

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR UZP 2.01 EL  
CAÑAVERAL DEL PGOU DE MADRID INCLUYENDO LA ORDENACIÓN DE LA  
ZONA MCS Y PARQUE CENTRAL

RESUMEN EJECUTIVO

PROMOTOR DE LA INICIATIVA:

JUNTA DE COMPENSACIÓN DE EL CAÑAVERAL

## ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	2
2.	OBJETO, MOTIVACIÓN Y CONTENIDOS DE LA MODIFICACIÓN .....	2
3.	ÁMBITO DE ACTUACIÓN .....	4
4.	ALCANCE Y CARÁCTER DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS.....	6
5.	DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN DE ORDENACIÓN PROPUESTA .....	7
5.1.	Modificaciones de adaptación a la realidad ejecutada .....	7
5.1.1.	Ajuste del trazado de la Vía Pecuaria Cordel de Pavones .....	7
5.1.2.	Ajustes como consecuencia de otras acciones de ejecución de la urbanización. ....	9
5.1.3.	Ajustes como consecuencia de modificaciones exteriores en el enlace con el sector Los Ahijones. ....	11
5.2.	Subsanación de errores.....	13
5.3.	Modificaciones normativas.....	14
5.4.	Reordenación de los suelos de estaciones de servicio de combustible .....	15
5.4.1.	Parcelas de la RG-E: RG-E23a y RG-E23b, vinculadas a la M-45 .....	15
5.4.2.	Parcelas de la ES 2a* y ES 2b vinculadas a la calle Cilantro y de titularidad privada.....	17
5.4.3.	Parcelas de la ES 1a y ES 1b vinculadas a la calle Torrejón de la Calzada y de titularidad privada.....	20
5.5.	Ajuste de accesos a la manzana MCO desde la avenida Miguel Delibes.....	21
5.6.	Ajustes cartográficos .....	23
5.7.	Ordenación de suelo para la Red Supramunicipal de Infraestructuras Intercambiador de Transporte Público .....	23
5.8.	Ordenación de la Zona remitida MCS y Parque Central.....	25
5.8.1.	Ámbito .....	25
5.8.2.	Descripción de la ordenación.....	26
5.8.3.	Urbanismo sostenible y arquitectura bioclimática .....	37
5.8.4.	Estudio de movilidad y tráfico.....	37
5.8.5.	Estudio de ruido.....	37
5.8.6.	Parámetros básicos de la zona MCS-Parque Central .....	38
6.	SÍNTESIS DE EFECTOS DE LA MODIFICACIÓN SOBRE EL PLANEAMIENTO VIGENTE Y CUANTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA. CUADRO SÍNTESIS DE PARÁMETROS .....	39
6.1.	Efecto de la modificación sobre el conjunto de las parcelas afectadas y equilibrio de redes. Comparación entre planeamiento vigente y propuesto .....	39
6.1.1.	Modificaciones en parcelas o manzanas de la red supramunicipal de Vías Pecuarias RS V: ....	39
6.1.2.	Modificaciones en parcelas o manzanas de la red supramunicipal de infraestructuras de comunicación, M 45 Y R3.....	39
6.1.3.	Modificaciones en parcelas o manzanas de la red supramunicipal de infraestructuras de comunicación, Intercambiador de transporte. ....	40
6.1.4.	Modificaciones en parcelas o manzanas de la red general de Equipamientos RG E .....	40
6.1.5.	Modificaciones en parcelas o manzanas de la red general de comunicaciones e infraestructuras RG C.....	40
6.1.6.	Modificaciones en parcelas o manzanas de la red general de Espacios Libres RG V.....	41

6.1.7. Modificaciones en parcelas o manzanas de la red local de Espacios Libres RL V .....41

6.1.8. Modificaciones en parcelas o manzanas de la red local de comunicaciones e infraestructuras  
RL C.....42

6.2. **Modificaciones en parcelas o manzanas de titularidad privada.** .....42

6.3. **Modificaciones de calificación y ajustes de urbanización. Justificación de la no alteración del  
equilibrio de los estándares de redes públicas** .....43

6.4. **Conclusiones.**.....43

7. **EVALUACIÓN AMBIENTAL** .....44

8. **SUSPENSIÓN DE LA ORDENACIÓN ALOS PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN** .....44

## 1. INTRODUCCIÓN

Este Resumen Ejecutivo es la sinopsis de la actuación de innovación urbanística que se propone para la formulación Modificación del Plan Parcial del sector UZP 2.01 “El Cañaveral”.

Se da así cumplimiento al artículo 56 bis, en la Sección 1ª del Capítulo V del Título II de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, y se proporciona a las administraciones, organismos, asociaciones interesadas y a los ciudadanos, de una síntesis explicativa de la propuesta de modificación para facilitar la comprensión del expediente y la participación en la conformación del mismo.

## 2. OBJETO, MOTIVACIÓN Y CONTENIDOS DE LA MODIFICACIÓN

Por una parte, desde la aprobación definitiva del Plan Parcial vigente en el Sector UZP 2.01 “El Cañaveral” del PGOU de Madrid en 2003, han tenido lugar distintas circunstancias que requieren y/o hacen conveniente modificar algunos de sus contenidos, principalmente:

- La ejecución de la urbanización ha dado lugar a ajustes y modificaciones puntuales respecto a las previsiones de planeamiento.
- se han constatado errores puntuales.
- se ha identificado la conveniencia de ajustes en algunas cuestiones puntuales de la normativa pormenorizada para la mejora del conjunto urbano.
- se ha observado la necesidad de proceder a un ajuste en la distribución espacial del suelo asignado a estaciones de servicio de combustible para garantizar su viabilidad en unos casos, y mejorar su funcionalidad en todos ellos.
- finalmente, fruto de los estudios que lleva a cabo el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid, se ha concluido en la necesidad de prever suelo en el sector para posibilitar una futura implantación de un intercambiador modal de transporte público.

Por otra parte, se encuentra aún pendiente de concretar la ordenación en detalle de la zona central del sector, cuya pormenorización fue remitida por el Plan Parcial a la tramitación de un Estudio de Detalle o a un Plan Especial. Es un espacio de gran interés para la comunidad al estar conformado por la denominada Manzana MCS y por el Parque Central.

Sobre la base de lo anterior, la modificación del plan parcial del Sector UZP 2.01 “El Cañaveral” del PGOU de Madrid (en adelante la MPP) tiene por objeto:

- i. Ajustar el planeamiento a la realidad ejecutada, haciendo coherente el planeamiento y la materialización de la urbanización.
- ii. Subsanan errores.
- iii. Modificar contenidos puntuales de la normativa pormenorizada para dar respuesta a necesidades y demandas identificadas una vez puesto en carga el sector, y dotar de un mayor grado de flexibilidad al suelo industrial.

- iv. Proponer la ordenación de una reserva de suelo para la futura implantación de intercambiador modal de transporte público en función de las previsiones del Consorcio de Transporte de la Comunidad de Madrid.
- v. Resolver, mediante la reordenación espacial de las parcelas con uso de servicios infraestructurales de suministro de carburantes (gasolineras), algunos problemas detectados en su actual ubicación, para garantizar su viabilidad y mejorar su funcionalidad.
- vi. Definir la pormenorización remitida por el Plan Parcial de la zona de ordenación, identificada como MCS, y el Parque Central, sobre la base de criterios de sostenibilidad urbana y de cohesión social.

Las modificaciones propuestas mejoran la calidad de los espacios urbanos de uso colectivo, así como la capacidad de servicio, la funcionalidad y la eficiencia de las dotaciones públicas previstas en la ordenación vigente

La modificación no afecta a ninguna determinación estructurante, más allá de los ajustes obligados por la realidad de lo ejecutado, quedando por tanto su alcance circunscrito a la propuesta de alteración puntual de algunas determinaciones pormenorizadas, a los necesarios ajustes, y a la concreción de la ordenación de detalle del Parque Central y la Manzana MCS.

Se justifica la conveniencia de la formulación de la propuesta, entre otras razones, en lo siguiente:

- Ordena y habilita la ejecución del gran parque urbano central. Y lo hace proponiendo la mejora de la calidad ambiental de los espacios públicos, y en particular de las zonas verdes, mediante su unificación y su configuración como espacio de cohesión social, para el que se establecen medidas normativas de sostenibilidad en su ejecución y mantenimiento.
- La ordenación de la zona central mejora igualmente el modelo de movilidad del barrio, priorizando la accesibilidad y los desplazamientos en modos sostenibles: transporte público, bici y peatonales. La ordenación propuesta dota al centro del barrio con 2.300 metros de nuevo carril bici en el perímetro del parque.
- Devuelve la coherencia al planeamiento en relación con la realidad ejecutada, incorporando los ajustes y modificaciones que han requerido distintos organismos y administraciones, en función de sus competencias, en la urbanización del sector, para evitar conflictos en la aplicación de sus determinaciones.
- Resuelve la continuidad de un sistema ambiental principal, como es la vía pecuaria que recorre el sector.
- Favorece la implantación de servicios de proximidad en localizaciones estratégicas de la zona residencial.

La modificación se redacta en consonancia con el eje estratégico “Ciudad Sostenible” del Marco Estratégico y Plan Operativo de Gobierno 2019-2023 de la ciudad de Madrid y con los Acuerdos y Medidas de la Mesa de Estrategia de la Ciudad relativos a la Movilidad Sostenible y Espacio Público y Espacio Urbano de los “Acuerdos de la Villa”, aprobados por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid el 7 de julio de 2020, para la reactivación de la ciudad frente a los efectos de la crisis sanitaria, económica y social de la pandemia

Igualmente, la MPP se plantea en concordancia con los principios del TRLSRU en relación (artículo 3) con las líneas estratégicas en los desarrollos urbanos de los principios de competitividad y sostenibilidad económica, social y medioambiental, cohesión territorial, eficiencia energética y complejidad funcional, tales como:

*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.*

*g) Integrarán en el tejido urbano cuantos usos resulten compatibles con la función residencial, para contribuir al equilibrio de las ciudades y de los núcleos residenciales, favoreciendo la diversidad de usos, la aproximación de los servicios, las dotaciones y los equipamientos a la comunidad residente, así como la cohesión y la integración social.*

El contenido documental de la MPP, además de este Resumen Ejecutivo, se organiza según la siguiente estructura:

Bloque I. Documento Informativo:

Memoria Informativa

Anexos a la Memoria Informativa

Planos Informativos.

Bloque II. Documentación Ambiental

Bloque III. Documento Normativo

Volumen I.1 Memoria General de Ordenación

Volumen I.2 Planos de ordenación

Volumen II.1. Memoria de ordenación de la zona MCS-Parque Central

Volumen II.2. Anexos a la Memoria de ordenación de la zona MCS-Parque Central

Volumen II.3. Planos de ordenación particulares de la zona MCS-Parque Central

Volumen III. Normativa urbanística. Texto refundido.

### 3. ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El ámbito de actuación de la MPP lo conforman:

- Zona de propuesta de nueva ordenación espacial: los suelos sobre los que se produce alteración o definición de la ordenación espacial de los suelos, manzanas o parcelas afectadas, además de, en algunos casos, ajustes normativos, y que se corresponde principalmente con:
  - Parcelas incluidas para devolver la continuidad a la vía pecuaria:

RSV Vía Pecuaria, parcelas con los números 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13.

RGV Espacios libres, parcelas con los números 1, 4, 5, 6a, 6b, 7 a\*, 7b\*, 14 a\*, 14b\*, 15, 16 a, 16b, 17 a, 17b

RL-C5

RGE Equipamiento, parcela con número E21\*

- Parcelas afectadas por la ejecución de infraestructuras públicas que han alterado las previsiones de planeamiento:

RG-V14a, RG-V14b, RG-V15, RG-V16a, RG-V16b, RG-V17a, RG-V17b, Calle de la Roda y Calle Torrejón de la Calzada

- Parcelas calificadas con el uso de dotación para estación de suministro de combustible y parcelas colindantes afectadas por su alteración:

RG-E23a, RG E23 b, ES2 a\*, ES2 b, ES 1a y ES 1b

RG E21, RG E22, RG V9a, RG V9b, RG V12b, RG12c, y RL 31

- Parcelas afectadas por el ajuste del acceso a la manzana MCO desde la avenida Miguel Delibes:

RL C 2, RL V32a y RL V32B

- Zona MCS-Parque Central de ordenación remitida.

- Y parcelas afectadas por ajustes menores en la urbanización, según se detalla a lo largo de esta memoria.

- Zona de propuesta de ajustes en normativa zonal: los suelos sobre los que, sin modificar la ordenación espacial ni la calificación, se proyectan cambios normativos. Son los siguientes:

- Manzanas/ parcelas afectadas por la inclusión del Plan Especial como instrumento hábil para la modificación de condiciones de la edificación vinculantes:

Todas las manzanas residenciales de vivienda colectiva RM y de Oficinas en Edificio exclusivo OE.

- Manzanas/ parcelas afectadas por cambio en ordenanza de la Zona OE:

Manzana 2 parcela 2b, manzana 3 parcela 3b, manzana 7 parcela 7b, Manzana 8 parcela 8b, manzana 9 parcela 9b, manzana 10 parcela 10b, Manzana 18 parcela 18b, y manzana 19 parcela 19b.

- Manzanas/ parcelas afectadas por cambio en ordenanza de la Zona MCO:

Manzana MCO

- Manzanas/ parcelas afectadas por cambio en ordenanza de la Zona ESTACIONES DE SERVICIO:

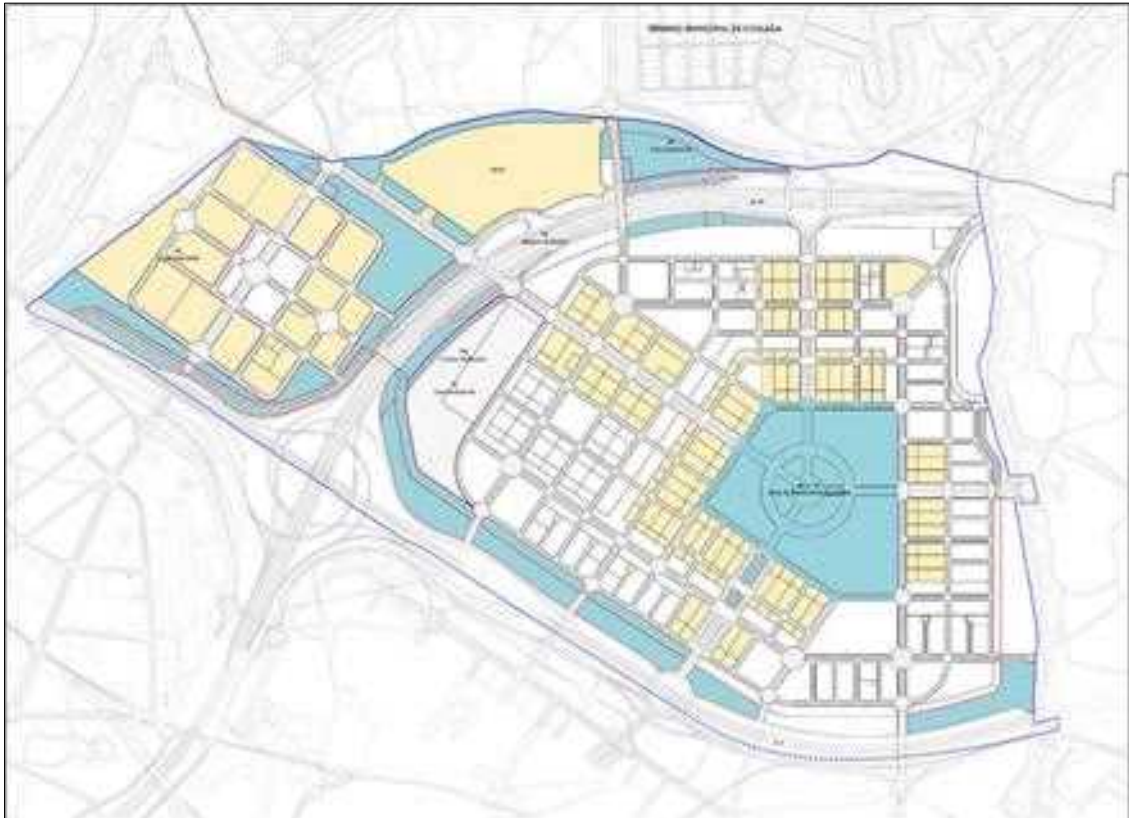
RG-E23a, RG E23 b, ES 3, ES2 a\*, ES2 b, ES 1a y ES 1b.

- Manzanas/ parcelas afectadas por cambio en ordenanza de la Zona PI:

Todas las manzanas de la zona de ordenanza.

- Manzanas/ parcelas afectadas por cambio en ordenanza de la Zona IT:

Todas las manzanas de la zona de ordenanza.



*Imagen del ámbito de actuación de la MPP: en trama amarilla, manzanas afectadas por cambios puntuales en las ordenanzas, pero sin modificación de ordenación espacial; en color azul suelos afectados por modificaciones en la ordenación espacial y, en algunos casos, incluyendo también algún cambio puntual en ordenanza.*

#### 4. ALCANCE Y CARÁCTER DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS.

En aplicación del marco legal vigente, dados el alcance y efectos de la propuesta, únicamente sobre determinaciones pormenorizadas y/o determinaciones que son competencia del planeamiento de desarrollo, la modificación del Plan Parcial resulta ser el instrumento adecuado y conveniente para abordar la pluralidad de sus contenidos.

La MPP:

- no altera la edificabilidad ni el aprovechamiento del sector, mantiene el equilibrio de origen en relación con la superficie de redes públicas, no altera el uso global ni el reparto en los usos cualificados, y no descalifica suelo calificado para viviendas en régimen de protección pública, por lo que no requiere de implementar medidas compensatorias.



- ii. Afecta, por una parte, a determinaciones de pormenorización del sector y, por otra, incluye los ajustes necesarios que, por los motivos que más adelante se explican, obligan a adaptar algunos suelos de las redes supramunicipales (vía pecuaria) y de algunas redes generales. Estos ajustes de redes supramunicipales y generales se proponen con la misma clase de instrumento que definió su ordenación en origen, el Plan Parcial, ya que no se encontraban determinados en su configuración espacial por el PGOUM 97.

Por tanto, la modificación resulta adecuada para ajustar a los suelos de las redes supramunicipales y generales que se han visto afectados por situaciones sobrevenidas ya que garantiza el mantenimiento de su superficie de suelo y sus condiciones funcionales y son todas ellas redes cuya ordenación espacial fue definida por el Plan Parcial.

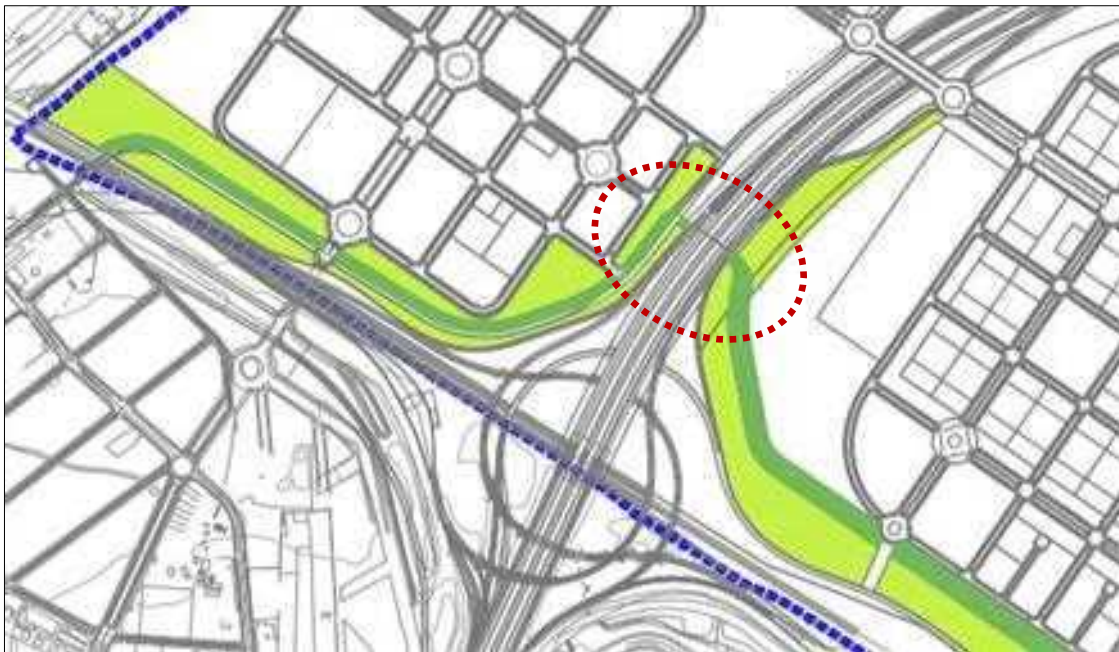
- iii. incluye la completa ordenación pormenorizada de la zona MCS-Parque Central en cumplimiento del mandato del Plan Parcial y en sustitución, dado su alcance, de los instrumentos indicados en el Plan Parcial para completar la pormenorización, Estudio de Detalle o Plan Especial.

## 5. DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN DE ORDENACIÓN PROPUESTA

### 5.1. Modificaciones de adaptación a la realidad ejecutada

#### 5.1.1. Ajuste del trazado de la Vía Pecuaria Cordel de Pavones

En el Plan Parcial se resuelve la continuidad de la vía pecuaria Cordel de Pavones en su cruce con la M-45 mediante un paso inferior cuya ejecución era obligación del Ministerio de Fomento como administración titular de la infraestructura. Sin embargo, el paso inferior no fue construido por decisión técnica del organismo actuante y, en consecuencia, la vía pecuaria ha quedado desconectada.



*Paso inferior de la vía pecuaria previsto por el Plan Parcial marcado en línea roja de puntos*

Para solventarlo la Junta de Compensación de “El Cañaveral” elaboró un Proyecto de Modificación del trazado de la Vía Pecuaria (Proyecto Específico nº11 del Modificado del Proyecto de Urbanización, aprobado definitivamente), en el que se propuso prolongar el trazado del cordel dentro del sector, en ambos márgenes de la M-45, para finalmente conectarlos a través de una estructura de paso sobre la M-45 ya ejecutada.

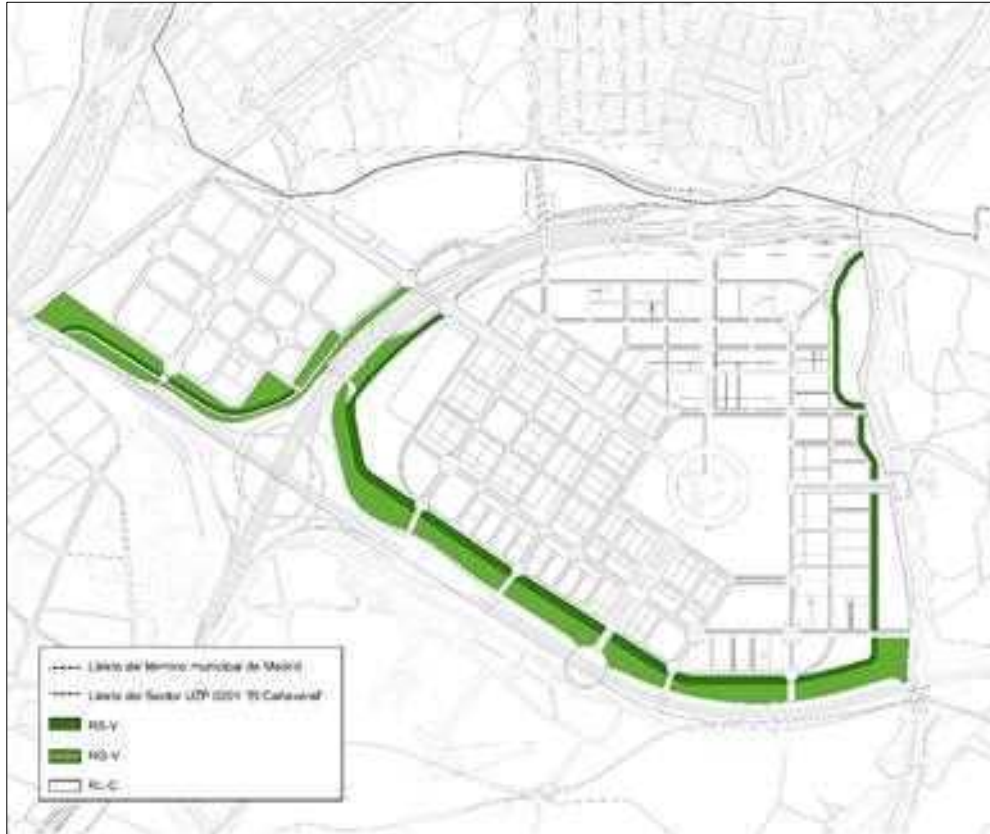
Esta solución cuenta con informe favorable emitido el 18 de octubre de 2018 por el Área de Vías Pecuarias perteneciente a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación (se adjunta como anexo en el Bloque I. Documentación Informativa).

El nuevo trazado propuesto mantiene la superficie total inicial del cordel, 157.543 m<sup>2</sup>s. Para ello, y para conservar el necesario equilibrio de superficies tanto de la vía pecuaria como de las zonas verdes colindantes que quedan afectadas por el nuevo trazado, se proponen ligeros ajustes en las anchuras de estas redes a lo largo del recorrido de la vía pecuaria y, de manera muy puntual, en suelos de la red general y local de Comunicaciones e Infraestructuras. Con ello, la solución mantiene el posicionamiento inicial de todos los usos de los suelos afectados y las modificaciones se circunscriben a ajustes puntuales en los bordes.

Las siguientes imágenes reflejan el trazado de la Vía Pecuaria junto con las parcelas colindantes en la situación de partida correspondiente al Plan Parcial vigente, y en la situación modificada.



*Esquema de trazado de la Vía Pecuaria en la ordenación vigente*



*Esquema del trazado de la Vía Pecuaria en la propuesta de la MPP*

5.1.2. Ajustes como consecuencia de otras acciones de ejecución de la urbanización.

a. Adecuación de la entrada de los pasos inferiores de la R-3 en el suroeste de la zona industrial.

El trazado de lo ejecutado por la R-3 para los pasos inferiores por debajo de ésta, al suroeste del área industrial del sector, resulta desplazado respecto del que figura en el Plan Parcial, debido a un error cartográfico de la base utilizada en el planeamiento.

La adaptación del planeamiento a lo ejecutado implica un ligero reequilibrio en las superficies de las zonas verdes colindantes, RG-V17a, RG -V17b, RG-V16a y RG v-16b.





*Imagen de ajustes por los pasos inferiores de la R3. En línea roja el nuevo trazado.*

- b. Adecuación de las parcelas de zonas verdes y viario local que bordean la zona industrial por el este y el sur, al nuevo trazado del vial local paralelo a la M-45

Afecta al tramo comprendido entre la Avenida Miguel Delibes y la Calle Torrejón de la Calzada, ya que se produce un desplazamiento del trazado en planta. En su definición original, debido igualmente a errores puntuales en la cartografía del plan, ocupaba el talud de la M-45, lo que inviabilizaba su ejecución.

El citado viario local ha tenido que ser ajustado debido a que su trazado original presentaba interferencias con la arteria principal de Ø1000, la tubería principal de Ø16" y el Centro de Transformación de la R-3.

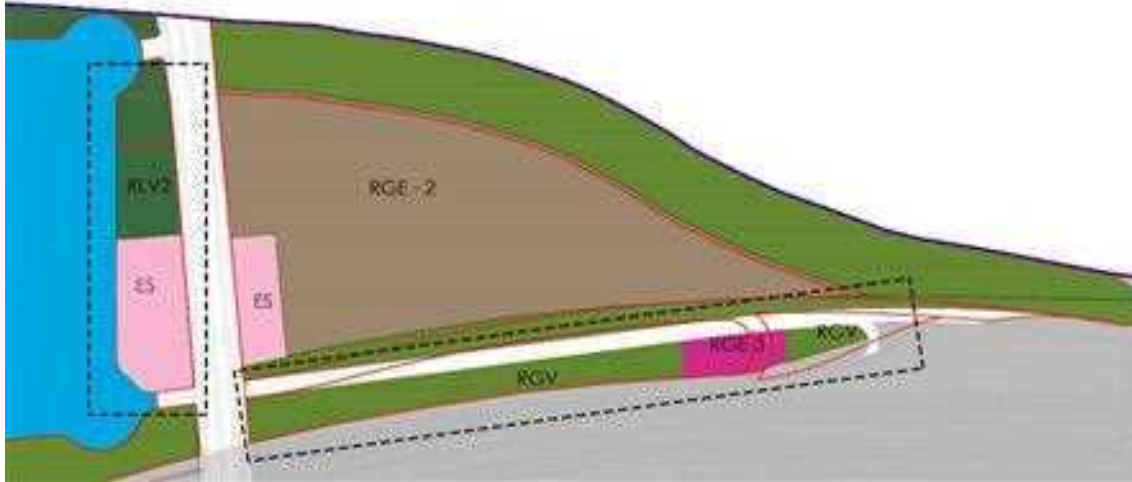
Afecta a las parcelas RG-V14a, RG-V14b, RG-V15, RG-V16a, RG-V16b, RG-V17a, RG-V17b, Vía Pecuaria, Calle de la Roda y Calle Torrejón de la Calzada (intersección Calle de la Roda)



*Imagen de ajustes en el borde de la zona industrial con la M-45*

- c. Queda afectada también la Red Local de Comunicaciones e Infraestructuras, en el tramo situado al norte del sector, próximo a la Calle Cilantro, generándose la parcela RL-C8 que se corresponde a un vial de servicio y ramal de enlace de la M-45, requerido durante la ejecución de la misma.

Esta obra modifica las previsiones del Plan Parcial y conlleva, como se verá más adelante, la reordenación de una parcela de la RG-E de estación de servicio de combustible, que queda atravesada por el nuevo trazado del vial.

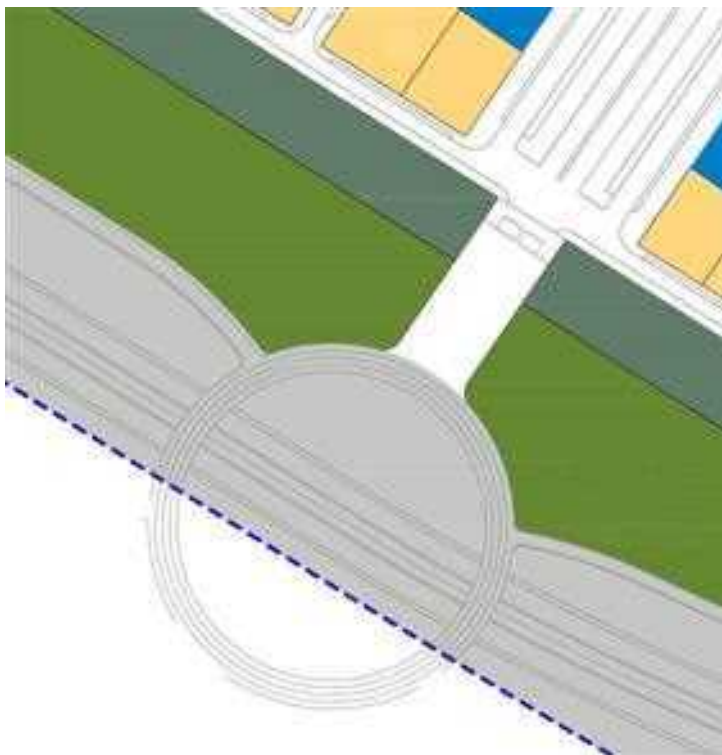


*Imagen de ajustes en el trazado norte de la M-45*

Su incorporación al planeamiento afecta a las parcelas: RG-V12a, RG-V12b, RG-V12c, RG-E22, RG-E23a y el acceso a la manzana MCO (Comercial) y la Red supramunicipal de comunicaciones e infraestructuras (M-45).

- 5.1.3. Ajustes como consecuencia de modificaciones exteriores en el enlace con el sector Los Ahijones.

Al sur del sector, el enlace que da continuidad a la Gran Vía del Sureste sobre la R-3 entre el sector Los Ahijones y el Cañaveral ha requerido de un ajuste como consecuencia de la tramitación del Proyecto de Urbanización de Los Ahijones, de forma que el enlace en glorieta circular previsto en planeamiento adopta ahora la forma de hipódromo y que ello afecta ligeramente a las parcelas de zona verde de la Red General colindantes, RG V3 y RG V4. La modificación recoge esta situación.



*Imagen del estado de la glorieta en planeamiento*



*Imagen del estado de la glorieta modificada*

## 5.2. Subsanación de errores

Durante la gestión y ejecución del sector se han identificado los siguientes errores de planeamiento que se describen a continuación y para los que se propone la subsanación:

1. **Actualización de la superficie de la parcela calificada como RG-C - Vía Pecuaria (Cañada Real) incluida en el ámbito del Plan Parcial.**  
Se ha detectado una discrepancia de la superficie real de la parcela perteneciente a la Red General y calificada como **RG-C - Vía Pecuaria (Cañada Real)**, con respecto a la superficie que figura en el Plan Parcial. A dicha parcela se le asignaba en el Plan Parcial una superficie de 8.252,19 m<sup>2</sup>s, y su medición real, que responde además a su geometría acotada en el Proyecto de Reparcelación, es de 8.410,29 m<sup>2</sup>s, con una diferencia de +158,10 m<sup>2</sup>s.
2. **Actualización de la superficie de la parcela RG-E5**  
Se corrige la superficie de la parcela RG-E5, a la que en el Plan Parcial se le asignaba una superficie de 90.705 m<sup>2</sup>s y se ha comprobado que es de 90.740 m<sup>2</sup>s, con una diferencia de + 35 m<sup>2</sup>s.
3. **Actualización de la superficie de la parcela RG-V3**  
Se corrige la superficie de la parcela RG-V3, que presentaba una superficie de 20.580 m<sup>2</sup>s y cuya superficie real es de 20.578,33 m<sup>2</sup>s, con una diferencia de -1,67 m<sup>2</sup>s.

Estas correcciones no suponen incremento de las superficies calificadas como RG-C - Vía Pecuaria y RG-E5, dado que, aplicando las superficies corregidas, de la suma de todas las superficies de las parcelas del Sector resulta la superficie total establecida en el Plan Parcial, de lo que se deduce que es un error numérico del plan.

4. **Ajustes de la superficie** asignada por el Plan Parcial a varias parcelas pertenecientes a la Red General y a la Red Local de Espacios Libres, así como a la Red de Comunicaciones e Infraestructuras, a las superficies que resultan del Modificado del Proyecto de Urbanización, por causas de requerimientos de los organismos sustantivos competentes. Estas superficies varían en un porcentaje menor al 0,1%.

Son ajustes que no requerirían de la modificación del plan parcial, pues, por su entidad, resultan dentro de la competencia de los proyectos de reparcelación y urbanización. No obstante, se ha considerado oportuno ajustar las determinaciones de planeamiento mediante este expediente. En el apartado siguiente se incluye un cuadro con las parcelas antes descritas que modifican su superficie debido a actualizaciones de erratas o ajustes al Modificado del Proyecto de Urbanización.

5. **Subsanación de un error material** en los porcentajes asignados a los usos asociados y complementarios de las Zonas de Ordenanza RM, RE y OE.

Existe en la documentación del Plan Parcial una contradicción en este punto ya que, por una parte, se remite a los porcentajes permitidos en el PGOUM 97, es decir un reparto de 25% para usos asociados y 50% para usos complementarios, y, por otra, se indica en el plan que estos son el 50% para usos asociados y el 25% para usos complementarios. Prevalece en este caso a la remisión al PGOUM ya que es la acorde con la propia condición de usos asociados y permitidos. Se propone su subsanación en el presente expediente de Modificación del Plan Parcial mediante la incorporación de la regulación correcta al régimen de los usos de las ordenanzas zonales que lo requieran.

6. **Subsanación de errores materiales** de discordancia de datos en fichas de ordenación gráfica FOG.

Algunas de las fichas de ordenación gráfica incluidas en el Plan Parcial presentan errores numéricos que producen un desajuste entre lo expresado mediante cotas respecto a los mismos datos expresados como superficie, una vez multiplicadas las cotas, siendo que el dato correcto, como se comprueba en las fichas, es el de acotación. Se procede a su subsanación y se incluyen las fichas corregidas en el texto normativo refundido.

### 5.3. Modificaciones normativas

Los artículos que resultan afectados por las propuestas de modificación son los correspondientes a las ordenanzas particulares de zona, Capítulo 5 de la Normativa Urbanística, Ordenanzas Particulares de Zona. Se resumen en el siguiente cuadro las propuestas de modificación normativa, para, a continuación, detallar cada una de ellas:

ZONA-CLAVE	OBJETIVO	ARTÍCULOS A MODIFICAR	MANZANAS / PARCELAS AFECTADAS	ESTADO DE MATERIALIZACIÓN DEL SUELO AFECTADO
MANZANAS RESIDENCIALES DE VIVIENDA COLECTIVA <b>RM y OFICINAS EN EDIFICIO EXCLUSIVO OE</b>	Ampliar los instrumentos posibles de modificación de condiciones de ordenación de las parcelas	Art. 4.8	ZONA RESIDENCIAL MIXTA  ZONA OFICINAS EN EDIFICIO EXCLUSIVO	SUELO CON UNA CONSOLIDACIÓN EN TORNO AL 80%  SUELOS VACANTES
OFICINAS EN EDIFICIO EXCLUSIVO <b>OE</b>	Posibilitar el comercio y servicios de proximidad al barrio mediante la habilitación de la localización de los usos complementarios y asociados en planta primera y la incorporación como uso alternativo Terciario comercial en categoría 2ª	Art. 5.5 apartado 3, "Condiciones de uso"	MANZANA 2 PARCELA 2b MANZANA 3 PARCELA 3b MANZANA 7 PARCELA 7b MANZANA 8 PARCELA 8b MANZANA 9 PARCELA 9b MANZANA 10 PARCELA 10b MANZANA 18 PARCELA 18b MANZANA 19 PARCELA 19b	SUELOS VACANTES
MIXTO OCIO-COMERCIO <b>MCO</b>	Clarificar la regulación de los usos y flexibilizar las condiciones de posición de los accesos y, en particular, del acceso público principal.	Artículo 5.7. Apartado 3. Condiciones de usos, y creación de un nuevo apartado 7. "Condiciones particulares de acceso"	MCO	SUELOS VACANTES
INDUSTRIA TRADICIONAL <b>IT</b>	Adaptar la normativa a las condiciones que el PG recoge, mediante las sucesivas aprobaciones de planes especiales, para las zonas de actividades económicas urbanas, con el fin de impulsar la mezcla de usos y la diversidad de implantación de actividades.	Artículo 5.8 Apartado 3. Condiciones de uso	ZONA IT	CONSOLIDACIÓN AL 60%
PARQUE INDUSTRIAL <b>PI</b>	Idem que en caso anterior	Artículo 5.9 Apartado 3 Condiciones de uso	ZONA PI	SUELOS VACANTES
DOTACIONAL DE SERVICIOS PÚBLICOS ESTACIONES DE SERVICIO <b>ES</b>	Incluir, en cumplimiento de la Ley de Prevención y Control integrados de la contaminación, la obligación de presentar ante el órgano ambiental informe de situación por inicio de nuevo establecimiento, incluyendo estudio histórico de emplazamiento y de su medio físico.	Artículo 5.10, en el que se incluyen un Apartado 2 con la prescripción.	ES 1a ES 1b ES 2 a* ES 2b ES 3 RG E 23a RG 23 b	SUELOS VACANTES



#### 5.4. Reordenación de los suelos de estaciones de servicio de combustible

El Plan Parcial vigente ordena seis parcelas con uso de suministro de carburantes organizados en tres parejas, situando parcelas enfrentadas en ambos márgenes de diferentes redes viarias, de tal forma que puedan dar servicio en cada sentido de desplazamiento. Dos de estas parcelas son de titularidad públicas, calificadas, como Red General de Equipamientos (RG-E), y las restantes son de titularidad privada, calificadas como Estaciones de servicio (ES).

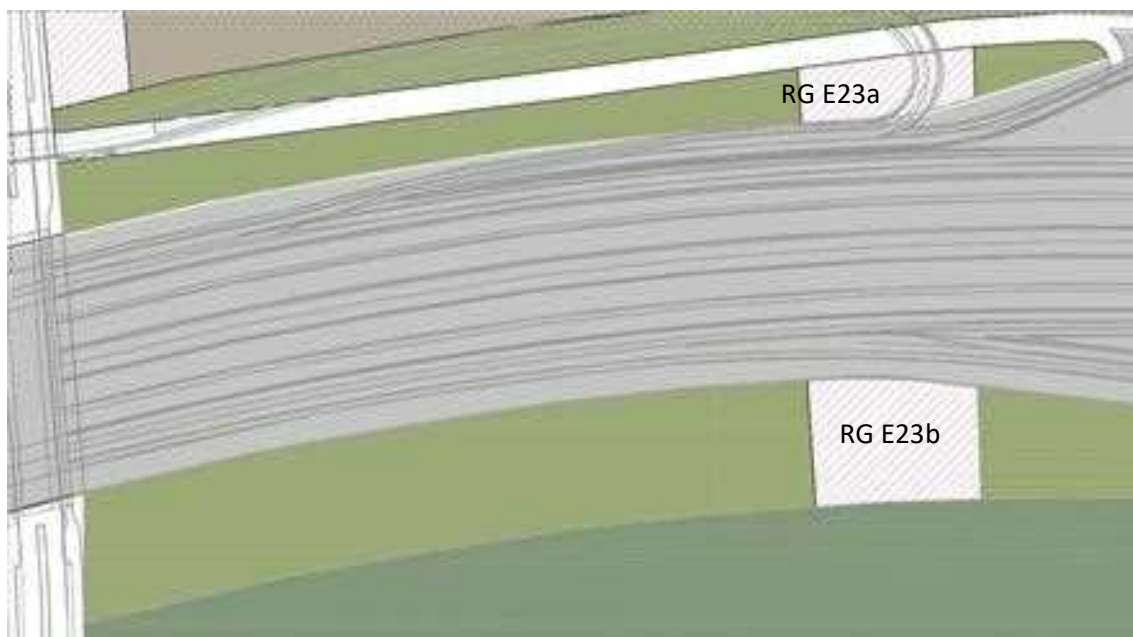
Se propone reubicar una parcela de cada pareja para agruparlas entre sí, de forma que el uso se concentre a un solo lado del vial, lo que devolverá la viabilidad a algunas de ellas, y mejorará su funcionalidad y la movilidad general del entorno en todas ellas.

##### 5.4.1. Parcelas de la RG-E: RG-E23a y RG-E23b, vinculadas a la M-45

La denominada RG-E23a de titularidad pública viene obligada a un reposicionamiento ya que ha quedado afectada por acciones sobrevenidas de ejecución de la M-45



*Esquema indicativo de la localización de la parcela RG E23a*



*Esquema indicativo de la afección de la parcela RG E23a*

Todas estas circunstancias hacen inviable la implantación de una estación de servicio en la parcela RG-E23a prevista por el Plan Parcial. Por ello, se plantea agrupar las superficies de las parcelas **RG-E23a (de 1.722 m<sup>2</sup>s)** y **RG-E23b (de 3.278 m<sup>2</sup>s)**, ubicadas a ambos lados de la M-45, en una sola parcela (denominada ahora **RG-E23-n, de 5.000 m<sup>2</sup>s**) situada al sur de esta carretera.

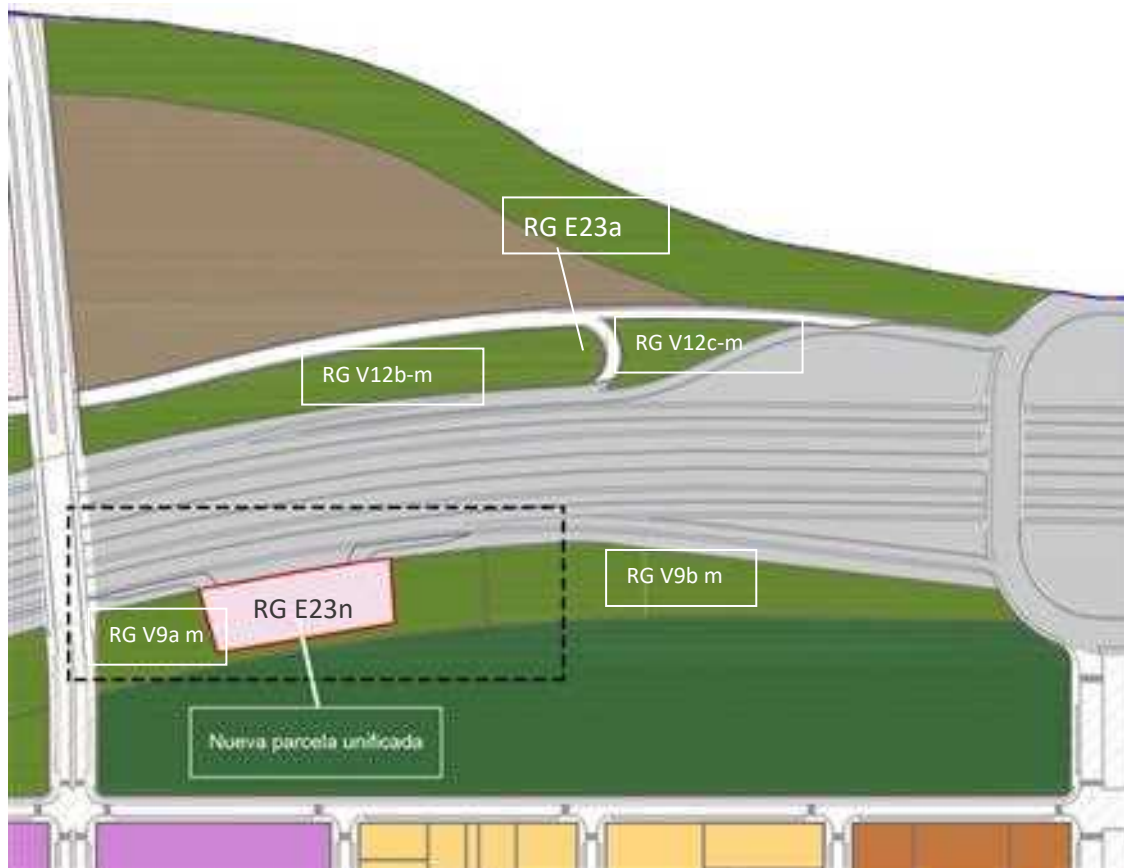
Además, se propone su desplazamiento hacia el oeste sobre la parcela RG-V9a, para facilitar su acceso desde la M-45

Esta reubicación afecta además a las siguientes parcelas de la Red General de Zonas Verdes y Espacios Libres:

- **RG-V9a**, suelo que queda parcialmente ocupado por la propuesta de implantación y que, en consecuencia, reduce su superficie, redenominándose como **RG-V9a-m**;
- **RG-V9b**, suelo que, al quedar liberados de la ordenación de la estación de servicio se clasifican como zona verde se incorporan a la red general de zonas verdes, redenominándose como RG-V9b;
- **RG-V12b**, suelo que incrementa su superficie por la reubicación, y que pasa a denominarse RG-V12b-m.
- **RG-V12c**, donde hay suelo también liberado, y que, igualmente incrementa su superficie, redenominándose RG-V12c-m.

Su localización no altera las condiciones de compatibilidad del uso con las zonas de protección de la M-45, al disponerse, al igual que en el planeamiento vigente, en límite de su ámbito, siendo su principal alteración el mencionado desplazamiento hacia el oeste para mejorar la conexión con la vía de servicio.

En la imagen siguiente se recoge la propuesta de modificación.



*Situación de planeamiento modificado*

#### 5.4.2. Parcelas de la ES 2a\* y ES 2b vinculadas a la calle Cilantro y de titularidad privada

Estas parcelas se localizan en proximidad con las anteriores, si bien en relación con la calle Cilantro. En este caso, la mayor dificultad se presenta por la diferencia altimétrica que ha resultado entre las calles y las parcelas de borde que, en el caso de parcelas de dimensión reducida, complica su acceso y, por tanto, su funcionalidad.



*Esquema indicativo de localización de las parcelas ES 2 a\* y ES 2b*

Se propone agruparlas en una sola (**ES2-n**), colindante con la parcela MCO, desplazando la ES2b al norte de la ES2a y unificando ambas. De esta forma se dota de más espacio para la solución de accesos y se concentra el conflicto en un solo margen.

Esta propuesta de unificación posibilita que, al aumentar la longitud de la parcela resultante, se pueda salvar interiormente las diferencias de cota entre viarios de borde, calle Cilantro y conexión con manzana MCO, y disponer de acceso para dar servicio desde los dos. De esta forma se mejora la influencia de las estaciones de servicio en la movilidad del entorno, así como su funcionalidad.

La unión de las parcelas **ES2a\*** (con una superficie de **4.591 m<sup>2</sup>s**) y **ES2b** (con una superficie de **2.506 m<sup>2</sup>s**) dan lugar a la nueva parcela **ES2-n**, con una superficie de 7.097 m<sup>2</sup>s, suma de las dos anteriores.

Con esta actuación resultan afectadas las parcelas colindantes **RL-V33b**, de la Red Local de Zonas Verdes que reduce su superficie, y se la denomina **RL-V33b-m**, y la **RG-E22**, que aumenta su superficie, denominándose **RG-E22-m**.

La superficie de espacio libre verde que se pierde con la agrupación de las parcelas ES2a\* y ES2b se compensa con la agrupación de las parcelas ES1a y ES1b, tal y como verá en el apartado siguiente, siendo el cómputo global de zonas verdes por estas actuaciones superior al de la situación de partida.

En las imágenes siguientes se recoge la situación vigente (ordenación conforme al Plan Parcial) y la propuesta de modificación:





*Planeamiento vigente*



*Planeamiento modificado*

#### 5.4.3. Parcelas de la ES 1a y ES 1b vinculadas a la calle Torrejón de la Calzada y de titularidad privada

Finalmente, en el norte del sector y próximas a la manzana MCO destinada a uso comercial y de ocio y recreo, se sitúan las parcelas **ES1a** y **ES1b**, (con una superficie cada una de **2.699 m<sup>2</sup>s**). Se localizan a ambos lados de la calle Torrejón de la Calzada, en las proximidades de la glorieta en la que se encuentra esta vía con la Avda. Miguel Delibes.

En este caso no existen conflictos sobrevenidos en cuanto a su disposición espacial, pero se considera dotar del mismo tratamiento que en los casos anteriores y unificar las parcelas, una organización más funcional desde un punto de vista operativo y con un menor impacto en la red viaria, al reducir los puntos de acceso y salida.

Se plantea el desplazamiento de la **ES1a** y su agrupación con la **ES1b** en una sola parcela (**ES1-n**) de **5.398 m<sup>2</sup>** de superficie, que quedaría situada en el encuentro entre la C/ Torrejón de la Calzada con la Avda. Miguel Delibes.

Resulta afectada la parcela **RG-E21\*** destinada a equipamiento de Nivel 2 (Baja Densidad), de la red general, cuya superficie se vería reducida, y redenominándose RG-E21\*-m.

Se aumenta, a su vez, la parcela de la Red Local de Espacios Libres, **RL-V31** al incorporar 2.699 m<sup>2</sup> de la estación de servicio que ahora se traslada, pasando a denominarse **RL-V31 m**

Según la nueva configuración y localización de la parcela ES1-n, que incrementa su superficie a costa de la parcela RG-E21 (equipamiento nivel 2: baja densidad), parte de ella queda afectada por el trazado de un colector de saneamiento (el C135; Ø2500 mm.), que discurre aproximadamente a 10 m. de profundidad bajo la rasante del terreno; lo que determina “de facto” una servidumbre de acueducto (Art. 560 del CC), situación que deberá ser expresamente recogida en la nueva descripción de la parcela, con su correspondiente traslado al Registro de la Propiedad

En las imágenes siguientes se recoge la situación vigente (ordenación conforme al Plan Parcial) y la propuesta de modificación:



*Situación planeamiento vigente*

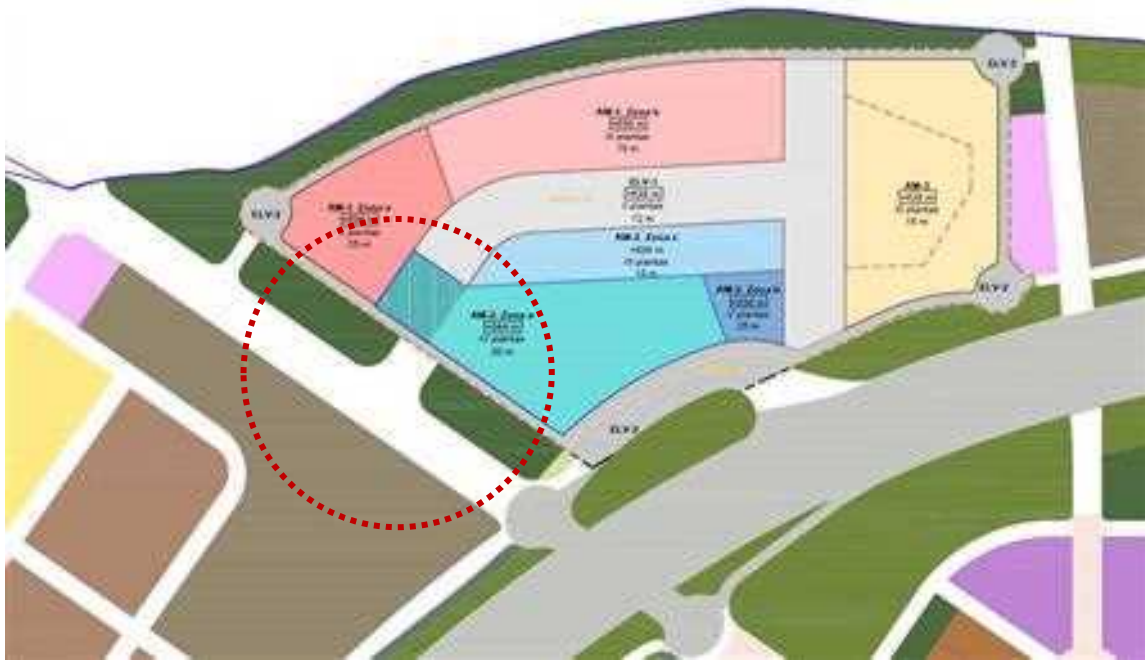


*Situación en planeamiento modificado*

#### **5.5. Ajuste de accesos a la manzana MCO desde la avenida Miguel Delibes**

Existe una incongruencia entre la ordenación del Plan Parcial y del Estudio de Detalle de la manzana MCO respecto a la continuidad del acceso central a la manzana desde la avenida Miguel Delibes y el viario interior previsto.

El origen de este desajuste se encuentra que los dos planeamientos citados fueron tramitados próximos en el tiempo pero en momentos distintos de requerimientos funcionales y organizativos del interior de la manzana, sujetos a su vez a los criterios operativos que fueron trasladados a la Junta por los potenciales desarrolladores de la actividad.



*Identificación del desajuste en el acceso central a la manzana MCO*



*Modificación del acceso central a la manzana MCO propuesta*

La modificación propone el reajuste de la posición del acceso exterior, la hace concordante con la ordenación interior, y amplía ligeramente su sección, de 46,51 m a 55 m. con el fin de mejorar más las posibilidades de entronque con un cierto margen de variación para la concordancia con la red interior. Resultan afectadas las parcelas colindantes RL V 32a\* y RL V 32b de la red local de zona verde, si bien, como se justifica en posteriores apartados, el cómputo total de red local de zona verde no se disminuye, como consecuencia de la suma de todas las actuaciones propuestas.



## 5.6. Ajustes cartográficos

La ejecución de las dos grandes vías de alta capacidad que circundan El Cañaveral, como son la R-3 y la M-45, con carácter previo al desarrollo de la urbanización han generado algunos desajustes en la cartografía presente desde el Plan Parcial, con la presencia de elementos de drenaje longitudinal, transversal e infraestructuras eléctricas que dan servicio a ambas vías.

El vial Industrial Exterior es un ejemplo de ello y tal como se planteaba en el Plan Parcial y Proyecto de Urbanización, presenta un trazado incompatible con algunas de las infraestructuras existentes de la M-45 y R-3, así como con las principales redes de servicios del sector.

La presente modificación del Plan Parcial adecua su trazado a las características físicas de la realidad existente, adoptando una cartografía real en varios puntos que a continuación describimos:

- Se ajusta a la entrada de los pasos inferiores de la R-3 con lo real ejecutado por la R-3.

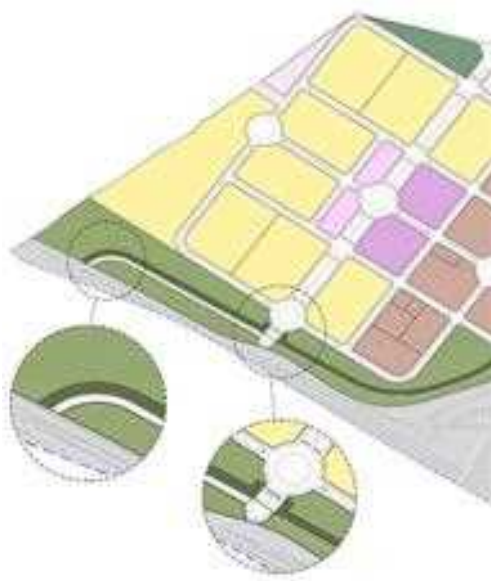
Afecta a las parcelas RG-V17a, RG-V17b, RG-V16a, RG-V16b, RS-V13 y RS-V12.

- Modifica el trazado por interferencias con la arteria principal de Ø1000, la tubería principal de gas de Ø16", y el Centro de Transformación de la R-3.

Afecta a las parcelas RG-V14a, RG-V14b, RG-V15, RG-V15, RS-V11 y RS-V10.

- Modifica el trazado por incompatibilidad con el talud de la M-45 en las proximidades de la Glorieta Norte. El trazado aprobado invadía el talud de la M-45

Afecta a las parcelas RG-V14a y RG-V14b.



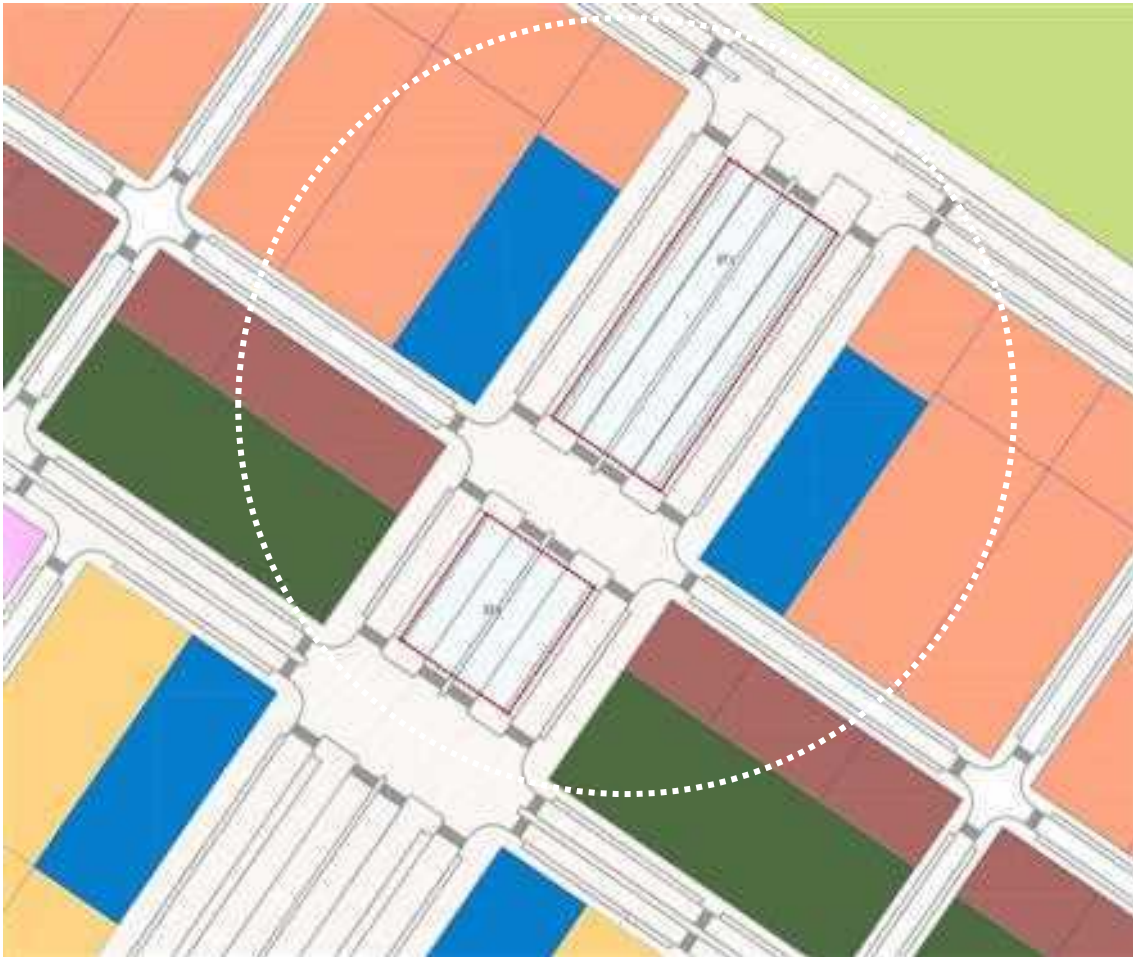
*Identificación de ajustes cartográficos*

## 5.7. Ordenación de suelo para la Red Supramunicipal de Infraestructuras Intercambiador de Transporte Público

El Plan Parcial contiene en la actualidad una previsión de ubicación de un Intercambiador de Transporte Público formando parte de la manzana MCS, como nodo de confluencia modal de transporte.

En los últimos años el Consorcio de Transportes de la Comunidad viene trabajando en un replanteamiento estratégico de la red de transporte público prevista para los sectores que conforman la corona del Sureste metropolitana. Si bien el trabajo se encuentra en proceso, se han alcanzado ya algunas conclusiones iniciales. En lo referente a El Cañaveral, en la actualidad el Consorcio opta por localizar una reserva de suelo para el uso de área de intercambio modal en el eje de la Gran Vía de Sureste, en el tramo de acceso al próximo al anillo central, como alternativa que aporta mayor flexibilidad para acoger distintas soluciones a futuro, en función de los sistemas de transporte público que finalmente se activen.

La MPP atiende a esta previsión, reservando suelo para este uso, sobre la Gran Vía del Sureste, según queda incorporado a la ordenación propuesta, con la clave ST I y la calificación de red supramunicipal de comunicaciones e infraestructuras. En superficie es una manzana discontinua que no interrumpe el tránsito peatonal en sus canales previstos y permite la continuidad de la red viaria. Bajo rasante, es una parcela continua. La superficie del intercambiador se detrae de la red general de vía pública.



*Localización del área de intercambio intermodal (en azul claro)*

## 5.8. Ordenación de la Zona remitida MCS y Parque Central

### 5.8.1. Ámbito

La zona urbanística de ordenación MCS y Parque Central tiene una superficie de 388.352 m<sup>2</sup>s y se localiza en el centro del Sector UZP 2.01, y tiene como bordes las siguientes calles:

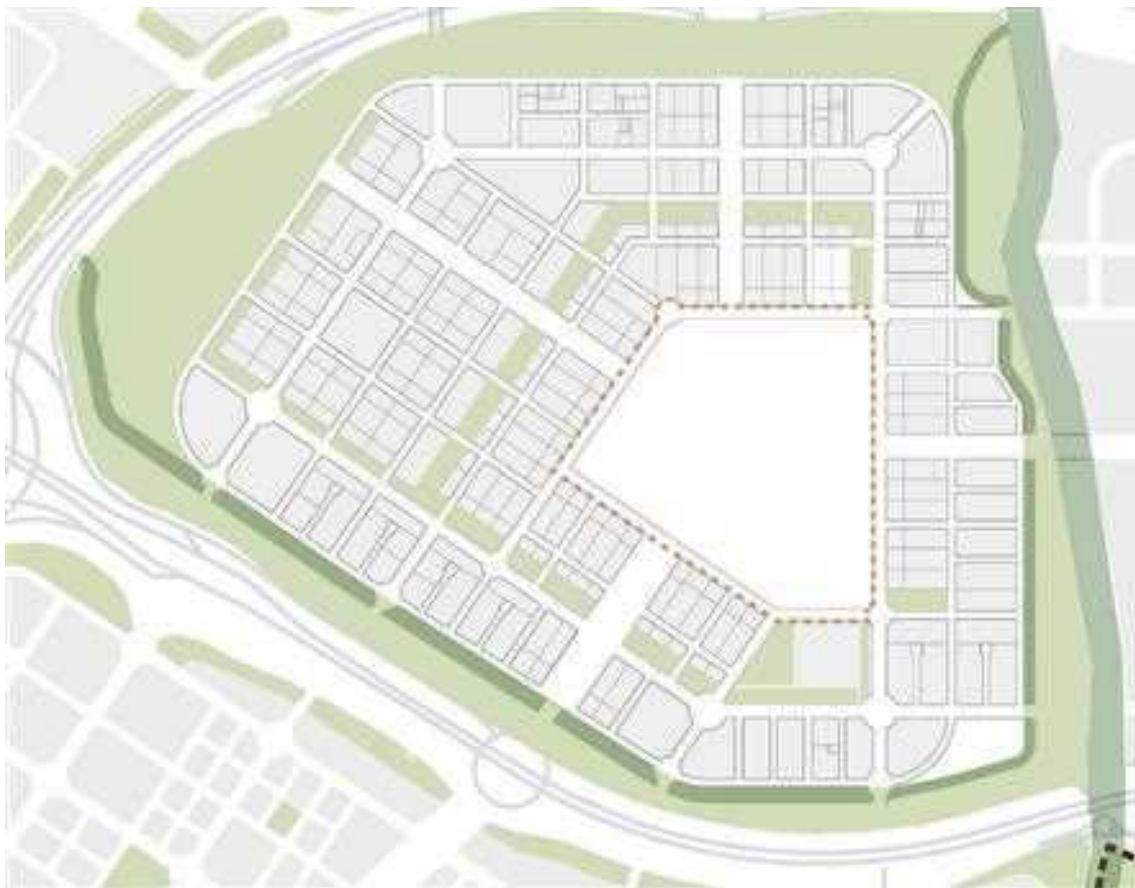
por el oeste, Calle Arroyo del Cañaveral-Calle Simpatía, calle incluida.

por el norte, Calle Simpatía-Calle Marqués de Casa Tilly, calle incluida

por el este, Calle Suertes de la Villa-Calle Alcalde Andrés Madrid Dávila,

y, por el sur, Calle Teodoro Anasagasti y Algán-Calle Pilar Bellosillo, calles incluidas

La zona es coincidente con la delimitada por el Plan Parcial y remitida a planeamiento de desarrollo, ampliada con la inclusión en la actuación de las calles perimetrales, a excepción de las calles Suertes de la Villa y Alcalde Andrés Madrid Dávila, para posibilitar la implementación de una estrategia completa de movilidad sostenible.



*Delimitación de la zona de ordenación MCS- Parque Central (en línea marrón de trazos)*



### 5.8.2. Descripción de la ordenación

La propuesta de la modificación, además de cumplir con la obligación de concretar la ordenación de detalle de esta zona, incorpora los siguientes objetivos complementarios:

- 1.- Redefinir la estrategia de movilidad para la zona de ordenación, fomentando el desplazamiento en modos sostenibles, transporte público, bicicleta y peatonal.*
- 2.- Favorecer la integridad, continuidad y conectividad del sistema ambiental del parque central.*
- 3.- Fomentar condiciones de sostenibilidad urbana, salud, y amortiguación de la isla de calor y del cambio climático.*

#### **Sistema ambiental.**

Atendiendo a esta sensibilidad se propone como criterio de ordenación desplazar el foco principal de la actuación en esta zona, sustituyendo la relevancia de lo edificado, el rotor, por la presencia y continuidad del espacio natural, el parque. Se asigna la posición central al gran parque público y se le dota de unidad, de tal forma que sea el nuevo referente visual en las perspectivas urbanas desde los ejes principales de conexión y desde los recorridos locales, con un carácter de elemento icónico y de identidad del barrio.



*Esquema conceptual. El parque central como elemento articulador del barrio.*

El nuevo parque se proyecta en coherencia con la estrategia municipal del Bosque Metropolitano, sistema ambiental vertebrador de la ciudad que, en este sector, se traza sobre sus zonas verdes

periféricas. La renaturación de los grandes ejes viarios posibilitaría la penetración del Bosque hasta el parque central facilitando la conectividad del sistema completo.



*Esquema conceptual del sistema verde interconectado*

La gran superficie de suelo permeable del parque posibilitará su funcionamiento óptimo como infraestructura verde de regulación del agua de lluvia y de las escorrentías.

El parque central minorará la contaminación atmosférica y acústica, mejorará la calidad del aire, y reducirá el efecto isla de calor, con beneficio para toda la zona residencial.

### **Movilidad sostenible**

Una vez asentada una importante parte de la población se aprecia una especialización natural de la intensidad y el carácter de la movilidad motorizada en los anillos viarios de la zona residencial. Así, el anillo exterior es usado preferentemente como distribuidor, de enlace con las actividades periféricas, y de conexión con las autopistas que bordean el sector; y, a medida que los anillos se adentran en el espacio central, se acrecienta su carácter local y se va reduciendo su intensidad de tráfico.

Por otra parte, la conectividad con los barrios colindantes, Los Cerros, Los Ahijones y Coslada no pasa necesariamente por atravesar el centro de El Cañaveral, ni éstos requieren de este cruce para alcanzar otros sectores de la ciudad, toda vez que la M-45 se ha convertido en el distribuidor rápido para el desplazamiento motorizado y los servicios de mayor atracción de viajes del sector, Centro Comercial y Área Industrial, se sitúan en el margen opuesto de la M-45.

Bien al contrario, en los esquemas de conectividad de la ordenación del plan parcial, los ejes norte-sur y este-oeste, respondían a una lógica de prevalencia del vehículo privado como medio de desplazamiento, con el riesgo de convertirse en “autovías” internas que pivotaban sobre el efecto de atracción de tráfico que se preveía para la centralidad terciaria de escala metropolitana que se proyectaba.

El estudio de tráfico y movilidad que forma parte de la documentación presentada demuestra lo anterior, y la oportunidad de recuperar para el peatón, la bici y el transporte público espacio anteriormente asignado al vehículo privado.

Liberado el centro del sector del tráfico de paso, y observando su vocación natural como zona de movilidad local, se ha adoptado el criterio de ordenar la zona como un espacio preferentemente peatonal, altamente accesible en transporte público y dotado de un nuevo carril bici perimetral.

Con la nueva ordenación se reduce el tráfico de paso lo que permite que el anillo perimetral se acoja un tráfico reducido de carácter local y de baja velocidad, reduciendo las emisiones contaminantes y el impacto acústico.

Como resultado, el barrio se dota de un gran espacio verde interior directamente accesible en condiciones seguras para el peatón, con un impacto positivo en las condiciones de la movilidad sostenible en el conjunto del área residencial de El Cañaveral.



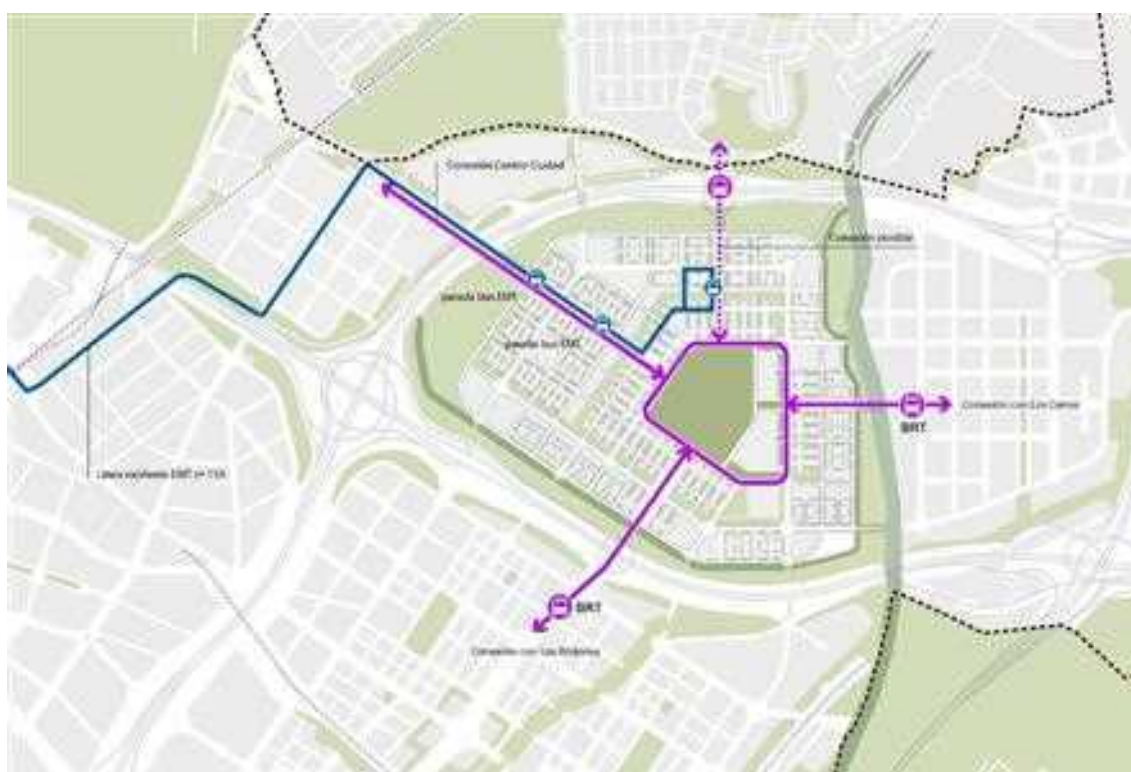
*Esquema de estrategia de reducción del tráfico rodado en el interior del barrio en favor de una movilidad peatonal preferente (anillo interior, en color siena)*

Como se concluye en el estudio de tráfico y movilidad, la ordenación propuesta no altera ni el comportamiento ni la funcionalidad de resto de la red viaria local y confirma la mejor eficiencia del anillo perimetral como regulador del tráfico de baja velocidad.





Esquema de integración de la red ciclista, con la propuesta del anillo central.



Esquema de integración y accesibilidad a la red de transporte público.

### Ordenación de los usos edificatorios y morfología urbana

A partir de la posición del parque como pieza articuladora se ordenan las manzanas para los usos edificatorios manteniendo los criterios organizativos principales del plan parcial vigente, esto es:

- las nuevas parcelas se insertan en el parque, de tal forma que la zona verde, el parque, se ubica siempre entre la nueva edificación y la perimetral existente;
- definiendo una plaza central pública con servicios y actividades de proximidad conformada por la edificación y activada por sus usos.
- dotando al conjunto de identidad y singularidad, por contraste morfológico con el resto del tejido urbano.

Y, además, sobre la base de la mejor convivencia entre la edificación de borde y la nueva ordenación.

Con estos criterios, los usos edificatorios se localizan en el interior del parque situados al este de la zona de intervención, equilibrando el peso de la trama urbana del barrio, entre el este y el oeste (actualmente de mayor extensión y con mayor acumulación de usos).



*Área de ubicación de los usos edificatorios y continuidad del parque en todo el perímetro y canales principales de relación.*

La geometría de las nuevas manzanas se define dando continuidad a los ejes de la trama de borde existente. Sobre la retícula resultante se “talla” un espacio público interior que recorre la ordenación de norte a sur, donde se ubica la continuidad del parque, así una plaza central, que se abre, como elemento de relación, con el equipamiento del sistema general previsto al otro lado de la calle Pilar Bellosillo. En el entorno de esta plaza se prevé la ubicación de los usos terciarios y de los servicios de proximidad y de centralidad local.





*Prolongación de ejes urbanos para la definición de las nuevas manzanas*



*Ordenación resultante. Vaciado de las manzanas para la continuidad del parque y para generar espacios peatonales y una plaza principal*

Los usos residenciales, trama amarilla en la imagen, se localizan al norte y el suelo de equipamiento, en color morado en las imágenes, se sitúa en posición central para facilitar el acceso tanto para los residentes y usuarios de la nueva edificación ordenada, como para los residentes del entorno consolidado

### Estructura viaria

El acceso y servicios a los usos se resuelve con el criterio de la prolongación de los ejes urbanos existentes.

En el frente oeste, en contacto con el parque, se proyecta una vía parque en prolongación de la calle Erial de la Abuela al norte y calle de Gales al sur, concebida como elemento de borde y de transición con la nueva edificación. A esta vía no se la dota de continuidad longitudinal para evitar su posible utilización como ruta alternativa por el tráfico convencional del sector, sino que se divide en dos tramos de circulación restringida.

La red viaria rodada se completa con tres calles transversales que conectan de forma pautada de norte a sur la vía parque con las calles Suertes de la Villa y Alcalde Andrés Madrid Dávila, que delimitan el borde este de la zona. El resto de la red se completa con viarios peatonales, áreas estanciales y plazas.



*Esquema básico del trazado de los nuevos viarios rodados internos*

Se amplía además la sección del viario perimetral para dotarla de un nuevo carril bici de 2,3 km metros de longitud en todo el borde la parque, de una ampliación de la plataforma peatonal, y de un a reserva de espacio para la futura ubicación de un sistema de BUP o similar.

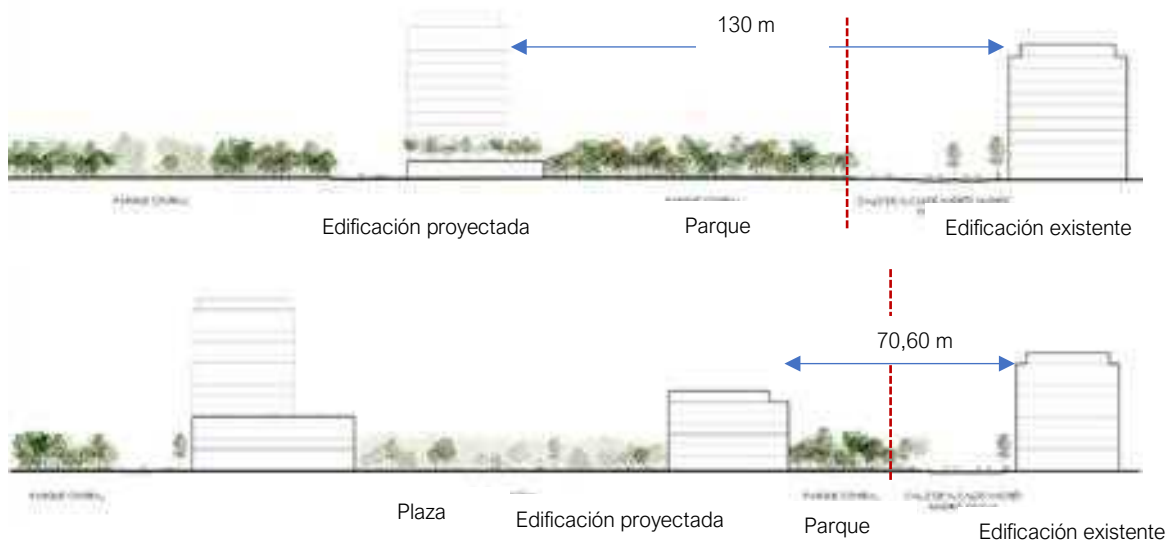
## Tipologías

Se proponen dos tipologías básicas. En el borde este con el parque y la calle Alcalde Madrid Dávila, edificación un bloque aislado, limitando su incidencia con la edificación de borde prevista fuera del sector ya que:

- se sitúa a una distancia mínima de 70,60 m de las manzanas existentes al otro lado de la calle, con el parque entre ambas,
- y se limita la altura a cinco plantas

En el frente hacia la calle Pilar Bellosillo se mantiene la tipología, pero con altura máxima de ocho plantas, dado que, enfrente, se localiza suelo de equipamiento de la red general.

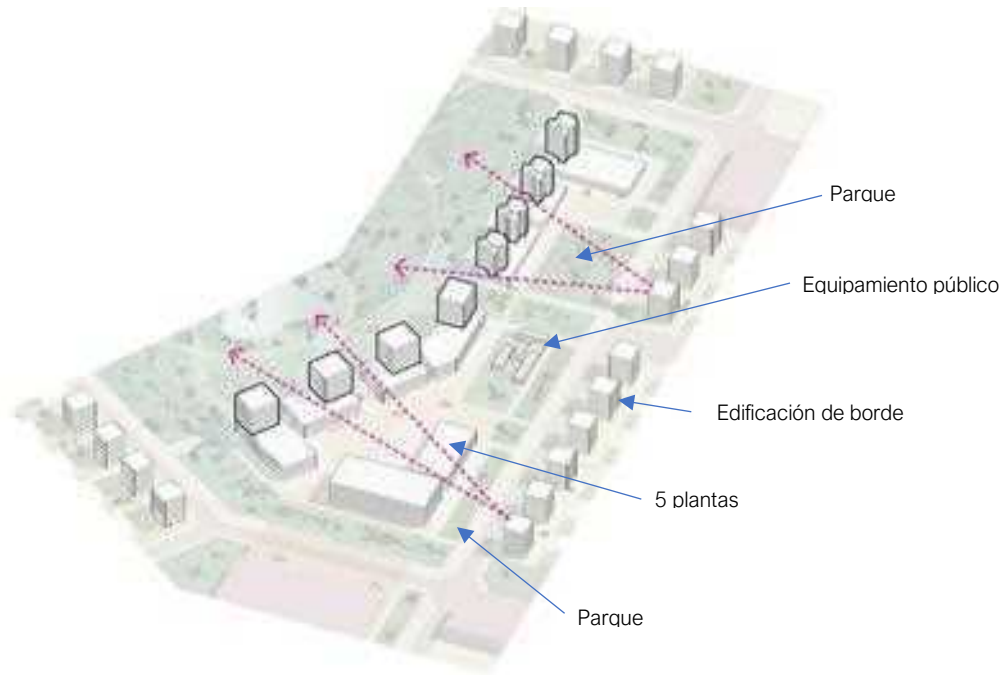
En el lado oeste se proyecta una tipología de torres sobre zócalos de actividad. Los zócalos definen el espacio público interior, particularmente el de la plaza, y tienen alturas distintas: de hasta dos alturas en las manzanas residenciales y de cinco alturas en las terciarias.



*Secciones transversales indicativas de la relación entre edificación existente (a la derecha de la línea de trazos roja) y nueva edificación, con el parque siempre como espacio interpuesto.*

La dimensión de los zócalos dota al barrio de una tipología para la actividad económica y los servicios de proximidad de la que carece, y complementaria a la propia de los locales en planta baja de los bloques del entorno.

Las torres varían en altura máxima, entre las 18 y las 15 plantas. Su disposición y orientación permite soluciones de arquitectura bioclimática de bajo consumo energético. Esta tipología y su ubicación dotan al conjunto de una gran permeabilidad visual tanto desde todos los bordes del parque, como desde los edificios residenciales del perímetro.



*Esquema de análisis de permeabilidad visual de la propuesta*

### **Cohesión social**

La propuesta proporciona espacios identitarios para el conjunto del barrio, tanto naturales, el parque, como artificiales, la plaza central, combinados con otros espacios intermedios que promueven y facilitan la convivencia y el encuentro intergeneracional.



*Imagen indicativa de la propuesta*





*Volumetría indicativa de la propuesta de organización de las manzanas edificables*

### 5.8.3. Urbanismo sostenible y arquitectura bioclimática

#### **Confort y recursos naturales**

El diseño de los espacios públicos atiende a condiciones de bienestar, seguridad y confort e incorporan medidas bioclimáticas en su organización y en la ordenación de la edificación, con manzanas que posibilitan una orientación óptima para los usos habitacionales, la utilización eficiente de la luz natural como fuente de iluminación a lo largo de todo el año, y el aprovechamiento de los recursos naturales renovables como fuente de energía.

#### **Metabolismo urbano**

La propuesta establece condiciones para reducir su impacto ambiental y favorecer una gestión racional de los recursos.

#### **Ciudad y salud**

Las decisiones tomadas en cuanto al cambio de modelo de movilidad tienen efectos directos sobre la salud de los residentes. En primer lugar, por reducción de la contaminación por emisión y del impacto acústico, lo que redundará en una mayor calidad del aire y, por tanto, en una ciudad más saludable. Y, además se establecen las condiciones para una movilidad activa y para el fomento de la práctica deportiva en todos los rangos de edad, con el parque central como gran dinamizador.

### 5.8.4. Estudio de movilidad y tráfico

Se evalúa el impacto sobre el viario de la nueva ordenación propuesta para la Zona Central o Etapa 2 de la U.Z.P.2.01 El Cañaveral, desde diferentes puntos de vista, tráfico rodado, transporte público y medios no motorizados, en cumplimiento de las normativas, reglamentos y recomendaciones realizadas por el Ayuntamiento de Madrid, a través de su Subdirección General de Implantación de Movilidad y Transportes.

En relación con la movilidad, el resultado del estudio indica que la ordenación propuesta favorece la movilidad tanto peatonal como ciclista, dando mayor importancia al peatón, al diseñar aceras más anchas y proponiendo un viario de coexistencia, que obligue a los vehículos a circular a bajas velocidades y de protagonismo a los peatones y a las áreas estanciales.

Se confirma la viabilidad de la estructura viaria propuesta para asegurar la conectividad del barrio con las vías perimetrales y con otros sectores, así como la tendencia descrita en apartados anteriores a la disminución de la intensidad del tráfico motorizado en la zona central del sector. Las redes secundarias no se ven afectadas con la nueva ordenación.

La previsión de los anillos circulatorios de transporte público dota al conjunto del barrio de una gran accesibilidad a la red de autobuses, de la red convencional y de la red de circulación prioritaria.

En cuanto a la red ciclista, se propone la construcción de un vial perimetral, similar al existente en el anillo más exterior, que permita dar continuidad al viario ciclista existente y al programado.

### 5.8.5. Estudio de ruido

Se han analizado dos escenarios, el primero proyectado a 2022 y el segundo con el horizonte del año 2032, de tal forma a que quede garantizada la compatibilidad de la ordenación también en la previsión de la puesta en carga completa del sector.

El Estudio de Ruido concluye que no existe inconveniente a nivel sonoro, en la implantación de la ordenación propuesta y no requerirá de medidas correctoras para evitar la superación de límites sonoros, ya que el tráfico previsto no genera unos valores de emisión que superen los objetivos de calidad en las edificaciones residenciales cercanas a esta área.

5.8.6. Parámetros básicos de la zona MCS-Parque Central

RED		PROPUESTA MODIFICACIÓN		PLANEAMIENTO VIGENTE	DIFERENCIA
GENERAL	DOT EQUIPAMIENTO	SC EQ	4.240,80	4.208,00	32,80
	VÍA PÚBLICA	VPP RG	74.514,30	74.315,55	198,75
	Subtotal		78.755,10	78.523,55	+ 231,55

LOCAL	ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES	SC VB 1	200.676,50		
		SC VB 2	7.512,12		
		SC VB 3	11.588,35		
		SC VB 4	4.842,00		
		SC VB 5	3.554,06		
		SC VB 6	10.888,15		
	SUBTOTAL VB RL		239.061,18	236.296,00	+ 2.765,18
	VÍA PÚBLICA. ÁREAS ESTANCIALES Y PLAZA	VPS Zona residencial	2.167,90		
		VPS Plaza parque	4.486,47		
		VPS Plaza central	17.411,85	10.207,00	+ 7.204,85
		SUBTOTAL ÁREAS EST. Y PLAZA	24.066,22	10.207,00	+13.859,22
	VÍA PÚBLICA. RED VIARIA	VPS 1	6.725,47		
		VPS 2	11.393,36		
		SUBTOTAL RED VIARIA	18.118,83	34.970,34	-16.851,51
	SUBTOTAL VÍA PÚBLICA		42.185,05	45.177,34	- 2.992,29

TOTAL			360.001,33	359.996,89	+ 4,44
-------	--	--	------------	------------	--------

Se hace notar que la nueva ordenación permite reducir el suelo destinado a vía pública en favor de la red de espacios libres y zonas verdes. El resultado final arroja un pequeño incremento en las redes públicas de 4,44 m<sup>2</sup>s.

En relación con los usos lucrativos:

USOS LUCRATIVOS	PLAN PARCIAL		MPP	
	SUP. EDIFICABLE m <sup>2</sup> c	APROVECHAMIENTO m <sup>2</sup> cug	SUP. EDIFICABLE m <sup>2</sup> c	APROVECHAMIENTO m <sup>2</sup> cug
Vivienda	20.000	20.000	22.000	22.000
Terciario Hotelero	18.000	15.300	17.362	14.757,70
Oficinas en edificio mixto	92.740	91.772	92.740	91.812,60
Terciario comercial	30.118	33.130	28.756	31.631,60
TOTAL USOS LUCR	160.858	160.202	160.858	160.201,90
TOTAL SUP USOS LUCR	28.356 m <sup>2</sup> s		28.351,56 m <sup>2</sup> s	



## 6. SÍNTESIS DE EFECTOS DE LA MODIFICACIÓN SOBRE EL PLANEAMIENTO VIGENTE Y CUANTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA. CUADRO SÍNTESIS DE PARÁMETROS

Las modificaciones espaciales que se proponen afectan en su mayoría a parcelas de titularidad pública ya que se trata de redes públicas (supramunicipales, generales y locales), tanto de Espacios Libres y Equipamientos como de Comunicaciones e Infraestructuras.

Las únicas parcelas de titularidad privada afectadas por cambio de calificación, como ha quedado expuesto en el Capítulo anterior, son aquellas correspondientes a las estaciones de servicio ES1a, ES1b, ES2a\* y ES2b y un ajuste menor en las parcelas privadas de la manzana MCS

Las modificaciones normativas afectan a zonas completas de ordenanza, sobre parcelas de titularidad privada, siendo la correspondiente a la MCO de propiedad de la Junta de Compensación, además de las que se proponen nuevas como ordenanza particular de la zona central MCS-Parque Central.

Se recogen en este apartado una serie de tablas que sintetizan numéricamente el conjunto de la actuación.

### 6.1. Efecto de la modificación sobre el conjunto de las parcelas afectadas y equilibrio de redes. Comparación entre planeamiento vigente y propuesto

#### 6.1.1. Modificaciones en parcelas o manzanas de la red supramunicipal de Vías Pecuarias RS V:

PLANEAMIENTO VIGENTE		PLANEAMIENTO MODIFICADO		CAUSA MODIFICACIÓN
Parcela/ Manzana	Superficie m2s	Parcela/ Manzana	Superficie m2s	
<b>VÍA PECUARIA</b>				
RS V2	7.004,00	RS V2	6.971,00	Ajuste de VP para su reconexión manteniendo el equilibrio del resto de las redes
RS V3	13.967,00	RS V3	13.965,00	
RS V4	10.429,00	RS V4	10.344,00	
RS V7	15.753,00	RS V7	15.230,00	
RS V8	16.583,00	RS V8	36.534,00	
RS V9	23.874,00	RS V9	9.427,00	
RS V10	311,00	RS V10	3.556,00	
RS V11	2.772,00	RS V11	2.692,00	
RS V12	11.420,00	RS V12	5.965,00	
RSV13	9.335,00	RSV13	6.764,00	
<b>Subtotal vía pecuaria</b>	<b>111.448,00</b>	<b>Subtotal vía pecuaria</b>	<b>111.448,00</b>	

#### 6.1.2. Modificaciones en parcelas o manzanas de la red supramunicipal de infraestructuras de comunicación, M 45 Y R3

PLANEAMIENTO VIGENTE		PLANEAMIENTO MODIFICADO		CAUSA MODIFICACIÓN
Parcela/ Manzana	Superficie m2s	Parcela/ Manzana	Superficie m2s	
<b>RS COMUNICACIONES</b>				
RS C R3	390.346,23	RS C R3	390.859,22	Ajustes menores PU y modificaciones en conexiones con Los Ahijones y Coslada
RS C M45	311.364,50	RS C M45	307.637,23	
<b>Subtotal RS Comunic</b>	<b>701.710,73</b>		<b>698.487,46</b>	

6.1.3. Modificaciones en parcelas o manzanas de la red supramunicipal de infraestructuras de comunicación, Intercambiador de transporte.

PLANEAMIENTO VIGENTE		PLANEAMIENTO MODIFICADO		CAUSA MODIFICACIÓN
Parcela/ Manzana	Superficie m2s	Parcela/ Manzana	Superficie m2s	
<b>RS COMUNICACIONES</b>				
ST TI S/R	0,00	ST TI S/R	8.206,56	Adecuación a criterio de localización de Consorcio de Transportes
ST TI /BR	0,00	ST TI /BR	10.257,49	
<b>Subtotal RS Comunic TI</b>	<b>0,00</b>	<b>Subtotal RS Comunic TI</b>	<b>18.464,05</b>	

6.1.4. Modificaciones en parcelas o manzanas de la red general de Equipamientos RG E

PLANEAMIENTO VIGENTE		PLANEAMIENTO MODIFICADO		CAUSA MODIFICACIÓN
Parcela/ Manzana	Superficie m2s	Parcela/ Manzana	Superficie m2s	
<b>EQUIPAMIENTOS</b>				
RG E 18	4.208,00	RG1 SC	4.240,80	Ordenación pormenorizada zona MCS-Parque Central
RG E 21*	81.242,71	RG E 21*	78.736,58	Modificación de parcela estación de servicio
RG E 22	39.523,00	RG E 22	42.066,30	
RG E 23a (Est servicio)	1.722,00	RG E 23b ** (Est servicio)	5.000,00	
RG E 23b (Est servicio)	3.278,00			
<b>Subtotal equipamientos</b>	<b>129.973,71</b>	<b>Subtotal equipamientos</b>	<b>130.043,68</b>	

6.1.5. Modificaciones en parcelas o manzanas de la red general de comunicaciones e infraestructuras RG C

PLANEAMIENTO VIGENTE		PLANEAMIENTO MODIFICADO		CAUSA MODIFICACIÓN
Parcela/ Manzana	Superficie m2s	Parcela/ Manzana	Superficie m2s	
<b>COMUNIC E INFR</b>				
RG C	588.670,62	RG C	574.309,80	Ajustes menores PU e inclusión suelo Intercambiador
<b>Subtotal Comunic e Infr</b>	<b>588.670,62</b>	<b>Subtotal Comunic e Infr</b>	<b>574.309,80</b>	

Las modificaciones se deben a un tramo de vial, que pasa a ser RS-V y RG-V, y la inclusión de la reserva de suelo para Intercambiador, como red supramunicipal.

6.1.6. Modificaciones en parcelas o manzanas de la red general de Espacios Libres RG V

PLANEAMIENTO VIGENTE		PLANEAMIENTO MODIFICADO		CAUSA MODIFICACIÓN
Parcela/ Manzana	Superficie m2s	Parcela/ Manzana	Superficie m2s	
<b>ESPACIOS LIBRES</b>				
RG V1	46.466,00	RG V1	46.551,70	Ajuste vía pecuaria
RG V3	20.578,33	RG V3	20.820,33	Ajuste vía pecuaria
RG V4	31.227,00	RG V4	31.314,03	Ajuste vía pecuaria
RG V5	29.755,00	RG V5	31.660,60	Ajuste vía pecuaria
RG V6a	43.614,00	RG V6a	45.734,45	Ajuste vía pecuaria
RG V6b	5.084,00	RG V6b	6.374,54	Ajuste vía pecuaria
RG V7a*	9.427,24	RG V7a*	0,00	Ajuste vía pecuaria
RG V7b*	14.512,89	RG V7b*	15.458,66	Ajuste vía pecuaria
RG V9a	14.296,00	RG V9a	7.553,93	Modif Est. de Servicio
RG V9b	7.241,00	RG V9b	12.499,83	Modif Est. de Servicio
RG V12a	7.967,00	RG V12a	0,00	Modif Est. de Servicio
RG V12b	6.680,00	RG V12b	10.926,53	Ramal M 45 y modif Est. Servicio
RG V12c	840,00	RG V12c	2.711,12	
RG V14a*	2.619,54	RG V14a*	2.111,64	Ajuste vía pecuaria
RG V14b*	12.174,29	RG V14b*	9.353,00	Ajuste vía pecuaria
RG V15	9.919,00	RG V15	6.530,09	Ajuste vía pecuaria
RG V16a	22.578,00	RG V16a	27.289,08	Ajuste vía pecuaria
RG V16b	12.663,00	RG V16b	22.191,68	Ajuste vía pecuaria
RG V17a	39.727,00	RG V17a	40.899,90	Ajuste vía pecuaria
RG V17b	16.307,00	RG V17b	16.458,51	Ajuste vía pecuaria
RG V18	25.799,00	RG V18	29.212,97	Modif Est. de Servicio y ajuste glorieta Coslada
<b>Subtotal espacios libres</b>	<b>423.584,93</b>	<b>Subtotal espacios libres</b>	<b>429.762,23</b>	

6.1.7. Modificaciones en parcelas o manzanas de la red local de Espacios Libres RL V

PLANEAMIENTO VIGENTE		PLANEAMIENTO MODIFICADO		CAUSA MODIFICACIÓN
Parcela/ Manzana	Superficie m2s	Parcela/ Manzana	Superficie m2s	
<b>ESPACIOS LIBRES</b>				
RL V17	101.811,00	RL SC VB 1	200.676,50	Ordenación pormenorizada zona MCS-Parque Central
RL V18	42.361,00	RL SC VB 2	7.512,12	
RL V19	24.514,00	RL SC VB 3	11.588,35	
RL V20	67.610,00	RL SC VB 4	4.842,00	
		RL SC VB 5	3.554,06	
		RL SC VB 6	10.888,15	
RL V31	11.333,90	RL V31	14.033,19	Modif Est. de Servicio
RL V32a*	7.452,66	RL V32a	8.731,59	Ajuste acceso central a MCO
RL V32b*	8.424,31	RL V32b	6.729,99	
RL V33b	4.121,53	RL V33b	1.648,50	Modif Est. de Servicio
<b>Subtotal espacios libres</b>	<b>267.628,40</b>	<b>Subtotal espacios libres</b>	<b>270.204,45</b>	

6.1.8. Modificaciones en parcelas o manzanas de la red local de comunicaciones e infraestructuras  
RL C

PLANEAMIENTO VIGENTE			PLANEAMIENTO MODIFICADO	CAUSA MODIFICACIÓN
Parcela/ Manzana	Superficie m2s		Parcela/ Manzana	Superficie m2s
<b>COMUNIC E INFRAEST</b>				
RL-C* (afección parcial)	20.139,36		RL C*	0,00
RL-C5	3.001,02		RL-C5	3.622,80
			RL-C6	3.563,72
			RL-C7	6.392,03
			RL-C8	6.567,17
RL-MCS	45.177,34		RL-MCS	42.185,05
<b>Subtotal com e infr</b>	<b>68.317,72</b>		<b>Subtotal com e infr</b>	<b>62.330,77</b>

La modificación incluye parte de la RL-C, la señalada en el cuadro anterior, y se divide en las parcelas RL C6, RL C7 y RL C8. La parte exterior al ámbito de la MPP se redenomina como RL-C\*m y su superficie es de 447.773,42 m<sup>2</sup>s.

6.2. Modificaciones en parcelas o manzanas de titularidad privada.

Estaciones de Servicio ES

PLANEAMIENTO VIGENTE			PLANEAMIENTO MODIFICADO	CAUSA MODIFICACIÓN
Parcela/ Manzana	Superficie m2s		Parcela/ Manzana	Superficie m2s
<b>ESTACIONES DE SERVICIO</b>				
ES 1a	2.699,00		ES 1b	5.398,00
ES 1b	2.699,00			
ES 2a*	4.591,00		ES 2a	7.097,00
ES 2b	2.506,00			
<b>Subtotal est. servicio</b>	<b>12.495,00</b>		<b>Subtotal est. servicio</b>	<b>12.495,00</b>

Zona MCS

PLANEAMIENTO VIGENTE			PLANEAMIENTO MODIFICADO	CAUSA MODIFICACIÓN
Parcela/ Manzana	Superficie m2s		Parcela/ Manzana	Superficie m2s
<b>ZONA MCS</b>				
MCS 1	12.074,00		RC MCS 1	3.880,80
MCS 2	8.141,00		RC MCS 2	5.178,57
MCS 3	8.141,00		ST MCS 1	5.647,64
			ST MCS 2	6.444,92
			ST MCS 3	7.199,63
<b>Subtotal est. servicio</b>	<b>28.356,00</b>		<b>Subtotal est. servicio</b>	<b>28.351,56</b>



### 6.3. Modificaciones de calificación y ajustes de urbanización. Justificación de la no alteración del equilibrio de los estándares de redes públicas

La siguiente tabla muestra los estándares legales de aplicación con respecto a las reservas de superficie de redes mínimas a cumplir por el planeamiento, tanto de Equipamientos y Espacios Libres como de Comunicaciones e Infraestructuras, así como la reserva prevista por el Plan Parcial inicial (modificado por los Planes Especiales posteriores) y por la presente Modificación del Plan Parcial.

En la tabla se pone de manifiesto que los ajustes se compensan entre sí y se mantiene el equilibrio de origen en el plan respecto a los estándares alcanzados de dotaciones públicas.

	Estándar LS 9/01 vigente 2003	Sup. reserva mínima (m2s)	Reserva en PP vigente (m2s)	Reserva en MPP (m2s)
<b>COTA URBANA</b>				
<b>REDES PÚBLICAS SUPRAMUNICIPALES</b>				
Comunicaciones e infraestructuras viario (Incluye Cañada Real)	Art 91 LS 9/01 13,3 m2s cada 100 m2c	290.206,00	701.710,73	702.050,11
Comunicaciones e infraestructuras intercambiador			0,00	8.206,56
Red de viviendas de integración social	6,7 m2s cada 100 m2c	146.194,00	0,00	0,00
Vía Pecuaria			157.543,00	157.543,00
<b>Total Redes Públicas Supramunicipales</b>	20 m2s cada 100 m2c	436.400,00	859.253,73	867.799,67
<b>REDES PÚBLICAS GENERALES</b>				
Espacios Libres / zonas verdes	Art 36 LS 9/01 20m2s cada 100 m2c	436.400,00	551.882,84	558.324,87
Equipamientos sociales y servicios	30m2s cada 100 m2c	654.600,00	686.562,71	686.667,99
Comunicaciones e infraestructuras (incluye RSU)	20m2s cada 100 m2c	436.400,00	588.670,62	574.309,80
<b>Total Redes Públicas Generales</b>	70m2s cada 100 m2c	1.527.400,00	1.827.116,17	1.819.302,66
<b>REDES PÚBLICAS LOCALES</b>				
Espacios libres arbolados	Art 36 LS 9/01 15m2s cada 100 m2c	327.300,00	563.871,88	565.190,60
Equipamientos y servicios urbanos públicos			134.363,20	134.363,20
Comunicaciones e infraestructuras			511.289,38	509.242,67
<b>Parcial espacios libres y equipamientos</b>	30m2s cada 100 m2c	654.600,00	698.235,08	699.553,80
<b>Total Redes Públicas Locales</b>	30m2s cada 100 m2c	654.600,00	1.209.524,46	1.208.796,47
<b>TOTAL REDES SECTOR COTA URBANA (sin vía pecuaria)</b>	120m2s cada 100 m2c	2.618.400,00	3.738.351,36	3.738.355,80

<b>COTA INFERIOR</b>				
<b>REDES PÚBLICAS SUPRAMUNICIPALES</b>				
Comunicaciones e infraestructuras red viaria			7.714,40	7.714,40
Comunicaciones e infraestructuras intercambiador			0,00	10.257,49
<b>TOTAL REDES SECTOR COTA INF</b>			7.714,40	17.971,89

### 6.4. Conclusiones.

Como se observa en los datos anteriores la modificación propuesta:

- No altera la superficie total de la Red Supramunicipal de Vía Pecuaria, resultando la misma superficie que la ordenada en el planeamiento vigente.

- Se incrementa la Red Supramunicipal de Comunicaciones, en 8.545 m<sup>2</sup>s como consecuencia de la incorporación de suelo de Intercambiador de Transporte, en detrimento de la Red General de Comunicaciones de Vía Pública, y de ajustes en el PU y en las conexiones con Coslada y Los Ahijones.
- Se incrementa ligeramente la superficie total de la Red de Espacios Libres y Zonas verdes, en 6.442,03 m<sup>2</sup>s la general y en 1.318,72 m<sup>2</sup>s la local.
- Se incrementa ligeramente la red general de equipamientos, en 105,28 m<sup>2</sup>s, como consecuencia de la corrección de errores y un ligero incremento del equipamiento de la zona central.
- No afecta a la red local de equipamientos, que se mantiene inalterada.
- Se reduce la red de comunicaciones de viario de la red general, por efecto de la inclusión del Intercambiador de Transporte y de los ajustes de la ordenación. Del mismo modo ocurre con la red local de comunicación, principalmente a causa de su reducción en la zona MCS-Parque Central en favor de la red de zonas verdes y espacios libres.

## 7. EVALUACIÓN AMBIENTAL

En el Bloque II Documento Ambiental se incluye el Documento Ambiental Estratégico de la modificación propuesta, con particular atención a la Zona MCS-Parque Central, dado que es la propuesta de mayor alcance en los posibles efectos ambientales en relación con el planeamiento vigente. Atiende al procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada, en función del alcance y carácter de la modificación.

En líneas generales de acuerdo con el análisis efectuado, la propuesta de modificación del Plan Parcial no presenta una incidencia negativa sobre el medio ambiente al tratarse de un medio actualmente urbanizado, en el que el cambio que se propone es mínimo y compatible totalmente con el entorno actual.

En consecuencia, el estudio concluye en la viabilidad ambiental de la propuesta en función de sus efectos ambientales previsibles

## 8. SUSPENSIÓN DE LA ORDENACIÓN A LOS PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN

De conformidad con lo establecido por el artículo 70.4 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, la aprobación inicial del expediente de planeamiento conllevará la suspensión de las licencias para la realización de los actos de uso del suelo, construcción y edificación, y ejecución de actividades, en el ámbito afectado por la resolución.

Este precepto ha de ponerse en relación con lo establecido por el artículo 120 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico, aprobado por Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, en el que se dispone que procederá la suspensión del otorgamiento de licencias para aquellas áreas del territorio objeto del planeamiento cuyas nuevas determinaciones supongan modificación del régimen urbanístico vigente, pudiéndose conceder, no obstante, las licencias basadas en el régimen vigente, siempre que se respeten las determinaciones del nuevo planeamiento.

Dicha suspensión será efectiva hasta su aprobación definitiva, siendo su plazo máximo de duración de un año, prorrogable por otro.

A los edificios existentes erigidos con anterioridad a la aprobación definitiva del presente documento que resulten disconformes con el mismo, les será de aplicación, hasta el momento de su necesaria

desaparición por razón de la ejecución de la urbanización de acuerdo con lo previsto al efecto en el Proyecto de Urbanización, el régimen jurídico contenido en el artículo 64 de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid y Capítulo 2.3 de las NNUU del PGM 97, con la siguiente particularidad:

- a. Conforme a lo establecido por el artículo 2.3.3 de las Normas Urbanísticas del Plan General, las autorizaciones que amparen las intervenciones antes citadas estarán condicionadas a la renuncia expresa del incremento del valor del justiprecio expropiatorio por dichas obras o al aumento de valor de la indemnización que corresponda como gasto de urbanización en el instrumento reparcelatorio. Asimismo, conforme al artículo 20, en relación con el 64 de la Ley 9/2001 de 17 de julio del Suelo de la Comunidad de Madrid, las obras y usos autorizados en ellas habrán de demolerse y cesar sin derecho a indemnización cuando así lo acordare el órgano municipal competente.

Se aporta en la documentación gráfica plano de localización de las áreas del sector afectadas por la suspensión de licencias.