



AL AYUNTAMIENTO DE ANTEQUERA

Francisco San Martín Olea, mayor de edad, provisto de documento nacional de identidad número 24.830.127-V, actuando en nombre del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, cuya representación ostenta en su condición de Decano-Presidente del mismo, ante ese ayuntamiento comparece y, como mejor en Derecho proceda,

DICE:

Que, dentro del plazo legalmente conferido en la exposición pública de la aprobación provisional del Plan General de Ordenación Urbana de ese municipio, y en nombre de la Corporación que representa, viene a formular las ALEGACIONES que se contienen en el Informe que se acompaña.

Por lo expuesto,

A ESE AYUNTAMIENTO SOLICITA, que teniendo por presentado éste escrito, junto con el Informe que se acompaña, con una extensión conjunta de 22 paginas, lo admita, uniéndolo al expediente de su razón, teniendo por hechas las alegaciones contenidas en el citado Informe.

En Málaga, para Antequera, a los ocho días del mes de junio de 2009.

INFORME SOBRE EL PGOU DE ANTEQUERA (FASE DE APROBACIÓN PROVISIONAL)

1. TERRITORIO. ESTRUCTURA GENERAL.-

Antequera se sitúa en el tercio Norte de la provincial de Málaga. Se trata del término municipal más extenso de la provincia de Málaga (sup. > 800 km²).

Se compone de un núcleo de población principal, Antequera; un segundo núcleo importante, Villanueva de la Concepción (desde 1.992 una Entidad Local Menor y en un plazo de seis meses el municipio 101 de la provincia); una serie de núcleos menores (pedanías de Bobadilla, Bobadilla-Estación, Cartaojal, La Joya, Los Nogales, Villanueva del Cauche, Los Llanos de Antequera, Colonia de Santa Ana y Cañadas de Pareja); y por último, un buen número de diseminados y parcelaciones en suelo no urbanizable ligados primitivamente al uso agrario y actualmente con un marcado carácter de segunda residencia.

El núcleo de Antequera absorbe el 80 % de la población total (45.574 habitantes según censo Noviembre 2.007, y 53.700 según datos ponderados) y el resto se distribuye entre los distintos núcleos.

Aspecto clave en el análisis territorial es su **posición estratégica** que marca una eminente vocación de punto referencia en el conjunto de Andalucía.

Durante el desarrollo de los anteriores Planes, esta potencialidad ha ido canalizándose hacia una realidad tangible mediante grandes transformaciones urbanísticas, principalmente debido a la fuerte transformación territorial que desatan las grandes infraestructuras realizadas y el desarrollo económico que ellas conllevan.

Es este aspecto de proseguir con lo iniciado para convertirse en referente territorial a escala regional y nacional quizás el más remarcado de este Plan, apareciendo esta **“escala territorial”** como piedra angular del mismo.

Esta **centralidad estratégica** unida a una serie de **expectativas puestas en grandes infraestructuras** (ferroviarias con la alta velocidad, viarias con su conexión definitiva con Córdoba y con la Costa, aeroportuarias, etc.) **constituyen la base del crecimiento** frente a otros modelos de calificación indiscriminada de suelo residencial.

EL POTA

El **POTA** incluye a Antequera en la estructura de la red de **Ciudades Medias de Interior**, considerándola como una ciudad media **de tipo 1**. Su centralidad en Andalucía ha favorecido la consolidación de la ciudad como centro administrativo, comercial y de equipamientos y servicios. Esta caracterización como importante ciudad media, centra las estrategias del modelo a desarrollar mediante cinco aspectos importantes:

- Favorecer la localización de **equipamientos y servicios** especializados.
- Favorecer y potenciar las **redes infraestructurales y de servicios**.
- **Integrar la ciudad** en los ejes de articulación regional.
- Apoyar los **sistemas productivos locales** y mantener los valores característicos propios de cada ciudad.
- Favorecer la **protección de los recursos naturales** de su territorio.

No está previsto a corto plazo que se tramite un plan territorial subregional que concrete más el modelo a adoptar, de manera que el Plan se encuentra libre para interpretar estos puntos y transforma esas directrices en las siguientes líneas de trabajo:

- Nuevos **desarrollos residenciales** continuando el natural e histórico ensanche urbano de la ciudad, y la propuesta de refachadización de su borde Norte a lo largo del nuevo trazado del ferrocarril, sellando el borde Sur y Este con espacios protegidos de la Sierra.
- grandes **áreas industriales** para las nuevas demandas de servicio y comercio localizados sobre estratégicos sistemas de comunicaciones.
- **Las antiguas “Áreas de Oportunidad”** de escala supramunicipal cuya influencia física y económica rebasa los propios ámbitos del municipio, y cuyos desarrollos se supeditan a otras administraciones de rango superior.
- propuestas que potencien la oferta para un **turismo de alta cualificación** como continuidad urbanística de los actualmente existentes.
- Apuestas en **política de suelo y vivienda pública**, con la obligatoriedad del 40% para Viviendas de Protección Oficial (VPO) en los suelos urbanizables de la ciudad.
- **Equipamientos y espacios públicos**, potenciando el Parque de los Dólmenes y paseos de los bordes Norte y Sur de la ciudad.
- Propuestas de **protección y usos** de su importante patrimonio arquitectónico y natural.
- La **centralidad territorial** de la ciudad constituyéndose en importante "Centro del Sur".

El Plan contiene un apartado en el que se enumeran las principales determinaciones territoriales de la propuesta del documento de Revisión del PGOU en cuanto a su coherencia con las especificaciones del POT (Punto 6 de la Memoria de Ordenación).

EQUIPAMIENTOS, REDES VIARIAS E INFRAESTRUCTURAS METROPOLITANAS

En el POT, el término municipal de Antequera forma parte del denominado Eje Diagonal Intermedio de Articulación de las estructuras y redes de asentamientos rurales internamente, y de conexión entre centros regionales y redes de ciudades medias.

Situada en el cruce de importantes vías de comunicación regionales consolidadas como la Autovía A-92, la Autovía de acceso a Málaga continuación de la de Córdoba, sumará a éstas la nueva **autopista de peaje en ejecución “Las Pedrizas-Málaga”**, futuro principal acceso a la Costa del Sol desde Madrid y el interior.

El Plan General plantea la ejecución de la Variante Sur de Antequera, la adaptación de la actual Ronda Norte de Antequera como eje urbano y la variante y paso elevado de Bobadilla Estación.

Similar esquema se plantea respecto a los ejes ferroviarios, ya que en sentido Norte-Sur se encuentra ejecutada la línea de AVE que une Málaga con Córdoba, Madrid, Barcelona y Europa. Se encuentra en ejecución además la alternativa ferroviaria a la A-92, la línea de alta velocidad entre Sevilla-Granada de la Red Ferroviaria de Alta Velocidad de Andalucía, situando un importante **Centro Intermodal de Comunicaciones** en la misma Ciudad de Antequera al apostar el Plan por aproximar el trazado de dicha línea de alta velocidad a la Ciudad, liberando así al espacio protegido de la Vega de esta potente infraestructura.

En el tema aeroportuario, el POT en su art. 68, establece tres ámbitos prioritarios, entre ellos Antequera, al objeto de considerar la implantación de nuevos aeropuertos de iniciativa privada. Esta tramitación se está llevando en paralelo a la redacción del presente documento del Plan, encontrándose en un avanzado estado.

Los equipamientos proyectados son de ámbito local, así como las mejoras en las infraestructuras de abastecimiento de agua y saneamiento, no contemplando operaciones de ámbito metropolitano.

MEDIO AMBIENTE Y SUELO NO URBANIZABLE.-

Por determinación del Plan Especial de Protección del Medio Físico hay distintas áreas protegidas entre las que destacan EL TORCAL, LA VEGA, LA PEÑA DE LOS ENAMORADOS, EL DESFILADERO DE LOS GAITANES Y LA LAGUNA DE FUENTE DE PIEDRA. Polémica del área del Torcal zanjada: seguirá perteneciendo a Antequera, no a Villanueva de la Concepción.

El Plan propone la redacción de diversos Planes Especiales de mejora ambiental en espacios sensibles en suelo no urbanizable (...de mejora del paisaje de la vega, de la

Peña de los Enamorados, de reforestación, de fomento de usos agrarios, etc...) a los que no se les asigna importe alguno dentro del estudio Económico Financiero.

LA VEGA

La Vega de Antequera está protegida por el PEPMF con la figura de Paisaje Agrario Singular AG-1 y por el PGOU vigente como Suelo No Urbanizable de Especial Protección Paisaje Agrario Singular (SNUEP-PAS). El PGOU reza que **mantiene y potencia las protecciones**, y propone la modificación del trazado ferroviario de Alta Velocidad con el fin de conservar la unidad física de la zona de la Vega como valor de gran potencial agrícola.

Sin embargo se prevé una operación cerca de la autovía ligada a un proyecto de “ciudad tecno-alimentaria” situada en medio de la vega, donde el plan especial de Medio Físico, sólo permite en la Vega usos agrícolas, rompiendo la protección y el landscape cada día más dañado de esta zona tan emblemática para Antequera. La ocupación territorial prevista es mayor que el casco histórico de Antequera y aunque la implantación, según se nos explica será muy verde (huertos-laboratorio), debería aquilatarse. Se prevé cuente con iniciativa pública y ya se ha firmado un protocolo de gestión con los propietarios interesados, que se incluye en el Plan. Su justificación se basa en dar una solución a las tensiones tendentes a salpicar de manera indiscriminada con instalaciones el suelo agrícola y en la demanda de suelo entorno a los ejes viarios.

Por su parte el centro logístico existente, se amplía hasta el enlace de la autovía a Córdoba de reciente creación. Orientado a naves de Almacenaje y distribución, aunque actualmente existen también usos industriales.

NORMAS GENERALES DE PROTECCION

El **Título III** de la Normativa Urbanística dicta unas Normas de Protección del medio ambiente urbano, del dominio público, del medio natural, de los recursos hídricos, de prevención de avenidas e inundaciones, contra la contaminación acústica, de protección del patrimonio histórico, de protección de jardines y arbolado, de protección y prevención ambiental y de inserción paisajística de las actuaciones urbanísticas que suponen una valiente apuesta aunque habrá que comprobar su efectividad y su control con el tiempo.

EL SUELO NO URBANIZABLE

El Título X de la Normativa Urbanística desarrolla el régimen de este suelo.

De acuerdo con el artículo 46.2 de la LOUA, las categorías de suelo no urbanizable que se proponen son las siguientes:

- * No urbanizable de ESPECIAL PROTECCIÓN:
 - Por la legislación específica.
 - Por la planificación territorial y urbanística.

En él se incluyen espacios protegidos por el PEPMF, Montes Públicos, sierras emblemáticas, parques, humedales, espacios de interés paisajístico, forestal, paisajes



agrarios singulares, vías pecuarias, yacimientos arqueológicos, edificaciones singulares en el medio rural, cauces naturales y embalses.

* No urbanizable de carácter NATURAL O RURAL.

En esta categoría se incluyen suelos con riesgos geotécnicos y el suelo Rural Turístico.

* No urbanizable del HÁBITAT RURAL DISEMINADO.

LOS DISEMINADOS Y LAS PARCELACIONES Y ASENTAMIENTOS ILEGALES

Para los diseminados se propone la clasificación como Suelo No Urbanizable de Hábitat Rural Diseminado, delimitando minuciosamente sus propios límites con mayor concreción territorial mediante la redacción de **Planes Especiales**.

Para las parcelaciones y asentamientos ilegales en suelo no urbanizable, el PGOU establece medidas para evitar la consolidación de éstos, y solo en los casos que sea urbanísticamente posible, los reconvierte en urbanizaciones para adecuarlos a la legalidad vigente mediante Planes Especiales en dichos Suelos No Urbanizables.

Parcelaciones en zonas de gran interés paisajístico (Vega y Pedregales Altos) no resultan compatibles con el modelo adoptado por el Plan....clasificación suelo no urbanizable, en situación de fuera de ordenación.

2. INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES.-

La **posición estratégica** del municipio, punto referencia en el conjunto de Andalucía, es un aspecto clave del Plan.

Históricamente, el término ha ido marcándose mediante fuertes transformaciones urbanísticas y territoriales motivadas por las grandes infraestructuras realizadas y el desarrollo económico que ellas conllevan.

En el presente, la simultaneidad de grandes infraestructuras realizadas y en construcción (ferroviarias con la alta velocidad, viarias con su conexión definitiva con Córdoba y con la Costa, aeroportuarias, etc.) constituyen unas expectativas que motivan y son la base del crecimiento propuesto. De este modo, las grandes infraestructuras se convierten en piedra angular para la elaboración de la revisión del PGOU.

Situada en el cruce de importantes vías de comunicación regionales consolidadas como la Autovía A-92, la Autovía de acceso a Málaga continuación de la de Córdoba, sumará a éstas la nueva autopista de peaje en ejecución "Las Pedrizas-Málaga", futuro principal acceso a la Costa del Sol desde Madrid y el interior.

El Plan General también plantea actuaciones en el sistema ferroviario, aeroportuario (este último remitido en Memoria a un Plan Especial que lo ordene), y en instalaciones urbanas, siendo en este aspecto uno de los planes en tramitación con más casuística en

cuanto a **infraestructuras de rango** no sólo local, sino **metropolitano**, que van a ser desarrolladas asumiendo principios de estamentos mayores (Consejerías, Ministerios, AENA, etc...) **sin** una figura tutelar (**POT Vega de Antequera**) que las coordine.

Los equipamientos proyectados son de ámbito local, así como las mejoras en las infraestructuras de abastecimiento de agua y saneamiento, no se contemplan como operaciones de ámbito metropolitano, sino que quedan aisladas y vinculadas en proximidad con los tejidos urbanos a los que sirven.

Por otro lado, queda pendiente de definir en el PGOU cómo **intercomunicar por transporte público** todos los anejos con la ciudad, aspecto este demandado por la población y en estudio por parte del Ayuntamiento.

SISTEMA VIARIO

Se asumen las grandes infraestructuras viarias como la A-92, la Autovía Las Pedrizas-Salinas (A-359), la carretera general N-331 casi convertida en su totalidad en la Autovía Málaga-Córdoba, y las futuras como la Autopista de Peaje.

En cuanto a las carreteras secundarias, se asume que soportan una gran densidad de tráfico en las zonas de la vega y de la campiña por el tráfico de la actividad agrícola de la zona, sin que se proponga intervenir en ellas por su pertenencia a la red de carreteras de la Diputación.

nuevo viario medio

Para apoyar las grandes infraestructuras viarias de transporte realizadas y perseguir el objetivo de convertirse en “centro básico” en el sistema de ciudades andaluzas, el Plan plantea crecimientos de los espacios productivos sobre los grandes ejes territoriales.

Como regla general los crecimientos se apoyan en caminos históricos, trazándose nuevos “ejes urbanos” que organizan el crecimiento de la ciudad. Se propone un **trazado mallado** de estructura viaria, con **nuevas “rondas urbanas”** y completando las antiguas.

Partiendo de los trazados de las Rondas Norte y Oeste, se plantea un trazado viario racional para facilitar implantación de infraestructuras, movilidad e interconexión entre los distintos sectores de la ciudad.

Resolución de grandes cruces a base de gloriets o rotondas. Se apuesta por el transporte público racional y la permeabilidad a los flujos ciclistas y peatonales.

Se proponen las siguientes actuaciones:

- a) Remodelación de la actual Ronda Norte (SGV-RNA)
- b) La Ronda Sur (SGV-RSA)
- c) Ronda Este o del Romeral (SLV de los sectores SURS-E y SURNS-HR)
- d) Ronda Oeste o de Matagrande (SLV de los sectores SURNS-O.2, M.1 y M.2)
- e) Camino de Gandia (SGV-CG)
- f) Red Principal de Itinerarios para Bicicletas y Peatones (PE-RIB)

Además se contempla el paso elevado de Bobadilla Estación.

SISTEMA FERROVIARIO

Respecto a los ejes ferroviarios, en sentido Norte-Sur se encuentra ejecutada la línea de AVE que une Málaga con Córdoba, Madrid, Barcelona y Europa. La estación en el núcleo de la Colonia Santa Ana, a 17 kilómetros de la ciudad de Antequera, supone un importante centro de comunicaciones ferroviarias con Málaga y Madrid.

Se encuentra en ejecución además la alternativa ferroviaria a la A-92, la línea de alta velocidad entre Sevilla-Granada de la **Red Ferroviaria de Alta Velocidad de Andalucía**, situando un importante **Centro Intermodal de Comunicaciones** en la misma Ciudad de Antequera al apostar el Plan por aproximar el trazado de dicha línea de alta velocidad a la Ciudad, liberando así al espacio protegido de la Vega de esta potente infraestructura.

Sobre este nuevo trazado se propone una operación de “refachadización” de la ciudad hacia la Vega evitando las “traseras” que genera el trazado actual en el Sector Norte de la Ciudad.

El Plan condiciona el desarrollo de los estos suelos residenciales al traslado de la vía de ferrocarril y al nuevo y definitivo trazado de la línea de AVE Sevilla Granada, con la estación de Antequera. La ejecución de esta infraestructura será la condición de puesta en marcha de estos nuevos barrios ligados a la estación y a la Ronda Norte.

SISTEMA AEROPORTUARIO

En el tema aeroportuario, el POTA en su art. 68, establece tres ámbitos prioritarios, entre ellos Antequera, al objeto de considerar la implantación de nuevos aeropuertos de iniciativa privada. Esta tramitación se está llevando en paralelo a la redacción del presente documento del Plan, encontrándose en un avanzado estado.

ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO

Las principales fuentes: manantial de la Villa (en núcleo urbano y sin caudal constante), sondeo de Los Berros en la falda del Torcal, y Manantial de la Magdalena. Captaciones se conectan a la red general de abastecimiento y depósitos de Antequera.

Dos depósitos abastecen a Bobadilla y Cartaojal; otros pozos abastecen la Colonia Santa Ana, Villanueva de Cauche, la Joya y los Nogales; Villanueva de la Concepción se abastece de pozos y manantiales propios.

Por su parte, las fuentes de suministro existentes son muy variables. En función de los futuros crecimientos previstos por el PGOU, se estima una demanda de caudal medio de 1 lit/seg., siendo necesario prever nuevas recursos para garantizar los desarrollos previstos.

En estudio:

- i. nuevos manantiales
- ii. trasvase del embalse de Iznajar (Córdoba).

El núcleo de Antequera cuenta con **red unitaria** de saneamiento y separativa en zonas de nueva obra.

Existe una **EDAR** y otra en Villanueva de la Concepción. Estas serán **ampliadas** para asumir el caudal previsto en el crecimiento del PGOU. Los demás núcleos no tienen depuración de aguas residuales, estando prevista en el estudio económico financiero financiación para la ejecución de las mismas y el redimensionamiento y construcción de la depuradora del núcleo de Antequera.

En los suelos Urbanizables No Sectorizados se impone la condición de que el promotor garantice el agua y la Agencia Andaluza del Agua emitirá informe vinculante a la solución que se adopte.

PEATONALIZACIONES. CARRILES BICI

Se propone la elaboración de un **Plan Especial para la creación de la “Red Principal de Itinerarios para Bicicleta y Peatones”**, el “PE-RIB” con los siguientes circuitos:

- a) Un cinturón mixto peatonal-ciclista alrededor del casco urbano de Antequera
- b) Camino peatonal-ciclista arbolado hasta la Peña
- c) Camino peatonal-ciclista arbolado Antequera-Nacimiento de la Villa
- d) Camino peatonal-ciclista arbolado Antequera-Carihuelas
- e) Recuperación, regeneración y adecuación del camino de las Arquillas y su conexión peatonal con la ciudad.

Dentro del Plan Especial de los Caminos Rurales y Vías Pecuarias, se establece su uso como itinerarios verdes peatonales, para cicloturistas, caballistas.

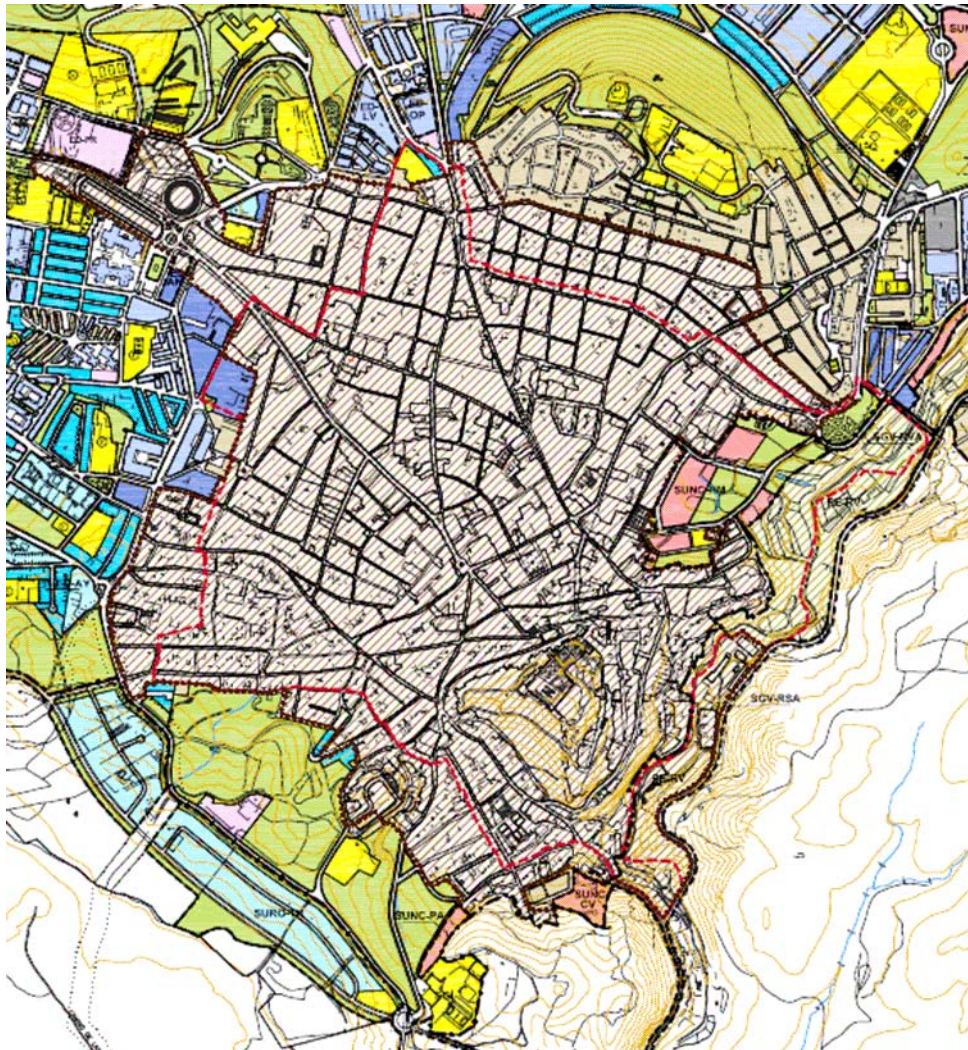
Dentro del Plan Especial de mejora del paisaje de la Vega, se propone una red de vías peatonales, ciclistas y ecuestres en los caminos públicos existentes.

Ninguno de estos PE tiene asignada financiación alguna en el Estudio Económico Financiero.







Sin embargo, en la normativa referente a los **Proyectos de Urbanización**, **no se obliga a la realización de carriles bici**, pudiendo “coexistir la circulación de ciclistas con automóviles”

3. SUELO URBANO. CONJUNTO HISTÓRICO. PEPRI Y CATÁLOGO.-

Al igual que lo hacía el P. G. O. U. de 1996, la presente aprobación provisional delimita en los planos de ordenación el perímetro del Conjunto Histórico Artístico de Antequera y su ampliación según figura en el Anexo de la declaración de BIC según resolución de 9 de Septiembre del Mº de Cultura (BOE nº 276).



LÍMITES

	LÍMITE DE SUELO URBANO
	PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y REFORMA INTERIOR DEL CASCO HISTÓRICO
	LÍMITE ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO
	SNUEP-VP/ VÍAS PECUARIAS
	YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS
	CONJUNTO HISTÓRICO DE ANTEQUERA (B.I.C.)

Aprobación provisional 2009. Del plano PB1-01 de Calificación, Usos y Sistemas.

La Aprobación Provisional, en el TOMO IV, TÍTULO III, Artículos 3.2. y 3.1 respectivamente expone:

- *“Las normas de aplicación para cualquier actuación que haya de realizarse en el ámbito del Plan Especial y Catálogo serán las que establezca el Texto Refundido del PEPRI y Catálogo”*
- *“Cualquier actuación que haya de realizarse en el ámbito del conjunto histórico que no esté contenida en la delimitación de PEPRI no podrá llevarse a cabo sin la autorización de la Delegación Provincial en Málaga de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía”*

Enunciamos los puntos más significativos recogidos en Las Disposiciones de Carácter General de las Ordenanzas Reguladoras del Plan Especial de Protección y Catálogo del Centro Histórico de 1993, al que se remite la actual Aprobación Provisional:

- Tipología edificatoria alineada a vial y a medianerías laterales, sin posibilidad de retranqueo; sí es obligada (salvo citadas excepciones) la separación a lindero trasero en una distancia equivalente a 1/3 de la altura de la edificación, con un mínimo de 3 metros.
- La parcela y la unidad máxima de actuación es la de la parcela catastral existente en el momento de la aprobación del Plan Especial. Se permite la agrupación de parcelas condicionándola a la integración de la nueva propuesta en el entorno.
- Para todos los edificios no catalogados establece una altura y número de plantas máximo por calle; dejando todo elemento edificado por encima de la altura máxima de cornisa como fuera de ordenanzas.
- En cuanto al uso, establece el residencial como dominante y limita la densidad con un número máximo de alojamientos por parcela (dependiendo de la altura máxima y del ancho de fachada). Permite como complementarios el uso terciario (excepto grandes centros comerciales), el institucional, el equipamiento comunitario, los espacios libres y sistemas. Además también enuncia algunos usos industriales como compatibles.
- Establece la obligatoriedad de dotar de un aparcamiento por vivienda cada 100 m² y cada 50 m² en el caso de locales comerciales. Permite el uso de aparcamientos en plantas bajas y sótanos.
- En cuanto a las condiciones estéticas, establece las cubiertas de teja de barro prioritariamente, huecos de fachada en los que domine el eje vertical sobre el horizontal, materiales de acabados similares a los tradicionales (como el ladrillo visto o enfoscado y pintado) y las carpinterías de madera o metálicas pintadas o lacadas en colores tradicionales.

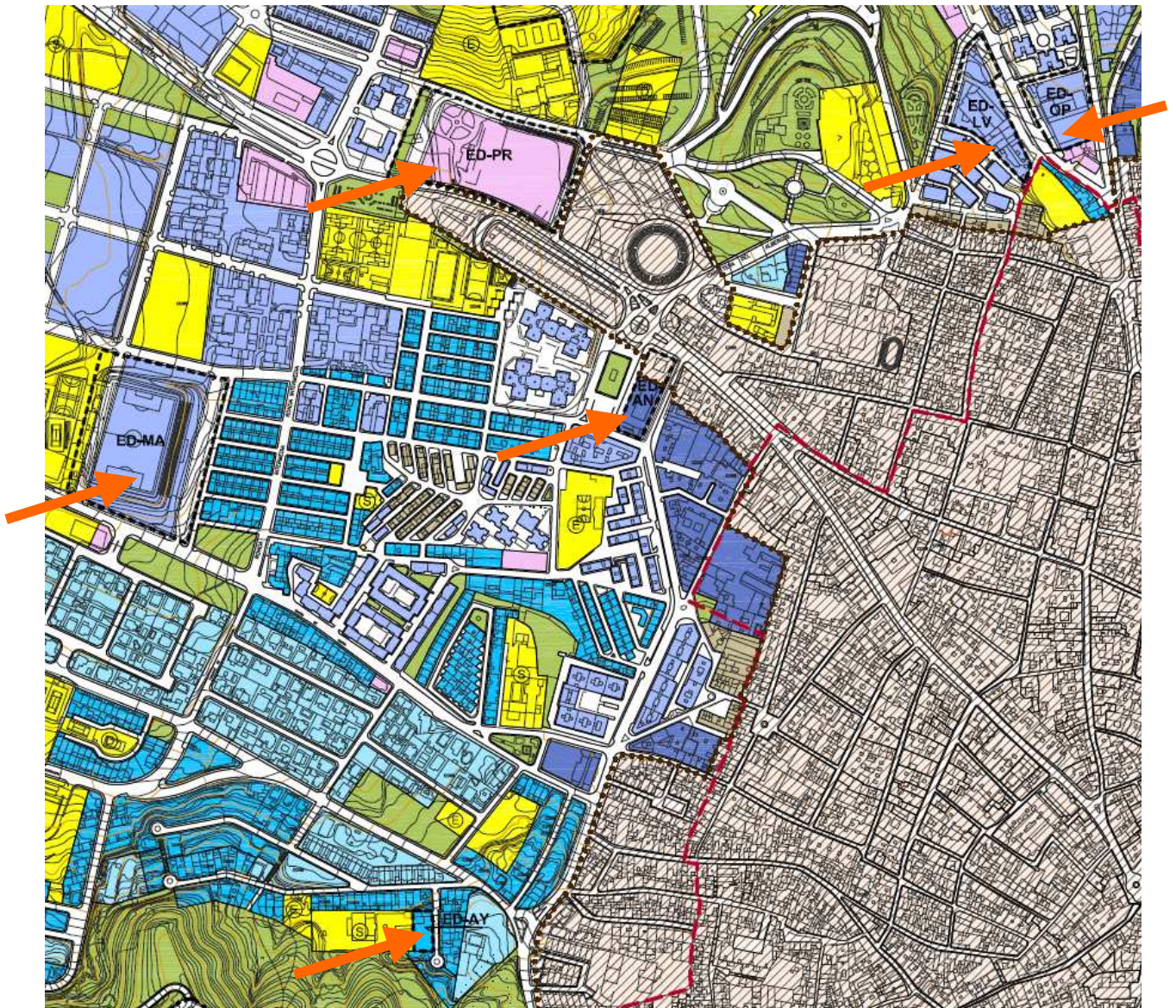
Los niveles de protección que se establecen son:

- A. Protección Integral
- B. Protección Estructural
- C. Protección de Elementos
- D. Protección Ambiental
- E. Entorno de Monumentos


















SUELO URBANO: OPERACIONES DE REFORMA. AREAS DE OPORTUNIDAD.

Las principales áreas de oportunidad dentro de núcleo consolidado de Antequera coinciden con los estudios de detalle que se detallan a continuación:

PRINCIPALES ESTUDIOS DE DETALLE EN SUELO URBANO CONSOLIDADO



ORDENACIÓN PORMENORIZADA.
SUELO URBANO.

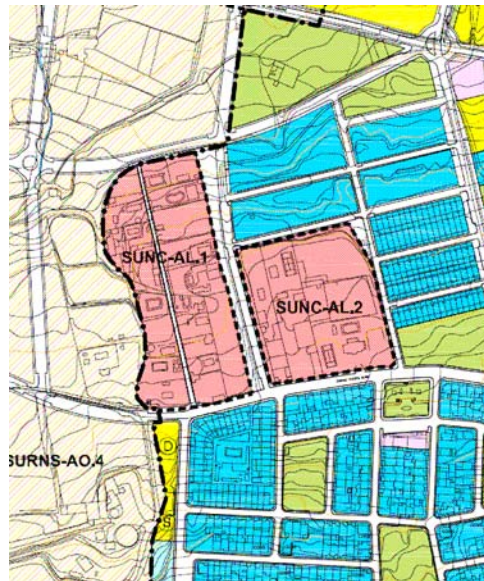
CALIFICACIONES		DOTACIONES	
	RESIDENCIAL POPULAR		VIARIO
	UNIFAMILIAR AISLADA		EQUIPAMIENTO
	UNIFAMILIAR ADOSADA		E: EDUCATIVO S: SOCIAL/Ú. MÚLTIPLES
	MANZANA CERRADA		D: DEPORTIVO
	ORDENACIÓN ABIERTA		INFRAESTRUCTURAS TÉCNICAS (IT)
	CIUDAD JARDIN		ESPACIOS LIBRES (SLEL)
	TERCIARIO	DOTACIONES PRIVADOS	
	INDUSTRIAL		DEPORTIVO PRIVADO
	Código Subzona de Ordenanza		ESPACIOS LIBRES
			DOTACIONAL PRIVADO

Aprobación provisional 2009. Del plano PB1-04 de Calificación, Usos y Sistemas.

- **ED- AN “Alameda de Andalucía”:** 2.775 m² de suelo. Surge del traslado de la actual Casa-Cuartel a una nueva ubicación. Se plantea edificación de uso terciario y residencial, según ordenanzas de Manzana cerrada (MC)/PEPRI, de alturas B+4/B+5 según la vía a la que se orienta la fachada.
- **ED-LV “Residencial Las Villas”:** 6.210 m² de suelo. Surge del cambio de uso del Hotel Las Villas de Antequera. Se plantea edificación residencial, en Ordenación Abierta (OA), de altura máxima B+4.
- **ED-OP “Residencial Opel”:** 5.059 m² de suelo. Surge del cambio de uso del concesionario Opel. Se plantea edificación residencial, en Ordenación Abierta (OA), de altura máxima B+4.
- **ED-MA “El Mauli”:** Amplia parcela de 24.909 m² de suelo. Surge de la recalificación de los terrenos del equipamiento deportivo “Campo de fútbol El Mauli” por su posible traslado a una nueva ubicación. Se plantea el desarrollo de una iniciativa pública de vivienda compatible con el uso deportivo y el de espacios libres. La ordenanza de aplicación es Ordenación Abierta (OA), y la altura máxima PB+4.
- **ED-PR “Paseo Real”:** Amplia parcela de 18.935 m² de suelo. Surge de la recalificación de los terrenos del equipamiento deportivo “Campo de fútbol de tierra del Paseo Real” por su posible traslado a una nueva ubicación. Se plantea una nueva edificación de usos residencial y deportivo. Las ordenanzas de aplicación son Terciario (TE) y Equipamiento Comunitario (EQ).
- **ED-AY “Calle Arrayanes”:** 951 m² de suelo. Surge del cambio de calificación de la parcela contigua al “Centro Cristiano” para adaptarla al uso residencial. La ordenanza de aplicación es Unifamiliar Adosada (UAD).

SUELO URBANO: ORDENANZAS Y SECTORES DEL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO.

PRINCIPALES ACTUACIONES URBANÍSTICAS EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

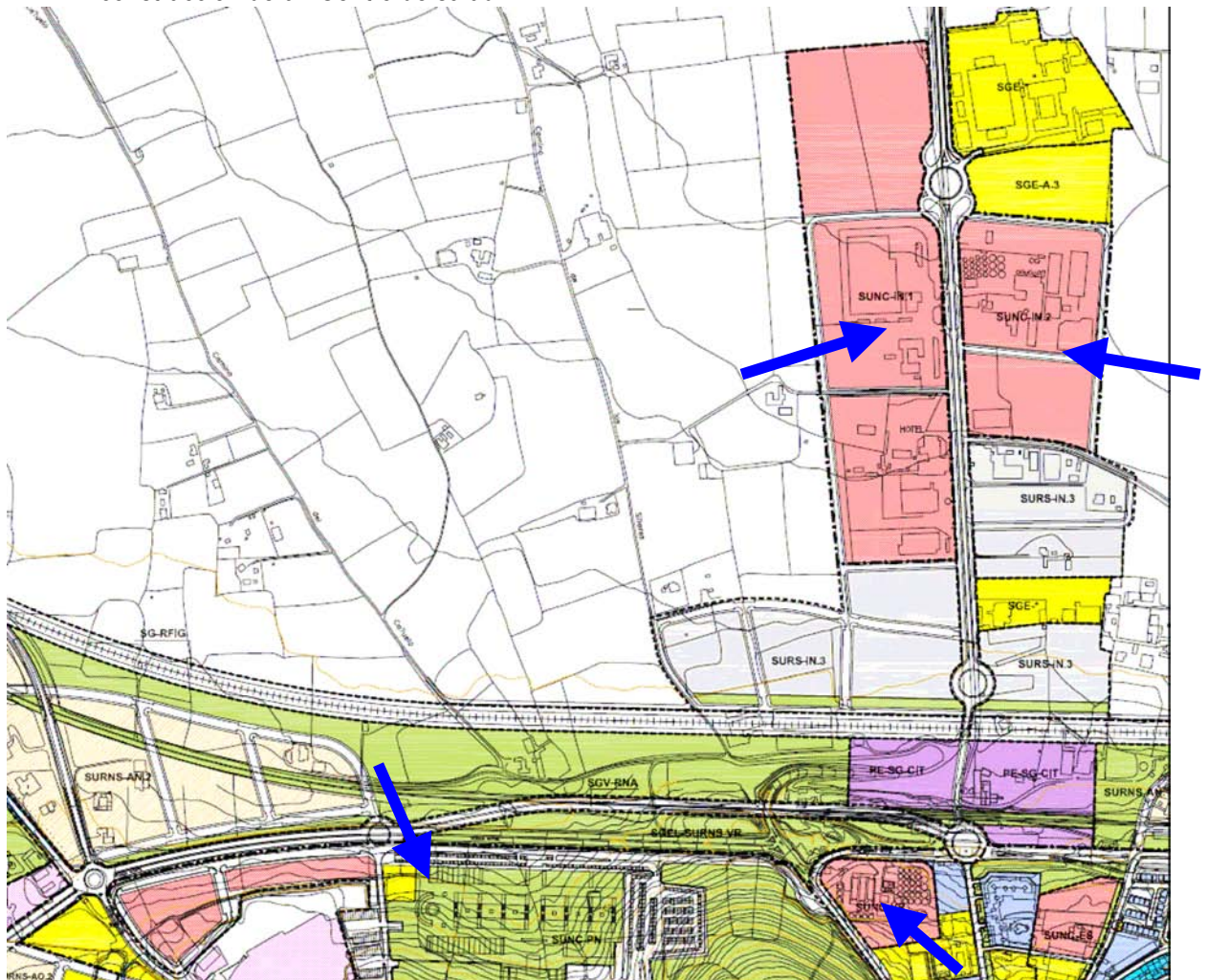


- Dentro de las actuaciones orientadas a ordenar la Zona Oeste encontramos los sectores **SUNC-AL1 y SUNC-AL2 Huertas del Alcazar 1 y 2** con 25.774 m² y 18.983 m² de superficie de suelo respectivamente. Se trata de unidades de ejecución procedentes del planeamiento anterior que no han llegado a desarrollarse, parcialmente consolidada con vivienda unifamiliar. Se plantea un uso residencial, con ordenanza de Vivienda Unifamiliar Aislada (UAS), de altura Baja+1, con 10% de cesión y 30 % de reserva de la superficie de techo para V.P.O.



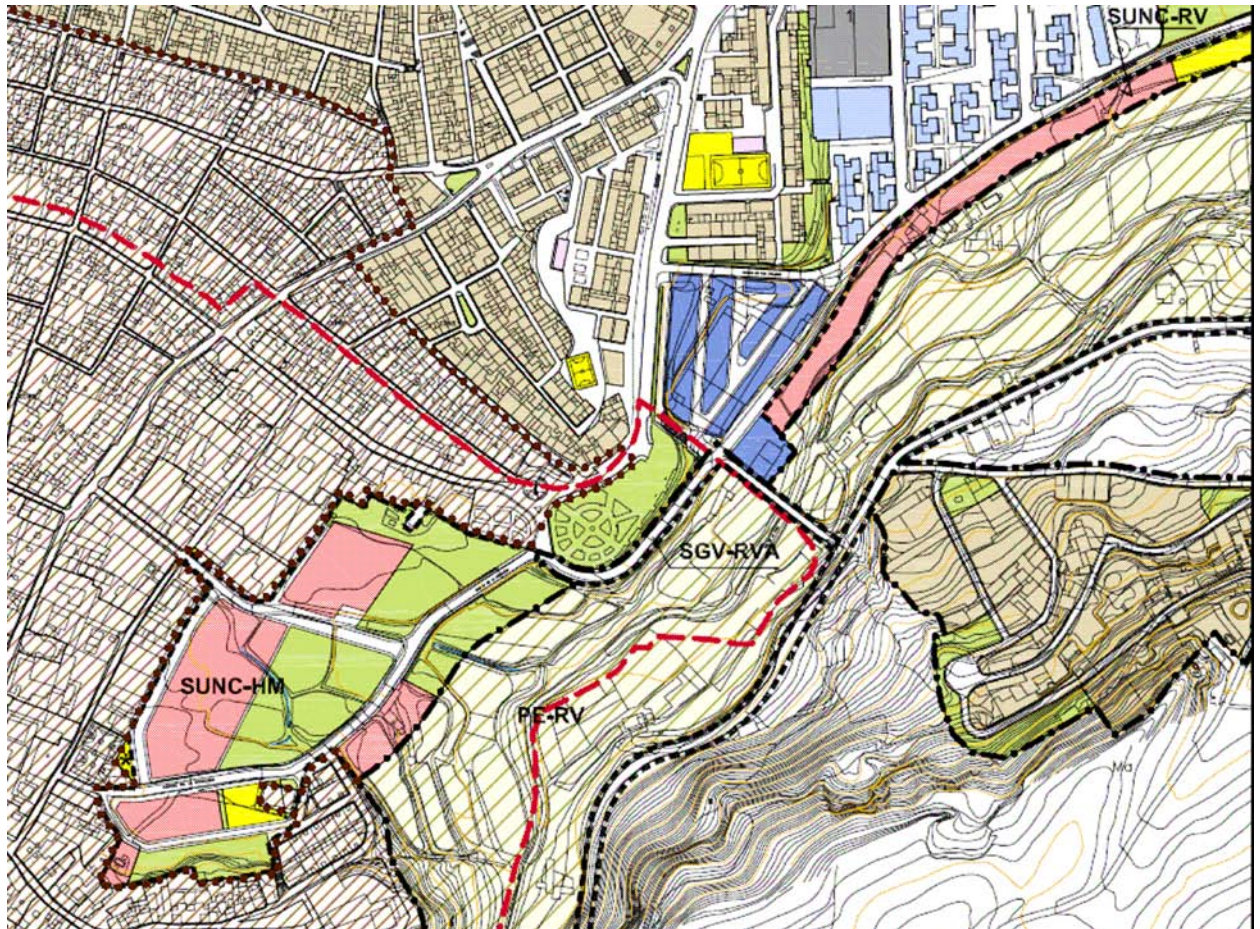
- Entre la zona Norte del Centro Histórico encontramos el sector **SUNC-ES Avenida de la Estación** con 18.545 m² de suelo. También se trata de una unidad de ejecución del planeamiento anterior que no ha llegado a desarrollarse por la presencia de naves industriales aún en uso. Se plantea un uso residencial, en Ordenación Abierta (OA), de altura Baja+4, con 10% de cesión y 30 % de reserva de la superficie de techo para

V.P.O..Contempla la convivencia con un equipamiento social para, posiblemente, la construcción de un Centro de salud.

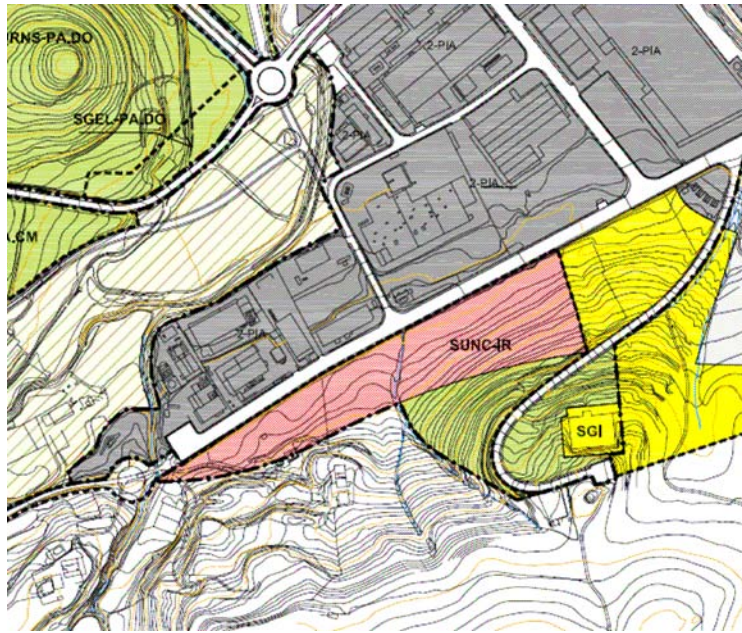


- Al Norte del núcleo, en la zona de la Carretera de Córdoba se refuerza las industrias existentes a ambos lados de la vía, principalmente destinados a la industria aceitera, con los sectores **SUNC-IN.1 ARI Industrial Norte1** y **SUNC-IN.2 ARI Industrial Norte2**, con 153.355 y 72.892 m² de suelo respectivamente. Una apuesta ambiciosa que polariza el desarrollo industrial de la ciudad, hasta ahora centrado mayoritariamente en la zona Este (aún sin colmatar).
- Al otro lado del sistema general del trazado de la vía del tren encontramos el sector **SUNC-VR Villa Romana**, con una superficie de suelo de 18.913 m², que tiene la intención de facilitar el traslado de la cooperativa oliverera existente a un lugar más adecuado, liberando los yacimientos arqueológicos “Villa romana de la estación”. Se plantea un nuevo uso residencial, en Ordenación Abierta (OA) con alturas PB+4. Se contempla el 10 % de cesión y el 30 % de reserva de la superficie de techo para V.P.O.
- Junto a la Villa Romana, encontramos un amplio sector de 233.971 m² de suelo: **SUNC-PN Parque del Norte**. Se trata de una reordenación del Sistema General homónimo del planeamiento anterior. Se propone la creación de una bolsa de viviendas en la zona Oeste, junto a la intersección de la Ronda Norte con la Carretera de Sevilla, con una ordenanza propia denominada Ordenación Abierta-Parque del Norte (OA-PN) de alturas

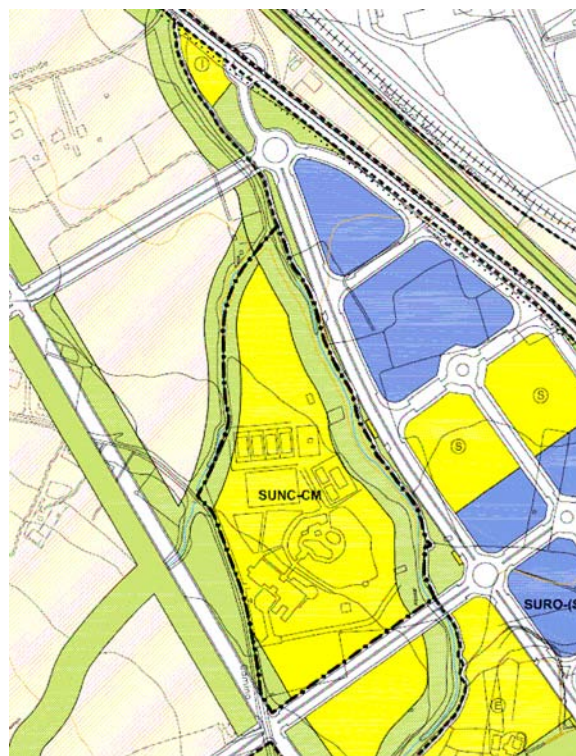
PB+6; dejando el resto dedicado a Recinto Ferial y reserva de equipamientos públicos. Se plantea la posibilidad de revisar la necesidad de tal densidad de viviendas, con un volumen que puede desvirtuar la fachada del núcleo desde la Ronda Norte.



- Al Este del Casco histórico encontramos el sector **SUNC-HM Huertos de la Moraleja**, clasificada actualmente como Suelo No Urbanizable. Se plantea una superficie total de suelo de 50.359 m² como zona estratégica, por la proximidad de elementos arquitectónicos emblemáticos, y para mejorar una imagen desvirtuada por la presencia de traseras de edificaciones residenciales. Además de las zonas verdes propuestas se establece un uso residencial, con ordenanzas Manzana Cerrada (MC)/ Residencial Popular (RP) de altura Baja+1, con 10% de cesión y 30 % de reserva de la superficie de techo para V.P.O.; se completa con un uso terciario (TE).
- Junto esta actuación encontramos el sector **SUNC-RV Riviera de Villa** con 12.848 m² de suelo. Se plantea para reordenar el borde del Casco histórico, parcialmente ocupado por viviendas, además de cualificar el margen Norte del río de La Villa. Se establece un uso residencial, en Residencial Popular (RP), de altura Baja+1, con 10% de cesión, sin reserva para V.P.O..



- En la zona Sureste del núcleo encontramos el sector: **SUNC-IR Avenida Romeral**. Se plantea una amplia superficie de 46.637 m² de suelo para uso industrial además de una zona verde en la subida al depósito. La fuerte orografía de la zona parecen cuestionar si esta es la solución más adecuada y no una reordenación de la zona verde planteada que pueda cualificar mejor este límite urbano.



- Se plantean también otras intervenciones para usos no residenciales, destacamos la del sector **SUNC-CM Club Matagrande**, en la que se reconoce como suelo urbano los terrenos ocupados por las instalaciones de este equipamiento privado, actualmente sobre suelo No Urbanizable.

4. CRECIMIENTOS. SUELO URBANIZABLE.

Direcciones del crecimiento. Cuantificación.

La propuesta de crecimiento residencial refleja un planteamiento coherente y un modelo lógico:

1. Se propone ocupar los suelos de crecimiento natural hacia el oeste (Carretera de Sevilla), donde se añaden suelos de uso turístico, sellar el crecimiento hacia el este y sur colindantes con espacios naturales protegidos de sierra, y controlar el crecimiento norte hasta el trazado del AVE como perímetro de periferia e inicio de la Vega.
2. Se propone “nucleizar” los núcleos urbanos históricos, creciendo en suelos inmediatos mediante extensión de la trama con la tipología tradicional.

Los nuevos sectores corresponden con crecimientos a escala urbana atendiendo a razones estratégicas de situación que ya presentaba en Plan de 1997, y se añaden otros crecimientos con escala territorial que surgen de la oportunidad que representa el nuevo espacio de implantación de grandes infraestructuras de comunicación, estos se corresponderán con urbanizables no sectorizados con uso productivo o turístico.

Este planteamiento lógico a la hora de proponer el crecimiento, se corresponde al modelo del PGOU y su eficacia en desarrollo. La **escala urbana** representa la consolidación lógica como continuidad al modelo de 1997 en un plazo corto-medio, y la **escala territorial** de largo plazo de desarrollo es la propuesta meditada ante la oportunidad que ofrecen los nuevos elementos de comunicación salvando y adaptándose a la problemática de un medio físico de alto valor natural.

La direcciones de crecimiento corresponden a la tendencia del modelo planteado en 1997, cubriendo las necesidades demandadas en suelos de ensanche con las mejores cualidades de accesibilidad y situación:

- Zona oeste, espacios con topografía suave, propicios para el ensanche de la trama urbana. Se caracteriza por crecimientos de media-baja (SURNS-AO.3, SURNS-AO.4) y alta densidad (SURS-AO.1, SURNS-AO.2) apoyados en viarios estructurantes, que en ocasiones completan desarrollos de suelos ordenados (SURO-SUP.7). La categorización del urbanizable, debe corresponderse a la previsión de plazos de desarrollo, y al no querer agotar y computar suelo inmediatamente en el modelo que dispone el POTA.
- Zona sur, donde se propone dar solución al borde colindante al espacio protegido de sierra, mediante un sector urbanizable ordenado (SURO-TH) de tipología unifamiliar acorde con la topografía y el paisaje urbano final.
- Zona este, se proyecta un residencial de densidad media en la ladera del romeral hasta la autovía, aunque no parece necesario, el PGOU se decide por implantar un urbanizable no sectorizado (SURNS-AE.1) que sea elemento de sellado con los espacios forestales colindantes. Así mismo, se pretende la lógica ampliación del parque empresarial de Antequera (SURS-IM) entre el trazado AVE y el polígono actual, que debiera haberse propuesto como no sectorizado. También es lógico el sector industrial más cercano al núcleo (SURS-IS), aunque podría haberse dimensionado acorde a la situación y su destino. La propuesta de espacio lineal terciario como fachada del acceso desde la autovía (SURS-TE) es una buena

transición entre el espacio industrial y el residencial propuesto más cerca de la zona feorestal.

– Zona norte, las propuestas vienen condicionadas por la operación de cambio del trazado del ferrocarril, y a adaptación del suelo existente se le propone completar los espacios de oportunidad de sectores de urbanizable no sectorizado de densidad alta (SURNS-AN.1, SURNS-AN.2). Los sectores de uso industriales y terciarios (SURS-IN3) en la carretera a Córdoba tienen justificación por su estratégica posición junto a la estación y el eje viario, y la ordenación de suelo con características urbanas, sin embargo, pudiera dimensionarse más justificadamente.

– Independientes al núcleo: se desarrolla suelo industrial que completa justificadamente el Centro Logístico de Andalucía (SURS-ICA); la propuesta de la Ciudad de la Innovación Tecnológica Agroalimentaria (SURNS-I.CITA) se mantiene en esta aprobación pese a ser coherente que lo hubiera incorporado un plan de ordenación territorial. Con respecto a los suelos de cercamiento residencial de carácter residencial e industrial incorporados a los núcleos de Bobadilla, Villanueva de la Concepción y Cartaojal, son acordes a las demandas existentes y futuras de poblaciones que se encuentran a considerable distancia del espacio urbano de Antequera.

Tipos de suelos ocupados. Relevancia ambiental de éstos.

Los suelos ocupados por los nuevos crecimiento del urbanizable son, en general, espacios sin características ambientales importantes, que deben su proposición a su situación estratégica o conexas a la trama urbana. Sin embargo, es en el dimensionamiento del SURNS, donde se encuentra discrepancia por el consumo de tanta superficie. Operaciones como la compactación de los terrenos entre el nuevo trazado del AVE, y el PEAN y el espacio forestal deberían definirse mejor para su justificación.

Cuantificación en relación a las demandas o a los crecimientos demográficos.

El modelo del Plan se ajusta a lo requerido por el POTA, sin embargo, el suelo urbanizable no sectorizado genera expectativas a largo plazo que prevén la utilización de excesivo espacio. Los elementos de infraestructura territorial y la necesidad de dar finalización (sellado) a la trama futura de la ciudad, no parecen ser suficiente justificación para tramar espacios con escalas semejantes a la del núcleo.

Índices de edificabilidad brutas de los diferentes tipos de suelo, tipologías dominantes y alturas en dichos tipos de suelo:

Densidad alta, en espacios de llano que suponen el ensanche y la continuidad de la trama urbana. Co tipoloía de plurifamiliar B+4+A y 41-55 viv/Ha, y edificabilidad de 0,45-0,60 m²/m²s.

Densidad media en zonas de llano para espacio entre el suelo consolidado y los ensanches de baja densidad, con tipología plurifamiliar ciudad jardín de B+2+A ó adosadas y aisladas de b+1, densidad 30-40 viv/Ha, y edificabilidad 0,33-0,45 m²/m²s.

Densidad baja, en espacios de ladera con tipología de aislada, pareadas y/o adosada de b+1, con densidad de 20-25 viv/Ha, y edificabilidad 0,22-0,30 m²/m²s.

Es de considerar la propuesta de reservar suelo con destino a la construcción de viviendas de protección de un 40% de la edificabilidad de todos los sectores urbanizables.

Red viaria: diseño y conexiones entre sectores.

La red viaria proyectada se basa en dar continuidad a las rondas propuestas norte y sur en el Plan de 1997, y en general mediante trazados históricos en conectar éstas con los nuevos ensanches de la ciudad. Las nuevas rondas y ejes viarios estructurales suponen la accesibilidad a los suelos urbanizables y grandes equipamientos, pero también son límites territoriales de periferia.

La ronda este o del Romeral se traza sobre el sur-este del núcleo y supone el perímetro del crecimiento propuesto en el PGOU al este de la ciudad donde se propone un sector urbanizable no sectorizado. Esta ronda enlazará la ronda sur y el vial de borde del polígono industrial de la Azucarera, dotando a Antequera de un necesitado acceso sur inmediato desde la autovía.

La ronda oeste o de Matagrande, se ordena como límite de las zonas de ensanche de urbanizable no sectorizado residencial de la Verónica y de Matagrande, pero también supone conectar las áreas residenciales unifamiliares del suroeste del núcleo con el norte de la ciudad. El ensanche residencial se apoya en dicha ronda, y carga sobre cada sector la ejecución de dicho vial estructurante.

El eje radial conocido como camino de Gandía SGV-CG, se propone dotarlo de una sección viaria adecuada, ya que conecta la Ronda Oeste con el campo de golf Antequera-Gandía, colindante al Antequera Golf, esta operación se une a la nueva sección tipo en suelo urbano sin consolidar, que obliga a modificar el conjunto de alineaciones afectadas.

Estándares de dotaciones y cargas externas:

La fichas de planeamiento incorporan la reserva de equipamiento y dotaciones de cada sector urbanizables, siendo más amplias en algunos de los sectorizados (sobre todo en espacios libres), y la que le correspondían en sus planes parciales de ordenación en los ordenados con planeamiento aprobado. El estudio de programación y adjudicación de cargas externa satisface la cantidad de necesidades que supone el modelo de crecimiento del Plan.

Respecto al suelo urbanizable y su definición mediante las fichas de planeamiento

Las fichas de planeamiento se encuentran redactadas de forma completa en cuanto su identificación, ordenación estructural, y en su gestión y programación. Destaca el apartado de objetivos y criterios, donde se determina su ordenación pormenorizada preceptiva. Las cargas y condiciones de ejecución son precisas, y será el estudio económico quien las cuantifique para el resultado de su viabilidad. Se resaltan las

afecciones territoriales y sectoriales a cada sector, posponiendo a los instrumentos de desarrollo cual es el efecto constatable en dichos terrenos.

Se indica la reserva para viviendas de protección oficial, excepto para los suelos ordenados que son de régimen transitorio.

No se indica la reserva para equipamientos y dotaciones en casi ninguna ficha, ni siquiera aludiendo a lo establecido legalmente. Tampoco vincula en casi ningún caso la ordenación propuesta, donde sí aparecen los espacios libres, y en algún caso, los suelos reservados a equipamientos locales.

SURO:

Las escasez de fichas de suelo en régimen transitorio refleja el grado de desarrollo del PGOU de 1997.

Residencial régimen transitorio:

- SUP.7 en Antequera
- SUP.2 en Bobadilla Estación
- SUP.1, SUP.3 en Villanueva de la Concepción
- SUP.T en Las Monjillas

Residencial ordenado por PGOU:

- SUP.TH en Antequera, lógicamente con la ordenación vinculante

Industrial transitorio:

- SUP.4, en Antequera

SURS:

La escasez de fichas de suelo sectorizado de carácter residencial refleja que sí existen bastantes en el suelo urbano no consolidado, que por el número de viviendas que aportan a la programación del PGOU restringe las que pudieran desarrollarse en suelos sin consolidación o con menor articulación con la trama urbana. En suelos sectorizados industriales, se proponen lógicas actuaciones de desarrollo, excepto la que amplía el centro logístico SURS-ICLA. Se utiliza un sólo índice de edificabilidad: 0,45 m²t/m²s (también en el sector de uso terciario).

Residencial:

- AO.1, en Antequera
- BE.S1, en Bobadilla Estación
- VCH, en Villanueva del Caucho (100% viviendas protección unifamiliares)

Industrial:

- I.S, I.M, IN-3, en Antequera
- ICLA, junto A-92
- I.VC, en Villanueva de la Concepción
- I.CJ-1, en Cartaojal
- I.BE, Bobadilla Estación

terciario:

- TE, en Antequera fachada de acceso este desde la autovía.

SURNS:

Aunque cumpliendo con lo establecido en el POTA, representa la clasificación de posiblemente demasiado suelo con respecto a los suelos no programados de un PGOU, incluso ante las expectativas estratégico-económicas de un municipio como Antequera.

Cabe destacar, el sector SURNS-MG de carácter turístico, tanto por su amplia delimitación, como por su situación y su desarrollo con aproximadamente 200.000 m² de techo desarrollado en B+1. También se propone la actuación denominada CITA de uso tecno-agrario, con una extensión de más de 5.000.000 m², con afecciones del PEPMF y al sistema de acuíferos de la Vega, proponiendo un gran parque metropolitano, y ligando a otro sector SURNS-LL.1 de carácter residencial con supuestamente unas 500 viviendas que generarían un núcleo de entidad junto a la pedanía que linda con la autovía. Pudiera haberse hecho referencia a la aprobación de un plan de ordenación del territorio de la comarca para conocer si se debe polarizar las actuaciones en sólo este municipio.

Llama la atención la categoría del sector AO.2 rodeado de suelo programado, pero que, probablemente, atenderá a cuestiones de oportunidad y de que no pudiera ser encajado en los parámetros máximos de crecimiento que impone la aplicación de la normativa del POTA.

No se justifica el sector SURNS-SM Sierra de Málaga, junto a la autovía, puesto que para desarrollar una estación de servicio con usos compatibles de hostelería alojamiento parecen muchos los 170.000 m² de superficie delimitada.

El listado de sectores residenciales de esta categoría junto a los núcleos del municipio (Bobadilla estación, Cartaojal, Las Joyas y Villanueva de la Concepción), evidencia el ajuste de suelos, quizás comprometidos con la aprobación de 2008, para que su dimensionamiento no encuentre informe desfavorable de Ordenación del territorio. El caso inusual de los siete sectores periféricos al término municipal de Villanueva de la Concepción, debe estar consensuado para lógicamente sectorizarlos cuando se desvincule en competencias urbanísticas.

Residencial:

- AN.1, AN.2, AE-1, AO.2, AO.3, en Antequera
- LL.1, en Los Llanos junto a la autovía y la actuación de CITA.
- BE.N1, en.N2, BE.S3, en Bobadilla Estación.
- N.1, S.1, S.2, S.3, O.1, O.2, O.3, en Villanueva de la concepción
- CJ.N, CJ.S, en Cartaojal
- JY.4, en Las Joyas.

Tecno-Agrario:

- I.CITA.1, I.CITA.2, I.CITA.3, junto a los Llanos.

Turístico:

- MG, en La Magdalena cercano a Antequera Golf.

Estación de Servicio:

- SM, junto a autovía A-92.