la ordenación propuesta por el estudio de detalle solo afecta a algunas determinaciones puntuales del planeamiento vigente que únicamente se reajustan: en concreto las alineaciones de determinados tramos viarios y, en su caso, las correspondientes rasantes.

#### • AFECCIÓN PUNTUAL SOBRE EL TRAZADO LOCAL DEL VIARIO SECUNDARIO

Los tramos viarios afectados por la intervención pertenecen obviamente a la red local interna del sector sin que en ningún caso presenten características funcionales de viales generales de conexión entre áreas urbanas externas a la propia urbanización. En consecuencia se trata de elementos propios del viario secundario.

#### • NO SE PRODUCE MODIFICACIÓN DE USOS URBANÍSTICOS

Los ajustes de alineaciones introducidos son puntuales y no ocasionan modificaciones de las calificaciones urbanísticas y usos del suelo más allá de las motivadas por las adaptaciones de la delimitación de las diferentes zonas en relación con el viario público.

#### • NO SE ALTERA EL APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO PREEXISTENTE

La actuación proyectada no afecta al aprovechamiento urbanístico preestablecido por el plan parcial ya que se han mantenido los techos edificables totales así como los usos y tipologías edificatorias de todos los suelos afectados.

#### • NO SE REDUCE LA SUPERFICIE DE SUELO DOTACIONAL PÚBLICO

Los ajustes de alineaciones presuponen la ampliación de la sección viaria desde los iniciales 8 y 10 m a los 15 m finales con el consiguiente aumento de superficie viaria en los tramos intervenidos y la disminución correspondiente del resto de suelos afectados.

En la mayor parte de los casos estos suelos son privados y edificables (AGR 4, 5, 6, 7, 8 y 9) y generalmente resultan disminuidos en superficie. Excepcionalmente la zona AGR 9 aumenta su superficie debido a la supresión de un tramo viario en fondo de saco (punto de referencia "7") a todas luces innecesario funcionalmente e inconveniente desde el punto de vista de la sostenibilidad ambiental y económica recomendada por la propia legislación de suelo.

En otros casos, los suelos afectados por las nuevas alienaciones y tramos viarios suprimidos, ya eran públicos (V 2, V 3 y V 8) por lo que solo se producen puntuales permutas entre suelos públicos, de dotacional a viario, y con destino fundamental a la creación de aparcamientos (dotación pública igualmente considerada a tenor del artículo 17.1.2.ª LOUA).

En definitiva la intervención viaria propuesta resulta positiva en cuanto a la afcción a la superficie total del suelo público calificado por el planeamiento, con un incremento de +146,61  $m^2$ s (si se tiene en cuenta el conjunto de los dos estudios de detalle formulados respectivamente en las áreas este y nor-oeste de la urbanización dicho aumento es de +2.140,18  $m^2$ s) y, en consecuencia el presente estudio de detalle no reduce el suelo dotacional público en cumplimiento del artículo 15.2.c LOUA.

#### • NO SE AFECTA NEGATIVAMENTE A LA FUNCIONALIDAD DEL SUELO PÚBLICO

La ampliación de la sección viaria preexistente en los viales intervenidos, con el consiguiente aumento de la anchura de las aceras y la creación de 141 nuevas plazas de aparcamiento, y el mantenimiento de la zonificación y usos de las zonas verdes y equipamientos públicos, no solo no afecta negativamente a la funcionalidad de la urbanización sino que la mejora sensiblemente y optimiza en cumplimiento del objetivo pretendido por el estudio de detalle.

#### • NO SE ALTERAN LAS CONDICIONES DE ORDENACIÓN DE LOS SUELOS COLINDANTES

La actuación urbanística realizada no ocasiona afcción negativa alguna en la ordenación de los terrenos y construcciones colindantes.

### 3.4. Justificación de la normativa de accesibilidad

Las intervenciones viarias establecidas por el Estudio de Detalle no alteran el trazado de los viales existentes resultando únicamente afectada la sección transversal de los mismos con motivo de las nuevas alineaciones proyectadas con respecto al planeamiento aprobado. Puntualmente se sustituye un elemento viario por otro (en el tramo 5-6) precisamente para mejorar su adaptación a la norma reduciendo sensiblemente su pendiente longitudinal inicial. En consecuencia no cambian las condiciones de accesibilidad iniciales sino que, en todo caso, resultan mejoradas.

Contra el presente acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio.

Mijas, 5 de julio de 2013.

El Alcalde-Presidente, P. D.: el Concejal Delegado de Urbanismo, Decreto de delegación, de fecha 22/03/13, BOP número 95, de fecha 21/05/13, firmado: Manuel Antonio Navarro Mármol.

9833/13

0000514