



Concejal Delegado:

R C E P C I O N	JUNTA DE ANDALUCÍA DELEGACIÓN TERRITORIAL DE FOMENTO Y VIVIENDA	
	28 ABR. 2016	
	Registro General 5	Málaga

ÁREA DE GOBIERNO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA	
COORDINADOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA Y GERENTE DE LA GMU	
RECIBI	28 ABR 2016
RATA:	204766/16
REVIS:	352/16

Expediente: PP1073/13

Solicitante: Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía

Situación: Municipio de Málaga.

Asunto: Proyecto de construcción "Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil (T-MM6202/APRO)"

En respuesta a su oficio de 1 de abril de 2016, en el que se solicita la emisión de informe municipal con relación al Proyecto de construcción "Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil (T-MM6202/APRO)", adjunto se envía el informe técnico, de fecha 28 de abril de 2016, elaborado por el Departamento de Planeamiento y Gestión de la Gerencia Municipal de Urbanismo, dando cumplimiento con ello a lo exigido en la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 2/2003 de 12 de mayo de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, puesta en relación con el artículo 34 de la Ley 8/2001 de 12 de julio de Carreteras de Andalucía.

Málaga, a 28 de abril de 2016.
EL DELEGADO DE ORDENACION
DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

Fdo.: D. Francisco Javier Pomares Fuertes.

Recibí el Original:

Fecha.....

Firma,



Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.
Avd. Diego Martínez Barrio nº 10
41013 - Sevilla



I- Línea 2 de Metro de Málaga. PP1073/13

Expte: PP 1073/13

Solicitante: Consejería de Fomento y Vivienda

Situación: Prolongación y Bailén-Miraflores

Asunto: Proyecto de construcción Prolongación de la línea 2 de Metro Málaga.
Tramo Guadalmedina-Hospital Civil.

Por la Consejería de Fomento y Vivienda se remite a este Ayuntamiento el Proyecto de Construcción de la Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil, para que se informe en relación con su adecuación al Planeamiento Urbanístico.

Los planes que afectan al municipio en materia de ordenación del territorio, y por tanto urbanísticamente, son: Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga, (POTAUM; de competencia autonómica), como concreción y desarrollo más pormenorizado del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) y el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Málaga, estando este último sujeto al primero.

A. POTAUM

Tanto la Memoria como la Normativa habla de una red de Metro y Tranvías y así se grafía en planos. La red es única pero está constituida por dos elementos: el metro por una parte y el tranvía por otro. La diferencia fundamental es conocida: uno va soterrado y otro en superficie. Y habla de futuras actuaciones con líneas tranviarias o del tranvía de Vélez a Torre del Mar a las que no llama metro. No es lo mismo conceptualmente aunque ambos sean transportes colectivos y ferroviarios pues su incidencia en la ordenación urbanística puede ser muy diferente.

La Normativa, en su artículo 40.1 con carácter de directriz, especifica que la red de Metro y Tranvías, está compuesta por las líneas:

- a) Línea 1 que discurre entre la Malagueta y Teatinos, e incluirá un nuevo ramal desde Teatinos al Parque Tecnológico de Andalucía.
- b) Línea 2 que discurre entre la Malagueta y el intercambiador de Martín Carpena.
- c) Línea 3 que conecta Málaga, Rincón y Vélez-Málaga.
- d) Línea 4 que discurre entre Guadalmedina y Las Virreinas.





Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio de Urbanización e Infraestructuras

Todas estas líneas, de acuerdo con los estudios, anteproyectos y proyectos realizados eran soterradas, salvo en la línea 1, desde la Universidad hacia el Oeste (Cocheras y futura ampliación del PTA) y previsiblemente la línea 3 desde el arroyo de Totalán hacia el Este.

El artículo 40.3, también con carácter de directriz, indica que las actuaciones de la red propuesta se ajustarán a lo previsto en los correspondientes estudios informativos, así como a los proyectos de construcción que apruebe el Consejo de Gobierno.

Del artículo 8 de la Normativa, con carácter de norma, se deduce que para pasar de la escala a la que se redacta el POTAUM a escala de estudio informativo-anteproyecto para su ejecución se hará una delimitación precisa y justificada del trazado elegido. Es decir, parece deducirse que hay que concretar y justificar la solución que se proponga, no solo en el sentido de justificar su finalidad esencial (la que mejor satisfaga la demanda) sino en otros aspectos que superan el solo contenido de transporte colectivo.

El proyecto de construcción ahora presentado hace suyo y desarrolla lo que el denominado "Proyecto Básico documento de Avance de la Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Hospital Civil" contenía. Ese proyecto, cuando se somete a información pública era incompleto (faltaban cuestiones esenciales como los estudios de demanda y movilidad y existía una indefinición de la sección transversal); ha sido aprobado el 3 de Marzo de 2016 por Resolución de la Dirección General de Movilidad.

El proyecto de construcción, como el básico, plantea una modificación muy importante del trazado del metro hacia el Norte. Se trata de un nuevo trazado en planta y en alzado, diferente a lo hasta entonces previsto en el POTAUM, estudios informativos y anteproyectos, y en el propio PGOU. El mismo no puede considerarse como un mero ajuste de lo propuesto en anteriores documentos. Así mismo, no contiene justificación adecuada, a juicio de este Ayuntamiento, al no abordar todos los aspectos que debe considerar y/o no ofrecer solución satisfactoria a los problemas que se plantean.

En relación con el planeamiento hay dos aspectos fundamentales a considerar en el proyecto de construcción:

1) Su relación con la línea 4

Aceptándose desde un punto de vista funcional que el nuevo tramo podría considerarse como prolongación de la línea 2, lo que no se indica es si sustituye a un tramo de la línea 4 o no y como quedaría esta.

La línea 4 debe llegar en algún momento a Ciudad Jardín-Virreinas pero ¿cuál será su traza?.





Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio de Urbanización e Infraestructuras

En líneas generales sólo cabrían dos posibles soluciones:

- a) Que la línea 4 se mantenga tal como está prevista en el POTAUM o con ajustes que la modificarían de acuerdo con los estudios realizados (dos corredores: Armengual de la Mota, Jaboneros-Juan de Austria-Dr. Marañón...etc; Hilera-Alonso de Palencia-Pelayo-Bailén-H. Civil_ Marañón... etc). Sea una u otra la traza, siempre se ha considerado soterrada.

Con el proyecto planteado se crearía una nueva línea, muy cercana a la prevista 4, a la que sustraería parte de los potenciales viajeros. Sería una total contradicción con la estructura fijada en el POTAUM y por tanto en el PGOU. El propio proyecto de construcción indica que podría unirse a la línea 4, por lo que, con toda lógica, no parece que se tenga previsto que coexistan las dos.

- b) Que la línea 4 se suprima parcialmente. El tramo que ahora se proyecta se uniría a la prevista línea 4, de la que se suprimiría el tramo que desde la prolongación de la Alameda debía llegar hasta ese hipotético punto de conexión.

Esta solución también estaría en contra del POTAUM. Por varias razones:

-No está estudiado como enlazar con la línea 4 ni en planta ni en alzado. Se aventura que podría hacerlo por Simón Bolívar-Luis Buñuel hasta el extremo norte de Dr. Marañón o por la Avda. del Arroyo de los Angeles hasta el extremo Sur de Dr. Marañón.

No se aportan datos suficientes sobre ese posible enlace, ni se comprueba si es factible y si responde a la mejor satisfacción de la demanda; si será soterrado o no, aunque visto el tramo que ahora se proyecta cabe deducir que será en superficie. En este caso, no se estudia cuál sería la afección a la movilidad general de la ciudad y si resulta asumible por esta.

-Se transformaría en una línea de tranvía, metida en plena zona consolidada de la ciudad y por un viario en general estrecho para implantarla sin afectar a otros usos que el espacio público debe albergar. Supone un cambio sustancial respecto de lo hasta ahora previsto.





2) Las características del tramo proyectado y las consecuencias que produce su implantación.

Si se observa la ciudad, en los barrios situados al norte de la Prolongación, entre el Guadalmedina y la Avda. de Juan XXIII, el único vial norte-sur, aparte los extremos, que conecta la Prolongación o C/ Hilera con la Avda. de Valle Inclán es el eje formado por las calles Santa Elena, Eugenio Gross, Blas de Lezo y Simón Bolívar.

El tramo tranviario que se proyecta discurre por gran parte de ese eje. Dada su conectividad, tanto en los extremos como por tener cruces con diversas vías E-O de gran capacidad es, junto a los pasillos del río, el que concentra desplazamientos en esos sentidos de buena parte de la ciudad, aparte los interiores de la zona; igual función realiza el eje Avda. Barcelona – Fleming – Marañón, que también tiene esas conexiones.

El Proyecto básico que salió a información pública no contenía ningún estudio sobre las consecuencias que para la movilidad general tenía la implantación tranviaria; ese estudio se entregó con posterioridad al Ayuntamiento y se ha incorporado en el proyecto de construcción.

Ya fue informado por el Área de Movilidad de este Ayuntamiento y remitido a la Agencia de Obra Pública a principios de marzo de este año.

Como consecuencia de este informe se han realizado algunas correcciones:

A nivel macro se han modificado los datos de aforos y se ha recalculado el modelo, siendo de destacar que los datos que arroja suponen un empeoramiento de la situación en Eugenio Gross y Avda. de Barcelona en sentido norte (ambas pasan a nivel E); por otra parte se ha eliminado del documento considerar la hora punta de tarde-noche, no habiéndose recogido los otros condicionantes solicitados en el citado informe del Área de Movilidad.

A nivel micro se han simulado más intersecciones pero no se ha incorporado el análisis de su funcionamiento durante una hora (solo se hace para 15 minutos), análisis que se había solicitado para todas la intersecciones, a fin de poder pronunciarse sobre la idoneidad de su funcionamiento.

El proyecto plantea dos itinerarios alternativos por la supresión del paso de vehículos por Eugenio Gross, salvo los residentes de la zona. La conclusión, tras un análisis exhaustivo es que es un estudio incompleto y con contradicciones y que no permite tener garantía de que la movilidad general de la zona esté suficientemente garantizada, existiendo además una pérdida de aparcamientos en una zona en donde prácticamente no hay ningún espacio libre, no aportando solución suficiente y unas afecciones a las líneas de la EMT y a unas intersecciones, existentes o propuestas, que no se analizan convenientemente.





Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio de Urbanización e Infraestructuras

Además, no solo se usa como itinerario alternativo la propia calle Blas de Lezo por donde discurre la plataforma tranviaria, también con el mismo fin se usarían las calles Simón Bolívar o Arroyo de los Angeles, cuando por una de ellas se insinúa que iría la conexión del nuevo tramo con la línea 4, pero no se estudia. Por tanto el objetivo de disponer en un futuro de la línea 4 completa, señalado en el POTAUM, es difícilmente realizable; desde luego sólo plantea dudas muy fundadas que han de ser resueltas antes de aprobarse y acometer las obras.

El sistema tranviario puede ser adecuado para el transporte colectivo pero no cuando discurre por calles con sección insuficiente pues resultan afectados: otros modos de transporte (peatón, bici y líneas de autobuses), la existencia de espacios públicos de relación, y la movilidad global de la ciudad. Todo ello se agrava cuando, como en este caso, el resto del viario de la zona tiene una sección más pequeña. Esta ciudad no dispone en esa zona de amplias avenidas como sí las tienen otras de la Comunidad.

Siendo el POTAUM de competencia autonómica, corresponde a esa Administración evaluar lo hasta aquí expuesto, y que a juicio municipal supone una modificación del mismo.

B. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (PGOU)

De aprobarse el proyecto con el contenido actual supone un cambio en el PGOU al tener que modificar la traza que actualmente figura en él. Además para poder hacerlo debe estar definida la prolongación hasta la línea 4 y en qué forma continua: soterrada o tranviaria y como quedaría (planta y alzado) el resto de la citada línea.

La alteración de las líneas de metro previstas, sobre todo si deja alguna de serlo por pasar a una solución tranviaria, tiene una repercusión en la zona donde se produce variable según sus características.

El PGOU apuesta por una movilidad sostenible pues quiere una recuperación del espacio público libre, que desde el momento en el que el uso del vehículo privado se ha ido implantando y creciendo, ha ido desapareciendo y ha quedado reducido al mínimo, sobre todo en la ciudad consolidada y donde las calles ya eran de por sí exigüas de sección (solo hay que examinar las mínimas aceras que hoy en muchos lugares de la ciudad existen).

Hay que recuperar parte de ese espacio que el coche ocupa: circulando y parado. Para disminuir el uso del vehículo privado, desde el planeamiento se debe actuar en dos direcciones: creando una ciudad lo más policéntrica posible (se disminuye el número de desplazamientos) y ofreciendo una alternativa a través del uso de otros modos de





Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio de Urbanización e Infraestructuras

transporte. Esta alternativa debe ser competitiva con el vehículo privado, para lo que se necesita la implantación de plataformas reservadas, que permitan conseguir un transporte rápido, económico y con la frecuencia conveniente, y del intercambio modal.

De esta manera la disminución del uso del vehículo privado libera espacio público (por no necesitarse para su movimiento y para aparcar en el destino) y mejora el medio ambiente.

Y este modelo es el que prevé el PGOU, apoyándose en el POTAUM. El transporte colectivo se articula sobre la base de las líneas de metro previstas que se convierten en la columna vertebral y se complementa con la implantación de carriles bus, tal como se indica en el capítulo IV del título VIII de la Memoria y en los planos 2.7.2 del PGOU, el cual fía un estudio más detallado y profundo de la movilidad de la ciudad a la realización de un Plan Especial, que se está elaborando.

El Proyecto que se informa introduce un cambio importante a una parte del anterior esquema: no solo cambia la traza en planta anteriormente prevista para la línea 4, sino lo más trascendente, la forma: pasa a ser una plataforma tranviaria. Antes no se consumía superficie de espacio viario, ahora sí, requiriéndose una anchura de 8 metros donde no se proyecten paradas, y mayor dimensión en los espacios donde se ubiquen las mismas.

El PGOU, en su modelo de ciudad como se ha dicho antes, busca recuperar todo lo posible del espacio público. Ahora, con el nuevo proyecto tranviario se necesita un corredor longitudinal norte-sur de 8 mts., aunque sea quebrado. Dejando aparte el corredor del río, solo existen tres itinerarios:

- a) Ingeniero de la Torre Acosta-Escassi-Morales Villarrubia y que muere en el par Camino de Suarez y Martínez de la Rosa, unidas por Moraima.
- b) El par, en su inicio, Armengual –Marmoles-Avda. Barcelona y Alonso de Palencia y Pelayo, que confluyen en la plaza de Bailen y sigue por Avda. de Barcelona, Fleming, Arroyo de los Angeles, Marañón, Avda. de la Palmilla.
- c) Sta. Elena, Eugenio Gross, Blas de Lezo, Simón Bolívar. Estos corredores pueden intercambiar tramos entre ellos a través de las calles transversales: Martínez Maldonado, entre Escassi y Avda. de Barcelona; Camino de Suarez-Velarde y Martínez de la Rosa-Calzada de la Trinidad; Arroyo de los Angeles y Luis Buñuel.

Todas estas vías se caracterizan por disponer de dos carriles de circulación por sentido (Dr. Marañón no los tiene pero los tendrá como consecuencia del desarrollo del PERI SUNC.R-5, aprobado definitivamente y cuyo desarrollo está previsto a corto plazo; este





Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio de Urbanización e Infraestructuras

PERI, a su vez, elimina el Paseo de Martiricos como vial de tráfico general, pasando a ser uno local, de servicio para el sector). De estos tres pasillos dos han de albergar carriles-bus pues son necesarios para obtener la movilidad sostenible y el tercero se destina al movimiento de los vehículos, pues en el PGOU se concebía con 4 carriles como consecuencia de que el metro se había previsto subterráneo. Establecer la plataforma tranviaria supone que no queda ninguna vía N-S con esa capacidad. Si el "metro" en superficie, la nueva línea 4 completa, se dispone por cualquiera de ellos, ¿Cómo afecta a la movilidad general de la zona?. No se ha hecho ningún estudio sobre ella y si la ciudad puede permitírselo; el fomento del transporte colectivo será importante pero otros logros, fundamentalmente recuperar espacio para el peatón y completar la movilidad sostenible con carriles bus se hará más difícil de lograr, cuando es objetivo prioritario del PGOU. Indicar también que la Avda. de la Palmilla y Dr. Marañón son el único corredor en sentido norte-sur por donde ubicar plataformas reservadas (tranvía y/o bus) pues Simón Bolívar conecta a una vía con la capacidad ya agotada (Valle Inclán) y su continuidad hacia el Sur está impedida pues en Blas de Lezo está la plataforma tranviaria proyectada.

En resumen, dadas las necesidades de espacio para disponer carril-bus en dos de los tres pasillos, para disminuir el tercero es necesario realizar unos estudios de movilidad que no se han hecho. Y eso es fundamental para saber si es posible la existencia de la "nueva línea 4"; a juicio de este técnico no hay justificación razonada de que con la propuesta planteada la movilidad de la ciudad pueda producirse sin problemas irresolubles y por tanto, sin esos estudios, no se puede dar el visto bueno.

En la Memoria del Proyecto, en el apartado de justificación de la solución adoptada, se indica que la inversión para solución en superficie es mucho menor que soterrada y dado que el criterio del factor económico tiene más peso que cualquier otro se opta por una solución de este tipo. Como por los corredores del Estudio Informativo no cabe una solución así, se escoge el corredor donde se propone la implantación, que además, se dice, permite la continuidad de la línea hasta conectar con los corredores estudiados anteriormente para la línea 4.

No corresponde a este Departamento determinar si el factor económico es absolutamente determinante para elegir una solución; todo el mundo estará de acuerdo en que la solución subterránea, dado el esquema viario de la ciudad, es la mejor para alcanzar una ciudad con movilidad más sostenible; por este motivo se han hecho así las líneas 1 y 2.

Se pueden proponer otras soluciones pero hay que justificar convenientemente que funcionan sin afectar sustancialmente a otros fines y objetivos de la ciudad, que se reflejan en el PGOU. Y se entiende, que esto no se ha hecho ni en el Proyecto Básico ni en éste de construcción, como se ha indicado anteriormente. De justificarse la nueva solución habría que proceder a modificar los planeamientos afectados.





Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio de Urbanización e Infraestructuras

La incidencia que estos tres Planes Especiales producen deberá tenerse en cuenta, a la hora de justificar el nuevo trazado.

Con independencia de todo lo anterior, por el Departamento de Arquitectura e Infraestructuras de esta Gerencia Municipal de Urbanismo han sido emitidos sendos informes técnicos de fecha 27 de abril

En relación con la infraestructura de saneamiento y drenaje afectada por la Prolongación de la Línea 2 de Metro Málaga se anotan una serie de indicaciones de las que se hace constar que: *“de no preverse en el citado Proyecto, podrían tener una considerable repercusión económica durante la ejecución de las obras una vez contratadas.*

- *Partiendo del pk 0 + 000 del trazado de la línea del Metro, en el cruce del túnel para girar hacia calle Hilera se debe considerar la existencia de un colector de sección rectangular de 2,25 H x 1,00 V metros, con capacidad para desaguar un caudal unitario de 5,80 m3/seg.*

- *El túnel del Metro afectaría al colector proveniente del eje viario formado por las calles de Pelayo y Alonso de Palencia que continúa por la calzada sur de calle Hilera. Este colector se dimensionó para evacuar un caudal de 4,30 m3/seg y sección rectangular de 1,50 H x 1,10 V metros (tal vez en el cruce con el colector su sección sea circular de diámetro 1,20 metros, debido a su mayor pendiente de la calle Alonso de Palencia)*

- *La incorporación de la línea de Metro en superficie hacia calle Santa Elena no afectaría al colector proveniente del eje viario constituido por las calles de Eugenio Gross y Santa Elena en cuanto a la rasante de aquél, si bien la traza del colector sería conveniente desviarla al lateral oeste del tranvía para que las labores de limpieza y mantenimiento a través de los pozos de registro puedan efectuarse con mayor facilidad. Además, dicho desvío colector debería redimensionarse en todo su trazado, recogiendo a su paso los ramales de todas las calles laterales que conectan con la calle Eugenio Gross. Considerando la cuenca vertiente correspondiente, con motivo de las inundaciones de 1989 el colector se desvió hacia el embovedado del arroyo del Cuarto con dos (2) conductos de 1,20 metros de diámetro, capaz de evacuar un caudal de 3,70 m3/seg.*

- *Otro aspecto importante a resolver es el de evitar que las aguas de lluvia que discurren superficialmente e inciden en calle Hilera se concentren en calle-plaza Armengual de la Mota, provocando su inundación. Estas escorrentías se captarían muy fácilmente en los “cuellos” de las calles que conectan con la de Hilera, instalando rejillas transversales sobre canaleta de hormigón a pie de pasos peatonales elevados al nivel de las aceras en las confluencias de las calles Armengual de la Mota, Alonso de Palencia y Santa Elena, así como en la confluencia de calle Hilera con el tramo de calle Armengual de la Mota frente al Corte Inglés. Estas captaciones de aguas de lluvia se conectarán a los colectores ya comentados en los apartados precedentes, dimensionados para canalizar las cuencas vertientes que le corresponden.”*

Así mismo ha sido emitido informe en relación con las instalaciones de alumbrado público, energía eléctrica, gas naturas, telefonía y telecomunicaciones del siguiente tenor literal:

“En referencia a las instalaciones señaladas en el asunto del informe, se comunica lo siguiente:





Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio de Urbanización e Infraestructuras

· La instalación de alumbrado exterior (de propiedad municipal) situada en las calles donde se ubica el falso túnel entre pantallas y la rampa de acceso al tramo en superficie (Calle Armengual de la Mota y Calle Hilera) debe renovarse en su totalidad como consecuencia directa del necesario proceso de reurbanización que se pretende llevar a cabo y con objeto de no tener que actuar sobre la zona en los próximos años. En atención a la magnitud del área de que se trata y a cuestiones referidas a eficiencia energética, la renovación integral de los elementos de la instalación de alumbrado exterior debe llevarse a cabo empleando las nuevas tecnologías disponibles para este tipo de instalaciones (fuentes de luz basadas en diodos led, sistemas de comunicaciones, etc.).

· En el caso del tramo en superficie, es evidente el cambio de fisonomía que van a presentar las calles afectadas (Calle Santa Elena, Calle Eugenio Gross y Calle Blas de Lezo) con la actuación que se propone. La instalación de alumbrado exterior existente a día de hoy en dichas calles está relacionada con su fisonomía actual (aceras y calzada de varios carriles). La inclusión del metro en superficie provoca una serie de cambios en la sección tipo de las calles que afectan a la instalación de alumbrado exterior. En primer lugar, la inclusión del elemento de transporte en superficie en estas calles provoca que se deban extremar los conceptos referidos a seguridad y salud de las actividades de mantenimiento de la instalación de alumbrado exterior (como consecuencia del peligro de trabajar en alturas similares a la catenaria -elemento en tensión-), lo que redundará en un gran aumento del coste de las actividades de mantenimiento. En segundo lugar, la obligatoriedad de instalación de iluminación específica en el tramo en superficie (planteada en el Anejo 16 del documento y de acuerdo a la ITC-EA-01 del Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior) desarrollada en compatibilidad con la instalación actual provocaría una sobre iluminación inaceptable en dicho tramo y, por tanto, un aumento innecesario del consumo y una disminución de la eficiencia energética de la instalación. Por estas razones, se plantea como necesaria la renovación total de la instalación de alumbrado exterior existente en dicho tramo. Los usos de las calles (y sus anchuras) se modifican con la actuación y en consecuencia debe modificarse la instalación de alumbrado exterior para adaptarse a la nueva situación.

· No se presenta en el proyecto documentación de la empresa distribuidora de energía eléctrica referida a los vistos buenos sobre las actuaciones planteadas en instalaciones de su propiedad. Asimismo, no se plantean en el proyecto las medidas exigidas por la empresa distribuidora de energía eléctrica en relación al aumento de carga eléctrica que supone la instalación que se proyecta.

· No se presenta en el proyecto documentación de la empresa distribuidora de gas natural referida a los vistos buenos sobre las actuaciones planteadas en sus redes.

· No se presenta en el proyecto documentación de las empresas distribuidoras de telefonía y telecomunicaciones referida a los vistos buenos sobre las actuaciones planteadas en sus redes."

Como conclusión a todo lo anteriormente informado, este Ayuntamiento, tal como se ha expuesto con este escrito manifiesta motivadamente que el trazado (planta y perfil) que contiene el proyecto de construcción no se adecua al planeamiento territorial y urbanístico en vigor (POTAUM y PGOU).

Málaga, 28 de abril de 2016

El Jefe del Servicio.

Fdo.: Salvador Gámez Amián.

La Jefa del Departamento

Fdo.: Elena Rubio Priego.

