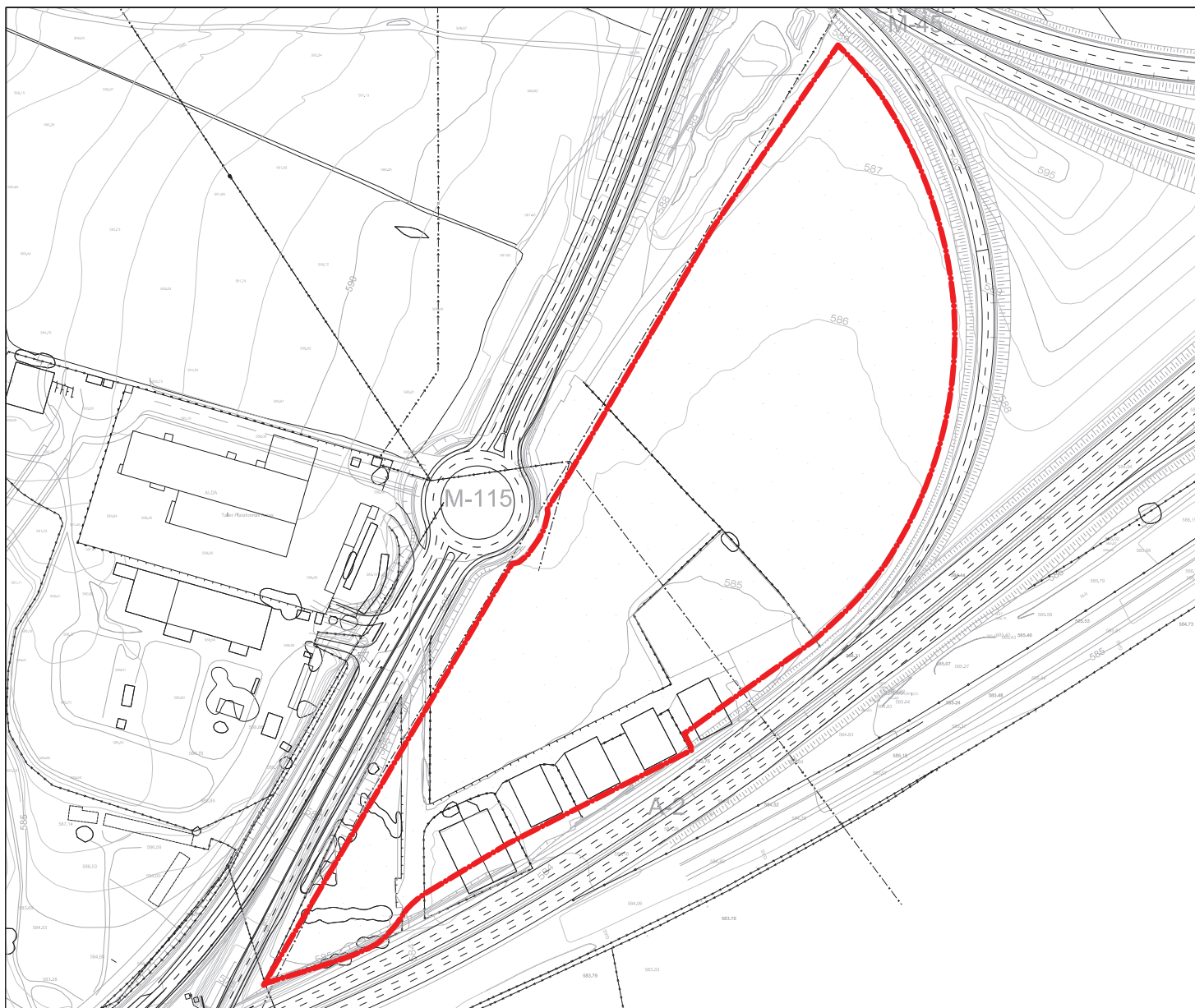




MEMORIA INFORMACIÓN Y ORDENACIÓN, NORMATIVA
URBANÍSTICA, SOSTENIBILIDAD DEL MODELO PROPUESTO
Y RESUMEN EJECUTIVO



PLAN DE SECTORIZACIÓN DEL SUNP-2
SAN FERNANDO DE HENARES (MADRID)

OCTUBRE 2023

APROBACIÓN INICIAL

PLAN DE SECTORIZACIÓN DEL SUNP-2
SAN FERNANDO DE HENARES (MADRID)

APROBACIÓN INICIAL

INCLUIDOS DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS:

SOSTENIBILIDAD Y VIABILIDAD ECONÓMICA

RESUMEN EJECUTIVO



EQUIPO REDACTOR

Dirección y Coordinación de DIAPLAN, SAP:

Carlos Sánchez-Casas Padilla, Arquitecto-Urbanista

Equipo Base de DIAPLAN, SAP:

Carlos Sánchez-Casas Padilla, Arquitecto-Urbanista

Berta Sánchez-Casas Pastor, Arquitecta-Urbanista-Paisajista

Carmen Sánchez-Casas Pastor, Abogada

Isaac Blanco Calleja, Arquitecto-Urbanista Especialista GIS

Sergio Jaramillo, Arquitecto

Composición y edición de textos: Pilar del Brío Castro y José Félix Pérez Calvo

Delimitación de la Unidad de Ejecución: DIAPLAN, SAP

Estudio de Sostenibilidad del Modelo Propuesto: DIAPLAN SAP

Resumen Ejecutivo: DIAPLAN SAP

Memoria de análisis y valoración de impactos transversales: DIAPLAN SAP

Evaluación Ambiental: Biotopo Consultores, SL

Cumplimiento del Decreto 170, Estudio pluviométrico y cálculo de vertido de pluviales: TECMA, S.A/ DIAPLAN SAP

Proyecto básico de Urbanización: LABAMA Ingeniería, SL

Estudio Acústico: Ingeniería García Calderón, SLL

Estudio de tráfico: TEMA Ingeniería

Informe de las Actuaciones Arqueológicas: Arqueo Estudio S. Coop.

Madrid, octubre de 2023

MAZARIEGOS DE
LA SERNA
GONZALO -

Firmado digitalmente por
MAZARIEGOS DE LA
SERNA GONZALO - Fecha:
2023.11.25 17:59:25

LA PROPIEDAD
Comisión Gestora SUNP-2
"Las Traviesas"

Firmado digitalmente
por CARLOS
SANCHEZ-CASAS
Fecha: 2023.11.23
12:10:42 +01'00'

Técnico por DIAPLAN, SAP:
CARLOS SÁNCHEZ-CASAS PADILLA
Arquitecto Urbanista

ÍNDICE

BLOQUE I.-DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA	7
0. Objeto del documento.....	8
VOLUMEN 1.- MEMORIA DE INFORMACIÓN.	9
CAPÍTULO 1. Información sobre el ámbito.	9
1.1. ENCUADRE MUNICIPAL Y AFECCIONES SECTORIALES	9
1.1.1. Encuadre Municipal.	9
1.1.2. Condiciones urbanísticas de borde.....	9
1.1.3. Afecciones sectoriales	10
1.2 TOPOGRAFÍA. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL TERRENO.	18
1.2.1. Características físicas del terreno	18
1.3 ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD.	18
1.4. INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES	19
1.5. USOS, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES	20
1.6. ESTUDIO DE PATRIMONIO HISTÓRICO-CULTURAL.....	22
CAPÍTULO 2. ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO VIGENTE	23
2.1 DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL PARA EL SECTOR.....	23
2.1.1. Determinaciones generales	23
2.1.2. Determinaciones sobre aprovechamiento	23
2.1.3. Cesiones de redes.	24
2.1.4. Obligaciones en relación con el Plan General y cumplimiento de las determinaciones del mismo.....	25
2.1.5. Otras determinaciones particulares.	26
2.2. DELIMITACIÓN DEL SECTOR.	29
CAPITULO 3 ANÁLISIS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE SOSTENIBLES.	30
3.1. CONEXIONES VIARIAS.	30
3.2 SISTEMA DE TRANSPORTE.....	30
CAPÍTULO 4. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS.....	33
4.1. ESTUDIO DE TRÁFICO	33
4.2. CUMPLIMIENTO DEL DECRETO 170 Y ESTUDIO DE AVENIDAS.....	33
4.3. ESTUDIO ACÚSTICO.	33
4.4. PLAN DE ALARMA Y SEGURIDAD CIVIL EN SUPUESTOS CATASTRÓFICOS	33
4.4.1. Introducción.....	33
4.4.2. Localización.....	35
4.4.3. Riesgos potenciales.....	35
4.4.4. Planes de autoprotección	42
4.4.5. Aplicación del plan de alarma, evacuación y protección civil (PAL)	42
4.4.6. Planes de actuación en el Sector	45
CAPITULO 5. TRAMITACIÓN.....	48
5.1. Primer periodo de tramitación.....	48
5.2. Segundo Periodo de tramitación.....	49
5.2.1. Alegaciones.....	50
5.2.2. Informes.....	50
CAPÍTULO 6. ESPECIFICACIONES SECTORIALES DEL DOCUMENTO DE ALCANCE.	51

6.1. CONCRECCIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES DEL DOCUMENTO DE ALCANCE POR APARTADOS.....	51
6.1.1. Protección de elementos naturales y recursos hídricos.....	51
6.1.2. Protección Civil.	52
6.1.3. Condiciones para la Ordenación Pormenorizada.	52
6.1.4. Condiciones para las Infraestructuras	52
6.1.5. Protección frente a la contaminación atmosférica. Estudio de las afecciones del planeamiento urbanístico sobre el cambio climático.	53
6.1.6. Protección frente a la contaminación acústica.	54
6.1.7. Protección de los recursos hídricos e infraestructuras hidráulicas-	54
6.1.8. Estudio sobre calidad de suelos.....	56
6.1.9. Protección del medio nocturno.	57
6.1.10. Medidas tendentes al ahorro energético.	57
6.1.11. Medidas tendentes al ahorro efectivo y disminución del consumo de agua potable.	57
6.1.12. Vigilancia Ambiental.	58
CAPÍTULO 7. ESPECIFICACIONES Y REQUERIMIENTOS DEL INFORME TERRITORIAL.....	58
7.1. CUMPLIMIENTO DE LOS REQUERIMIENTOS.....	59
VOLUMEN 2.- PLANOS DE INFORMACIÓN.....	61
ÍNDICE DE PLANOS	61
BLOQUE II.- DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL	62
BLOQUE III.- DOCUMENTACIÓN NORMATIVA Y DE ORDENACIÓN.....	63
VOLUMEN 1.- MEMORIA DE ORDENACIÓN.....	64
1.1. OBJETO, ENTIDAD PROMOTORA Y LEGITIMACIÓN	64
1.1.1. Objeto y legitimación.....	64
1.1.2. Entidad promotora.	64
1.2. JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN DE SECTORIZACIÓN.	64
1.3. ÁMBITO OBJETO DE LA ACCIÓN URBANIZADORA.....	65
1.4. MARCO NORMATIVO.....	66
1.5. MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO.....	70
1.5.1. En relación con la estructura viaria y accesos.	70
1.5.2. En relación con la tipología de las parcelas.	71
1.5.3. En relación con las afecciones.	71
1.6. JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.	75
1.7 CALIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LOS TERRENOS DESTINADOS A REDES PÚBLICAS.....	76
1.9. MODELO DE GESTIÓN	77
VOLUMEN 2.- NORMATIVA URBANÍSTICA	78
CAPÍTULO 1.- DETERMINACIONES ESTRUCTURANTES	78
1.1 DETERMINACIONES DE CARÁCTER GENERAL.....	78
1.1.1. Delimitación del sector.	78
1.1.2 Justificación del Cumplimiento de las Determinaciones del PG para el ámbito	79
1.1.3. Cumplimiento de las determinaciones de la LSCM respecto al Plan de Sectorización ..	80
1.1.4. Regulación General del Plan de Sectorización.....	82
1.2. RESUMEN DE ALTERNATIVAS PLANTEADAS Y DEFINICIÓN DE LA ESCOGIDA.....	87
1.2.1. Objetivos a cumplir.....	87
1.2.2. Descripción de la Alternativa cero.....	87
1.2.3. Ordenaciones alternativas.....	88

1.2.4. Cumplimiento de objetivos por cada alternativa.	88
1.2.5. Valoración.	89
1.2.6. Descripción de la alternativa elegida.	90
1.3. CALIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LOS TERRENOS DESTINADOS A REDES PÚBLICAS.	91
1.3.1. Descripción, Ordenación y cuantificación de los terrenos que conforman las redes públicas.	91
CAPÍTULO 2.- DETERMINACIONES PARA LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA.	93
2.1. JUSTIFICACIÓN DE LA COMPETENCIA DEL PLAN DE SECTORIZACIÓN.	93
2.2. JUSTIFICACIÓN URBANÍSTICA DE LA INCLUSIÓN DE LAS DETERMINACIONES PORMENORIZADAS EN EL PLAN DE SECTORIZACIÓN.	93
2.3. CONTENIDO DE LAS DETERMINACIONES PORMENORIZADAS.	93
2.3.1. Definición detallada de la conformación espacial del sector y las alineaciones y rasantes adecuando el tejido urbano al relieve del terreno e integrándolo en la trama urbana adyacente.	93
2.3.2. Definición gráfica de la plataforma de acceso a las diferentes parcelas.	95
2.3.3. Condiciones que regulan los actos sobre las parcelas y las condiciones que deben cumplir para su ejecución material.	95
2.3.4. Calificación pormenorizada del suelo. Alineaciones y rasantes.	96
2.3.5. Cuantificación de las redes públicas.	97
2.3.6. Conexiones para el transporte público.	97
2.3.7. Definición de las redes de infraestructuras y servicios con los estudios específicos para su adecuada conexión a las redes existentes y, en su caso, ampliación y refuerzo.	100
2.4. NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN, SEÑALANDO LAS DETERMINACIONES DE APROVECHAMIENTO Y USO.	103
2.4.1. ORDENANZA INDUSTRIAL (ZU- I_{SUNP-2})	104
2.4.2. ORDENANZA RED VIARIA (ZU- RV_{SUNP-2})	109
2.4.3. ORDENANZA DE CARRETERAS (ZU- RVC_{SUNP-2})	110
2.4.4. ORDENANZA DE INFRAESTRUCTURAS. (ZU- INF_{SUNP-2})	111
2.4.5. ORDENANZA DE VÍAS PECUARIAS. (ZU- VP_{SUNP-2})	112
2.5. DETERMINACIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.	113
2.5.1. Medidas para la mitigación y adaptación al cambio climático.	113
2.5.2. Medidas de protección contra el ruido.	114
2.5.3. Medidas para paliar la contaminación lumínica.	114
2.5.4. Medidas encaminadas a evitar la contaminación atmosférica.	116
2.5.5. Medidas de protección de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. Protección de Acuíferos	116
2.5.6. Medidas relativas a la restauración ambiental e integración paisajística.	117
2.5.7. Medidas de protección del patrimonio cultural.	117
2.5.8. Medidas tendentes al ahorro energético y los recursos hídricos.	117
2.5.9. Medidas relativas a la gestión de residuos.	118
2.5.10. Medidas de protección sobre otras infraestructuras.	118
2.5.11. Medidas de protección sobre la salud de las personas.	119
2.5.12. Medida compensatoria sobre el cambio climático.	119
2.6. MEDIDAS Y PROPUESTAS PARA LA MEJORA DEL USO COTIDIANO DEL ESPACIO TENIENDO EN CUENTA LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, LA DIVERSIDAD DE ORIENTACIONES SEXUALES Y LA NO DISCRIMINACIÓN.	120
CAPÍTULO 3.- EJECUCIÓN DEL PLAN DE SECTORIZACIÓN.	132
3.1. DEFINICIÓN DE LA MODALIDAD DE GESTIÓN URBANÍSTICA.	132
3.2. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO. PLAN DE ETAPAS. PROGRAMA DE ACTUACIÓN Y COMPROMISOS Y OBLIGACIONES.	132

3.3 OBTENCIÓN Y EJECUCIÓN DE REDES PÚBLICAS Y CESIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD EN LAS PLUSVALÍAS DEL PLANEAMIENTO.....	133
CAPÍTULO 4.- SOSTENIBILIDAD DEL MODELO PROPUESTO	134
4.1. TIPOS DE ANÁLISIS.....	134
4.1.1. Memoria de Viabilidad Económica.....	134
4.1.2. Memoria de sostenibilidad económica.	135
4.2. DESARROLLO DE LOS CÁLCULOS.....	136
4.2.1. VIABILIDAD ECONÓMICA.	136
4.2.2. SOSTENIBILIDAD.	137
4.2.3. Balance	140
CAPITULO 5. DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN.....	141
5.1- JUSTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS.....	141
5.2. SEÑALAMIENTO PRECISO DEL PERÍMETRO. SITUACIÓN, LÍMITES Y SUPERFICIES	141
5.2.1 Situación	141
5.2.2. Forma y límites.	141
5.2.3 Superficie.	142
5.3. DOCUMENTACIÓN PLANIMÉTRICA.....	142
5.4. SISTEMA DE ACTUACIÓN.....	142
5.5. RELACIÓN DE PROPIETARIOS Y PROPIETARIAS.	142
5.6. IDONEIDAD TÉCNICA Y VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA UNIDAD.....	142
CAPÍTULO 6.- MEMORIA DE ANÁLISIS Y VALORACIÓN SOBRE IMPACTO NORMATIVO Y RELATIVA AL CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN VIGENTE SOBRE ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS Y URBANÍSTICAS.....	143
VOLUMEN 3.- PLANOS DE ORDENACIÓN.....	144
VOLUMEN 4.- PLANOS DE ESQUEMAS DE INFRAESTRUCTURAS	144
BLOQUE IV.-RESUMEN EJECUTIVO	145
1. INTRODUCCIÓN.	146
2. ÁMBITO OBJETO DE LA ACCIÓN URBANIZADORA.....	147
3. OBLIGACIONES EN RELACIÓN CON EL PLAN GENERAL Y CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES DEL MISMO.....	147
3.1. FICHA DE ORDENACIÓN	147
3.2. CONDICIONES DE ORDENACIÓN.....	148
3.3. ÁREA DE SENSIBILIDAD ACÚSTICA.....	151
4. CUADRO DE CARACTERÍSTICAS	151
5. NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN, SEÑALANDO LAS DETERMINACIONES DE APROVECHAMIENTO Y USO.	151
5.1 ORDENANZA INDUSTRIAL (ZU-I _{SUNP-2}).....	152
6. OTROS ANÁLISIS Y DETERMINACIONES.	156
7. PLANOS DE SITUACIÓN Y ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN	157
ANEXO	160

BLOQUE I.-DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA

0. Objeto del documento.

El objeto de este documento es la redacción del Plan de Sectorización, instrumento mediante el cual, de acuerdo con lo establecido en el artículo 44 de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, (en adelante LSCM) se establecen **las determinaciones estructurantes de la ordenación urbanística** necesarias para valorar la procedencia de acometer la transformación urbanizadora de los terrenos clasificados por el Plan General de San Fernando de Henares (en adelante PGSFH) como Suelo Urbanizable No Programado SUNP-2, (ver plano nº 1) y a los que, conforme a lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera de la LSCM les es de aplicación el régimen urbanístico establecido en la misma para el Suelo Urbanizable No Sectorizado.

Conforme autoriza el artículo 45 párrafo d) de la LSCM, el presenta Plan de Sectorización incluye la completa ordenación pormenorizada.

El documento está integrado, siguiendo las “RECOMENDACIONES DE DOCUMENTACIÓN TÉCNICA MÍNIMA DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO Y AUTORIZACIONES EN SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO Y NO URBANIZABLE DE PROTECCIÓN DE LA COMUNIDAD DE MADRID” por tres bloques:

Bloque I. Documentación informativa.

Volumen 1. Memoria de Información.

Volumen 2. Planos de Información.

Bloque II. Documentación Ambiental.

1. Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria.

2. Declaración Ambiental estratégica.

Bloque III. Documentación Normativa.

Volumen 1. Memoria de Ordenación.

Volumen 2. Normativa Urbanística.

Volumen 3. Planos de Ordenación.

Volumen 4. Planos de Infraestructuras

Bloque IV. Resumen Ejecutivo.

VOLUMEN 1.- MEMORIA DE INFORMACIÓN.

CAPÍTULO 1. Información sobre el ámbito.

1.1. ENCUADRE MUNICIPAL Y AFECCIONES SECTORIALES

1.1.1. Encuadre Municipal.

El Sector se ubica al Este de la M-115 y al Norte de la Autovía A-2, (ver plano de información correspondiente) aun tratándose de un suelo urbanizable no sectorizado, el Plan General de San Fernando de Henares lo incluye totalmente en su modelo territorial. Hay que tener en cuenta a este respecto, que se trata de un plan aprobado con anterioridad a la LSCM, y que en el él la clasificación de un suelo como urbanizable no programado (no sectorizado en la denominación actual) derivaba de la inexistencia de una iniciativa de desarrollo, o, como en este caso concreto, de la inexistencia de un compromiso de cesión de un exceso del 5% de aprovechamiento en concepto de programación.

Incardinado en el modelo territorial, el Plan General incluye una ficha de condiciones similar a las del suelo sectorizado. De hecho, los propietarios del sector han participado en todas las iniciativas para la ejecución de las redes de infraestructuras de saneamiento, que son comunes a todos los suelos urbanizables sectorizados, y es el último suelo vacante que queda en el término municipal al SE de la M-40-M-50. Por sus características no puede destinarse a ningún uso agrícola o propio del suelo no urbanizable.

1.1.2. Condiciones urbanísticas de borde.

Prácticamente todos los límites del sector constituyen una barrera infranqueable para cualquier crecimiento del tejido urbano, y no permiten el acceso o salida directos por estar constituidos por carreteras supramunicipales. Solamente existe un punto en el que puede establecerse la conexión: la glorieta recientemente construida en la M-115 para posibilitar el acceso al polígono industrial Las Castellanas, situado en la margen opuesta del sector que nos ocupa.

En su límite Sur existen una serie de edificaciones que no han sido expropiadas en su totalidad en las sucesivas ampliaciones de la Autovía A-2 y que están incrustadas prácticamente en la calzada, por lo que el desarrollo del sector permitirá regularizar el borde Norte de este eje supramunicipal.



1.1.3. Afecciones sectoriales

a) Infraestructuras viarias.

(Ver plano de afecciones correspondiente)

A-2

El límite del sector, como se ha dicho, afecta a la zona de dominio público y servidumbre de la Autovía A-2. En su interior se sitúan la zona de servidumbre (25 metros medidos a partir de arista exterior de explanación) y la zona de afección (100 metros medidos a partir de arista exterior de explanación) y, entre ellas, la línea límite de la edificabilidad (situada a 50 metros de la arista exterior de la calzada).

M-115

Se desarrolla en su totalidad en el suelo de la Vía Pecuaria Cañada Real, en la que se incluye la franja de dominio público y parte de la zona de protección. Los suelos expropiados para la Arteria del Segundo Anillo de Abastecimiento de la Comunidad de Madrid de Canal de Isabel II, están incluidos en el Sector, con lo que el futuro suelo lucrativo estará fuera de la zona de protección.

b) Vías pecuarias.

(Ver plano de afecciones correspondiente)

La Cañada Real Galiana limita al Sector por el NO y, como se acaba de decir, está muy afectada por las redes supramunicipales existentes que discurren dentro de la misma.

Aun cuando la mayor superficie libre de esta vía pecuaria se sitúa en la mitad norte de la margen Este de la M-115, el puente sobre el enlace de la A-2 con la M-45 se ha construido en la margen opuesta; no obstante, el desarrollo del Sector SUP-6 y la modificación del sector de Las Castellanas pueden garantizar su continuidad hasta la pasarela sobre la A-2.

c) Infraestructuras de servicios.

(Ver plano de información de infraestructuras existentes correspondiente)

El sector está afectado por:

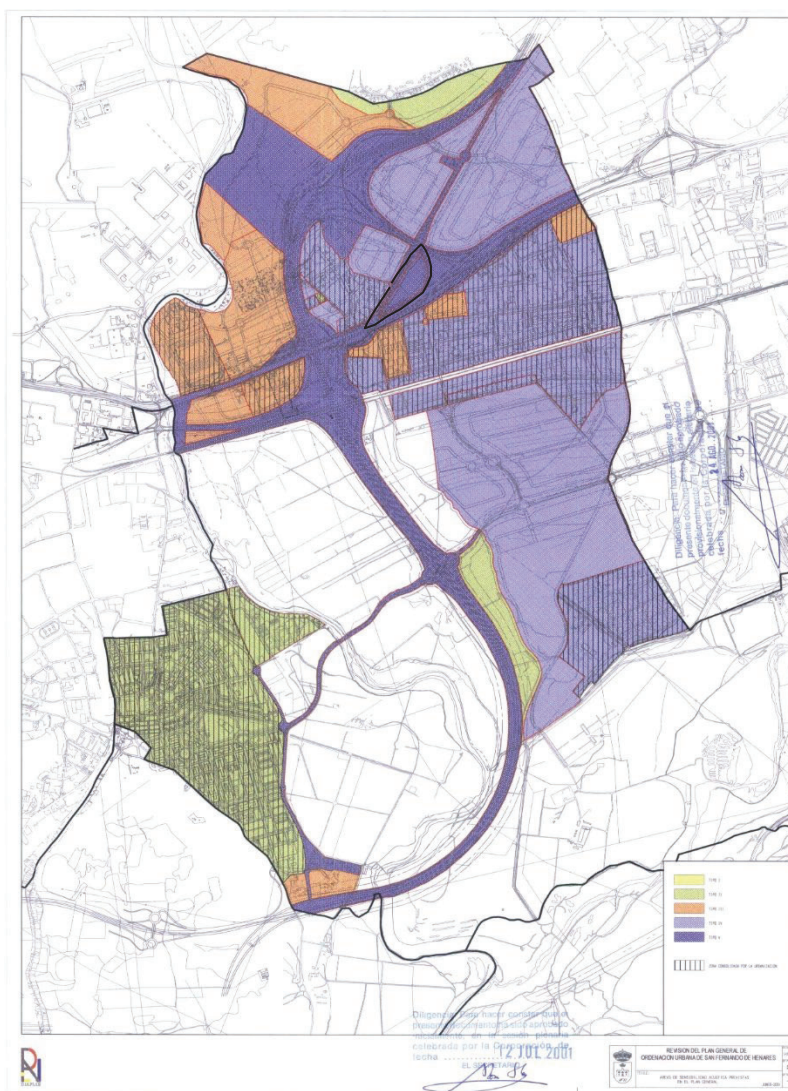
- El pasillo expropiado por Canal de Isabel II (Franja de expropiación de 14 ml) Arteria 2º Anillo M50 – A2 – Ø1600 AC, para el paso del segundo y tercer anillo de abastecimiento, así como parte de la BIA (Banda de Infraestructuras de Agua) y FP (Franja de protección). El suelo está perfectamente identificado de acuerdo con los datos suministrados por Canal.
- El pasillo formado por la Franja de Servidumbre de 5 ml del Emisario existente B10 – Ø1000 HA Sistema Jarama.
- El pasillo por el que discurrirá el futuro Colector Doblado Ajalvir Daganzo, cuya superficie ha sido incluida como suelo a expropiar por el Plan Especial en tramitación del citado Colector, toda vez que es previsible que la aprobación definitiva se produzca con anterioridad a la del Plan de Sectorización. No obstante, la propiedad ha suscrito un compromiso de cesión del suelo correspondiente y ha confirmado su participación en el abono de los honorarios del citado Plan Especial y su contribución a los costos de su ejecución, tanto derivados de la Adenda al convenio de Gestión suscrito entre el Ayuntamiento de San Fernando y Canal de Isabel II, como derivados del aumento de

diámetro necesario para la recogida de aguas pluviales. Todo ello figura en el documento tramitado.

- Una línea eléctrica aérea MT de 20 KV que se debe soterrar.
- Pasillo eléctrico de la línea aérea AT que discurre fuera del sector paralela a la M-115.

d) Área de Sensibilidad Acústica

Si bien el Plan General de San Fernando no está adaptado a la Ley 9/2001, incluye un estudio acústico que cumple las exigencias del entonces vigente Decreto 78/1999, definiendo las áreas de sensibilidad acústica de todos los suelos urbanizables tanto los programados como los no programados. El sector que nos ocupa se incluye en el Área de Sensibilidad Acústica Tipo V, tal como puede comprobarse en el esquema adjunto.



De acuerdo con la Guía Metodológica para la realización de los estudios acústicos, publicada por la Comunidad de Madrid y localizable en su página WEB:

“Cuando en una zona coexistan distintos usos deberá adscribirse al tipo de área de sensibilidad correspondiente al uso del suelo que ocupa la mayor extensión”

En consecuencia, el uso predominante es el industrial.

En coherencia con lo anterior, el Plan de Sectorización desarrolla las determinaciones del Plan General reduciendo el nivel de ruido admisible para el desarrollo del sector al correspondiente a un área de sensibilidad acústica Tipo IV.

e) Afecciones Acústicas

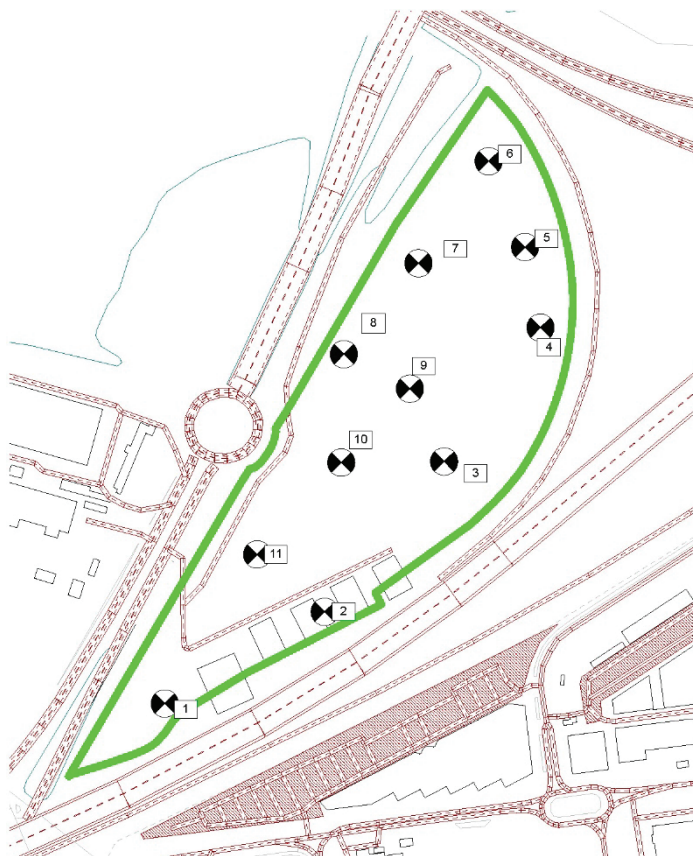
(Ver plano de afecciones correspondiente)

El ámbito está afectado por el impacto acústico producido por el tráfico rodado y el tráfico aéreo del aeropuerto de Adolfo Suarez Madrid-Barajas.

En tomo independiente se incluye el estudio correspondiente, del que se adjunta a continuación el diagnóstico de la situación preoperacional, tanto para la afección derivada del tráfico de vehículos como del tráfico aéreo.

e.1) Tráfico de vehículos.

La siguiente imagen, extraída del estudio citado, muestra la ubicación de los receptores empleados para realizar el análisis de los niveles sonoros del sector



La siguiente tabla muestra los valores más altos obtenidos en los receptores para los tres periodos del día, en la situación preoperacional y en la situación postoperacional.

Comparativa valores obtenidos en la situación preoperacional/postoperacional para receptores									
Nº RECEPTOR	Nivel LAeq (dBA) preoperacional Año 2021			Nivel LAeq (dBA) postoperacional Año 2025			Valor límite Real Decreto 1367/2007		
	Día	Tarde	Noche	Día	Tarde	Noche	Día	Tarde	Noche
1	71.1	69.2	63.1	71.5	69.5	63.4	70	70	60
2	70.9	68.8	62.7	71.1	69.0	62.9	70	70	60
3	64.5	62.8	57.1	64.8	63.2	57.5	70	70	60
4	61.0	60.2	55.3	61.2	60.5	55.6	70	70	60
5	60.2	59.8	55.1	60.5	60.2	55.5	70	70	60
6	59.5	59.2	54.4	59.9	59.6	54.8	70	70	60
7	59.9	59.5	54.7	60.3	59.8	55.0	70	70	60
8	59.6	59.1	54.2	60.0	59.5	54.6	70	70	60
9	59.9	59.4	54.6	60.3	59.8	55.0	70	70	60
10	60.8	60.2	55.2	61.4	60.7	55.7	70	70	60
11	63.2	62.0	56.8	63.8	62.6	57.2	70	70	60

Como se puede comprobar, los valores encontrados en los distintos receptores ubicados en el sector, para la situación preoperacional (2021) y en la situación operacional (2025) se encuentran por debajo de los valores límite de los objetivos de calidad acústica para el nuevo desarrollo urbanístico y considerando el uso característico, excepto los receptores nº 1 y 2 por lo que hay que establecer medidas correctoras en la zona colindante con la A-2.

e.2) Tráfico del Aeroportuario.

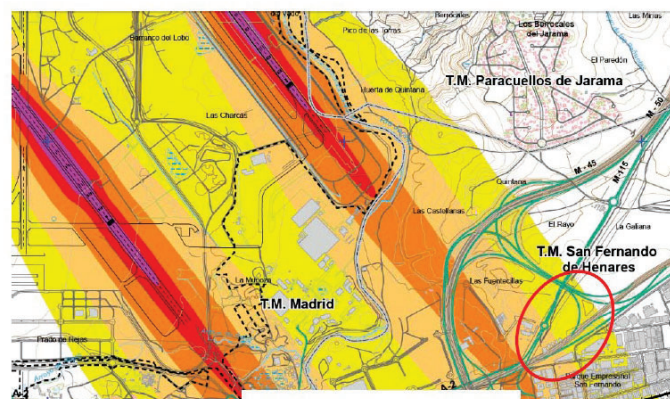
Aeropuerto de Adolfo Suarez-Madrid Barajas.

A partir del Mapa Estratégico de ruido del Madrid-Barajas, publicado por AENA en el año 2017 y que incluye la afección en los tres periodos del día, se han comparado con los niveles de presión sonora establecidos en la legislación estatal (Real Decreto 1367/2007). Los resultados obtenidos, que se extraen del estudio acústico citado, que se incluye en documento independiente, son los siguientes:

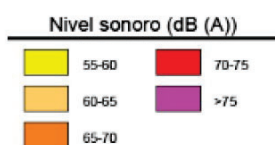
- Durante los periodos diurno y vespertino varían entre 60 y 65 dB(A) en el punto más desfavorable, admitiendo la legislación 70 dB(A).
- Durante el periodo nocturno quedan entre 50 y 60 dB(A) en el punto más desfavorable, admitiendo la legislación 60 dB(A).

En consecuencia, se concluye que los niveles sonoros producidos por la actividad del aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez se encuentran por debajo de los niveles sonoros permitidos por el Real decreto 1367/2007 para el uso característico del Sector. A continuación, se reproducen los Mapas de los tres periodos analizados.

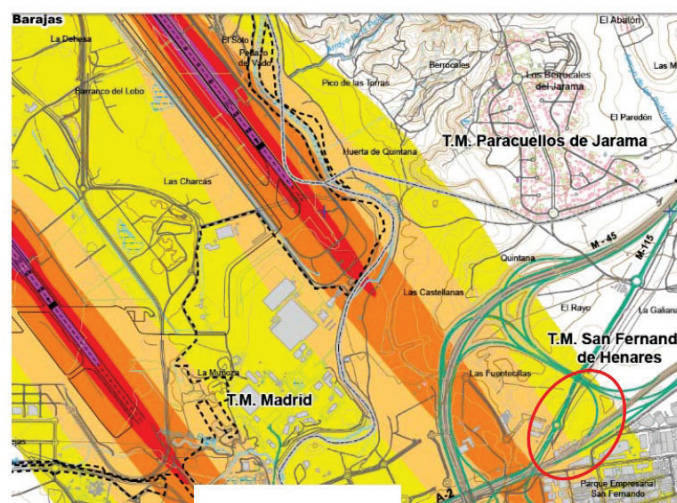
a) Periodo día



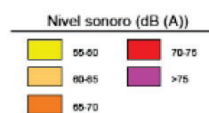
L_d



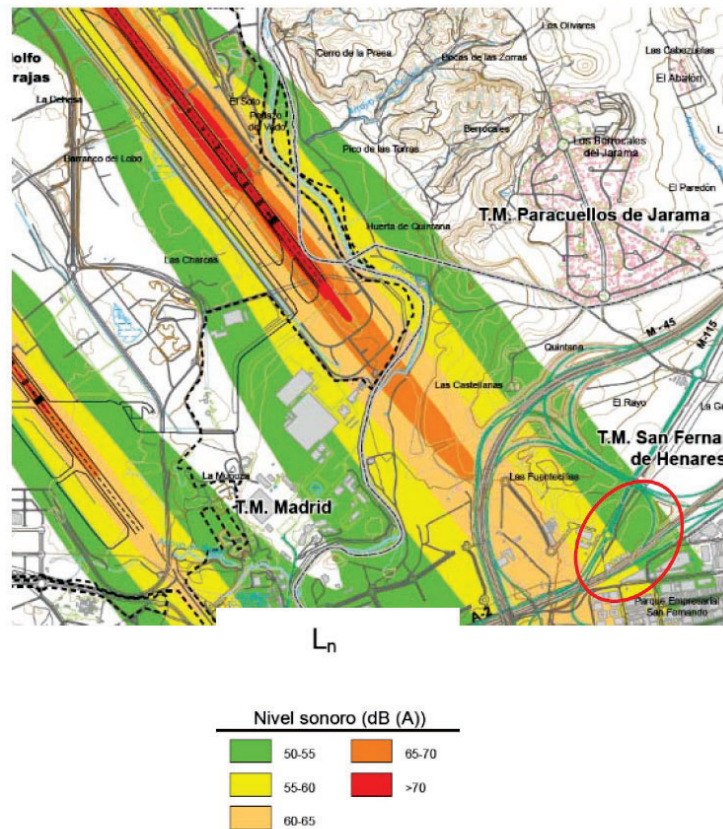
b) Periodo tarde



L_e



c) Periodo noche:



f) Servidumbres radioeléctricas.

(Ver plano de afecciones correspondiente)

El sector se encuentra afectado por las servidumbres aeronáuticas que suponen la limitación de que la altura de la edificación (incluidas antenas, postes, carteles...etc) no podrá superar la cota 615, establecida en los planos publicados por AENA, que se incluyen a continuación. Teniendo en cuenta que el terreno se encuentra en torno a la cota 590, no existirán problemas para la implantación de los usos admisibles.

Aeropuerto de Torrejón.

(Ver plano de afecciones correspondiente)

No existen datos sobre una afección acústica regular sobre el sector, dado que los vuelos, por su naturaleza no se producen de forma periódica.

En lo que se refiere a las servidumbres radioeléctricas, la altura máxima, conforme puede comprobarse en la imagen adjunta suministrada por la Base Aérea en la primera fase de tramitación del desarrollo, se sitúa entre las cotas 675 y 690, muy superiores a las limitaciones del Aeropuerto Adolfo Suarez-Madrid Barajas.



g) Afecciones Arqueológicas.

De acuerdo con el PGSF, el sector se encuentra parcialmente incluido en el Área arqueológica A. No obstante esta información fue actualizada con posterioridad por la Dirección General de Patrimonio Cultural, que en informe de fecha 19 de agosto de 2019 reiteraba lo indicado en informes anteriores especificando *“que el plan tiene incidencia sobre los bienes integrantes del Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid (concretamente se localiza en el ámbito del Bien Las Castellanas 2, código CM/130/0029 del Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid de adscripción cultural de la Edad del bronce y Medieval y está protegido conforme a la figura de Yacimiento arqueológico documentado, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 3/2013, de 18 de julio de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid)”*

Precisamente por ello se había realizado con anterioridad un estudio arqueológico que se adjunta en documento independiente, que finalizó con la resolución de fecha 2 de febrero de 2007, que reproduce a continuación:



Dirección General
de Patrimonio Histórico
CONSEJERÍA DE CULTURA Y DEPORTES
Comunidad de Madrid

REGISTRO DE SALIDA
Ref: 12/006313.9/07 Fecha: 14/02/2007 10:10

Consejería de Cultura y Deportes
Registro Cons. Cultura y Deportes
Destino: Comisión Gestora del SUNP-2

EXpte.: 0771/06

ASUNTO: Notificación de la Resolución sobre la actuación arqueológica llevada a cabo en Plan de sectorización del SUNP 2 'Las Traviesas' en San Fernando de Henares.

INTERESADO: Comisión Gestora del SUNP-2
D. Gonzalo Mazariegos de la Serna
Pº de la Castellana nº 31, 7º 28046 Madrid

Con esta fecha, el Ilmo. Sr. Director General de Patrimonio Histórico ha dictado la siguiente **RESOLUCIÓN**:

"1º **AUTORIZAR**, a los efectos previstos por la Ley 10/98 de 9 de Julio de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid las obras solicitadas por Comisión Gestora del SUNP-2 en Plan de sectorización del SUNP 2 'Las Traviesas' en San Fernando de Henares, con la siguiente prescripción:

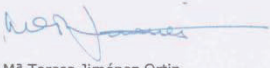
-Deberá realizarse el control arqueológico y paleontológico de los movimientos de tierra.

2º *En caso de la aparición de restos arqueológicos como consecuencia de las obras se deberá comunicar en el plazo de 48 horas a la Dirección General de Patrimonio Histórico o, en su caso, al Ayuntamiento correspondiente, conforme establece el art. 43.2 de la Ley 10/98 de 9 de Julio del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.*

3º *Esta autorización no exime a la Comisión Gestora del SUNP-2 de solicitar la correspondiente licencia municipal y cuantas otras autorizaciones sean requeridas por la legislación sectorial".*

La presente **RESOLUCIÓN** no pone fin a la vía administrativa, por lo que contra la misma podrá Vd. interponer Recurso de Alzada ante el Consejero de Cultura y Deportes en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente a la recepción del presente escrito.

Madrid, a 2 de febrero de 2007.
La Jefa de Área de
Actuaciones Administrativas,



Fdo.: Mª Teresa Jiménez Ortiz.

Comisión Gestora del SUNP-2. D. Gonzalo Mazariegos de la Serna. Pº de la Castellana nº

Área de Protección del Patrimonio Arqueológico, Paleontológico y Etnográfico
Avda. 16, 3.ª izda. 28013 Madrid. Teléfonos 914 206 486/529/525. Fax 914 206 486

1.2 TOPOGRAFÍA. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL TERRENO.

1.2.1. Características físicas del terreno

1.2.1.1 Topografía, relieve y pendientes

El terreno desciende desde el límite noroeste colindante con la Cañada Real y el enlace de la M-45 en el que se sitúan las cotas más altas (588 m.) suavemente en dirección suroeste y con un poco más pendiente hacia el sur, apareciendo las cotas más bajas en la zona de contacto con la A-2 (584 m).

El ramal del enlace discurre por una cota dos metros más elevada que el suelo del sector en el extremo norte y va descendiendo hasta situarse en el mismo nivel junto a la A-2.

La pendiente es de 1% en la mitad norte, 2,5% en la zona centro y 2% en la zona sur. En el plano correspondiente se representa gráficamente la topografía descrita.

1.2.1.2 Geología y Geotecnia

Los suelos del sector colindan por el norte con los terrenos cuaternarios de las terrazas de los ríos Jarama y Henares, que se adentran ligeramente en su extremo sur precisamente el más ocupado por edificaciones. En otras palabras, la práctica totalidad del suelo del sector son suelos terciarios del mioceno inferior-medio. Litológicamente son terrenos integrados por arcillas y margas, margocalizas, calizas, sílex y niveles arenosos, aceptables para la construcción con una resistencia entre 15 y 20 N/cm².

El entorno es una zona que ha sufrido fuertes transformaciones por obras importantes ya que, como se ha dicho, se encuentra prácticamente en el interior del enlace de la M-45 con la A-2, efectuado a distinto nivel utilizando la tierra armada en los apoyos de las estructuras por lo que se ha aportado gran cantidad de materiales procedentes del exterior.

El paisaje está muy transformado por las obras realizadas para los enlaces de las carreteras. El nivel al que discurre el ramal de acceso a la A-2 en dirección Madrid, que desde una altura máxima en el extremo norte va descendiendo hasta situarse a la cota de la A-2 en el extremo sur, delimita un área abierta hacia el suroeste en cuya parte central se sitúa la glorieta de acceso desde la M-115, inmediatamente después de la salida del paso bajo la A-2.

En el estudio ambiental estratégico se incluye una descripción del medio físico, del medio biótico y del medio perceptual, así como una caracterización histórica y analítica del suelo.

1.3 ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD.

Para determinar la estructura de la propiedad, con independencia de que se trata de datos que deberán establecerse definitivamente en el Proyecto de Reparcelación (Art. 103 del Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística), se han seguido los siguientes criterios:

Conforme a lo establecido en el Art. 106.1 a) de la LSCM/01, en los casos en que se contaba con datos registrales que permitían la localización de las fincas dentro del ámbito, se ha contemplado la información de titularidad del Registro de la Propiedad. En ausencia de datos registrales bastantes, se han transcrito los datos conocidos de titularidad catastral, que se entiende utilizable, sin perjuicio de las competencias y funciones del Registro de la Propiedad y

de los efectos jurídicos sustantivos derivados de la inscripción de los inmuebles en dicho registro (Art. 2.2.) y teniendo en cuenta que los pronunciamientos jurídicos del Registro de la Propiedad prevalecerán sobre los datos contenidos en el Catastro Inmobiliario (Art. 3.3).

La estructura de la propiedad, así definida, se representa en el plano correspondiente.

El sector está integrado por seis parcelas propiedad de cuatro propietarios diferentes, uno de ellos el Canal de Isabel II propietario del suelo expropiado para el pasillo de infraestructuras por el que discurre el segundo anillo de abastecimiento.

Identificación de la parcela	Finca Registral	Finca Catastral	Superficie (m2)	Porcentaje (%)	Nombre de la propiedad	Domicilio a efectos de notificación
1	1.149	001700700VK57H (parcial)	2.464,95	3,25%	De Lorenzo Rodríguez y De Lorenzo Clemente de Diego (Juan, Mª del Carmen, Antonio, María Jesús, Ignacio y Marta)	Avda. de Valladolid nº 81. CP:28008 Madrid
2	1.293	28130A00320032 (parcial)	17.575,88	23,20%	De Lorenzo Clemente de Diego (Juan, Mª del Carmen, Antonio, María Jesús, Ignacio y Marta)	Avda. de Valladolid nº 81. CP:28008 Madrid
		28130A00310032 (parcial)				
		001203700VK57H				
		001203500VK57H				
		001203300VK57H				
		001700800VK57H (parcial)				
28130A00300032 (parcial)						
3	1.294	28130A00300032 (parcial)	3.270,40	4,32%	A. de Lorenzo y esposa	Avda. de Valladolid nº 81. CP:28008 Madrid
		001203800VK57H (parcial)				
4	2.319	28130A00300031 (parcial)	8.320,97	10,99%	De Lorenzo Clemente de Diego (Juan, Mª del Carmen, Antonio, María Jesús, Ignacio y Marta)	Avda. de Valladolid nº 81. CP:28008 Madrid
5	1.968	28130A00300030 (parcial)	39.244,80	51,81%	Inmobiliaria CORPAS SL	C/ Guzmán el Bueno
6		28130A00330032	4.871,33	6,43%	Canal de Isabel II	C/ Santa Engracia nº125 CP; 28003
		28130A00320031 (parcial)				
		28130A00300033 (parcial)				
Total			75.748,33	100%		

Si bien en el proyecto inicial de expropiación de la “Modificación de la M-115 y Ramal Oeste de Enlace con la NII”, figuraba como expropiado el suelo de un acceso a la parcela desde la glorieta en la M-115, dichos suelos fueron finalmente desafectados según escrito que se adjunta en el anexo.

1.4. INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES

En el punto 1.1, dentro de la enumeración y descripción de las afecciones, se ha hecho referencia a las infraestructuras territoriales que inciden en el sector, que son fundamentalmente: La Autovía A-2 y su enlace con la M-45, y la Carretera autonómica M-115, una línea de alta tensión paralela a la M-115, la reserva de suelo para infraestructuras de abastecimiento por la que discurre el segundo anillo de abastecimiento de Canal de Isabel II, la franja por la que discurre el Colector de Saneamiento Ajalvir-Daganzo y la reserva para el trazado del futuro colector Doblado del anterior.

1.5. USOS, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

En la actualidad existen en el sector cinco naves destinadas a lo largo del tiempo a actividades diversas, entre ellas la de desguace de vehículos, que han sido afectadas por el trazado del enlace, pero que permanecen todavía sin derribar y a las que se accede desde una vía situada hacia el interior del sector (ver foto nº 4). Toda la parcela en la que se sitúan las naves está cercada con una valla de ladrillo macizo de medio pie, con machones de un pie enfoscada exteriormente con mortero de cemento, pintada de blanco en las proximidades del acceso y, en algunos tramos, muy deteriorada. En el extremo sur existía una edificación destinada a restaurante, en la actualidad derribada

En el interior del sector existe una línea aérea de 20KV que, tras atravesarlo, cruza bajo rasante a la margen opuesta de la A-2 y que será soterrada. No se ha localizado ninguna línea de fibra óptica que atravesase el sector aun cuando figura en el inventario de servicios de las obras públicas de las diferentes carreteras.

Fuera del sector discurre una línea de alta tensión de 75 KV, paralela a la M-115 justo en el límite con la vía pecuaria y en algunos tramos incluida dentro de la misma.

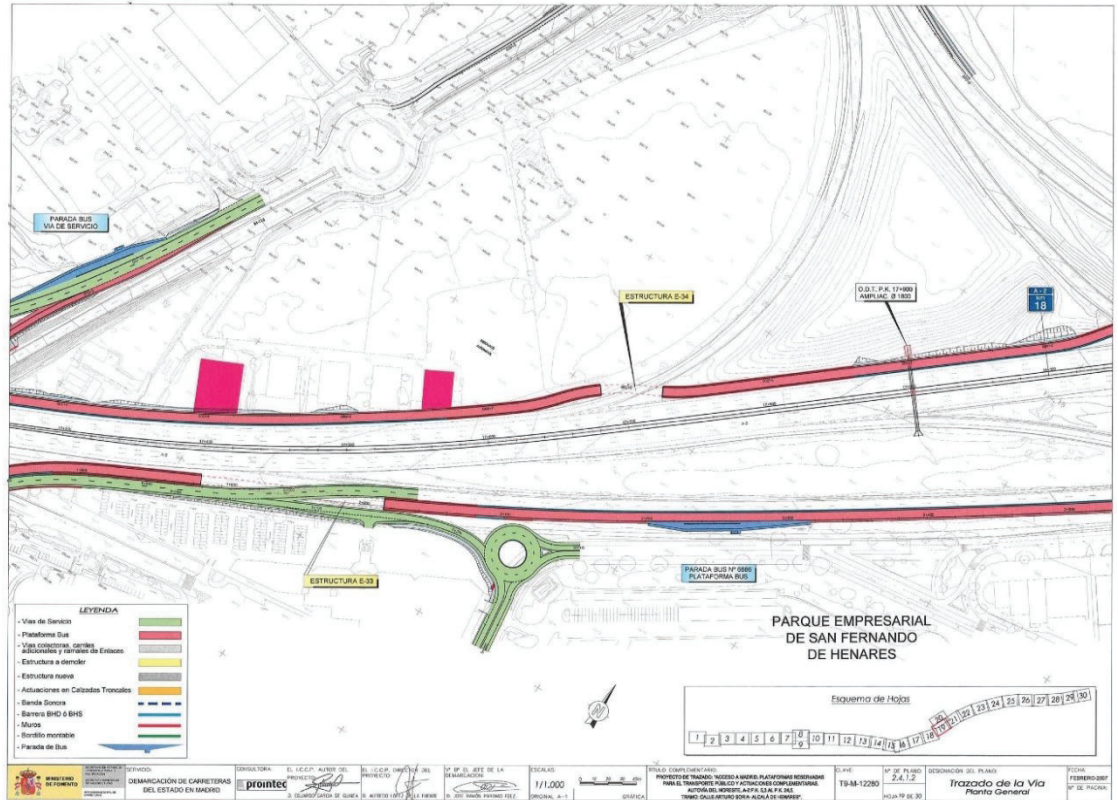
Existe también una red de telecomunicaciones y otros tendidos eléctricos aéreos, de nivel puramente local para servicio de las edificaciones descritas, que desaparecerán conjuntamente con ellas y serán sustituidos por las nuevas redes.

Atraviesa el tercio sur del sector el colector de fecales de la Comunidad de Madrid Ajalvir-Daganzo, que recoge los vertidos de Paracuellos de Jarama con destino a la depuradora de Casaquemada.

El doblado del colector anterior, para cuyo dimensionamiento se han tenido en cuenta los vertidos del sector, pasa a lo largo del borde Este de la franja de infraestructuras expropiada por Canal, a que se hace referencia en el párrafo siguiente, en una franja de suelo cuya expropiación está prevista en el Plan Especial del Doblado, si bien existe compromiso de cesión en el caso de concluirse la tramitación del presente documento. (ver planos de información correspondientes)

Finalmente, el Canal de Isabel II ha expropiado un pasillo para el paso de las arterias del segundo anillo de abastecimiento de las cuales se ha ejecutado una. El pasillo se ha incluido en el ámbito, atendiendo a una alegación presentada por el citado organismo. Asimismo, se ha representado la BIA

Con anuncio en el BOCM de 8 de mayo de 2007, se expuso al público el Proyecto de Plataforma Reservada para el Transporte Público, Vías de Servicio y Actuaciones Compensatorias, en la A-2, proyecto que se reproduce en el punto 13 de este documento, en el tramo colindante con el sector. Aunque en la actualidad se encuentra paralizado, en caso de reactivarse sería perfectamente compatible con el desarrollo del sector, como puede comprobarse en los planos adjuntos.



1.6. ESTUDIO DE PATRIMONIO HISTÓRICO-CULTURAL

El estudio arqueológico realizado y que se culminó con la resolución de la Dirección General de Patrimonio, se incluye en tomo independiente. Aun cuando en el informe emitido por la citada dirección general se hace referencia a la necesidad del mismo, puestos al habla con sus servicios técnicos se ha aclarado la confusión existente, derivada del largo tiempo transcurrido desde los anteriores trabajos.

CAPÍTULO 2. ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO VIGENTE

2.1 DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL PARA EL SECTOR

2.1.1. Determinaciones generales

Como ya se ha dicho, la Disposición Transitoria Primera de la LSCM asimila el Suelo Urbanizable No Programado al Suelo Urbanizable No Sectorizado a efectos del régimen urbanístico del suelo.

El procedimiento de aprobación se regula en el artículo 58 que remite a los artículos 56 y 57. La función del Plan de Sectorización se especifica en el artículo 44 y el contenido sustantivo y la documentación en los artículos 45 y 46.

2.1.2. Determinaciones sobre aprovechamiento

En la Disposición Transitoria Primera de la Ley 9/01 se indica que *“en tanto no se adapte el planeamiento general, el aprovechamiento unitario aplicable al nuevo sector será la media ponderada de los aprovechamientos tipo de las áreas de reparto del suelo urbanizable existente”*. El Plan General asigna un coeficiente de $0,45 \text{ m}^2/\text{m}^2$ de uso característico industrial (Norma Urbanística SUP-I) a los sectores industriales -1,2,3,4,5 y 6-, $0,45 \text{ m}^2/\text{m}^2$ de uso característico industrial, equivalentes a $0,375 \text{ m}^2/\text{m}^2$ de uso característico terciario comercial y de ocio (Norma Urbanística SUP-TO1) al sector SUP-TO1 y $0,42 \text{ m}^2/\text{m}^2$ de uso característico terciario de oficinas, que homogeneizado a uso industrial es $0,525$, al SUP-TO2, único sector del 2º cuatrienio. El aprovechamiento será el resultado de la media ponderada del de ambos cuatrienios.

El artículo 7.1 del Tomo V (Gestión) del Plan General, establece que las superficies indicadas para los diversos sectores, serán definitivas cuando se fijen las líneas de expropiación de las vías supramunicipales y sus conexiones, el deslinde de las vías pecuarias y la línea de dominio público del río Jarama.

En este sentido, las superficies a efectos del cálculo del aprovechamiento, consideradas en los instrumentos de desarrollo de los ocho sectores de suelo urbanizable programado (sectorizado), han sido las siguientes:

SUPI1: 470.952,17 m² 8,99%
 SUPI2: 615.766,23 m² 11,75%
 SUPI3: 1.329.166,91 m² 25,38%
 SUPI4: 873.623,00 m² 16,68%
 SUPI5: 360.745,93 m² 6,89%
 SUPI6: 193.254,49 m² 3,69%
 SUPT01: 728.400,00 m² 13,91%
 SUPT02: 665.787,44 m² 12,71%
 TOTAL 5.237.696,17 m² 100,00%

El SUP-T02 es el único perteneciente al segundo cuatrienio, mientras el resto integra el primer cuatrienio.

El aprovechamiento tipo del primer cuatrienio (área de reparto 12 completa) es de $0,45 \text{ m}^2/\text{m}^2$ de uso característico industrial, mientras el aprovechamiento tipo del segundo cuatrienio (área de reparto 13 completa) asciende a $0,42 \text{ m}^2/\text{m}^2$ de uso característico terciario de oficinas.

Como consta en la página 287 del precitado Suplemento del Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid 257/2002, de 29 de octubre, los coeficientes de uso terciario de oficinas e industrial en el SUP-T02 son 1,0 Y 0,8 respectivamente, en consecuencia, al homogeneizar el aprovechamiento tipo correspondiente al segundo cuatrienio, resulta $0,42:0,8 = 0,525 \text{ m}^2/\text{m}^2$ de uso industrial.

El aprovechamiento unitario aplicable es, por consiguiente:

$$[(5.237.696,17-665.787,44) \times 0,45 + 665.787,44 \times 0,525]: 5.237.696,17 = 0,4595 \approx 0,46 \text{ m}^2/\text{m}^2$$

Dado que el Plan General establece para este sector el mismo uso global que en el resto de los sectores industriales, no incluyendo una descomposición de este uso en usos pormenorizados, debe entenderse que el coeficiente 0,46 m²/m² es también el que establece la edificabilidad máxima del sector, cualquiera que sea el uso pormenorizado que se adopte de los contemplados como característicos.

2.1.3. Cesiones de redes.

En la Disposición Transitoria Cuarta de la LSCM se indica en el párrafo b) del punto 1º. *“En Suelo Urbanizable No Programado serán exigibles las cesiones previstas en la Ley cuando en el momento de su entrada en vigor no se hubiera aprobado inicialmente y sometido a información pública el correspondiente Programa de Actuación Urbanística. En este caso, el Plan de Sectorización establecerá las cesiones que fija esta ley, sin que en ningún caso puedan minorarse las establecidas en el Plan General”.*

Como ya se ha dicho, la Ley 6/2011 de 28 de diciembre de Medidas Fiscales modificó el texto de la Ley 9/2001 eliminando los estándares de cesiones de redes generales y locales, remitiendo las redes supramunicipales a las determinaciones de los Planes Territoriales. No obstante, el Plan de Sectorización no puede disminuir las establecidas por el Plan General si existieran. Esta condición precautoria se incluye para garantizar el mantenimiento del modelo territorial establecido por este último documento que se apoya para su definición en las redes generales respetando la estructura territorial del planeamiento territorial.

Dado que el documento de avance se redactó y expuso al público con anterioridad a la Ley 6/2011, las redes previstas en el mismo respetaban los estándares entonces vigentes de la Ley 9/2001 también posterior al Plan General, el documento actual, no puede recoger sus previsiones al respecto, tanto más cuando cualquier exigencia de cesiones por encima de las establecidas sería nula de pleno derecho, según determinan tanto el Real Decreto Legislativo 7/2015 del Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLRDU) (Artículo 9.8) como la LSCM (Art. 245).

Por otra parte, la no exigencia de estándares mínimos de cesión no debe interpretarse como la desaparición de las redes generales y locales, que, obviamente, seguirán existiendo, siempre que, en el caso de las primeras, estuvieran previstas en el Plan General y, en el caso de las segundas, fueran funcionalmente necesarias para el desarrollo urbanístico del sector o para la materialización de la edificabilidad, sino que lo que desaparece es la obligación de su cesión.

En el caso de las redes supramunicipales, dado que su lógica responde a variables de nivel territorial, deberán ser cedidas en el caso de que fueran necesarias para compatibilizar el desarrollo del sector con el modelo territorial supralocal.

Este concreto sector está afectado por redes supramunicipales de infraestructuras cuya ejecución fue posterior al Plan General. Algunas de ellas estaban recogidas en dicho documento con el diseño de sus proyectos iniciales, como la M-50 y la M-45 y sus enlaces entre sí y con la

A-2, (que han sufrido modificaciones en su ejecución), y otras son de trazado sobrevenido, que han aparecido “ex novo”, como la M-21 o el anillo de abastecimiento del Canal de Isabel II, o derivan de duplicaciones o ampliaciones no contempladas en el Plan General, como la M-115 o el carril-bus de la A-2 (que no ha sido desechado totalmente en la actualidad). Todas ellas generan, como se ha puesto de manifiesto en puntos anteriores, servidumbres y limitaciones, amparadas por Ley, que deben ser respetadas por el Plan de sectorización y que efectivamente respeta:

- Recogiendo todos los nuevos trazados y las ampliaciones y variaciones ejecutadas respecto a las previsiones del Plan General
- Cediendo los suelos incluidos en la zona de dominio público pendientes de expropiación.
- Reflejando las diferentes zonas de servidumbre y afección, así como la línea de edificación, todo ello conforme establece la legislación de Carreteras.

La posible necesidad de ampliación de un carril en la glorieta de acceso desde la M-115, puesta de manifiesto por la actualización del estudio de tráfico realizado para el Avance, pero considerada innecesaria por el estudio de tráfico posterior, dado que esta carretera discurre, en el tramo colindante con el sector, por la vía pecuaria Cañada Real Galiana, requeriría la compensación del suelo afectado por la misma, por lo que, no obstante la desaparición de la necesidad de esa ampliación, se contempla en el plan de sectorización una cesión supramunicipal destinada a tal fin.

El Plan General no prevé expresamente ninguna red general ni incluida en el ámbito ni adscrita al mismo, pero el sector está afectado por el trazado del doblado del colector Ajalvir-Daganzo, cuya concreción es objeto de un plan especial actualmente en fase inicial, que tiene carácter mixto, supramunicipal (recogerá vertido aguas arriba del municipio) y general (recoge los vertidos de todos los sectores industriales de San Fernando) resultando imprescindible para el vertido de este sector. El Plan de Sectorización recoge las reservas para tal fin como redes supramunicipales, de acuerdo con el contenido de los informes recibidos de las administraciones correspondientes.

En lo que respecta a las redes locales, el diseño pormenorizado propuesto no incluye ninguna red viaria ni ninguna dotación excepto la reserva de infraestructuras para el laminador/tanque de tormentas, que se sitúa al Este de la reserva del futuro Colector Doblado Ajalvir-Daganzo. El acceso actual a las naves existentes se sitúa fuera del sector, no obstante, se sugiere que se mantenga con destino al acceso para conservación y mantenimiento de las redes de infraestructuras por parte del Canal de Isabel II, lo que permitiría suprimir la rotonda de giro prevista en el pasillo expropiado para la arteria de abastecimiento, que se sitúa parcialmente en el dominio público de la A-2, e, incluso, y sustituir el fondo de saco previsto en el PE del Doblado^{A-D}.

2.1.4. Obligaciones en relación con el Plan General y cumplimiento de las determinaciones del mismo.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 45.1 a) de la LSCM, uno de los contenidos sustantivos del Plan de Sectorización es la *“delimitación del sector que será objeto de actuación urbanizadora, estableciendo para el mismo las pertinentes condiciones básicas de ordenación”*. Esta delimitación (art. 45.2) *“cumplirá lo dispuesto para el Plan General respecto a los sectores del Suelo Urbanizable Sectorizado en el nº 5 del artículo 42 “que establece condiciones específicas.*

2.1.5. Otras determinaciones particulares.

Como ya se ha justificado, el Plan General establece una serie de determinaciones particulares para el sector, dado que el concepto de Suelo Urbanizable No Programado utilizado en el mismo no coincide con el actual de la LSCM. Determinaciones que, aunque podrían considerarse sobre-determinaciones informan de las exigencias del documento para su compatibilidad con el Modelo Territorial.

2.1.5.1. Ficha de ordenación.

Superficie del sector. En la ficha de ordenación del Plan General se establece una delimitación reflejada en plano, según la cual la superficie del sector es de 75.499 m². Según la medición topográfica efectuada para la redacción de este documento, la superficie asciende 75.748,33 m². Por otra parte, el límite en todos los linderos, excepto en el que colinda con la M-115 y la Cañada Real, es la línea de dominio público de las vías supramunicipales que los definen, que no coincide con la reflejada en el plano del Plan General, sino que ha sido modificada en sucesivos ajustes de trazado.

2.1.5.2. Condiciones de ordenación.

El Plan general regula el desarrollo del SUNP con la Norma Urbanística SUNP-2 que, aun pudiendo constituir una sobre-determinación, es indicativa de los requerimientos del modelo territorial.

La ficha y Norma Urbanística que, aunque, obviamente, requieren de una actualización, se incluyen a continuación:

SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

SUNP-2

SITUACION:..... AL SUR DE LA M-115 y NORTE DE LA N-11

DELIMITACION:..... SEGUN PLANO ADJUNTO

SUPERFICIE TOTAL 75.499 m2

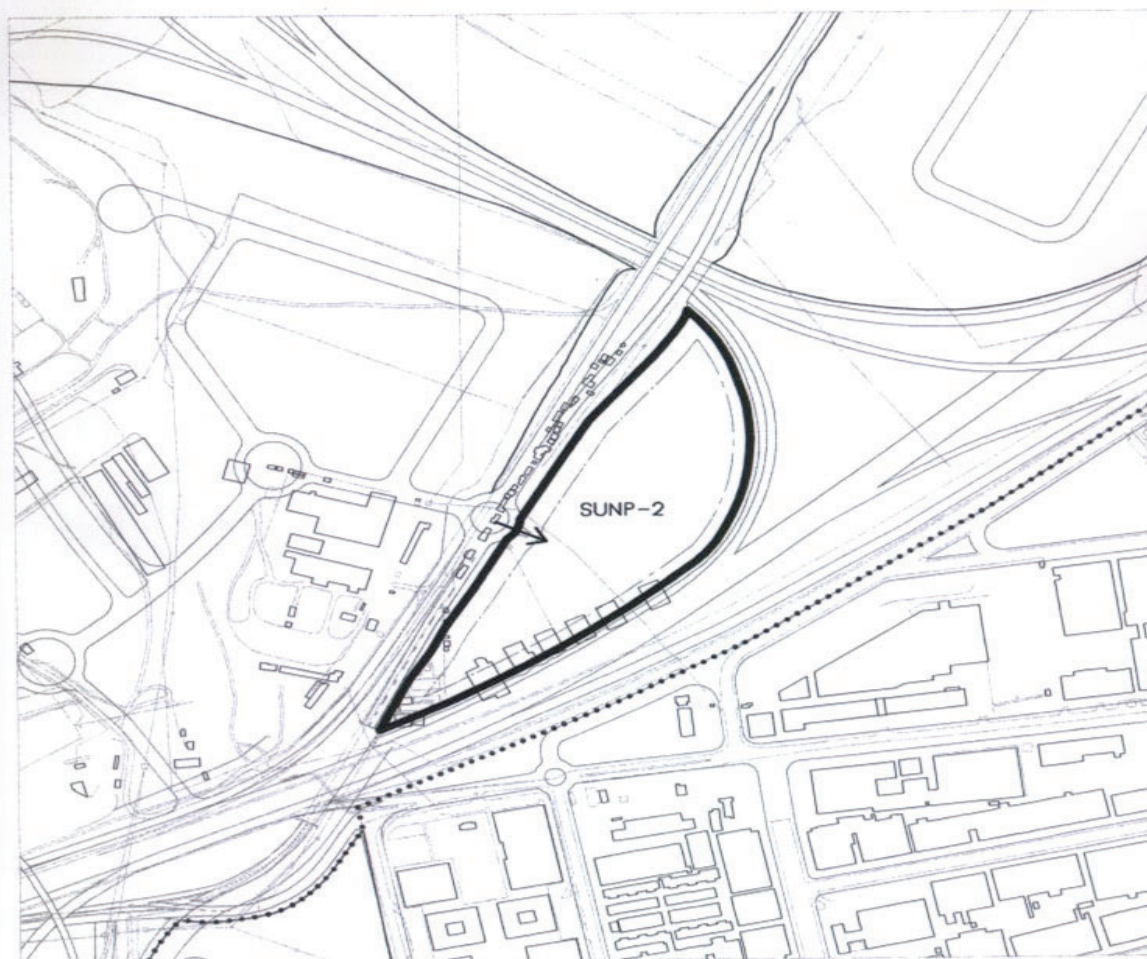
CONDICIONANTES DE COMPATIBILIDAD CON EL MODELO TERRITORIAL

→ CONEXION CON EL EXTERIOR

— LIMITE

USO GLOBAL PRODUCTIVO

USOS PROHIBIDOS : RESIDENCIAL Y COMERCIAL C-3 y C-4



“Art. 38. SUNP-2

Art. 38.1. Uso global

Productivo.

Art. 38.2. Usos prohibidos

Se prohíbe expresamente el uso residencial y el comercial C-3 y C-4, así como todos aquellos que según el Decreto 78/1999, de 27 de mayo de la C.M. resulten incompatibles con las afecciones sonoras de la zona.

Art. 38.3. Características de compatibilidad con el modelo territorial

Todo el ámbito debe ser un único sector.

El acceso deberá producirse por la glorieta situada en la M-215.

Art. 38.4. Condiciones básicas

El sector se encuentra sometido al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de acuerdo con la Ley 10/91 de Protección del Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid⁽¹⁾. El Estudio de Impacto Ambiental deberá tener en cuenta a los efectos de la calidad del medio ambiente urbano resultante, la fuerte congestión de tráfico que la localización a lo largo de las autovías nacionales de usos de carácter supramunicipal (terciarios e industrias en su mayoría) provoca en el Sistema General de Comunicaciones de la Comunidad. A los efectos previstos en el Decreto 78/991 por el que se regula el Régimen contra la Contaminación Acústica, el Plan Parcial deberá establecer las áreas de sensibilidad acústica. Se deben garantizar los niveles mínimos en ambiente exterior fijados por el citado Decreto.

En la ejecución del Sector deberá asegurarse la conexión con el sistema integral de saneamiento y la capacidad de las instalaciones de depuración para tratar los efluentes que genere. En cualquier caso, el saneamiento será separativo (2)

Deberá respetar la línea de edificación en las carreteras conforme a lo dispuesto en la Norma N-RV y las Leyes de carreteras estatal y autonómica, así como sus Reglamentos.

Deberán realizarse los aislamientos en edificaciones necesarios para cumplir el Decreto 78/1999 de 27 de mayo (3) de la Comunidad de Madrid que fija los límites de ruido admisibles en el interior de la edificación, con la instalación, en su caso, de pantallas acústicas.

Deberá contribuir a la instalación general de depuración y vertido con la tasa por m2 de parcela que se determine en el convenio con el Canal de Isabel II.”

¹ Derogado por el Real Decreto 55/2012 de 15 de marzo

² Debido a que el vertido de las aguas pluviales al río Jarama de los sectores industriales situados al Norte de la A-2, tiene un impacto sobre el dominio público Hidráulico mayor que el de su saneamiento unitario, con la previsión de los laminadores y tanques de tormenta adecuados, en el Plan Especial del Colector Doblado del emisario Ajalvir-Daganzo se ha recogido el saneamiento unitario para dichos sectores, incluido el SUNP-2

³ Derogado por el Real Decreto 55/2012 de 15 de marzo

2.2. DELIMITACIÓN DEL SECTOR.

El sector tiene una superficie de 75.748,33 m² (setenta y cinco mil setecientos cuarenta y ocho metros cuadrados y treinta y tres decímetros cuadrados). Tiene forma sensiblemente parecida a un sector circular y sus límites son los siguientes:

NOROESTE.

Cañada Real de Merinas, siguiendo por límite de la zona de dominio público de la M-115 y de nuevo con la Cañada Real,

NORESTE

Enlace de la M40/M-50 con la A-2 en línea curva coincidente con el límite de la expropiación.

SURESTE

Autovía A-2. en línea quebrada coincidente con el límite de expropiación.

Las coordenadas ETRS89 UTM-30N del Sector se exponen en el siguiente cuadro:

nº	X	Y
1	456.892,1500	4.478.714,5968
2	456.903,8609	4.478.702,2253
3	456.914,6190	4.478.689,0168
4	456.945,2690	4.478.628,5552
5	456.959,1529	4.478.562,2057
6	456.951,1351	4.478.484,8211
7	456.918,8764	4.478.414,0254
8	456.908,6075	4.478.400,8103
9	456.897,2885	4.478.388,4826
10	456.879,1418	4.478.371,3492
11	456.803,3811	4.478.317,0302
12	456.808,1931	4.478.307,7568
13	456.701,9112	4.478.253,6360
14	456.668,3407	4.478.233,4153
15	456.653,6504	4.478.224,5774
16	456.648,8970	4.478.221,0472
17	456.645,9363	4.478.218,3272
18	456.643,2338	4.478.215,6230
19	456.637,0378	4.478.206,4906
20	456.630,5798	4.478.199,3306
21	456.626,3731	4.478.195,9478
22	456.621,1676	4.478.193,0176
23	456.611,0171	4.478.188,6160
24	456.589,5141	4.478.181,3999
25	456.574,6194	4.478.176,8057
26	456.562,2352	4.478.173,0082
27	456.560,6885	4.478.171,8669
28	456.697,1679	4.478.404,2284
29	456.704,0508	4.478.415,0593
30	456.707,7772	4.478.415,8124
31	456.712,9471	4.478.420,0483
32	456.718,7890	4.478.428,4169
33	456.721,0121	4.478.432,1362
34	456.723,0640	4.478.437,0846
35	456.724,6936	4.478.444,0741
36	456.724,3717	4.478.446,7656
37	456.736,2115	4.478.465,6666
38	456.819,3918	4.478.608,2476

CAPITULO 3 ANÁLISIS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE SOSTENIBLES.

3.1. CONEXIONES VIARIAS.

Como se ha dicho en puntos anteriores, el sector tan solo tiene un acceso posible con el resto del tejido urbano: la glorieta de la M-115, que da acceso actualmente al sector de Las Castellanas y lo dará al futuro Sector SUP-I6.

3.2 SISTEMA DE TRANSPORTE.

El acceso al sector por vehículo privado debe realizarse por la citada glorieta y, en consecuencia, por la A-2 y la M-115.

El Estudio de tráfico se incluye en documento independiente en el que se pone de manifiesto que el movimiento más importante en la Glorieta de la M-115, en la que debe tener acceso y salida el sector, es la entrada por el ramal Sur, tanto para continuar hacia el Norte, como para cambiar de sentido hacia Madrid. La salida del ramal Sur, también es importante al sumar los vehículos que vienen del Norte con los que cambian de sentido. Las horas punta se producen en las 8 de la mañana, a las 3 de la tarde y a las 8 de la noche.

En los objetivos del Plan General se encuentra la recuperación del trazado de la Vereda de Sedano desde el Parque Regional hasta el final del término municipal, pero para ello se requeriría:

La ejecución de un paso sobre el ferrocarril en la UE-12, cuya ejecución no está prevista con cargo a ningún sector.

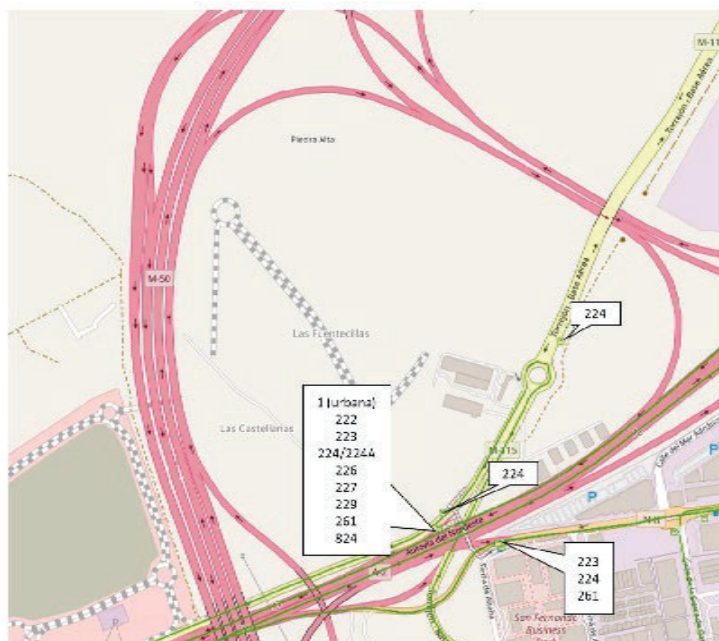
La reforma de la pasarela sobre la A-2 de manera que pudiera conectar con la Vereda de Sedano que la citada unidad debe acondicionar.

La recuperación del tramo intrusado en el polígono de Las Castellanas, toda vez que, si bien la mayor anchura libre de la vía pecuaria se sitúa en la margen izquierda, el puente sobre el enlace de la A- con la M-45 se ha construido en la margen derecha.

En lo que se refiere al transporte público, tal como aparece en los esquemas adjuntos, en el entorno del sector existen paradas de 9 autobuses: 222, 223, 224, 224 A, 226, 227, 229, 261 y 824, todos con parada en sentido Madrid y tres de ellos: 223, 224 y 261 con parada en sentido Zaragoza.

Línea	Itinerario	Parada sentido Madrid	Parada sentido Zaragoza	Frecuencia ¹ [minutos]
1 [urbana]	Polígono industrial - C.C. San Fernando	X	-	60
222	Madrid - Meco	X	-	60
223	Madrid - Alcalá de Henares	X	X	15-20
224	Madrid - Torrejón de Ardoz	X	X	8-10
224A	Madrid - Torrejón de Ardoz [Mancha Amarilla]	X	-	30
226	Madrid - Torrejón de Ardoz [El Soto]	X	-	5-15
227	Madrid - Alcalá [Espartales - Universidad]	X	-	20
229	Madrid - Alcalá [Virgen del Val]	X	-	10-15
261	Madrid - Nuevo Baztán - Villar del Olmo	X	X	30
824	Madrid - Torrejón de Ardoz - Alcalá de Henares	X	-	40

Fuente: Estudio de Tráfico TEMA

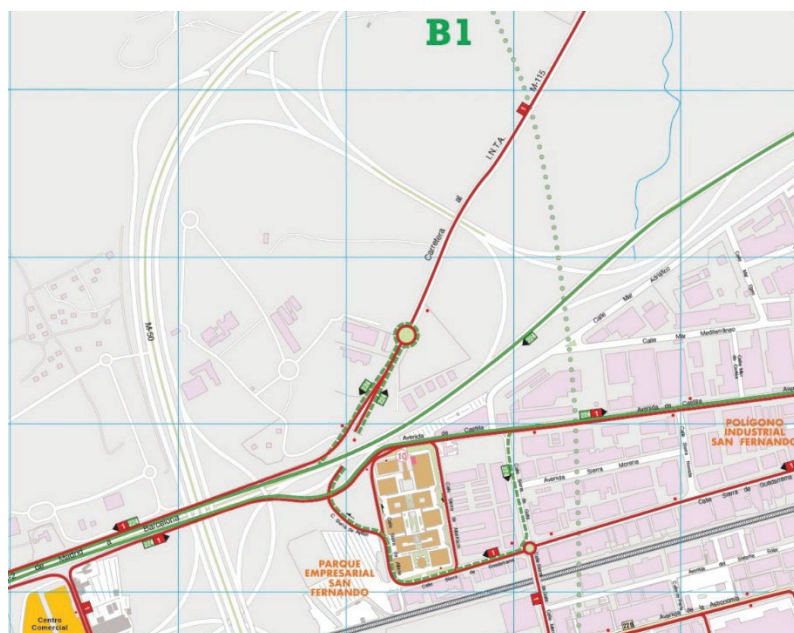


Fuente. Estudio de Tráfico TEMA

Las paradas en el sentido Madrid, se sitúan en la margen Norte de la A-2 próximas a la pasarela que la cruza y las del sentido Zaragoza en el otro extremo de la pasarela en la margen opuesta, lo que pone de manifiesto la importancia de liberar el tramo intrusado de la Cañada Real en el Polígono Las Castellanas.

Las frecuencias hacia Madrid son razonables y también las de las conexiones con Torrejón de Ardoz y Alcalá de Henares.

Según el plano de los Transportes de Municipios de la comunidad de Madrid. Serie 6. San Fernando de Henares de diciembre de 2021:



Fuente: https://www.crtm.es/media/239135/serie_6_sanfernando_plano.pdf

Según el plano de los Transportes de la comunidad de Madrid. Serie 4 de enero de 2022:



Fuente: https://www.crtm.es/media/295168/serie_4_comunidad-de-madrid_plano_es.pdf

La reducida superficie del sector y su situación limitan enormemente las posibilidades de contribución a la consolidación de una red de itinerarios no motorizados y a una movilidad más sostenible.

CAPÍTULO 4. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS.

4.1. ESTUDIO DE TRÁFICO

(Ver encuadernación independiente adjunta)

4.2. CUMPLIMIENTO DEL DECRETO 170 Y ESTUDIO DE AVENIDAS.

(Ver encuadernación independiente adjunta)

4.3. ESTUDIO ACÚSTICO.

(Ver encuadernación independiente adjunta)

4.4. PLAN DE ALARMA Y SEGURIDAD CIVIL EN SUPUESTOS CATASTRÓFICOS

4.4.1. Introducción

Este estudio tiene en cuenta tanto con la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid como con el Informe de La Subdirección General de Protección Civil.

La Subdirección General de Protección Civil en Informe firmado en fecha 26 de julio de 2019, observa que existen ciertos riesgos que deberían ser contemplados y evaluados.

El artículo 45.2 d) de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid establece en el contenido sustantivo del Plan de Sectorización textualmente que: *“El Plan de Sectorización podrá incluir como parte de su contenido la completa ordenación pormenorizada del sector correspondiente, cumpliendo los requisitos de contenido exigidos a los Planes Parciales.”* Y en el artículo 46.2 de la mencionada ley se concreta que *“Si el Plan de Sectorización incluye entre sus determinaciones la completa ordenación pormenorizada, a los documentos anteriores añadirá los establecidos en el artículo 49 de la presente Ley para los Planes Parciales”*, siendo este el caso en que nos encontramos.

Este estudio, por tanto, cumple la exigencia del artículo 48.2 e) de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, que establece el contenido sustantivo de los Planes Parciales, en el que se incluyen textualmente: los *“planes de alarma, evacuación y seguridad civil en supuestos catastróficos”*

Obviamente, esta exigencia debe entenderse referida al nivel territorial del instrumento de planeamiento de que se trate, en este caso el ámbito del Sector. La garantía de una planificación correcta es que las decisiones sobre una variable y sus efectos se tomen en el nivel correspondiente a su ámbito de variabilidad, pero se da la circunstancia, de que las causas que generan las emergencias responden, en la inmensa mayoría de los casos, a variables cuyo campo de variabilidad es mucho más amplio que el sector, razón por la que la Ley 12/2015 de 9 de julio del Sistema Nacional de Protección Civil crea la figura de los Planes Territoriales de Protección Civil, que son *“todos aquellos que se elaboran para hacer frente a los riesgos de emergencia que puedan presentarse en una Comunidad Autónoma”* y que son aprobados por su Consejo de Gobierno.

Un Plan de Protección Civil, de acuerdo con la guía elaborada por la ASEM (Agencia de Seguridad y Emergencias de Madrid) es un documento/instrumento que contiene el marco orgánico y funcional establecido para hacer frente a las situaciones de grave riesgo colectivo y catástrofe

extraordinaria o calamidad pública y establece las medidas a adoptar en cada una de ellas, los recursos materiales y humanos necesarios para afrontarlas y los esquemas de coordinación de todos los agentes llamados a intervenir.

En aplicación de la Ley citada, el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid, aprobó por acuerdo de 30 de abril de 2019, el Plan Territorial de la Comunidad de Madrid (PLATERCAM), que asume el papel de Plan Director, con un objetivo doble: *“asegurar que los distintos planes de protección civil que se elaboren en la Comunidad de Madrid se integren funcional y operativamente ...para hacer frente de forma eficaz a las emergencias”* y *“establecer el marco organizativo general en el ámbito de la Comunidad de Madrid”*. Para ello:

- Define los elementos esenciales y permanentes del proceso de planificación.
- Establece las directrices de la planificación local (municipal o supramunicipal)
- Posibilita la integración de los Planes Territoriales de ámbito inferior y señala las pautas de esa integración.
- Posibilita la fijación de objetivos globales a nivel de la Comunidad de Madrid.
- Establece los riesgos frente a los cuales se debe actuar
- Propone estrategias de articulación de los diferentes planes
- Determina el Programa de Implantación del Plan Territorial y el mantenimiento de su eficacia
- Determina los programas generales de actuación y de aplicación de los medios necesarios para alcanzar los objetivos globales a corto, medio y largo plazo

El PLATERCAM establece tres tipos de planes:

- Planes Territoriales que, según su ámbito territorial pueden ser Autonómico o Locales
- Planes Especiales que se redactan por la Comunidad de Madrid con la finalidad de hacer frente a un riesgo concreto. Específicamente a los siguientes riesgos:
 - o Accidentes en el transporte de Mercancías Peligrosas por carretera o ferrocarril.
 - o Accidentes graves en los que intervienen sustancias peligrosas
 - o Incendios forestales
 - o Inundaciones
 - o Movimientos sísmicos
 - o Radiaciones
 - o Fenómenos meteorológicos adversos
 - o Accidentes de aviación civil.
- Planes de Autoprotección que se elaboran por los propios centros, establecimientos e instalaciones recogidas en la normativa aplicable.

El PLATERCAM establece la obligación de los municipios de elaborar el correspondiente Plan de Emergencia Territorial Municipal (PLATERMU) y fija como sus funciones:

- Identificar los riesgos que afectan al territorio municipal
- Definir la estructura y operatividad de los recursos locales para hacer frente a las emergencias que puedan producirse dentro del municipio
- Establecer los procedimientos que describan las medidas de protección a la población que hay que adoptar en caso de emergencia.
- Establecer los sistemas de integración con el PLATERCAM
- Catalogar los medios y recursos que pueden actuar en caso de emergencia.

No se contempla la figura del Plan de Alarma a que se refiere la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, ni la definición del término “alarma”, aunque podría entenderse como sinónimo de “emergencia”, definido como *“situación de riesgo colectivo sobrevenida por un*

evento que pone en peligro inminente a personas físicas, bienes y medio ambiente y exige una gestión rápida por parte de los poderes públicos”.

Parece lógico pensar que el Plan o los Planes de Alarma de los diferentes sectores, tienen como objetivo definir, teniendo en cuenta el alcance del Plan correspondiente y en función de su localización y características físicas y el uso característico (residencial, industrial, terciario etc.) en qué medida afectan a su ámbito los diferentes riesgos identificados en el PLATERMU y cómo han sido tenidos en cuenta en la definición de su calificación pormenorizada, su estructura urbana y su tejido urbano, cuáles son las vías de acceso y evacuación y las conexiones con los centros sanitarios, asistenciales y de protección civil existentes en el municipio.

La Subdirección General de Protección Civil en Informe firmado en fecha 26 de julio de 2019, recuerda que *“por Acuerdo de Consejo de Gobierno de 30 de abril de 2019, se ha aprobado el Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de Madrid, con el carácter de Plan Director, donde se dispone la necesidad de elaboración de Planes locales de protección civil y se marcan, en su Anexo IV, las directrices para su realización. A la vista de los anteriores riesgos, el municipio de San Fernando de Henares debería disponer de su propio Plan Territorial de Protección Civil.”*

Actualmente, en el caso concreto del Sector SUNP-2, se da la circunstancia de que el Municipio de San Fernando de Henares no ha elaborado todavía su PLATERMU, por lo que el presente Plan de Alarma debe tomar la información del PLATERCAM.

4.4.2. Localización

El ámbito objeto de la acción urbanizadora coincide con el identificado en el Plan General de San Fernando de Henares como Sector SUNP-2 del Suelo Urbanizable No Programado al que, repetimos, le es de aplicación el Régimen del Suelo Urbanizable Sectorizado.

Según puede verse en el plano correspondiente, se sitúa al norte del término municipal, prácticamente incrustado en el enlace de las autovías M-45 y A-2. Con forma de segmento circular, limita al noroeste con la Cañada Real Galiana y con el suelo expropiado por el que discurre el segundo anillo de abastecimiento, y al sur y sureste con el límite de la expropiación de la autovía A-2 y la del enlace de esta autovía con la M-45/M50.

El sector tiene una superficie total computable de 75.748,33 m²

4.4.3. Riesgos potenciales

El PLATERCAM, en su Anexo II, incluye un Catálogo de Riesgos Potenciales, con un inventario de 48 riesgos de los que analiza los posibles elementos generadores de riesgo y su peligrosidad, y los elementos vulnerables de la Comunidad de Madrid, de carácter poblacional, infraestructuras y medioambientales Cruzando los resultados de esos análisis, elabora una cartografía de riesgos, diferenciando en todos los casos cinco niveles de importancia (muy baja, baja, moderada, alta y muy alta)

En el último punto de este Plan de Alarma “Planes de actuación en el Sector” se hace referencia a los planes de actuación que desde el alcance del planeamiento se pueden sugerir para los distintos riesgos en el ámbito.

Se adjuntan, a continuación, los **mapas de los riesgos con nivel de importancia moderado, alto y muy alto**.

- Como puede comprobarse, la mayoría corresponden a riesgos meteorológicos que no suponen problemas significativos para el uso industrial.
- Riesgo moderado puntual en determinadas zonas por movimientos de ladera.
- Los riesgos tanto por incendios forestales como por sismos se localizan como niveles moderados en los alrededores del ámbito y las infraestructuras viarias que se encuentran fuera del sector, mientras que en su interior se reducen a niveles bajos o muy bajos.
- Se destaca el riesgo por contaminación del aire con niveles moderados en el norte y altos en el sur.
- Los riesgos por incendios urbanos se localizan alrededor de las edificaciones existentes con niveles altos o moderados.
- El riesgo por suministros esenciales de agua se asocia a la ubicación de la arteria del Canal de Isabel II.
- Por la proximidad tanto del aeropuerto como de las infraestructuras viarias y de ferrocarril, el sector está afectado por los riesgos de transporte civil por avión (se recoge en este Plan de Sectorización tanto el Informe de LA Dirección General de Aviación Civil como las determinaciones en él requeridas), los riesgos de transporte civil por carreteras y de accidentes de transporte de mercancías peligrosas por carretera (siendo este último de nivel alto y muy alto) y el riesgo, moderado, de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

Estos últimos riesgos han sido recogidos por La Subdirección General de Protección Civil en Informe firmado en fecha 26 de julio de 2019, en donde se observa que:

“Los ámbitos incluidos en el documento de referencia son limítrofes a la autopista A-2 - carretera de Barcelona- y a la M-45, ambas incluidas en el Decreto 159/2017, de 29 de diciembre, de Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la Comunidad de Madrid (TRANSCAM). Si se produjera un accidente en el que intervinieran mercancías peligrosas una explosión o una nube tóxica podrían llegar a la zona de actuación, por lo que este riesgo deberá contemplarse.

De conformidad con lo estipulado en el mencionado Decreto, en su apartado 4.3, los municipios afectados deberían contar con un Plan de actuación ante el riesgo de accidentes en los que intervengan mercancías peligrosas, como es el caso.”

- Riesgo por BLEVE. Riesgo actualmente desaparecido por desmantelamiento de la instalación que lo provocaba.

El sector se encontraba situado dentro de la zona de alerta, en caso de que se hubiera producido una BLEVE en un depósito de 6.000 m³ de propano de las instalaciones de la empresa Repsol-Butano.

Ver fotografía aérea adjunta que reproduce la remitida, en su día, por el SERVICIO DE PROTECCIÓN CIVIL.

3.- REPSOL BUTANO en San Fernando de Henares



Tal y como se explicaba en el documento de Avance del Plan de Sectorización, esta afección no impedía el desarrollo del sector toda vez que en esta zona las consecuencias de los accidentes provocaban efectos que, aunque perceptibles por la población, no justificaban la intervención, excepto para los grupos críticos de la población, cuya existencia en el sector es extremadamente improbable.

En cualquier caso, en la actualidad la factoría REPSOL ha cesado su actividad y se encuentra desmantelada tal y como se recoge en el Informe emitido por La Subdirección General de Protección Civil en Informe firmado en fecha 26 de julio de 2019, en donde se observa que:

*“Se hace mención en la documentación aportada del Informe emitido desde el Servicio de Protección Civil de fecha 20 de abril de 2010 referente a la afectación del ámbito del Plan de sectorización por el Plan de Emergencia Exterior de la empresa Repsol-Butano **actualmente desmantelado.**”*

- En cuanto a otros riesgos inherentes a accidente graves en los que intervengan sustancias peligrosas, en el Informe emitido por La Subdirección General de Protección Civil en Informe firmado en fecha 26 de julio de 2019, en donde se observa que:

“En relación con las posibles afecciones de instalaciones sometidas al Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, se señala que junto a las instalaciones desmanteladas de Repsol-Butano hay una instalación de CLH y junto a ésta la EDAR Torrejón, circunstancia que deberá tenerse en cuenta a la hora de una evaluación de riesgos.”

Respecto a dichos depósitos de combustible de CLH,SA:

Efectivamente, fuera del sector se sitúan unos depósitos de combustible de CLH, a una distancia de 2.806 m (ver plano adjunto). Su actividad es la recepción, almacenamiento, trasiego, carga y, eventualmente, descarga de productos petrolíferos (gasolina, gasóleo, queroseno, bioetanol y aditivos).



Los depósitos CLH, SA localizados en San Fernando de Henares (Madrid), están sujetos a las disposiciones del Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, y la empresa presentó en la Dirección General de Industria de la Comunidad de Madrid la Notificación contemplada en el artículo 7, con el contenido

establecido en el apartado 1 de dicho artículo, así como el Informe de Seguridad indicado en el artículo 10, apartado I.

Dadas las características y cantidades de estas sustancias y de los análisis de riesgos llevados a cabo, se deduce que únicamente se pueden producir accidentes graves (con efectos en el exterior del establecimiento), en accidentes concretos en los que están involucrados estos productos. Los casos más desfavorables, que puede dar lugar a un accidente grave, con efectos en el exterior del establecimiento, son:

- Un incendio de charco, originado por la rotura de la tubería de entrada o salida al tanque de almacenamiento.
- Un incendio del tanque de almacenamiento.

En el Plan de Autoprotección, con el que debe de contar y efectivamente cuenta la empresa, se incluyen las actuaciones de intervención en el establecimiento. El industrial está obligado a tomar las medidas adecuadas en el emplazamiento, incluido el contacto con los servicios de emergencia, a fin de actuar en caso de accidente grave y reducir al mínimo sus riesgos y la comunicación a las Autoridades Competentes, según dispone también el PLATERMA y el PLATERA (puesto que una parte de los depósitos se sitúa en Torrejón de Ardoz).

En lo que se refiere a los efectos en el exterior de las instalaciones, la Comunidad de Madrid ha elaborado el Plan de Emergencia Exterior de CLH, S.A. con objeto de prevenir los posibles accidentes e informar a todas las personas cómo deben actuar en caso de accidente cumpliendo con el artículo 13 del Real Decreto 840/2015. Como se ha mencionado anteriormente, San Fernando de Henares no cuenta en la actualidad con un Plan Territorial de emergencias municipal.

Este Plan de Emergencia Exterior incluye las instrucciones concretas de actuación de los servicios de emergencia, así como las consignas formuladas por dichos servicios en el momento de producirse la emergencia. En el mismo, y a efectos de planificar las acciones y como resultado de la evaluación de riesgos, se definen dos zonas de actuación:

- Una zona de intervención, definida como aquella en la que las consecuencias de un posible accidente producen un nivel de daños que justifica la aplicación inmediata de medias de protección, y
- Una zona de alerta, definida como aquella en la que las consecuencias de un posible accidente provocan efectos que, aunque perceptibles por la población, no justifican la intervención, excepto para los grupos críticos de la población.

Dichas zonas se representan en el plano antes referenciado:

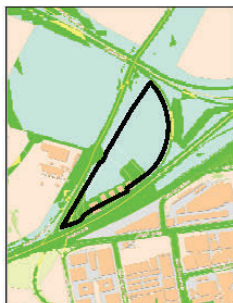
Zona de intervención de 77 m

Zona de alerta de 93 m.

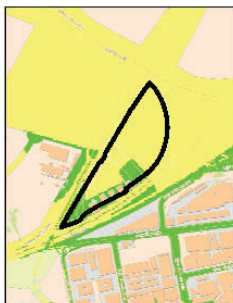
Ninguna de las dos zonas alcanza al Sector.

En lo que respecta a la afección de las instalaciones de CLH sobre la EDAR de Torrejón, debe significarse, en primer lugar, que, tal como se indica en el plano citado, ni las zonas de intervención ni las zonas de alerta afectan a la estación depuradora y, en segundo lugar, que el Sector vierte a la EDAR de Casaquemada, existiendo una tubería de conexión entre ambas estaciones que permite redirigir los vertidos a una u otra según las circunstancias.

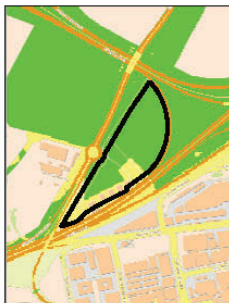
**RIESGO GEOLÓGICO:
POR MOVIMIENTOS DE LADERA**



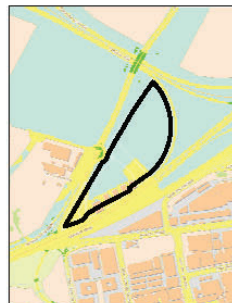
**RIESGO POR FMA:
POR GRANIZO**



**RIESGO POR FMA:
POR LLUVIAS FUERTES**



**RIESGO POR FMA:
POR LLUVIAS PERSISTENTES**



**RIESGO POR FMA:
POR NEVADAS**



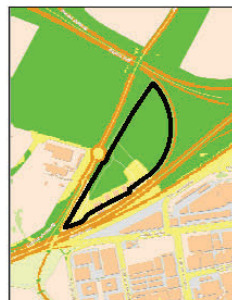
**RIESGO POR FMA:
POR NIEBLA**



**RIESGO POR FMA:
POR OLA DE CALOR**



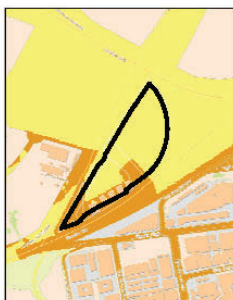
**RIESGO POR FMA:
POR OLA DE FRÍO**



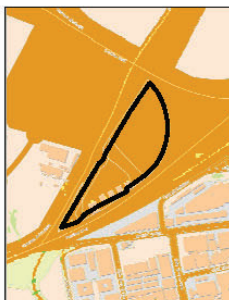
**RIESGO POR FMA:
POR POLVO EN SUSPENSIÓN**



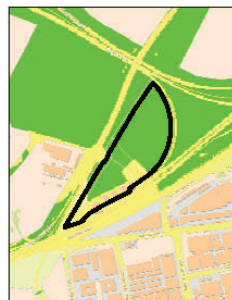
**RIESGO POR FMA:
POR TEMPERATURA MÁXIMA**



**RIESGO POR FMA:
POR TEMPERATURA MÍNIMA**



**RIESGO POR FMA:
POR TORMENTA**



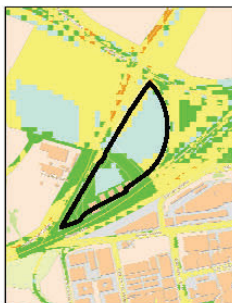
LEYENDA RIESGOS

Leyenda	
	Riesgo no calculado
	Riesgo muy bajo
	Riesgo bajo
	Riesgo moderado
	Riesgo alto
	Riesgo muy alto

**RIESGO POR FHA:
POR VIENTOS FUERTES**



**RIESGO POR INCENDIOS
FORESTALES**



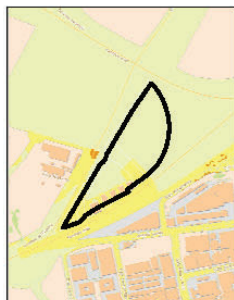
**RIESGO POR
SISMOS**



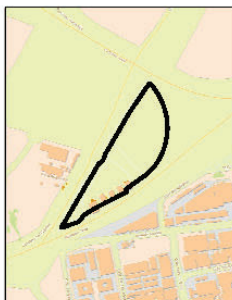
**RIESGO POR CONTAMINACIÓN
AMBIENTAL DEL AIRE**



**RIESGO POR INCENDIOS URBANOS
EN EXTERIOR**



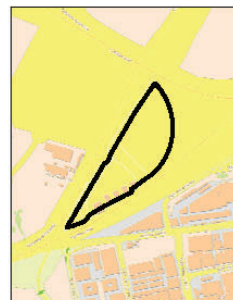
**RIESGO POR INCENDIOS URBANOS
EN INTERIOR**



**RIESGO POR SUMINISTROS
ESENCIALES: AGUA**



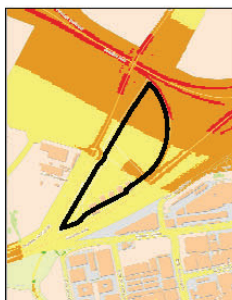
**RIESGO POR TRANSPORTE CIVIL
POR AVIÓN**



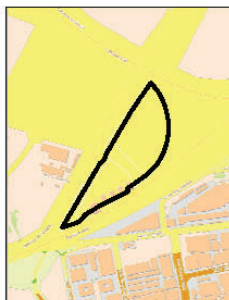
**RIESGO POR TRANSPORTE CIVIL
POR CARRETERA**



**RIESGO POR TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS CTRA.**



**RIESGO POR TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS FFCC**



LEYENDA RIESGOS

Leyenda	
	Riesgo no calculado
	Riesgo muy bajo
	Riesgo bajo
	Riesgo moderado
	Riesgo alto
	Riesgo muy alto

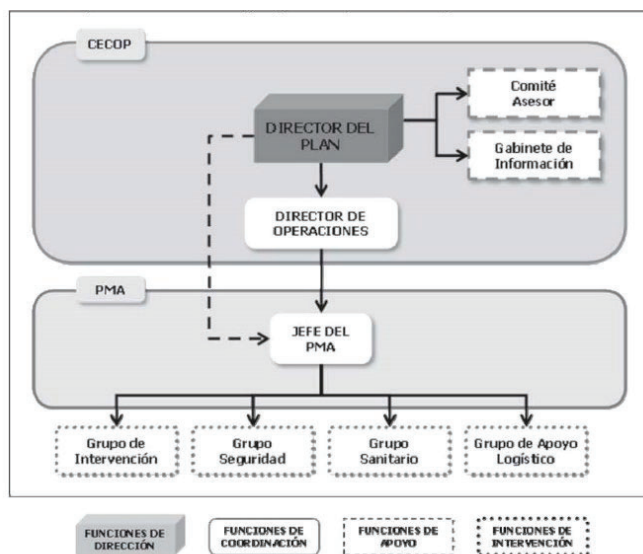
4.4.4. Planes de autoprotección

Para el uso productivo almacenes y el terciario productivo, el Anexo II del Real Decreto 393/2007 indica el contenido mínimo del Plan de Autoprotección. No obstante, la legislación de prevención de riesgos laborales obliga a cualquier empresa establecida en el SUNP-2 a que desarrolle un plan de emergencias y evacuación específico que deberá integrarse de manera inequívoca con el plan territorial y, en su caso, en el de autoprotección que le afecte.

El plan de alarma, evacuación y seguridad civil, parte de la base, ante una situación de emergencia que haga necesaria la evacuación del sector, de que las personas se encuentran en la calle, en el punto de reunión definido en el plan de emergencias de cada empresa o en el plan de autoprotección de cada edificación. Cuando la emergencia sobrepasa el ámbito del plan de sectorización, el CECOP (Centro de Coordinación Operativa) asumirá las funciones de coordinación y apoyo e intervendrá con sus propios medios.

4.4.5. Aplicación del plan de alarma, evacuación y protección civil (PAL)

La inexistencia de plan municipal de protección civil obliga a que la aplicación del plan de alarma y evacuación del sector, para la prestación de los apoyos correspondientes, siga directamente el contenido del PLATERCAM, cuyo organigrama es el que se incluye en su punto 4, y que se reproduce a continuación.



Organigrama Operativo del Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de Madrid (PLATERCAM)

(Fuente BOCM)

Para incardinarse en este organigrama, el PAL de este sector establece:

- **Los puntos de control**, lugares en los que se situarán los agentes de seguridad encargados de distribuir y dirigir los flujos de personas una vez que han sido desalojados los edificios. Ya que los planes de autoprotección y planes de emergencia definirán la evacuación desde el interior de los edificios hasta el punto de reunión en la calle.
- **Las rutas de emergencia**, que son las que permiten la evacuación rápida de los heridos. Dado que existen una única salida posible por viario del sector las ambulancias tendrán que utilizarla, apoyándose en los agentes de seguridad para el recorrido.

- **La Señalización vertical** colocada por los agentes de seguridad durante la aplicación del plan.

4.4.5.1. Establecimiento de la calificación de emergencia.

Cuando tenga lugar un suceso con que se estime puede dar lugar a una situación de emergencia se comunicará al Servicio de Protección Civil del Ayuntamiento de San Fernando de Henares (teléfonos 91 67 00 75, 660 78 92 27), situado en la Plaza de Guernica en el Parque Ferial o al Jefe de Protección Civil (tfno. 618 31 03 53).

El Servicio de Protección Civil del Ayuntamiento, que cuenta con el apoyo de la Policía Local (con sede situada en la Plaza de España 0 (tfno. 91 671 90 92) y está en contacto con la Policía Nacional, cuya Comisaría se encuentra en la calle Guadalquivir 6 de Coslada (tfno. 91 674 67 50) esta provisto del siguiente material:

- Una ambulancia
- Un vehículo todoterreno
- Un furgón con material logístico y de extinción de incendios
- Dos motos

Por lo que puede desplazarse al lugar indicado para valorar la necesidad de comunicar la situación al CECOP.

Una vez declarada la situación de emergencia y, salvo que desde la dirección del PLATERCAM se decida otra cosa, el Jefe del Servicio de Protección Civil de San Fernando actuará como director del PAEP del Sector, y elegirá, bajo la dirección de la DGT y con el asesoramiento de la policía local entre las distintas rutas de emergencia en función del escenario existente.

El Plan de Alarma considera cuatro escenarios diferentes:

- Evacuación masiva: Si las características de la emergencia obligan a la evacuación masiva de la población, esta se realizaría a pie por las aceras del vial, dejando la calzada para los vehículos de emergencia
- Evacuación de heridos por carretera: El objetivo es conseguir la evacuación rápida de los heridos por carretera. Por ello, se elegirá como ruta de salida de emergencia la que minimice los tiempos de llegada a los hospitales próximo: ASEPEYO (calle Joaquín de Cárdenas nº2 en Coslada) y HOSPITAL DEL HENARES, (calle Marie Curie s/n en Coslada). En ambos casos la A-2.
- Acceso de los medios de auxilio: al igual que en el punto anterior se elegirá la ruta de acceso que minimice los tiempos de entrada.
- Evacuación de heridos y acceso de medios de auxilio: Es una combinación de las dos anteriores. Se dará prioridad a los vehículos de emergencia. La calle prevista tiene la anchura suficiente para reservar un carril para el acceso y otro para la salida en el sentido de circulación que se estime más operativo.

4.4.5.2. Activación del plan

En resumen, la secuencia de actuación es la siguiente:

- El Jefe de del servicio de Protección Civil del Ayuntamiento, que podrá actuar coyunturalmente como Jefe Local del Mando Avanzado, detecta la posible emergencia y traslada la citada información al CECOP.

- CECOP evalúa si es necesario declarar situación de emergencia y el PMA toma la decisión de dar la orden de evacuación, constituyendo un Puesto de Mando local, que identificará en cuál de los cuatro supuestos anteriores se encuentra la emergencia, comunicando tal hecho al centro de gestión de tráfico (CGT) de la dirección general de tráfico (DGT y al Ayuntamiento de San Fernando de Henares.

Teléfonos de interés:

- CGT de DGT: 060 ó bien 902 508 686
 - Policía local Ayuntamiento San Fernando de Henares: 916719092
 - Protección Civil de San Fernando 91 671 00 75
- La CGT, de la DGT elegirá la mejor ruta de emergencia y lo comunicará al mando avanzado.
 - La CGT formada por policía local y/o guardia civil evacuarán vehículos atrapados.

4.4.5.3 Criterios de actuación del tráfico sugeridos desde el Plan de Alarma.

- No se debe permitir el acceso de vehículos no preferenciales al sector por lo que se desviará el tráfico de entrada, cortando el acceso al mismo en la M-115
- Se establecerá la asignación de carriles de acceso y evacuación que permita la llegada de los servicios de emergencia (bomberos, policía) y la evacuación de heridos.
- Los vehículos que hayan quedado atrapados en dirección a los puntos de acceso tendrán preferencia en la evacuación con el objetivo de dejar los viales de acceso y evacuación despejados.
- Se colocarán señales que indiquen las rutas de evacuación al objeto de minimizar los tiempos de evacuación y facilitar cuales son los recorridos a realizar. Las señales se colocarán visibles evitando su colocación detrás de farolas, árboles, etc.

4.4.5.4 Tiempos de evacuación

- Los tiempos de evacuación vienen limitados por la ubicación de las edificaciones en las diferentes parcelas, debido a que solo existe una alternativa de salida situada más o menos en la mitad del ámbito los bloques de edificios más alejados de las salidas del sector son muy similares tanto hacia el vértice norte como hacia el sur.
El caso más desfavorable se produce en el extremo Norte desde el que el recorrido es de 240 metros de longitud hasta la glorieta de conexión con la M-115, a una velocidad media de 6 km/h =1,6 m/seg, requieren 2,5 minutos.

Al peor tiempo de evacuación del sector es necesario sumarle los tiempos de evacuación de cada edificio. En edificios de hasta 4 plantas, teniendo en cuenta tiempos de detección, alarma, retardo y evacuación, el tiempo se estima en diez minutos aproximadamente. Por lo que el tiempo total en el caso más desfavorable de evacuación del edificio más lejano al punto de evacuación y posterior evacuación desde el nivel de la calle hasta la salida del Sector a una carretera intermunicipal, el máximo tiempo estimado es inferopr a 15 minutos.

4.4.5.5 Fin de la emergencia.

Cuando se declare el fin de la emergencia, se procederá a la desactivación del Plan cuando hayan desaparecido todos los motivos que originaron su puesta en marcha. Esto no impide que, si es necesario, continúe la vigilancia preventiva en el lugar del suceso y se sigan realizando tareas reparadoras o de rehabilitación.

El Fin de la Emergencia se comunicará a todos los Organismos, Servicios o población a quienes se haya alertado o notificado, así como al Jefe de Sala de Madrid 112.

4.4.6. Planes de actuación en el Sector

Se hace referencia a continuación a los planes de actuación que desde el alcance del planeamiento se pueden sugerir para el sector.

4.4.6.1 Riesgo por movimientos de ladera

El riesgo moderado puntual en determinadas zonas por movimientos de ladera quedará solventado con los estudios geológicos necesarios para la buena ejecución del proyecto de urbanización

4.4.6.2 Riesgo por contaminación del aire.

El riesgo por contaminación del aire con niveles moderados en el norte y altos en el sur, implica que los usos dispuestos deberían tenerlo en cuenta cumpliendo las determinaciones ambientales correspondientes dispuestas en el Capítulo 6, apartado 6.1 punto 6.4.5 respecto a la “Protección frente a la contaminación atmosférica” del Plan de Sectorización.

4.4.6.3 Riesgo por incendios urbanos.

Los riesgos por incendios urbanos se localizan alrededor de las edificaciones existentes con niveles altos o moderados. Se entiende que con la desaparición de dichas edificaciones desaparecerá el riesgo asociado y con la construcción de las nuevas se volverá a calificar de nuevo el riesgo teniendo en cuenta sus características.

La ejecución de un proyecto de urbanización con la previsión de los hidrantes correspondientes tanto a la entrada del Sector como en su urbanización interior permite disminuir las afecciones producidas por incendios.

El tamaño reducido del sector y la claridad del tejido urbano propuesto contribuyen a la claridad de las vías de evacuación. Dado el régimen de usos admisibles en el sector y el tamaño de las parcelas, la posibilidad de riesgos derivados de mercancías almacenadas es reducido. En cualquier caso, todas las instalaciones deberán contar con las medidas anti-incendios establecidas en el Código Técnico de la Edificación.

4.4.6.4 Riesgo por suministros esenciales de agua

El riesgo por suministros esenciales de agua se asocia a la ubicación de la arteria del Canal de Isabel II. Esta infraestructura, sus BIAS de protección y la normativa correspondiente, se ha tenido en cuenta en la ordenación del ámbito.

4.4.6.5 Riesgo de accidentes aéreos.

Por la proximidad del aeropuerto el sector está afectado por los riesgos de transporte civil por avión

Se recoge en este Plan de Sectorización tanto el Informe de la Dirección General de Aviación Civil como las determinaciones en él requeridas, cumpliendo todas las observaciones, tanto las

referidas a la altura de la edificación, para no interferir en las emisiones radioeléctricas como en las afecciones acústicas, realizándose el correspondiente estudio.

Conforme reconoce el Real Decreto 837/2020, de 15 de septiembre, por el que se aprueba la Directriz básica de planificación de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil. *“El despegue y el aterrizaje son las fases críticas de un vuelo...Esto significa que son las instalaciones aeronáuticas y sus inmediaciones las zonas donde se producen habitualmente las emergencias con distinta peligrosidad”*. El Sector SUNP-2 está relativamente cercano a las pistas de aterrizaje del Aeropuerto de Adolfo Suárez- Madrid Barajas y, aun cuando las zonas más afectadas no se incluyen en el sector, el mismo está dentro del área de riesgo moderado.

No existe comunicación directa entre las áreas de alto riesgo y el ámbito, toda vez que lo separa de las pistas, a parte de la distancia, el río Jarama, pero un accidente antes de entrar en la pista situaría la nave siniestrada en las inmediaciones del sector, cuyo tráfico local deberá ser inmediatamente suspendido producida la emergencia.

Producida la emergencia, se seguirá el procedimiento previsto en el PLATERCAM y en los Planes Especiales de Protección Civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil, cuyo esquema de contenido es similar al referido en este Plan de Alarma.

4.4.6.6 Riesgo de accidentes de transporte de mercancías peligrosas.

El riesgo de accidentes de transporte de mercancías peligrosas por carretera (siendo de nivel alto y muy alto), ha sido informado por La Subdirección General de Protección Civil quedando recogido en el presente Plan de Sectorización.

El planeamiento sectorial tiene un alcance muy limitado para el control de estos riesgos, aunque se ha tenido en cuenta para las determinaciones sobre distancias y retranqueos de la edificación a las distintas infraestructuras viarias colindantes, sobre todo en la parte noreste, atenuando así los efectos adversos.

La línea de retranqueo noreste queda fijada a 50 metros de la arista exterior de calzada, lo que aleja las edificaciones del límite noreste del Sector en unos 35 m, frente al retranqueo de 5 m en el lindero noroeste.

Así mismo desde el estudio acústico *“se propone la instalación de una pantalla fonoabsorbente a modo de cerramiento exterior del sector, de forma que sea un apantallamiento acústico con un mínimo de 4 m. de altura y 480 m de longitud, aproximadamente. La pantalla se ubicará a 2 m de la zona de dominio público de la autovía A2, hacia el interior del sector”* que podría contribuir a la retención de dichas mercancías en caso de accidente.

La Subdirección General de Protección Civil en Informe firmado en fecha 26 de julio de 2019, observa que:

“De conformidad con lo estipulado en el mencionado Decreto, en su apartado 4.3, los municipios afectados deberían contar con un Plan de actuación ante el riesgo de accidentes en los que intervengan mercancías peligrosas, como es el caso.”

Por lo que desde este planeamiento sectorial, y entendiendo que queda fuera de su alcance, se recomienda su realización a nivel municipal

NOTA: En el momento de elaboración de este documento el Ayuntamiento de San Fernando de Henares informa que el Plan de Actuación ante riesgos de accidentes en los que intervengan mercancías peligrosas está en redacción.

4.4.6.7 Riesgo de accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas.

Como se ha comentado en el apartado 4.4.3 “Riesgos potenciales” de este Plan de alarma, ninguna de las dos zonas de actuación, ni la de intervención ni la de alerta, alcanzan al Sector que nos ocupa.

En cualquier caso, se establece que, ante una situación en el establecimiento que pudiera dar lugar a accidentes graves, se alertará e informará a la población afectada.

Los medios previstos para la alerta e información a la población son:

- Avisos directos, mediante megafonía, llevados a cabo por la Policía Municipal, la Guardia Civil o la Policía Nacional y Protección Civil.
- Medios de comunicación y redes sociales (televisión, radio, Twitter, Facebook, Instagram, y 112).
- Avisos a la población a través del 112.

Siendo las posibles medidas a adoptar por la población afectada las siguientes:

- Proteger vías respiratorias
- Informarse a través de los medios de comunicación
- Acudir al recinto cerrado más cercano
- No fumar, ni encender fuego
- Cerrar puertas y ventanas
- No utilizar equipos de aire acondicionado y calefacción
- No estacionar vehículos en lugares que puedan dificultar la circulación
- Actuar de acuerdo al Plan de Autoprotección del establecimiento
- No acercarse al establecimiento
- No ir a buscar a menores a la escuela

CAPITULO 5. TRAMITACIÓN.

El presente documento ha seguido un dilatado proceso de tramitación, con sucesivas exposiciones públicas, que puede dividirse en dos periodos: un primer periodo, hasta la entrada en vigor en la Comunidad de Madrid de la Ley de 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental (en adelante LEV) y un segundo periodo hasta la actualidad. La lentitud del proceso y la modificación de la legislación obligó a reiniciar la tramitación al quedar obsoleta la evaluación ambiental realizada y el documento de alcance elaborado por la Dirección General de Medio Ambiente. Ello no quiere decir que las indicaciones contenidas en el mismo hayan perdido totalmente su justificación, por lo que han sido tenidas en cuenta en la redacción del nuevo Avance del Plan de Sectorización.

Se resumen a continuación los principales hitos del primer periodo y el desarrollo del segundo periodo hasta el nuevo Documento de Referencia,

5.1. Primer periodo de tramitación.

El expediente se inicia el 12 de enero de 2006.

El Ayuntamiento Pleno, en sesión extraordinaria celebrada el día 11 de mayo de 2006, adoptó, el acuerdo de exponer al público el Avance del Plan de Sectorización, acuerdo que se publicó el 29 de junio de 2006 en el periódico La Gaceta del Jueves y en el BOCM 166/2006, de 14 de julio; también estuvo expuesto en el tablón de anuncios municipal entre los días 18 de mayo y 15 de agosto de 2006, ambos inclusive.

Fue remitido a la Dirección General de Evaluación Ambiental y a la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, al Área de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, a la Dirección General de Aviación Civil y a la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid.

Ante el retraso en enviar toda la documentación solicitada, la Dirección General de Evaluación Ambiental declaró la caducidad del expediente devolviéndolo el 21 de febrero de 2008.

El informe desfavorable de la Demarcación de Carreteras del Estado, unido a la devolución del expediente por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, motivó la rectificación del documento y la presentación de nuevos ejemplares y un nuevo acuerdo de exposición pública por el Ayuntamiento Pleno en sesión de fecha 18 de julio de 2008, publicado en el BOCM 210 del día 3 de septiembre del mismo año y en el diario ABC de 11 de agosto de 2008.

En ninguno de los dos periodos de información pública se recibieron alegaciones.

El 5 de agosto de 2008, mediante salidas del Registro General 5687, 5688, 5689, 5690 Y 5691, el Ayuntamiento solicitó nuevamente informes sectoriales respectivamente a:

La Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, a la Dirección General de Aviación Civil, al Área de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid y a la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

La Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid emitió Informe favorable el 4 de mayo de 2009, comunicado mediante entrada nº 5682/2009, de 13 de mayo, del Registro General.

Con entrada nº 644212009 , de 28 de mayo, del Registro General, se recibió de la Dirección General de Aviación Civil informe favorable emitido el 28 de mayo de 2009, condicionado a que ningún elemento constructivo supere la cota de 607 m de altura sobre el nivel del mar y recordando que la ejecución de cualquier construcción o estructura requiere resolución favorable de dicha Dirección General, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, modificado en lo que respecta al citado artículo 30 por el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto.

El Ministerio de Defensa, con respecto a la Base Aérea de Torrejón, informó el 10 de julio y el 13 de octubre de 2009, indicando que la altura límite de las construcciones estará entre las cotas 675 y 690 sobre el nivel del mar, señalando que cada proyecto de construcción que se realice deberá requerir una autorización expresa del Ministerio de Defensa. Todo ello mediante entradas nº 8341 /2009 y nº 11991, de 15 de julio y 19 de octubre respectivamente, del Registro General.

Con entrada nº 6506/2009, de 1 de junio, del Registro General, se recibió de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid informe desfavorable con fecha 4 de mayo de 2009, basado en cuatro razones similares al emitido con anterioridad, la última de las cuales impone que entre la autovía A-2 o sus enlaces y la línea de edificación, queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, incluso instalaciones aéreas o subterráneas.

Ante la discrepancia sobre el límite de la expropiación, con fecha 1 de julio de 2009, se solicitó información por parte del equipo redactor a la Demarcación de Carreteras del Estado, que contestó remitiendo plano de la expropiación y el trazado de las plataformas reservadas y haciendo constar que la línea de edificación se había reflejado correctamente en el documento. Contrastada la documentación con la que obraba en poder de la propiedad y advirtiendo discrepancias, se comunicaron en nuevo escrito a la Demarcación de Carreteras, que contestó con fecha 19 de octubre remitiendo plano que anulaba el enviado el 9 de octubre y que coincidía con la documentación obrante en poder de la propiedad.

Mediante entrada nº 2157/2010, de 23 de febrero, del Registro General, el Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas de la Comunidad de Madrid, reitera la solicitud de información complementaria que fue aportada en envío de 15 de marzo de 2010 con nº Rgto. de Salida 2275/2010

Mediante entrada nº 3732/2011, de 1 de abril, del Registro General, se recibe del Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas de la Comunidad de Madrid, el Informe Previo de Análisis Ambiental, de fecha 22 de marzo de 2011.

Finalmente, en escrito de fecha de entrada en el Registro nº 12196/2011, de 22 de diciembre, del Registro General, el Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas de la Comunidad de Madrid, acusa recibo del estudio de Caracterización Analítica del Suelo, y lo devuelve porque al entrar en vigor la nueva legislación medioambiental lo que procede aportar es el documento completo de Plan de Sectorización, una vez aprobado inicialmente por el Ayuntamiento y con carácter previo a la aprobación provisional.

5.2. Segundo Periodo de tramitación.

Una nueva paralización, da lugar a la entrada en vigor de la LEV, y a la necesidad de reiniciar el expediente, con solicitud de evaluación ambiental ordinaria.

Por acuerdo de Pleno de 23 de mayo de 2019 se acuerda la exposición pública de un nuevo Avance del Plan de Sectorización por un periodo de treinta días, acuerdo que fue publicado en el BOCM nº 145 de fecha 20 de junio de 2019.

El 19 de junio de 2019, se solicita a la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad la emisión de informe ambiental y a la misma Consejería la solicitud de informe de impacto territorial.

El 19 de julio de 2019 se comunica a la Subdirección General de Planificación Regional, que examinada la documentación remitida se considera que cumple los requisitos mínimos exigidos en el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental a los efectos del inicio del procedimiento ambiental del Avance del Plan de Sectorización SUNP 2 Las Traviesas. En el mismo oficio se comunica la realización de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas para la determinación del contenido del Estudio ambiental estratégico en los términos establecidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental y la solicitud de informes que se han estimado fundamentales para la elaboración del Informe previo de análisis ambiental / Documento de alcance.

5.2.1. Alegaciones.

Durante el periodo de exposición pública se presentaron dos alegaciones de Canal de Isabel II y de i-De Redes Eléctricas Inteligentes SAU.

La alegación de Canal de Isabel II, además de observaciones sobre las Normas aplicables y de la necesidad de autorizaciones de Canal, informa de la existencia de dos infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II:

Exp 240_ Arteria 2º Anillo M50- A2-Ø1600 AC. Franja de expropiación de 14 m.
Exp 391_ Emisario B10 - Ø1000 HA Sistema Jarama. franja de Servidumbre de 5 m.

Solicita que se califiquen como redes supramunicipales y se incorporen las Bandas de Infraestructuras de Agua y las Franjas de Protección de las normas para redes de abastecimiento Asimismo solicita la inclusión en el ámbito del Plan de Sectorización de la franja expropiada para el 2º Anillo, con derecho a percibir el aprovechamiento urbanístico que les corresponda en la equidistribución de los beneficios y las cargas derivados del planeamiento, pues ello comportaría una infracción del artículo 47.3 del Reglamento de Gestión Urbanística, de la reiterada jurisprudencia que la interpreta (ver Sentencias del Tribunal Supremo de 16 de julio de 2008 y 29 de enero de 2010, así como, fundamentalmente, la de 3 de junio de 2009, relativa a Canal de Isabel II) y del artículo 190.bis de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

La alegación de **Redes Eléctricas Inteligentes SAU** alega sobre la normativa de aplicación.

5.2.2. Informes.

Además del informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad, que se remitió el Documento de Alcance el 22 de febrero de 2020, con los requerimientos sectoriales y las pautas a seguir por el Ayuntamiento de San Fernando de Henares y el promotor para la continuidad de la tramitación, que se comentan “in extenso” en el capítulo 6. Y del Informe Territorial emitido por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, de 20 de abril de 2022, cuyo contenido se desarrolla en el capítulo 7, se recibieron los Informes de:

La **Demarcación de Carreteras del Estado**, desfavorable por cuanto, a juicio de sus servicios técnicos, el documento incumple el artículo 36.9 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre, debiendo evaluar la alteración del nivel de servicio que puede implicar el desarrollo mediante un estudio de Tráfico y Capacidad. Asimismo, indica la necesidad del cumplimiento de la Ley 37/2003 de 17 de noviembre del Ruido, así como los Reales decretos que la desarrollan, especialmente su artículo 20.

La **Subdirección General de Planificación de la Consejería de Transportes**, que especifica que el Plan de sectorización debe incluir la obligación de establecer los mecanismos de gestión necesarios para la ejecución de las cargas correspondientes. Solicita que se incorpore el Estudio de Tráfico elaborado. Los planos definitivos deberán reflejar la situación final en relación a la conexión con la carretera M-115. Las infraestructuras deben cumplir con la legislación sectorial de carreteras y las conexiones deberán ser tramitadas mediante los correspondientes permisos en la Dirección General de Carreteras. No estará autorizado ningún otro acceso que no esté expresamente autorizado, de lo que parece deducirse que no debe reflejarse el acceso actual al cinturón de distribución de abastecimiento de Canal de Isabel II.

Estos requerimientos se han cumplido:

- Elaborando unos nuevos estudios acústico y de tráfico.
- Incluyendo un anexo al Proyecto de Urbanización con el anteproyecto del acceso desde la Glorieta.
- Reflejando las exigencias de asunción de los gastos y su programación en el tiempo.
- Suprimiendo el acceso actual para la conservación del Segundo Anillo, sustituyéndolo por un nuevo acceso por el interior del sector.
- Incluyendo los requerimientos normativos en la ordenanza particular correspondiente.

CAPÍTULO 6. ESPECIFICACIONES SECTORIALES DEL DOCUMENTO DE ALCANCE.

En el documento de Avance expuesto al público el 23 de mayo de 2019, se relacionaron los requerimientos del Informe Ambiental Estratégico de 22 de marzo de 2011, explicitando que, en la medida en que su contenido seguía vigente se había incorporado al mismo; una vez emitido el Documento de Alcance de marzo de 11 de febrero de 2020, esa relación pierde sentido ya que ha quedado sustituida por los nuevos requerimientos y condiciones que se resumen a continuación, remitiendo al informe para su conocimiento exhaustivo. Se recogen íntegramente los requerimientos del Documento de Alcance excepto el de la Dirección General de Patrimonio dado que, como se ha dicho, su contenido deriva de un error por el que no se han tenido en cuenta los trabajos realizados y la resolución definitiva emitida, error que ha sido reconocido por los servicios técnicos de la citada Dirección General. A continuación, se especifica para cada sector el apartado en el que se incluye el cumplimiento del requerimiento. En el estudio ambiental, además de lo reflejado en el punto 2.5. de la Normativa DETERMINACIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

6.1. CONCRECCIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES DEL DOCUMENTO DE ALCANCE POR APARTADOS.

En cada apartado se indican las páginas correspondientes del Estudio Ambiental Estratégico.

6.1.1. Protección de elementos naturales y recursos hídricos.

Se incluirá un apartado específico sobre las medidas a adoptar para prevenir la afección por vertidos accidentales a los acuíferos presentes en la zona.

Págs. 93 y 93 del Estudio Ambiental. Medidas de protección de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas.

Se deberán definir los pozos existentes en el ámbito indicando si se trata de pozos abandonados o no, incorporando un plano de localización de los mismos. En el caso de pozos abandonados, en el proyecto de urbanización deberá asegurarse el sellado de los mismos.

Se incluye un inventario de pozos en páginas 44 y 45 del E.A

6.1.2. Protección Civil.

De acuerdo con el informe de la Subdirección General de Protección Civil, dada la situación limítrofe del SUNP-2 Las Traviesas con las autovías A-2 y M-45, ambas incluidas en el Decreto 159/2017, de 29 de diciembre, de Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la Comunidad de Madrid (TRANSCAM), si se produjera un accidente en el que intervinieran mercancías peligrosas, una explosión o una nube tóxica podrían llegar a la zona de actuación, por lo que éste riesgo deberá contemplarse para el desarrollo del plan de sectorización.

En relación con las posibles afecciones de instalaciones sometidas al Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, Protección Civil señala que junto a las instalaciones desmanteladas de la empresa Repsol-Butano, hay una instalación de CLH y junto a ésta la EDAR Torrejón, circunstancia que deberá tenerse en cuenta a la hora de una evaluación de riesgos.

Págs. 49/50 Riesgos sobre la salud de las personas

Págs., 97/98 Medidas de protección sobre la salud de las personas

6.1.3. Condiciones para la Ordenación Pormenorizada.

En este punto el Informe establece unas condiciones que tienen escasa aplicación dado que el diseño pormenorizado del sector no incluye viario interior, excepto la necesidad de considerar el tráfico pesado generado por el sector en orden a evitar las posibles afecciones que se pudieran producir

6.1.4. Condiciones para las Infraestructuras

Infraestructuras eléctricas.

Se incluyen determinaciones técnicas:

- La necesidad de atravesar la M-115 mediante un hinca.
- La línea de 20Kv que atraviesa el sector deberá ser soterrada, proponiéndose la habilitación de un pasillo para su mantenimiento, aunque el diseño puede aconsejar su desvío que se plantea en conductores de aluminio del tipo RHZ1 12/20 KV con una sección de 3x(1x240) mm².
- Se tomarán las medidas en cuanto al cumplimiento del Decreto 131/1997, por el que se fijan los requisitos que han de cumplir las actuaciones urbanísticas en relación con las infraestructuras eléctricas. Dado que no existen líneas de alta tensión interiores al sector no son de aplicación las determinaciones al respecto.

- En el supuesto de ejecución de centros de transformación no enterrados, éstos contarán con las medidas necesarias para evitar los impactos visuales y garantías suplementarias de seguridad y accesibilidad.
- De acuerdo con I-DE Redes Eléctricas Inteligentes SAU, para asumir las demandas previstas en el Avance del plan de Sectorización del SUNP-2 Las Traviesas" de San Fernando de Henares habrá que implantar una nueva red anillada de cables alimentadores, centro de reparto, circuitos distribuidores y centros de transformación que posibiliten una posterior alimentación hasta todos los puntos de suministro que sean requeridos, tanto en Baja como en Media Tensión. Dichas condiciones se definirán exactamente cuándo se solicite el suministro correspondiente.

Infraestructuras viarias

Con carácter general, se realizarán plantaciones de especies autóctonas como medida compensatoria para filtrar los contaminantes originados por el uso de las vías y reducir el efecto en las zonas limítrofes y el impacto paisajístico sobre el medio natural exterior a los ámbitos urbanizados.

Infraestructuras de telefonía.

En relación con la instalación de antenas de telefonía móvil, el texto urbanístico incorporará que los proyectos relacionados con este tipo de instalaciones estudien su impacto visual, proponiendo la mejor forma para que los elementos a construir se encuentren integrados en el entorno. Para ello los proyectos incorporarán estudios de integración en el paisaje de las instalaciones. Asimismo, el texto urbanístico indicará en qué en las zonas de alta fragilidad del paisaje, no podrá autorizarse este tipo de instalaciones.

Otras infraestructuras pág. 79

Medidas de protección sobre otras infraestructuras págs. 96/97

6.1.5. Protección frente a la contaminación atmosférica. Estudio de las afecciones del planeamiento urbanístico sobre el cambio climático.

El Documento del Plan de Sectorización que vaya a ser objeto del Informe Definitivo de Análisis Ambiental deberá incluir un estudio de las afecciones del planeamiento urbanístico sobre el cambio climático con las siguientes consideraciones:

1. Afecciones de los usos del suelo sobre el cambio climático, para ello se aportará:
 - Superficies ocupadas por cada uso: Industrial (tipología industrial prevista), Zonas verdes o Espacios libres, Viario (urbano e interurbano).
 - Superficie ocupada por Espacios naturales protegidos, Humedales y Riberas.
 - Distribución de cada tipo de uso en el planeamiento (ordenación urbanística).
 - Todos los datos aportados deberán estar referidos a la situación actual y la futura con la incorporación de los nuevos desarrollos propuestos.
2. Análisis de la movilidad sostenible dentro del municipio y su en relación con otros municipios.
 - Principales vías de circulación.
 - Estudio del tráfico ocasionado por el vehículo privado, comercial y de servicios públicos.
 - Propuestas de transporte público.
 - Actuaciones sobre el viario tendentes a reducción de emisiones de contaminantes atmosféricos: Propuestas para el fomento de velocidades bajas y homogéneas de la circulación, adecuación de la distribución del tráfico en el medio urbano.

Características medioambientales de las zonas afectadas de manera significativa y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático esperado en el plazo de vigencia del plan o programa.

Pág. 21/27

Medidas para la mitigación y adaptación al cambio climático. Pág. 85/88

3. Estudio de emisiones de acuerdo a su origen urbano: Para la cuantificación de emisiones se utilizará siempre metodología de la Agencia Europea de Medio Ambiente.
 - Valoración de las emisiones de CO₂ producidas por el tráfico rodado distinguiendo tipo de vehículo y combustible.
 - Emisiones del tráfico rodado distinguiendo vehículos ligeros y pesados: Número de vehículos y contaminantes que emite cada tipo en función del combustible utilizado.
 - Cuantificación de las emisiones del tráfico rodado distinguiendo las de vehículos ligeros y vehículos pesados.
 - Contaminantes a cuantificar (SO₂, CO, NO, NO₂, Partículas en suspensión (PM₁₀ y PM_{2,5}), COVs, CO₂, CH₄, otros).
 - Emisiones industriales. Tipología de las industrias existentes y de las previstas en los futuros desarrollos.

Calidad del aire. Pág. 28/40

Calidad del aire y cambio climático. Pág. 56/64

4. Descripción de actuaciones para reducir los efectos sobre el cambio climático:
 - Aumento de espacios arbolados y su disposición en el sector.
 - Reducción del tráfico, tanto del número de vehículos como de su tipología. Fomento de la circulación de vehículos no contaminantes.
 - Fomento del uso en el sector de energías renovables y reducción del uso de combustibles fósiles.

Medidas para la mitigación y adaptación al cambio climático. Págs. 85/88

6.1.6. Protección frente a la contaminación acústica.

Se ha elaborado un nuevo estudio acústico, teniendo en cuenta los datos actualizados del tráfico rodado y de los mapas estratégicos publicados por el Sistema de Información de Calidad Acústica del Ministerio para la Transición Ecológica, referentes a la autovía A2 y de la fase 3 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, especificándose las medidas correctoras necesarias, que han sido tenidas en cuenta en el estudio económico.

Confort sonoro. Págs. 70/72

Medidas de protección contra el ruido. Pág. 88

6.1.7. Protección de los recursos hídricos e infraestructuras hidráulicas-

De acuerdo con los datos aportados, el caudal medio que demanda el Sector SUNP-2 "Las Traviesas" calculado según las Normas para Redes de Abastecimiento de Canal de Isabel II (2012. Mod. 2020), es de 3,03 l/s (261,5 m³/día), correspondiéndole una caudal punta de 9,08 l/s. (estos datos deben actualizarse cola nueva superficie del sector)

La conexión a la red de abastecimiento del Sector SUNP-2 se realizará en la tubería existente de Ø 800 mm y FD que discurre paralela a la carretera M-115 (Ctra. del INTA), posteriormente a la cámara de válvulas reguladoras de presión que se encuentra situada en la margen derecha de

la carretera M- 115. Se deberá instalar un caudalímetro de 150 mm, y un nicho de instrumentación conectado a la arqueta de alojamiento del equipo de medida.

La red interior de distribución partirá de esta conexión, será de diámetro mínimo 150 mm y deberá discurrir por viarios o espacios libres públicos no edificables, ser mallada y de fundición dúctil. Se adjunta un plano en el Anexo I del informe de Canal de Isabel II, en el que se ubica el Sector SUNP-2 “Las Traviesas” y se representan el punto de conexión exterior y la red interior de Ø 150 mm.

En el caso de que alguna tubería existente dentro del ámbito se viera afectada por las obras de urbanización, ésta deberá protegerse y/o retranquearse a zonas de dominio público a cargo del promotor de la actuación. Si la conducción fuera la Arteria Segundo Anillo de Distribución (tramo M50- A2 y tramo A2-A3), el promotor de la actuación deberá contactar con la Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área Planeamiento de Canal de Isabel II, S.A. para el inicio de las tramitaciones a realizar.

El proyecto de la red de distribución de agua para consumo humano a incluir en el Proyecto de Urbanización del Sector SUNP-2 “Las Traviesas” deberá recoger las conexiones exteriores anteriormente descritas, cumplir las vigentes Normas para Redes de Abastecimiento de Canal de Isabel II y remitirse a la Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área Planeamiento de Canal de Isabel II, S.A. para, si procede y tras la revisión de la documentación aportada, comenzar la tramitación de la Conformidad Técnica.

Respecto a la depuración de aguas residuales:

De acuerdo con los datos aportados en la documentación recibida y atendiendo a las dotaciones de las vigentes Normas para Redes de Saneamiento de Canal de Isabel II (2020), el caudal de vertido de aguas residuales que genera el Sector SUNP-2 “Las Traviesas” es de 223,6 m³/día. Los vertidos generados por el Sector SUNP-2 “Las Traviesas” podrán ser tratados en la EDAR de Casaquemada.

Respecto al vertido de aguas residuales a la red de saneamiento:

La red de saneamiento interior para el Sector SUNP-2 “Las Traviesas” deberá ser de tipo unitario. La incorporación de los vertidos deberá hacerse al futuro Doblado del Emisario Ajalvir-Daganzo. No deberá incorporarse a los colectores y emisarios gestionados por Canal de Isabel II, S.A. y de titularidad de la Comunidad de Madrid o de Canal de Isabel II, un caudal de aguas residuales diluido superior a cinco veces el caudal medio de las aguas residuales aportadas por la actuación. Será preciso por tanto disponer de un tanque de retención dentro del Sector con el fin de retener los caudales de pluviales diluidos de tal forma que el caudal que se incorpore al futuro Doblado del Emisario Ajalvir-Daganzo no supere los 5Qm.

Por otro lado, y con el objeto de minimizar la incorporación de aguas de lluvia en la red de alcantarillado, y en cumplimiento con lo recogido tanto en el *Real Decreto 1290/2012* como en el *Real Decreto 638/2016 por los que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico*, el Proyecto de Urbanización de la actuación deberá contemplar la implantación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), que eviten/laminen la incorporación en la red de alcantarillado de las aguas de lluvia, o bien disponer de un tanque de laminación. Estos SUDS podrán disponerse tanto en el interior de las parcelas como en la zona verde prevista. En cualquier caso, se debe indicar que Canal de Isabel II, S.A. no gestionará esas instalaciones.

El proyecto de la red de saneamiento interior a incluir en el Proyecto de Urbanización del Sector SUNP-2 “Las Traviesas” deberá cumplir las vigentes Normas para Redes de Saneamiento de Canal de Isabel II, y remitirse a la Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área Planeamiento de Canal de Isabel II, S.A. para, si procede y tras la revisión de la documentación aportada, comenzar la tramitación para la obtención de la Conformidad Técnica. Por último, se deberá cumplir la *Ley 10/1993, de 26 de octubre, sobre Vertidos Líquidos Industriales al Sistema Integral de Saneamiento*.

Respecto a las afecciones a instalaciones adscritas a Canal de Isabel II, S.A:

La delimitación del SUNP-2 “Las Traviesas” del planeamiento general de San Fernando de Henares, produce una afección urbanística sobre las siguientes infraestructuras adscritas a favor de la sociedad pública Canal de Isabel II al amparo del artículo 16. 2.3 de la *Ley 3/2008, de 29 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas*: Exp.240 Arteria 2ºAnillo M50-A2-Ø1600 AC. Franja de expropiación de 14 ml y Exp.391 Emisario B10-Ø1000 HA Sistema Jarama. Franja Servidumbre de 5ml. Por lo que se deberán tener en cuenta las consideraciones realizadas en el mismo informe.

Hidrología e hidrogeología. Págs. 72/79

Medidas de protección de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. Pág.92

Respecto de los costes de las infraestructuras y su repercusión a los nuevos desarrollos urbanísticos:

Se informa en cuanto al deber del promotor del Sector SUNP-2 “Las Traviesas”, de contribuir a la financiación de las infraestructuras necesarias para asegurar la conexión con las redes generales y para reforzar, mejorar o ampliar tales redes cuando sea necesario para compensar el impacto y la sobrecarga que suponga la puesta en uso del sector, de acuerdo con lo establecido en el Art. 21 de la *Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid*, en el *Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana* y en el capítulo III del Título II del *Reglamento de Gestión Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana*, aprobado por *Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto*.

Las solicitudes incluidas en la Alegación de Canal, que han sido aceptadas en su totalidad, se han comentado en párrafos anteriores

6.1.8. Estudio sobre calidad de suelos.

Se completará el estudio de acuerdo con lo informado por el Área de Planificación y Gestión de Residuos. Puesto que se ha constatado la existencia de niveles de hidrocarburos que superan el valor establecido en el apartado 1.a del Anexo IV del Real Decreto 9/2005, de 14 de Enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, es preceptiva la elaboración de una evaluación cuantitativa de los riesgos para la salud humana derivados de la presencia de los citados compuestos, considerándose necesaria la delimitación previa de las afecciones a través de una investigación complementaria de detalle.

Asimismo, y en vista del dilatado periodo de tiempo transcurrido desde los trabajos de caracterización realizados, éstos deberían ser objeto de actualización, con el fin de verificar que las conclusiones de los mismos siguen siendo válidas.

Se actualizan en Pág. 113

6.1.9. Protección del medio nocturno.

De cara a la protección del medio nocturno, se tendrán en cuenta las propuestas de la “Guía para la Reducción del resplandor Luminoso Nocturno” del Comité Español de Iluminación y del “Modelo de Ordenanza Municipal de alumbrado exterior para la protección del medio ambiente mediante la mejora de la eficacia energética”, elaborado por el citado Comité y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía.

Contaminación lumínica. Pág. 43/44

Cielo nocturno. Pág. 69

Medidas para paliar la contaminación lumínica. Págs. 89/91

6.1.10. Medidas tendentes al ahorro energético.

Deberán proponerse medidas efectivas tendentes a favorecer el ahorro energético en los nuevos desarrollos. En este sentido, deberá tenerse en cuenta el Plan de Acción Nacional de Energías Renovables (PANER) 2011-2020 Remitido a la Comisión Europea.

En este sentido deberán tenerse en cuenta:

- El Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020, aprobado por el Consejo de ministros, de 29 de julio de 2011 y remitidos a la Comisión Europea para dar cumplimiento al artículo 14 de la Directiva 2006/32/CE sobre la eficiencia del uso final de la energía y los servicios energéticos.
- El Plan de Energías Renovables (PER) 2011-2020, aprobado por Acuerdo del consejo de ministros de 11 de noviembre de 2011, que establece objetivos acordes con la Directiva 2009/28/CE del Parlamento y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables.

6.1.11. Medidas tendentes al ahorro efectivo y disminución del consumo de agua potable.

El Estudio de Incidencia Ambiental/estudio ambiental estratégico deberá incluir medidas tendentes al ahorro efectivo y disminución del consumo de agua potable con objeto de reducir en lo posible el abastecimiento para el consumo y riego. En consecuencia, deberán proponerse medidas a tal fin, y su aplicación recogerse en las Normas urbanísticas correspondientes, entre las que se incluirán, en los capítulos correspondientes:

En lo relativo a licencias, se asegurará el cumplimiento de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y de las disposiciones vigentes de la Ley 2/2002, de 19 de julio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, en cuanto al procedimiento de aplicación en cada caso, atendiendo a los Anexos de las citadas leyes.

Se instrumentará un capítulo específico relativo a “Medidas Generales de Protección del Medio Ambiente” donde se asegurará el cumplimiento de las medidas correctoras propuestas en el Documento Inicial Estratégico y las consideraciones recogidas en el presente informe.

Las fichas de condiciones para el desarrollo del sector, deberán contener expresamente todas las determinaciones recogidas en el presente informe en relación a la aplicación de la Ley de evaluación ambiental, protección del medio natural, condiciones para la ordenación general y pormenorizada, infraestructuras, zonas verdes, vías pecuarias, protección frente a la contaminación acústica y atmosférica, protección de los recursos hídricos, calidad de suelos, residuos, protección del medio nocturno y medidas tendentes al ahorro energético y de agua potable.

Se reflejará expresamente que los desarrollos propuestos quedarán condicionados a la ejecución previa de las infraestructuras de saneamiento y depuración que darán servicio al término municipal.

Medidas tendentes al ahorro energético y los recursos hídricos Pág. 94

6.1.12. Vigilancia Ambiental.

La Vigilancia Ambiental se llevará a cabo mediante la comprobación del cumplimiento de cada una de las condiciones contenidas en el Estudio Ambiental y en el presente Informe, de forma que se cumpla lo previsto en el anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Se redactará, por tanto, un estudio de vigilancia ambiental que incluirá las medidas previstas para la disminución de los efectos ambientales negativos derivados del desarrollo propuesto y las necesarias para la supervisión, vigilancia e información a esta Consejería de las distintas fases del planeamiento, así como su programación temporal, tomando como base las medidas incluidas en el documento inicial estratégico, y en el presente informe. Todo ello asegurará el cumplimiento de cada una de las medidas correctoras contenidas en la presente resolución de acuerdo con los siguientes objetivos:

- Comprobar que las medidas correctoras y protectoras propuestas en el estudio ambiental, así como las condiciones de este informe han sido realizadas.
- Proporcionar información sobre la calidad y oportunidad de tales medidas y condiciones.
- Proporcionar advertencias acerca de los valores alcanzados por los indicadores ambientales previamente seleccionados, respecto de los niveles críticos establecidos.
- Detectar alteraciones no previstas en el estudio ambiental, con la consiguiente modificación de las medidas correctoras establecidas o la definición de nuevas medidas.
- Cuantificar los impactos a efectos de registro y evaluación de su evolución temporal.
- Aplicar nuevas medidas correctoras en el caso de que las definidas en el documento inicial estratégico o en el presente informe fueran insuficientes.

Los resultados de los controles de supervisión y vigilancia que se deben recoger en el estudio de vigilancia ambiental se incluirán en los informes correspondientes. Tanto la realización de los controles como la remisión de los informes de los resultados obtenidos a esta Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio, se realizarán con la periodicidad adecuada, que deberá justificarse.

Se incluye el programa de vigilancia ambiental en página 104.

CAPÍTULO 7. ESPECIFICACIONES Y REQUERIMIENTOS DEL INFORME TERRITORIAL.

Después de efectuar un resumen del contenido del documento de Avance, el Informe transcribe, resumido, el Informe Previo de Análisis Ambiental, incluyendo los informes sectoriales emitidos a requerimiento de la Dirección General de Descarbonización: Parques Regionales, Subdirección General de Protección Civil, Confederación Hidrográfica del Tago, Dirección General de Patrimonio Cultural, Dirección General de Energía y Minas, Área de Sanidad, Dirección General de Aviación Civil, Dirección General de Carreteras, Área de Planificación y Gestión de Residuos, Canal de Isabel II.

En el capítulo de Análisis, el Informe concluye que *“a pesar de la gran cantidad de suelo productivo vacante en el municipio de San Fernando de Henares, dado el aislamiento entre redes de transporte y distintos sectores de uso industria, así como la distancia al casco del municipio, no se contempla ningún otro uso para el Sector más adecuado que el propuesto.*

Así mismo, observada la evolución de la ocupación del suelo industrial entre los años 2017 y 2019, de casi 950.000 m² de suelo bruto, la cantidad de suelo industrial vacante, que en valor absoluto parece muy elevada, quizá no lo sea tanto en valor relativo, pudiendo ser ocupada en pocos años si se mantiene el ritmo de ocupación.

Al mismo tiempo, se considera que el Plan se adapta a los requisitos establecidos por la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid. Por otro lado, la escasa entidad del sector impide que pueda tener una incidencia relevante sobre los municipios y la red viaria colindante, a excepción de la M-115.

Finalmente, y en cuanto al contenido sustantivo del Plan, su análisis y valoración se realizará posteriormente cuando, en su caso se aporte el expediente completo a la Dirección General de Urbanismo a efectos de su aprobación definitiva, junto con los informes sectoriales favorablemente emitidos, conforme a las competencias establecidas en la LSCM”

Como requerimientos específicos, señala que en los trámites siguientes se deberá:

“En aplicación del artículo 44 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, el Plan de Sectorización deberá motivar la adecuada integración de la nueva propuesta urbanística en la estructura de ordenación municipal definida por el Plan General.

El Plan de sectorización deberá justificar el cumplimiento de los artículos 45 y 46 de la Ley 9/2001, de 17 de julio del Suelo de la Comunidad de Madrid.

Estas determinaciones deberán recogerse en las siguientes etapas en la Tramitación del “Avance del Plan de Sectorización. Así mismo deberán cumplirse las prescripciones establecidas en el Documento de Alcance del estudio Ambiental estratégico.

“Una vez recogidos los criterios mencionados en los párrafos precedentes, resulta conforme con lo previsto en el artículo 56 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid”

7.1. CUMPLIMIENTO DE LOS REQUERIMIENTOS.

Tal como se dice en el punto 1 de esta Memoria: El Sector se ubica al Este de la M-115 y al Norte de la Autovía A-2, (ver plano de información correspondiente) aun tratándose de un suelo urbanizable no sectorizado, el Plan General de San Fernando de Henares lo incluye totalmente en su modelo territorial. Hay que tener en cuenta a este respecto, que se trata de un plan aprobado con anterioridad a la LSCM, y que en el él la clasificación de un suelo como urbanizable no programado (no sectorizado en la denominación actual) derivaba de la inexistencia de una iniciativa de desarrollo, o, como en este caso concreto, de la inexistencia de un compromiso de cesión de un exceso del 5% de aprovechamiento en concepto de programación.

Incardinado en el modelo territorial, el Plan General incluye una ficha de condiciones similar a las del suelo sectorizado. De hecho, los propietarios del sector han participado en todas las iniciativas para la ejecución de las redes de infraestructuras de saneamiento, que son comunes a todos los suelos urbanizables sectorizados, y es el último suelo vacante que queda en el término municipal al SE de la M-40-M-50.

El cumplimiento de los artículos 45 y 46 de la LSCM de justifica en el punto 1.1.3 del Capítulo 1 del Volumen 2.

Finalmente, el Ayuntamiento aprobó el AVANCE, una vez informado por los Servicios Técnicos Municipales, por acuerdo de Pleno de fecha 21 de septiembre. El documento incluía el informe de análisis ambiental y el Informe de Impacto Territorial, así como la incidencia de éste el contenido del AVANCE. Todo ello, conforme lo establecido en el artículo 56.4 de la LSCM. Esta aprobación solo tiene efectos administrativos internos y en las relaciones entre Administraciones públicas que hayan intervenido en su elevación.

VOLUMEN 2.- PLANOS DE INFORMACIÓN.
(Ver encuadernación independiente adjunta)

ÍNDICE DE PLANOS

Nº	DENOMINACIÓN	ESCALA
I-1a	Encuadre territorial	1/20.000
I-1b	Relación con el planeamiento existente.....	1/20.000
I-2a	Resumen de afecciones varias a la legislación ambiental (recogidas en el Doc. Ambiental correspondiente)	S/E
I-2b	Afecciones de Carreteras y Vías Pecuarias	1/2.500
I-2c1	Afecciones sectoriales Aeronáuticas acústicas MAD	1/40.000
I-2c2	Afecciones sectoriales Aeronáuticas operación de aeronaves MAD..	1/5.000 y 1/25.000
I-2c3	Afecciones sectoriales Aeronáuticas de aeródromo y radioeléctricas MAD	1/10.000
I-2d	Afecciones sectoriales Aeronáuticas Base Aérea de Torrejón Radioeléctricas en Ortoplano	1/4.000 y 1/10.000
I-3	Levantamiento topográfico.	1/2.500
I-4a, b y c	Infraestructuras existentes y servicios afectados.	1/2.500
I-5	Edificaciones, Usos y vegetación existente.	1/2.500
I-6	Estructura catastral. Estructura de la propiedad	1/2.500

BLOQUE II.- DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL

(Se incluye en documento independiente)

BLOQUE III.- DOCUMENTACIÓN NORMATIVA Y DE ORDENACIÓN

VOLUMEN 1.- MEMORIA DE ORDENACIÓN.

1.1. OBJETO, ENTIDAD PROMOTORA Y LEGITIMACIÓN

1.1.1. Objeto y legitimación.

El objeto de este documento es la redacción del Plan de Sectorización, instrumento mediante el cual, de acuerdo con lo establecido en el artículo 44 de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, (en adelante LSCM) se establecen **las determinaciones estructurantes de la ordenación urbanística** necesarias para valorar la procedencia de acometer la transformación urbanizadora de los terrenos clasificados por el Plan General de San Fernando de Henares (en adelante PGSFH) como Suelo Urbanizable No Programado SUNP-2, (ver plano nº 1) y a los que, conforme a lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera de la LSCM les es de aplicación el régimen urbanístico establecido en la misma para el Suelo Urbanizable No Sectorizado.

Conforme autoriza el artículo 45 párrafo d) de la LSCM, el presente Plan de Sectorización incluye la **completa ordenación pormenorizada**.

Entre los derechos de la propiedad de esta clase y categoría de suelo figura el de “promover la sectorización de sus terrenos y para ello, el Plan de Sectorización, cuya aprobación supondrá la adscripción de los mismos al régimen urbanístico del suelo urbanizable sectorizado”

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley 9/2001 “Los planes de sectorización son los instrumentos mediante los cuales se establecen las determinaciones estructurantes de la ordenación urbanística, necesarias para valorar la conveniencia de acometer la transformación urbanizadora de terrenos clasificados como suelo urbanizable no sectorizado.”

Su contenido sustantivo se describe en el artículo 45 de la ley citada que, en su punto 2. Párrafo d), establece: “el Plan de Sectorización podrá incluir como parte de su contenido la completa ordenación pormenorizada del sector correspondiente, cumpliendo los requisitos de contenido exigidos para los planes parciales. En todo caso, aunque la ordenación pormenorizada se contenga en un Plan parcial independiente, siempre ambos documentos se formularán, conocerán y tramitarán de forma simultánea.” En base a este artículo se incluye la completa ordenación pormenorizada que, como se verá a lo largo de esta Memoria, añade muy poco a la ordenación estructurante.

Este documento se redacta, por tanto, en el marco de la LSCM y sus modificaciones posteriores y en el del Plan General de San Fernando de Henares

1.1.2. Entidad promotora.

Comisión Gestora del SUNP-2 del PGOU de San Fernando de Henares “Las Traviesas”
c/ Guzmán el Bueno nº 135
28003 Madrid
NIF: V-84454503

1.2. JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN DE SECTORIZACIÓN.

El Plan General de San Fernando de Henares se aprobó definitivamente por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de fecha 26 de septiembre de 2002 publicado en el BOCM de fecha 4 de octubre de 2002.

Se trata, en consecuencia, de un Plan General no adaptado a la Ley 9/01 de 17 de Julio del Suelo de la Comunidad de Madrid.

El hecho de redactarse con anterioridad a la citada Ley, explica que el contenido que el Plan General atribuye al Suelo Urbanizable No Programado no coincide con el que el citado texto legal atribuye al Suelo Urbanizable No Sectorizado, en la que esta categoría de suelo no tiene asignado un papel en el modelo territorial, función que corresponde justificar al Plan de Sectorización. Para el Plan General de San Fernando el Suelo Urbanizable No Sectorizado (programado en su nomenclatura) está perfectamente incardinado en el modelo territorial, está perfectamente sectorizado y su no programación se debe a la falta de garantías de una iniciativa para su desarrollo, de manera que una vez que estas aparezcan, el sector, según el Plan General, se puede y se debe desarrollar para materializar su Modelo Territorial

En coherencia con lo anterior, el ámbito de este plan de sectorización, como se describe en puntos siguientes y como puede verse en el plano nº1, se encuentra perfectamente integrado en el Modelo Territorial cuya concreción cuenta con su desarrollo. De hecho, está inserto en un área del municipio en la que se han desarrollado seis planes parciales industriales, y está situado junto al colector supramunicipal de saneamiento que recoge sus vertidos. En la actualidad se está tramitando un plan especial para concretar el trazado definitivo del doblado de dicho colector, dos de cuyos tramos discurren por el interior de este sector, y para su dimensionamiento se han tenido en cuenta los vertidos que generaría su desarrollo. De hecho, es el único suelo susceptible de urbanización en la zona al norte de la A-2 que no está incluido en la categoría de Suelo Urbanizable Programado, por las razones expuestas.

El Plan General de San Fernando incluye una ficha específica como sector perfectamente delimitado y de desarrollo coherente con su modelo territorial.

Estas consideraciones no contradicen lo dispuesto en el LSCM/91 por cuanto el Plan General clasifica los terrenos objeto de este Plan de Sectorización como Suelo Urbanizable No Programado, cuyo régimen urbanístico es, como ya se ha dicho, el del Suelo Urbanizable No Sectorizado. (ver plano de información correspondiente) y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 9/01, en Suelo Urbanizable No Sectorizado podrán formularse iniciativas de desarrollo urbanístico mediante actuaciones urbanizadoras de transformación de los terrenos. Estas iniciativas se formalizarán mediante solicitud de tramitación y aprobación del correspondiente Plan de Sectorización.

1.3. ÁMBITO OBJETO DE LA ACCIÓN URBANIZADORA.

El ámbito objeto de la acción urbanizadora coincide con el identificado en el Plan General de San Fernando de Henares como Sector SUNP-2 del Suelo Urbanizable No Programado al que, repetimos, le es de aplicación el Régimen del Suelo Urbanizable Sectorizado.

Según puede verse en el plano de información correspondiente, se sitúa al norte del término municipal, prácticamente incrustado en el enlace de las autovías M-45 y A-2. Con forma de segmento circular, limita al noroeste con la Cañada Real Galiana y con el suelo expropiado por el que discurre el segundo anillo de abastecimiento, y al sur y sureste con el límite de la expropiación de la autovía A-2 y la del enlace de esta autovía con la M-45/M50. Las redes generales incluidas en el Sector derivan de requerimientos funcionales, dado que el Plan General no establecía ninguna determinación al respecto y la legislación urbanística actual no contempla estándares de cesión en suelos industriales.

El sector tiene una superficie total computable de 75.748,33 m²

Las redes supramunicipales y generales requeridas para la viabilidad territorial del desarrollo son las siguientes:

Redes Supramunicipales	11.530,69 m ²
Red Supramunicipal de Infraestructura Viaria estatal (A-2)	1.163,43 m ²
Red Supramunicipal de Infraestructuras de abastecimiento y saneamiento (incluyendo Arteria 2º Anillo, Colector Ajalvir-Daganzo, Colector doblado Ajalvir-Daganzo y espacios intersticiales).....	9.447,55 m ²
Red Supramunicipal de espacios libres de vía pecuaria	919,71 m ²
Red General de Infraestructuras Viarias	268,63 m ²

No existen condiciones de sectorización explicitadas en el Plan General, pero la claridad de los límites y el reducido tamaño del área, hace que no resulte funcionalmente viable su subdivisión en varios sectores.

1.4. MARCO NORMATIVO

Sin carácter excluyente se relaciona a continuación la principal normativa de aplicación. En los documentos o estudios complementarios que acompañan este Plan se incluye el marco normativo correspondiente a cada uno de ellos.

Normativa urbanística:

Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

Ley 11/2022 de 21 de diciembre de Medidas Urgentes para el impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Comunidad de Madrid. que modifica la Ley 9/1995 de 28 de marzo, la Ley 9/2001 de 17 de julio, la Ley 2/1991, de 14 de febrero, la Ley 16/1995 de 4 de mayo, la Ley 8/1998 de 15 de junio, la Ley 2/2002 de 19 de junio, la Ley 4/2014 de 22 de diciembre, la Ley 1/1985 de 23 de enero, la Ley 6/1994 de 28 de junio, la Ley 20/1999 de 3 de mayo, y la Ley 3/1991 de 7 de marzo.

Plan General de Ordenación Urbana de San Fernando de Henares.

Normativa de vías pecuarias:

Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

Orden 960/1977, de 1 de abril de la Consejería de Economía y Empleo por la que se aprueba la Modificación de la Clasificación de las Vías Pecuarias del término municipal de Torrejón de Ardoz.

Normativa de medioambiente:

Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Título IV, artículos 49, 50 y 72, disposición adicional séptima y Anexo Quinto de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid (régimen transitorio en materia de evaluación ambiental previsto en la Ley 4/2014, de 22 de diciembre).

Real Decreto 9/2005 de 14 de enero por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Real Decreto 102/2011 sobre calidad del aire.

Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020 aprobado por el Consejo de ministros de 29 de julio de 2011.

Plan de Energías Renovables (PER) 2011-2020 aprobado por Acuerdo del Consejo de ministros de 11 de noviembre de 2011.

Plan Nacional integrado de Energía y Clima 2021-2030

Normativa de carreteras:

Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

Decreto 29/1993, de 11 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

Ley de 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras del Estado.

Real Decreto 114/2001, de 9 de febrero por el que se modifica el Reglamento General de Carreteras aprobado por Real Decreto 1812/1994 de 2 de septiembre.

Normativa abastecimiento y saneamiento:

Ley 17/1984, de 20 de diciembre, reguladora del abastecimiento y saneamiento de agua en la Comunidad de Madrid.

Decreto 137/1985, de 20 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre régimen económico y financiero del abastecimiento y saneamiento de agua en la Comunidad de Madrid

Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid.

Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.

Real Decreto 1290/2012 y Real Decreto 638/2016 por los que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico

Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos preliminar I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.

Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, por el que se aprueba la revisión de los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla, Segura y Júcar, y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Guadiana y Ebro.

Normativa de patrimonio cultural.

Ley 8/2023 de 30 de marzo de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid. BOCM de 12 de abril de 2023.

Normativa de sanidad ambiental.

Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública.

Normativa de Protección Civil.

Decreto 159/2017 de 29 de diciembre de Consejo de Gobierno por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carreta y ferrocarril de la Comunidad de Madrid.

Real Decreto 840/2015 de 21 de septiembre por el que se aprueban medidas de control de riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas.

Normativa de Servidumbres Aeronáuticas:

Normativa de Servidumbres Aeronáuticas acústicas

Ley 48/60, de 21 de julio (BOE nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, que establece las Servidumbres Aeronáuticas, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas

y de Orden Social, de 29 de diciembre (BOE nº 312, de 30 de diciembre) por la que se establecen las Servidumbres Acústicas en razón de la Navegación Aérea.

Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera de la Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre (B.O.E. nº 276, de 18 de noviembre).

Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre (BOE nº 254, de 23 de octubre), por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Real Decreto 1003/2011, de 8 de julio (BOE nº 174, de 21 de julio), por el que se confirman las servidumbres aeronáuticas acústicas, el Plan de acción asociado y el mapa de ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas, establecidos por Orden FOM/231/2011, de 13 de enero.

Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre por la que se modifica el anexo II del Real Decreto 1513/2005 de 16 de diciembre por el que se desarrolla la Ley 27/2003 de 17 de noviembre

Normativa de Servidumbres Aeronáuticas

Servidumbres aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60, de 21 de julio (BOE nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea y Decreto 584/72, de 24 de febrero (BOE nº 69, de 21 de marzo) de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Real Decreto 1189/2001, de 19 de agosto (BOE nº 204, de 25 de agosto) y por el Real decreto 297/2013, de 26 de abril (BOE nº 118, de 17 de mayo).

Real Decreto 1080/2009, de 29 de junio, por el que se confirman las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Madrid-Barajas, establecidas por la Orden FOM/429/2007, de 13 de febrero (BOE nº 164, de 8 de julio de 2009)

Propuesta de servidumbres aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 19 de noviembre de 1999 (BOE nº 300, de 16 de diciembre de 1999), definidas en base al Decreto de servidumbres aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Normativa que exige la realización de memorias transversales de impacto

Europeo/Internacional.

- Declaración Universal de los Derechos Humanos, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948 en París.
- Carta de derechos fundamentales de la Unión Europea, documento que fue proclamado por el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea el 7 de diciembre de 2000 en Niza. La versión revisada de la Carta fue proclamada el 12 de diciembre de 2007 en Estrasburgo
- Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas el 18 de diciembre de 1979 y ratificada por España el 16 de diciembre de 1983.
- Carta Europea para la igualdad de mujeres y hombres en la vida local (2005-2006), elaborada y promovida por el Consejo de Municipios y Regiones de Europa y sus asociados.
- Convenio del Consejo de Europa sobre Prevención y Lucha contra la Violencia contra las mujeres y la violencia doméstica, de 11 de mayo de 2011, ratificado por España el 6 de junio de 2014.
- Los Principios de Yogyakarta, Principios sobre la aplicación de la legislación internacional de derechos humanos en relación con la orientación sexual y la identidad de género
- Resolución 2048 (2015) de la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa, aprobada el 22 de abril de 2015 (15ª sesión)
- La Declaración de los derechos del niño de 1959.

- Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño, adoptada y abierta a la firma y ratificación por la Asamblea General en su resolución 44/25, de 20 de noviembre de 1989, entrada en vigor el 2 de septiembre de 1990, fue ratificada por España el 30 de noviembre de 1990, y vigente desde el 5 de enero de 1991.
- Carta Europea de los Derechos del Niño. Resolución A.-0172/92 (Diario Oficial de las Comunidades Europeas, 8 de julio de 1992).
- Convenio Europeo sobre el Ejercicio de los Derechos de los Niños, hecho en Estrasburgo el 25 de enero de 1996, ratificado el 11 de noviembre de 2014.
- Convención de Derechos de las Personas con Discapacidad, de Naciones Unidas, de 13 de diciembre de 2006, ratificada por España el 23 de noviembre de 2007.

Estatat.

- La Constitución Española de 1978.
- Real Decreto Legislativo 7/2015 de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno modificada parcialmente por La Ley 30/2003 de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración de impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el gobierno
- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres.
- Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero de Protección Jurídica del Menor
- Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas.
- II Plan Estratégico Nacional de infancia y adolescencia 2013-2016, de 5 de abril de 2013
- Ley Orgánica 8/2015, de 22 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia.
- Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia.
- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, Condiciones Básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones,
- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.
- Ley 26/2011 de 1 de agosto de adaptación normativa a la Convención internacional sobre derechos de las personas con discapacidad.
- Real Decreto 1276/2011 de 16 de septiembre de adaptación normativa a la Convención internacional sobre derechos de las personas con discapacidad.
- Real Decreto 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social
- Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas (Ley RRR), prácticamente derogada por el Real Decreto Legislativo 7/2015 de 30 de octubre.

Comunidad de Madrid.

- Con fecha 16 de octubre de 2017 se emitieron, por parte de la Consejería de medio ambiente, administración local y ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid:
Informe relativo a la necesidad de obtener nuevos informes en los expedientes de tramitación y aprobación de instrumentos de planeamiento, derivados de la nueva legislación estatal y de la Comunidad de Madrid.

Circular 1/2017, de 17 de octubre, de la Dirección General de Urbanismo, a los ayuntamientos de la Comunidad de Madrid, sobre la necesidad de obtener nuevos informes en la tramitación y aprobación de instrumentos de planeamiento urbanístico general y de planeamiento urbanístico de desarrollo.

- La ley 3/2018, de 22 de junio, de modificación de la ley 5/2005, de 20 de diciembre, Integral contra la Violencia de Género de la Comunidad de Madrid.
- Estrategia Madrileña para la Igualdad de Oportunidades entre Hombres y Mujeres 2018-2021. Dirección General de la Mujer de la Consejería de Políticas Sociales y Familia. Comunidad de Madrid.
- Ley 6/1995, de 28 de marzo, de Garantías de los Derechos de la Infancia y la Adolescencia en la Comunidad de Madrid.
- LEY 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad de Madrid.
- Ley 3/2016, de 22 de julio, de Protección Integral contra la LGTBIfobia y la Discriminación por Razón de Orientación e Identidad Sexual en la Comunidad de Madrid.
- Ley 8/93, de 22 de junio, de Promoción y Suspensión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid,
- Decreto 71/99, de 20 de mayo, Reglamento de Desarrollo del Régimen sancionador en materia de Promoción de la accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid,
- Decreto 138/98, de 23 de julio, Modificación de determinadas especificaciones de la Ley de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid,
- Decreto 13/2007, de 15 de marzo, Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid, Orden de 20 de enero de 2020, de la Consejería de Vivienda y Administración Local, por la que se modifica la Norma Técnica 2 aprobada por el Decreto 13/2007, de 15 de marzo, que regula el Reglamento técnico de desarrollo en materia de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas
- Orden de 7 de febrero de 2014, de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y vivienda, por la que se establecen los parámetros exigibles a los ascensores en las edificaciones para que reúnan la condición de accesibles en el ámbito de la Comunidad de Madrid,

1.5. MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO.

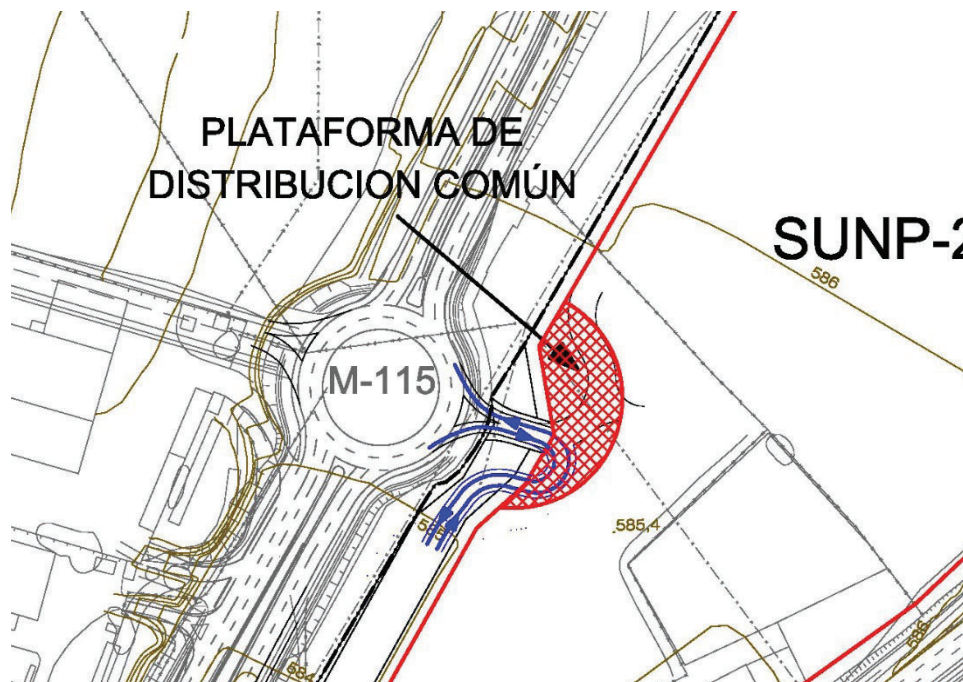
1.5.1. En relación con la estructura viaria y accesos.

El modelo de ordenación propuesto, debido a la reducida extensión de la zona susceptible de uso lucrativo y de la limitación de los accesos, el modelo territorial se limita a la concreción del citado acceso y la previsión, en caso de plantearse más de una parcela lucrativa en el Proyecto de Reparcelación, de una plataforma de acceso mancomunada desde la que se pueda acceder a las diferentes parcelas y a la reserva del cinturón de distribución del Canal de Isabel II, lo que permite suprimir el acceso existente que, según se desprende del informe de la Subdirección General de Planificación de la Consejería de Transportes no está autorizado.

Por otra parte, del nuevo estudio de tráfico realizado se deduce la innecesariedad de la ampliación de la glorieta y del cambio de sentido previsto antes del acceso a la mismo por el Sur, por lo que la propuesta del Plan de Sectorización se reduce a la ejecución del acceso exactamente en el punto en el que existe en la actualidad con los rebajes correspondientes. En consecuencia, el requerimiento respecto a la inclusión del anteproyecto de la glorieta pierde sentido, dado, además, que en al anteproyecto de urbanización se incluye dicho acceso. Por otra

parte, dado que el sector carece de calles interiores, las únicas actuaciones que se plantean son las referidas a las acometidas desde las redes correspondientes, cuya concreción se efectuará en el desarrollo del sector con la tramitación de los correspondientes permisos en la Dirección General de Carreteras.

Finalmente, como se ha dicho en la Información Urbanística, del estudio de tráfico realizado se concluye la no afección al nivel de servicios de las carreteras estatales.



1.5.2. En relación con la tipología de las parcelas.

No existe determinación de tipología de parcelas toda vez que se plantea, o bien una única parcela o bien varias parcelas, una por propietario (cuatro parcelas como máximo) que deben tener forma sensiblemente sector circular con acceso desde la plataforma central mancomunada a la que antes se ha hecho referencia.

1.5.3. En relación con las afecciones.

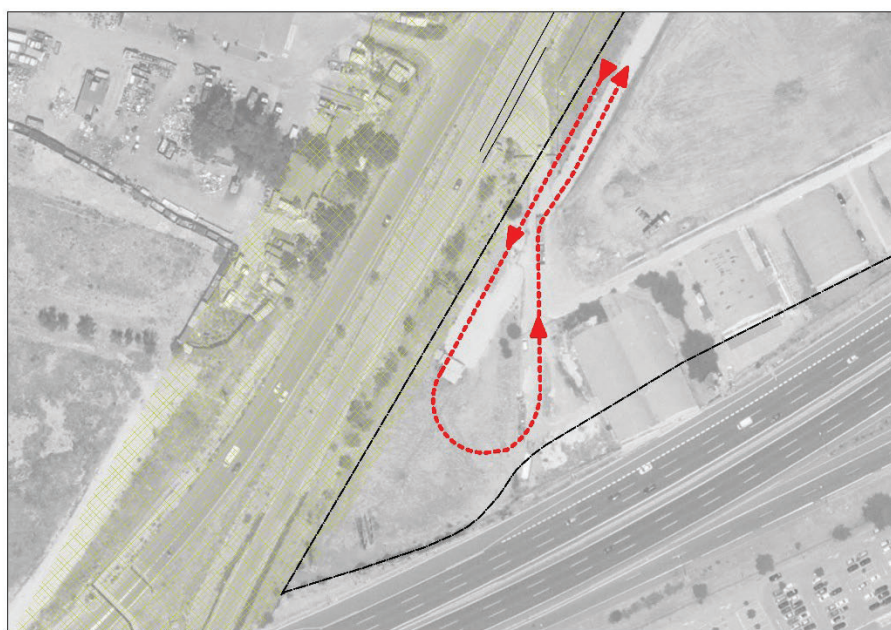
Se han respetado los condicionantes derivados de las afecciones. En cualquier caso, se especifican a continuación los efectos que supone la sectorización sobre todas y cada una de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios

a) Efectos sobre las infraestructuras de Abastecimiento, Saneamiento y Depuración.

Como se ha dicho en la Memoria de Información, el sector está totalmente incardinado en el Modelo Territorial del Plan General. No solo estuvo incluido durante toda la tramitación de dicho documento en la categoría de Suelo Urbanizable Programado, y fue excluido al no integrarse en el convenio de sectorización que exigió el Ayuntamiento de San Fernando de Henares para la Programación, sino que su consumo de agua y sus vertidos han sido considerados en el dimensionamiento de las infraestructuras generales y supramunicipales previstas por el Canal de Isabel II, que ha explicitado en el correspondiente informe, las tasas a abonar por el Sector.

Se encuentra colindante con las redes generales de abastecimiento y saneamiento y ha prestado su conformidad a la ocupación/cesión anticipada de suelo para el paso del doblado del emisario Ajalvir-Daganzo que recoge los vertidos de todos los suelos urbanizables para conducirlos a la depuradora de Casaquemada.

La previsión de la zona para ubicación del tanque de tormentas colindante con la reserva para el colector Doblado Ajalvir Daganzo, permite crear un itinerario de acceso para su conservación común con el nuevo acceso propuesto para la conservación de las instalaciones del segundo anillo de abastecimiento, suprimiendo el actualmente existente muy deteriorado como consecuencia de las edificaciones existentes y que no cuenta con los permisos correspondientes, tal como se indica en el esquema adjunto.



b) Efectos sobre la infraestructura viaria.

El impacto sobre la red de carreteras el estado es nulo porque no tiene ningún acceso a ninguna de las vías que lo delimitan y el tráfico generado es mínimo respecto al de cualquiera de ellas, tal como se pone de manifiesto en el estudio de tráfico realizado, que se adjunta en tomo independiente. Dado que se derriban las naves existentes y se cede el suelo situado en la franja de dominio público de la Autovía A-2, no expropiado, el desarrollo del sector supone una sustancial mejoría de la fachada a dicha vía. En el estudio de Tráfico citado se concluye que:

“A tenor de los resultados obtenidos, mostrados en las siguientes tablas, se dirime que el sector SUNP-2 no produce un impacto negativo en la M-115, M-50, A-2, ni en las intersecciones que remiten la canalización del tráfico asociado, manteniéndose los niveles de servicio obtenidos en las carreteras estudiadas. Cumpliendo con ello el artículo 36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, destacado en el informe redactado por la Demarcación de Carreteras el 19 de diciembre de 2019, con número de referencia SC/ PS-M-4520.

Finalmente, la ejecución del desarrollo SUNP-2 no generaría un volumen de tráfico suficiente como para requerir la modificación de la glorieta de acceso propuesta en el avance. Dado que en todos los escenarios planteados la infraestructura existente es capaz de absorber los

incrementos generados; no produciéndose un empeoramiento del nivel de servicio. Por lo que se puede proceder con otros estudios sectoriales dado que el tráfico no inviabilizaría el desarrollo.

Tabla 22. Niveles de servicio HPM (8:00)

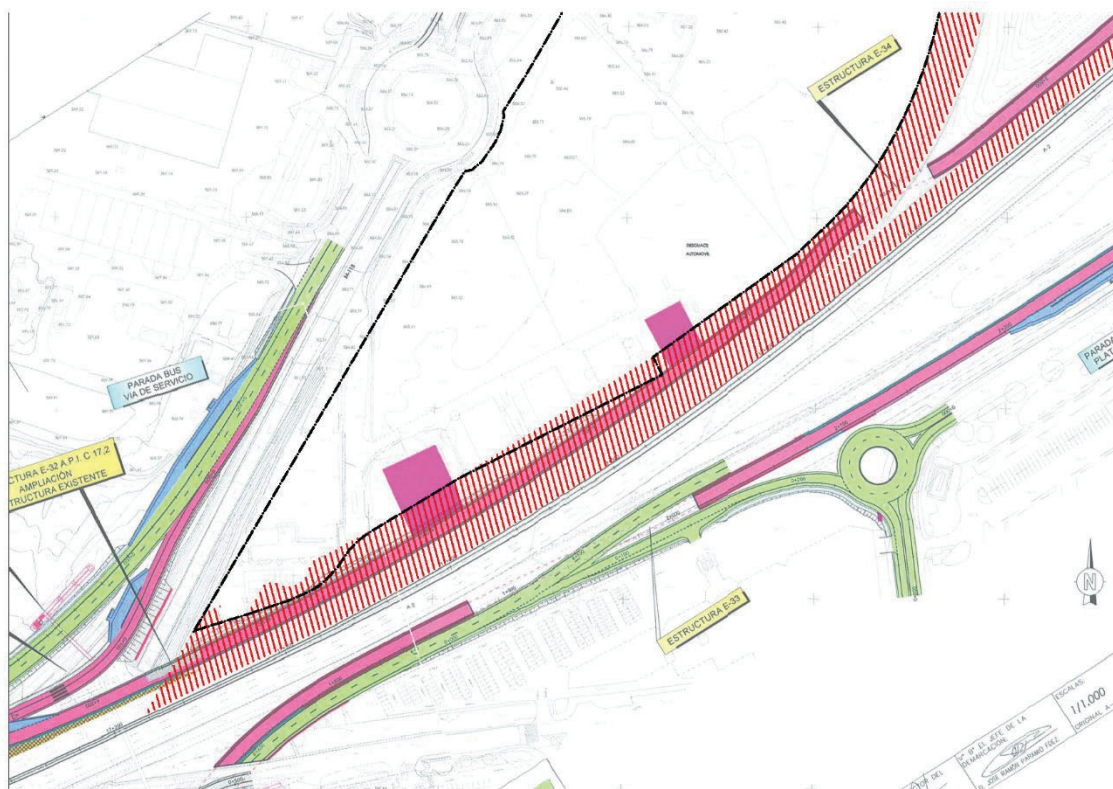
Sección	2020	2025		2045	
		1A	1B	2A	2B
Glorieta M-115	A	A	A	B	B
Tronco M-115 (sentido ascendente)	A	A	A	A	A
Tronco M-115 (sentido descendente)	A	A	A	A	A
Tronco M50 (sentido N)	B	B	B	C	C
Tronco M50 (sentido S)	B	B	B	C	C
Trenzado M50 decreciente-A2	A	A	A	A	A
Trenzado A2 (sentido Madrid)	C	C	C	E	E
Trenzado A2 (sentido Barcelona)	C	C	C	E	E

Tabla 23. Niveles de servicio HPMD (15:00)

Sección	2020	2025		2045	
		1A	1B	2A	2B
Glorieta M-115	B	B	B	C	C
Tronco M-115 (sentido ascendente)	A	A	A	B	B
Tronco M-115 (sentido descendente)	A	A	A	A	A
Tronco M50 (sentido N)	C	C	C	D	D
Tronco M50 (sentido S)	A	A	A	B	B
Trenzado M50 de cr.-A2	A	A	A	A	A
Trenzado A2 (sentido Madrid)	C	C	C	D	D
Trenzado A2 (sentido Barcelona)	C	C	C	E	E

“De los resultados obtenidos se deducen condiciones de flujo sin demoras o con demoras reducidas; a excepción de los trenzados en la A2, donde el nivel de servicio E implica condiciones de flujo con demoras significativas. Sin embargo, un análisis más detallado de cada situación (ver Anejo V” (del Estudio de Tráfico) “) muestra cómo, en los tres casos, este nivel se debe al incremento del flujo de vehículos en las vías originales dadas las tasas de crecimiento consideradas. De forma que la nueva actuación genera meramente una pequeña fracción de ese volumen, no suponiendo, por si solo, un empeoramiento significativo de la red.”

Los suelos cedidos (rayados en rojo el esquema) permiten la ejecución del bus-vao, actualmente paralizado, en caso de que se retomara nuevamente, tal como se ha expuesto más arriba.



En lo que respecta a la glorieta de acceso desde la M-115, una de las razones de su ejecución fue posibilitar el acceso tanto al Polígono de las Castellanas como a los nuevos sectores; de hecho, la conexión del sector de las Castellanas y del SUP-6 están concedidas, y la que sería el acceso de este sector está prevista con el correspondiente rebaje. En cualquier caso, del estudio de tráfico citado, tal como se ha indicado más arriba, se concluye que la glorieta tiene capacidad para absorber el tráfico generado por el Sector sin necesidad de la ampliación que se proponía en el documento del Avance.

c) Efectos sobre la red de equipamientos y servicios.

Su localización en el interior del enlace A-M-50/M-45, su reducido tamaño en relación con el total de suelo industrial existente en el municipio y la ausencia de redes de equipamientos en su interior, hace que su incidencia sobre la estructura de equipamientos y zonas verdes del municipio sea nula.

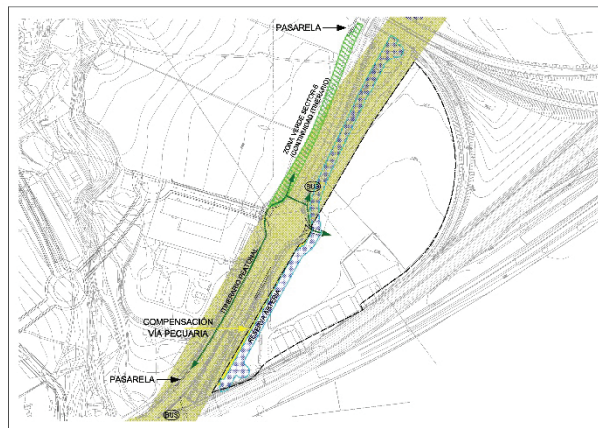
Incluye la obligación de ejecutar una reserva específica de suelo para la recogida de residuos no tóxicos, con lo que se garantiza que no supondrá sobreutilización de las instalaciones existentes.

d) Efectos sobre otras redes de infraestructuras.

Su reducido tamaño en relación con el total del suelo urbanizable del municipio, escasamente superior al 1% y su situación, totalmente inserto en el conjunto de suelos urbanizables en el entorno de la M-115, hace que el efecto sobre las redes de infraestructuras de gestión privada sea inapreciable. En cualquier caso, el sector soterra la línea eléctrica que lo atraviesa. No se ha detectado ninguna línea de fibra óptica que atravesase el sector.

e) Efectos sobre la red de vías pecuarias.

La Cañada Real Galiana discurre colindante con el sector y en la actualidad está muy afectada porque por ella discurre la carretera M-115 y en ella se sitúa la glorieta de acceso, ejecutada para dar servicio a este sector y al de Las Castellanas. La pequeña afección que supone el acceso o que podría suponer una hipotética ampliación que pueda realizarse en el futuro, se compensa con la cesión del suelo colindante entre el límite actual y la línea de expropiación de la reserva de la arteria del segundo anillo de abastecimiento y con el acondicionamiento de un itinerario accesible. En cualquier caso, la continuidad del itinerario, debido al impacto de la carretera y al margen de la misma en que se ha construido la pasarela sobre el enlace de la A-2/M-50, debe producirse por la margen opuesta, algo factible porque el Sector SUP I-6, aún no desarrollado, reserva una zona verde en todo el frente del sector a la M-115.



1.6. JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.

El reducido tamaño del sector, las características de la demanda actual, que se reduce a grandes parcelas, según se comprueba en todos los sectores de suelo urbanizable desarrollados en el municipio y la posibilidad de un único acceso, justifican una ordenación que se limita a recoger como edificable el suelo no afectado por las cesiones de redes públicas. Cualquier otra alternativa conduciría al fracaso del desarrollo del sector.

Debido a la rigidez de los límites del sector, no existen problemas significativos de borde, limitados al cumplimiento de la legislación de carreteras.

- Se efectúa la cesión del suelo no expropiado que regulariza la línea de expropiación efectuada y se derriban las naves existentes, parte de las cuales estaban expropiadas pero no derribadas colindantes de la A-2
- Se efectúa la cesión de suelo para la red supramunicipal de infraestructuras de saneamiento.
- Se efectúa la cesión para Vía pecuaria del suelo comprendido entre el suelo expropiado por el Canal de Isabel II para el segundo anillo de abastecimiento y el límite actual de la misma.
- Se efectúa una plantación de los suelos de la margen de la vía pecuaria colindante con el sector y exterior al mismo.
- Se suprime el acceso actual existente, planteando un acceso para la conservación de las instalaciones del Canal de Isabel II, desde la glorieta por la que accede el sector.
- Se soterra la línea aérea que atraviesa el sector

- De acuerdo con las conclusiones del estudio acústico, se planea la instalación de una pantalla fonoabsorbente de 4 m de altura situada a dos metros de la línea de dominio público de la autovía.

En coherencia con lo anterior el Plan de Sectorización incluye la ordenación pormenorizada con una única ordenanza de edificación, además de las que regulan las redes de infraestructuras, con la admisibilidad de los tres usos productivos contemplados por el Plan General, asimilando el uso Terciario-sede de empresas para una sola instalación en el sector al uso terciario industrial.

Para actividades en parcelas de menor tamaño, algo muy improbable, será necesaria la constitución de complejos inmobiliarios.

La edificabilidad, será la resultante de aplicar el aprovechamiento unitario $0,46 \text{ m}^2/\text{m}^2$

Parcela mínima 20.000 m^2 . (Se exceptúa la parcela con destino a la ubicación del 10% del aprovechamiento si no fuera sustituida por su equivalente en metálico).

La normativa de este Plan no solo autoriza, sino que recomienda, para el caso de que se prevea más de una parcela tanto de superficie igual o mayor que 20.000 m^2 , como de superficie inferior.

Ocupación máxima 60% respetando la línea de edificación de las carreteras que delimitan el sector y en su caso de las bandas de protección de las redes supramunicipales de infraestructuras.

1.7 CALIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LOS TERRENOS DESTINADOS A REDES PÚBLICAS.

(ver plano de ordenación correspondiente)

De acuerdo con la LSCM, no existen estándares de cesión de redes generales ni locales. Las cesiones que se efectúan son derivadas de los condicionantes de las redes supramunicipales que discurren por el borde del sector.

En el caso de los suelos incluidos en las zonas de dominio público o servidumbre de la Autovía, la cesión se efectuará en el Proyecto de Reparcelación, y se adjudicarán a la Demarcación de Carreteras del Estado a quien corresponderá su conservación y mantenimiento.

La pequeña superficie de cesión para el Ayuntamiento de conexión con la glorieta de la M-115, se cederá al Ayuntamiento en el Proyecto de Reparcelación y su ejecución y conservación la asumirá la Junta de Compensación y una vez finalizada su función, la Entidad Urbanística de Conservación que pueda constituirse. Obviamente si, finalmente, se instala una única actividad todas estas obligaciones las asumirá la empresa instalada. La posibilidad de acceso para la conservación de las instalaciones del Canal, se producirá desde la plataforma de distribución, reflejando las servidumbres correspondientes en el Proyecto de Reparcelación.

La franja de infraestructuras por las que discurre la Arteria del 2º Anillo de Distribución (tramo M50 y tramo A₂-A₃) se encuentra expropiada. Los suelos afectados por el Doblado_{A-D} Ajalvir Daganzo, si bien se incluyen como suelos a expropiar en el Plan Especial actualmente en tramitación, que concreta su trazado, se cederán a reservas de aprovechamiento, en caso de que el desarrollo sea finalmente viable. La conservación de ambas infraestructuras corresponde a Canal de Isabel II.

Finalmente, la cesión del suelo para la vía pecuaria se adjudicará a la Comunidad de Madrid. Su escasa superficie y su ubicación no permiten plantear un acondicionamiento coherente, constituyendo en realidad una zona de protección de la Cañada, en la que se efectuará una plantación de especies autóctonas en la medida en que sean compatibles con las infraestructuras colindantes.

1.9. MODELO DE GESTIÓN

De acuerdo con lo dispuesto en el Plan General, el sistema de actuación es el de Compensación. Aprobado definitivamente el planeamiento se constituirá la Junta de Compensación, en el caso de que se mantenga más de un propietario, redactándose el Proyecto de Reparcelación.

VOLUMEN 2.- NORMATIVA URBANÍSTICA

CAPÍTULO 1.- DETERMINACIONES ESTRUCTURANTES

1.1 DETERMINACIONES DE CARÁCTER GENERAL

1.1.1. Delimitación del sector.

Se sitúa el sector en la confluencia de la M-115 con la A-2, en el interior del enlace de esta última con la M-45. La superficie establecida en el Plan General es 75.499 m² y el resultado de la medición real 75.748,33 m², (setenta y cinco mil setecientas cuarenta y ocho metros cuadrados y treinta y tres decímetros cuadrados) lo que supone una diferencia de 259 ,33 m² ligeramente superior al 3 por mil.

Su forma es sensiblemente parecida a un sector circular y sus límites son los siguientes:

NOROESTE.

Cañada Real de Merinas, siguiendo por límite de la zona de dominio público de la M-115 y de nuevo con la Cañada Real,

ESTE

Enlace de la M40/M-50 con la A-2 en línea curva coincidente con el límite de la expropiación.

SUR

Autovía A-2. en línea quebrada coincidente con el límite de expropiación.

Las coordenadas ETRS89.UTM-30N del Sector se exponen en el siguiente cuadro:

nº	X	Y
1	456.892,1500	4.478.714,5968
2	456.903,8609	4.478.702,2253
3	456.914,6190	4.478.689,0168
4	456.945,2690	4.478.628,5552
5	456.959,1529	4.478.562,2057
6	456.951,1351	4.478.484,8211
7	456.918,8764	4.478.414,0254
8	456.908,6075	4.478.400,8103
9	456.897,2885	4.478.388,4826
10	456.879,1418	4.478.371,3492
11	456.803,3811	4.478.317,0302
12	456.808,1931	4.478.307,7568
13	456.701,9112	4.478.253,6360
14	456.668,3407	4.478.233,4153
15	456.653,6504	4.478.224,5774
16	456.648,8970	4.478.221,0472
17	456.645,9363	4.478.218,3272
18	456.643,2338	4.478.215,6230
19	456.637,0378	4.478.206,4906
20	456.630,5798	4.478.199,3306
21	456.626,3731	4.478.195,9478
22	456.621,1676	4.478.193,0176
23	456.611,0171	4.478.188,6160
24	456.589,5141	4.478.181,3999
25	456.574,6194	4.478.176,8057
26	456.562,2352	4.478.173,0082
27	456.560,6885	4.478.171,8669
28	456.697,1679	4.478.404,2284
29	456.704,0508	4.478.415,0593
30	456.707,7772	4.478.415,8124
31	456.712,9471	4.478.420,0483
32	456.718,7890	4.478.428,4169
33	456.721,0121	4.478.432,1362
34	456.723,0640	4.478.437,0846
35	456.724,6936	4.478.444,0741
36	456.724,3717	4.478.446,7656
37	456.736,2115	4.478.465,6666
38	456.819,3918	4.478.608,2476

1.1.2 Justificación del Cumplimiento de las Determinaciones del PG para el ámbito

Como ya se ha dicho, la Disposición Transitoria Primera de la Ley 9/01 asimila el Suelo Urbanizable No Programado al Suelo Urbanizable No Sectorizado a efectos del régimen urbanístico del suelo.

En la Disposición Transitoria Primera de la Ley 9/01 se indica que “en tanto no se adapte el planeamiento general, el aprovechamiento unitario aplicable al nuevo sector será la media ponderada de los aprovechamientos tipo de las áreas de reparto del suelo urbanizable existente” El Plan General asigna un coeficiente de $0,45 \text{ m}^2/\text{m}^2$ de uso característico industrial (Norma Urbanística SUP-I) a los sectores industriales -1,2,3,4,5 y 6-, $0,45 \text{ m}^2/\text{m}^2$ de uso característico industrial, equivalentes a $0,375 \text{ m}^2/\text{m}^2$ de uso característico terciario comercial y de ocio (Norma Urbanística SUP-TO1) al sector SUP-TO1 y $0,42 \text{ m}^2/\text{m}^2$ de uso característico terciario de oficinas, que homogeneizado a uso industrial es $0,525$, al SUP-TO2, único sector del 2º cuatrienio. El aprovechamiento será el resultado de la media ponderada del de ambos cuatrienios.

Tal como figura en el punto **2.1.2. del Bloque I**, el aprovechamiento unitario es $[(5.237.696,17 - 665.787,44) \times 0,45 + 665.787,44 \times 0,525]$: $5.237.696,17 = 0,4595 = \mathbf{0,46 \text{ m}^2/\text{m}^2}$ que es el establecido en el Plan de Sectorización. Este coeficiente coincide con el de la edificabilidad, conforme establece el Plan General, toda vez que fija para este sector el mismo uso global que en el resto de los sectores industriales, no incluyendo una descomposición de este uso en usos pormenorizados por lo que debe entenderse que **este coeficiente es también el que fija la edificabilidad máxima del sector**, cualquiera que sea el uso pormenorizado que se adopte como característico.

La LSCM no fija ningún estándar de cesión para los suelos urbanizables industriales y el Plan General de San Fernando no establece ninguna cesión. Las que se efectúan en el Plan de Sectorización son las que garantizan su viabilidad y funcionalidad en base a su ubicación.

El Plan de Sectorización cumple estrictamente las determinaciones del Plan General establecidas en la ficha y en la Norma Urbanística SUNP-2, convenientemente actualizadas e incorpora una Norma que refleja ese cumplimiento. En ella se indica:

- EL Uso global y usos pormenorizados
- El Aprovechamiento unitario. Aprovechamiento lucrativo total.
- El Coeficiente de edificabilidad del Sector.

La definición de usos lucrativos es la incluida en las Ordenanzas Generales del Plan General, asimilando las sedes de grandes empresas al terciario industrial e incluyendo la industria logística en el uso gran industria/gran almacén.

1.1.3. Cumplimiento de las determinaciones de la LSCM respecto al Plan de Sectorización

Art. 42.5 a) Delimitación del área de reparto de cargas y beneficios.

Todo el ámbito del Plan de Sectorización constituye un área de reparto.

Art. 42.5 b) División en uno o varios sectores.

Todo el ámbito constituye un único sector y tiene las dimensiones y características adecuadas para ser desarrollado por un planeamiento unitario y una gestión única. Su delimitación coincide sensiblemente con la incluida en el Plan General de San Fernando de Henares y resulta la más idónea teniendo en cuenta las redes existentes y previstas. Se prevé una sola unidad de ejecución dado el reducido tamaño y las condiciones del entorno, así como el reducido número de propietarios.

Art. 45.2 a) Justificación del cumplimiento de las condiciones del Plan General.

Aunque el Plan General de San Fernando no está adaptado a la Ley 9/01 y, en consecuencia, no incluye las determinaciones del artículo 42.4 de la misma, sí incluye la ficha de ordenación que se ha adjuntado anteriormente, con un ámbito totalmente coincidente con el sector, con los ajustes admitidos por el propio Plan General resultantes del trazado definitivo de la M-45/M-50 y sus enlaces con la A-2, asimismo previstos en el Plan General. Obviamente, el desarrollo del Sector es coherente con el modelo territorial propuesto por dicho documento.

Art. 42.5 c) Señalamiento con carácter de determinación estructurante del uso global y del aprovechamiento unitario.

El Uso global es el productivo que podrá estar integrado por cualquiera de los usos contemplados por el Plan General (Artículo X.2 de sus Normas Urbanísticas generales) y un porcentaje máximo de usos admisibles en edificio exclusivo, no incluidos el uso global productivo del 20% (Servicios de Carretera- Estación de servicio, Hostelero y Servicios industriales...) El Plan de Sectorización asimila el uso terciario con destino a la sede de una sola empresa por parcela al uso terciario Industrial, pero con un coeficiente de homogeneización de 1,1.

El aprovechamiento unitario es 0,46 uso global que coincide con la media ponderada del aprovechamiento de los diferentes sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado existentes en el Plan General

Art. 45.2.b) y 44.2.b) Justificación de la coherencia de las anteriores determinaciones con las instrucciones del Plan General.

Las anteriores determinaciones son totalmente coherentes con las establecidas en el Plan General ya que en el mismo estaba considerado como un sector independiente y se respetan íntegramente todas sus instrucciones.

Art. 42.5.e) Fijación de los coeficientes de homogeneización.

Dentro de la estrategia de respeto de las determinaciones del Plan General, el presente Plan de Sectorización mantiene los coeficientes de homogeneización establecidos en el mismo, completando el listado con el uso terciario-industrial sedes de empresas y mini-polígonos y aclarando el contenido cuando estaba expresado de forma genérica

El coeficiente del uso terciario/sedes, se iguala al de oficinas al que puede asimilarse con la restricción de una sola actividad en el sector, que no cambia su naturaleza, aunque evita los efectos territoriales de un complejo terciario que encajaría más difícilmente en el modelo territorial.

Al uso minipolígono se le aplica el coeficiente de la industria general con una penalización por la escasa idoneidad de su localización en el sector, compensando con menor edificabilidad el aumento de complejidad de los efectos sobre el entorno.

En los planes no adaptados como el que nos ocupa, la Disposición transitoria de la Ley 9/2001 establece una equivalencia entre aprovechamiento tipo y aprovechamiento unitario, sustituyendo la equidistribución intersectorial del Plan General por una igualación de edificabilidades. En este caso, salvo que el Plan General defina el uso global también como síntesis de los usos considerados en el área de reparto y establezca coeficientes de equivalencia inter-usos en toda la ciudad, la equidistribución entre el nuevo sector y los preexistentes desaparece y se sustituye por una edificabilidad máxima materializada en cualquiera de los usos pormenorizados que integran el uso característico. Así, en el caso que nos ocupa, con la misma edificabilidad la materialización en industria logística (con coeficiente 0,8) supone "de facto" un menor aprovechamiento que la materialización en industria general. Los coeficientes del Plan General quedan para el reparto hacia el interior.

Asimismo, se establece el uso productivo como global dejando libertad para su materialización en cualquiera de los usos pormenorizados del uso característico (que se asimila al global) y con

el porcentaje de usos compatibles que, dentro del permitido, se considere conveniente, sin sobrepasar una edificabilidad igual al aprovechamiento unitario 0,46 m²/m².

Artículos 42.5.f) y 42.5.c).

Relativos al orden de prioridad y condiciones temporales para la incorporación de cada sector al tejido urbano, así como las redes públicas generales que deben estar ejecutadas y cedidas como obligaciones inherentes al mismo.

Se trata de un único sector y una única unidad de ejecución. Su puesta en funcionamiento requiere con carácter previo la ejecución del doblado del colector actual Ajalvir-Daganzo.

Todos los sectores de Suelo Urbanizable Programado están en curso de redacción o ejecución y siempre se ha contado con este suelo para el diseño de las redes compartidas por el conjunto de los mismos, situado al norte de la A-2, por lo que la puesta en marcha de este suelo no solo no contradice, sino que favorece el desarrollo del modelo territorial del Plan General, y la solución de los problemas de abastecimiento y saneamiento del conjunto de los suelos industriales.

Art. 43.3).

Se refiere a la reserva de elementos de redes supramunicipales, y generales, así como a las redes exteriores que deban reforzarse como consecuencia de la puesta en funcionamiento del sector.

Como ya se ha dicho, no existen más redes generales que el tramo de acceso desde la glorieta de la M-115. Las redes supramunicipales son los pasillos de infraestructuras para el paso de la Arteria del 2º Anillo de Abastecimiento, el colector Ajalvir-Daganzo actual y su doblado y la Vía Pecuaria, esta última no se incluye en el sector, si bien se califica como tal una pequeña superficie (919,71m²) en previsión de que fuera necesario en un futuro el ensanchamiento de la glorieta de la M-115, algo que de ocurrir no sería imputable al sector, dado que, según el estudio de tráfico la glorieta actual es suficiente para absorber el tráfico generado por el mismo.

Debido a la escasa superficie del sector, su impacto en las redes exteriores es mínimo y ha sido tenido en cuenta por el Plan General, toda vez que hasta una última fase se consideró el ámbito como un sector más del suelo urbanizable programado, sin que como consecuencia de su desprogramación se modificaran las características de las redes previstas en dicho Plan General.

El vertido de aguas fecales y pluviales se realiza al Doblado del emisario Ajalvir-Daganzo, tal como figura en el Plan Especial actualmente en tramitación, en el que están contabilizados los vertidos de este sector.

La red de abastecimiento se encuentra igualmente integrada en el sistema previsto para el conjunto de los desarrollos industriales del municipio situados al norte de la A-2 de conformidad con las exigencias del Canal de Isabel II.

Art. 45.4) Todas las exigencias de este artículo se garantizan con el contenido de este documento.

1.1.4. Regulación General del Plan de Sectorización.

Las Normas Urbanísticas Generales son las del Plan General de San Fernando, complementadas con las que siguen a continuación

Régimen urbanístico del suelo

Clase de Suelo

El suelo del Sector está clasificado como Suelo Urbanizable No Programado en el Plan General de San Fernando de Henares, clasificación equivalente al Suelo Urbanizable no Sectorizado de la LSCM y su régimen urbanístico es el establecido en la misma.

Norma Urbanística General.

La Norma Urbanística es la siguiente:

NORMA URBANISTICA PS SUNP-2

(Las Normas Urbanísticas Particulares se incluyen en el Capítulo 2)

1. Definición.

Establece los parámetros en los que debe enmarcarse la ordenación pormenorizada.

2. Determinaciones de Aprovechamiento.

Altura máxima.

La altura máxima será de 17 metros (cuatro plantas), exceptuando los elementos del sistema productivo que requirieran mayor altura sin superar la cota 615m derivada de las servidumbres radioeléctricas del aeropuerto de Barajas.

Aprovechamiento Unitario.

El aprovechamiento unitario será igual a 0,46

Aprovechamiento Patrimonializable.

El 90 % del aprovechamiento asignado.

Edificabilidad.

De acuerdo con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 39.7.c) de la LSCM “El coeficiente de edificabilidad del sector deberá ser igual o inferior al aprovechamiento unitario del mismo”

La materialización de la edificabilidad resultante de aplicar el coeficiente de 0,46 m²/m² podrá producirse en cualquiera de los usos pormenorizados que se consideran como uso global productivo:

- Industria general /Almacenes tamaño medio
- Gran industria/gran almacén (industria logística) (>10.000 m² de parcela)
- Industria escaparate, comercio mayorista
- Terciario Industrial general
- Terciario Industrial/sedes de empresas
- Centro de servicios industriales
- Minipolígono

La edificabilidad total será en consecuencia **75.748,33 m²0,46 =34.844,23 m²s**

Los coeficientes de homogeneización para el reparto hacia el interior del sector serán los siguientes:

Industria general /Almacenes tamaño medio	1
Gran industria/gran almacén (industria logística) (>10.000 m ² de parcela).....	0,8
Industria escaparate, comercio mayorista	1,2
Terciario Industrial general	1
Terciario Industrial/sedes de empresas.....	1,1
Estación de Servicio	2,5
Terciario de Oficinas	1,1
Hostelero.....	1,5
Centro de Servicios Industriales.....	1,2
Mini-polígonos	1,5

Ocupación máxima. La ocupación máxima será del 60% de la parcela neta.

Parcela mínima, la parcela mínima será de 20.000 m², con excepción de la parcela en que se localice el 10% de cesión de aprovechamiento si fuera menor y caso de no sustituirse por su equivalente en metálico. Se exceptúa, en sentido opuesto, el uso terciario/sedes en el que solo se admite una actividad en el sector.

Se admiten superficies menores en comunidad de propietarios, con parcela mínima de 2.000 m²

3. Determinaciones de Uso y Destino de la edificación y el suelo

Todos los usos deberán cumplir las condiciones que para los mismos se determinan en las Ordenanzas Generales del Plan General.

Uso global: productivo.

Usos predominantes incluidos en el uso global

- Industria General/Almacén tamaño medio
- Gran Industria/Gran almacén/ Industria logística
- Industria Escaparate
- Terciario Industrial
- Terciario Industrial/sedes.
- Centro de servicios Industriales.
- Minipolígono.

Las industrias que se instalen deberán cumplir lo dispuesto en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre de calidad del aire y protección atmosférica.

Usos admisibles en edificio exclusivo, no incluidos el uso global productivo (que no podrán consumir más del 20% de la edificabilidad)

Servicios de Carretera- Estación de servicio,
Hostelero
Servicios industriales.
Dotacional excepto sanitario y docente

Usos prohibidos

Se prohíben:

- Las industrias incluidas en el “catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera” de la Ley 34/2007
- El uso residencial.
- El uso comercial en sus categorías C-3 y C-4 y el hotelero excepto el propio de un centro de servicios del polígono en el que se autoriza uso comercial al servicio de la industria (banco, farmacia, ferretería, floristería, etc.) y el uso hostelero (restaurantes, cafeterías, etc.).
- Uso docente
- Uso Sanitario

Condiciones de ordenación.

El acceso de vehículos deberá producirse desde la glorieta de la M-115.

- Deberá respetarse la línea de edificación establecida por las Leyes Estatal y Autonómica de Carreteras, así como sus Reglamentos.
- Deberán cumplirse las especificaciones del estudio acústico, (construcción de barrera acústica) debiendo realizarse los aislamientos de edificaciones necesarios para el cumplimiento del Decreto 55/2012 de 15 de mayo de la Comunidad de Madrid. El Área de Sensibilidad Acústica del Sector es la Tipo IV.
- Deberá acondicionarse la Vía Pecuaria que discurre colindante con el sector conforme a los criterios de la Dirección General de Agricultura, en forma que se integre a la ordenación general del mismo.
- Deberá contribuir a las instalaciones de depuración y vertido, así como a los emisarios generales en la cuota que determine el Canal de Isabel II, de acuerdo con los criterios establecidos en la adenda al convenio suscrito por dicho organismo con el Ayuntamiento de San Fernando de Henares, con las actualizaciones que procedan
- Deberá contribuir a los costos de ampliación de diámetro del Doblado que le corresponden según lo especificado en el PE del Doblado _{A-D}
- Deberá reservarse una parcela para reciclaje de residuos no tóxicos que podrá estar incluida en el conjunto de las instalaciones industriales de cada una de las parcelas cuando se prevean cuatro o menos parcelas.
- Deberán cumplirse las condiciones establecidas en el Estudio Ambiental Estratégico.
- Deberá realizarse el control arqueológico de movimiento de tierras de acuerdo con la resolución de la Dirección General de Patrimonio Cultural, perteneciente a la Consejería de Cultura, Turismo y Deportes.

4. Determinaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas.

- La altura de las nuevas edificaciones, incluyendo todos sus elementos, no podrá superar la cota establecida en los planos adjuntos que reflejan las servidumbres aeronáuticas y radioeléctricas. Lo que supone no superar la cota de 615m.

- Tampoco podrán ser superadas las anteriores cotas por, puentes grúa, señales, postes, carteles, antenas o gálibos de vehículos.
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aún no vulnerando las superficies limitadas de obstáculos, requerirá la correspondiente autorización conforme a lo previsto en el artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres aeronáuticas.
- Dado que las servidumbres aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se produjera no generará ningún derecho de indemnización.
- En las parcelas afectadas deberá hacerse constar la citada afección en el Registro de la Propiedad mediante anotación siguiente:
“Esta finca se encuentra incluida en la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Madrid-Barajas, encontrándose sometida a eventuales sobrevuelos de aeronaves a baja altura, como consecuencia de su proximidad a las instalaciones aeroportuarias y de su ubicación bajo las trayectorias de las maniobras de las aeronaves que operan en el referido aeropuerto, por lo que la realización de edificaciones, instalaciones o plantaciones en la misma no podrá superar en ningún caso las alturas resultantes de la aplicación de dichas servidumbres.”
- Al encontrarse la totalidad del sector incluida en las zonas y espacios afectados por Servidumbres Aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores, incluidas la palas, medios necesarios para la construcción, incluidas las grúas y similares, o plantación, requerirá acuerdo favorable previo, tanto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) conforma a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 modificado por el Real Decreto 297/2013 así como de la Secretaría de la Subdirección General de Patrimonio de la Dirección General de Infraestructuras de la Secretaría de Estado del Ministerio de Defensa.

1.2. RESUMEN DE ALTERNATIVAS PLANTEADAS Y DEFINICIÓN DE LA ESCOGIDA.

Dado el reducido tamaño del sector, su incardinación en el modelo territorial del Plan General y la limitación de los accesos, las alternativas implican tanto a la ordenación estructurante como pormenorizada.

1.2.1. Objetivos a cumplir

Los objetivos a cumplir por la ordenación del Plan de Sectorización son:

1. Económicos.

1.1. Posibilitar la implantación de usos productivos en instalaciones que respondan a las demandas del mercado.

1.2. Favorecer la viabilidad económica de las instalaciones que materializan el aprovechamiento, lo que requiere:

- Accesibilidad de tráfico.
- Accesibilidad visual desde el entorno.
- Condiciones volumétricas apropiadas.
- Infraestructuras y servicios urbanos.

2. Medioambientales.

Mejorar la calidad paisajística del sector, actualmente un espacio intersticial de la red viaria supramunicipal, eliminando los impactos negativos actuales derivados de la existencia de ruinas, escombros, naves en desuso, etc. y creando un borde visualmente agradable que contribuya a la recuperación ambiental de un enclave residual.

Favorecer la adaptación al cambio climático

3. Sociales.

Conseguir un área de trabajo agradable protegida de cualquier tipo de agresiones y un entorno visual no degradado, garantizando la mayor confortabilidad posible y una mayor sostenibilidad de conjunto

Tomando estos objetivos como referencia se han analizado tres alternativas junto con la alternativa cero, todas ellas condicionadas por la impermeabilidad de los bordes, excepto el NO desde el que se accede al sector en un punto totalmente definido.

1.2.2. Descripción de la Alternativa cero.

Previamente se hace notar que se trata de un ámbito que, hasta tanto no se apruebe el Plan de Sectorización, tiene el régimen del suelo no urbanizable. Caracterizado por su pequeño tamaño, por su situación en el interior de un enlace entre dos autovías que impide su destino a usos agrícolas, y por estar parcialmente ocupado por unos almacenes/talleres/depósito de vehículos que el Plan General deja fuera de ordenación, la alternativa 0 habría consistido en el mantenimiento de este depósito cada vez en situación más precaria y con un impacto muy negativo para la calidad del paisaje del entorno, salvo que o bien se emitieran órdenes de

ejecución para la rehabilitación de las instalaciones existentes, algo muy problemático toda vez que se sitúan hacia el interior de la línea de edificación de la A-2 o, alternativamente, en su derribo y retirada de escombros. Debido a la citada imposibilidad del uso agrícola, por otra parte desaparecido en todo el entorno, estas operaciones de recuperación deberían ser acometidas, muy posiblemente, por el Ayuntamiento o la Comunidad de Madrid, lo que no parece socialmente prioritario.

El desarrollo urbanístico supondrá la desaparición de las edificaciones y el destino del suelo a la implantación de nuevas actividades que, fuera cual fuere la solución de diseño, daría como resultado una implantación de calidad urbana superior a la actual y a la que resultaría de la proyección de la situación actual en el supuesto de no intervención.

1.2.3. Ordenaciones alternativas.

(Ver plano correspondiente)

Los fuertes condicionantes de borde de los que resulta un sector con solo un punto de acceso posible, y la inexistencia de redes públicas de equipamientos y servicios que, por otra parte, serían de escasa funcionalidad, no permiten plantear verdaderas alternativas de ordenación, que deberían limitarse al tamaño mínimo de parcela.

Alternativa 1- Parcelas independientes de reducido tamaño (1.000 m²) con una red viaria interior que garantizara su accesibilidad.

Alternativa 2- Parcelas de gran tamaño (mayor de 20.000 m²), con dos variantes: con y sin viario público interior.

1.2.4. Cumplimiento de objetivos por cada alternativa.

Objetivo 1.1.

La alternativa que mejor cumple el objetivo es la 2, toda vez que la demanda actual en la zona es exclusivamente de parcelas de gran tamaño, siendo poco atractiva para la pequeña industria un área muy cerrada que potenciaría la invisibilidad de las instalaciones sin fachada a las autovías, que serían la inmensa mayoría, agravada por la necesidad de instalación de una barrera acústica.

Dentro de la alternativa 2, la reducción al mínimo del viario interior ampliaría el abanico de la oferta y la superficie máxima a ofrecer. Por otra parte, es mucho más factible la previsión de un polígono único con viario mancomunado en un complejo inmobiliario, en caso de que se optara por un tamaño de parcela reducido, que optar por la previsión de un viario público que habría de ser suprimido, con la tramitación de la correspondiente modificación del planeamiento, en caso de optar por una única parcela, que es la opción más racional y probable.

La alternativa cero no permite el desarrollo industrial, salvo por calificación urbanística que carecería de sentido porque sustituiría a este documento por vía indirecta, ya que al suelo le sería de aplicación el régimen del No Urbanizable.

Objetivo 1.2.

La accesibilidad desde el exterior es la misma para todas las alternativas ya que todas incluyen la misma y única posible conexión con la M-115. La percepción desde el entorno es mayor para grandes instalaciones que para mini-polígonos, salvo que se tratara de conjuntos unitarios, en cualquier caso, más factibles de realizar en la alternativa 2.

La alternativa cero mantiene una imagen muy degradada al no erradicar las naves existentes en el límite sur, que, incluso con una parte expropiada, no han sido derribadas.

Objetivo 2.

Ambas alternativas son similares pues conforman una imagen permeable del sector que transforma favorablemente la situación actual, haciendo especial hincapié en la confluencia de la M-115 - A-2, un extremo actualmente degradado y que exige un tratamiento singular, superando la actual situación (alternativa cero), con un área residual muy degradada, incrustada en un enlace entre carreteras, de nula utilidad para usos recreativos, de ocio o de descanso al aire libre por el impacto sonoro del aeropuerto y por su ubicación en la franja no edificable de protección de la autovía.

En sentido contrario, la alternativa 1 y, en general las alternativas de parcelas de reducido tamaño, teniendo en cuenta la existencia de un solo acceso generaría un mayor impacto sobre la M-115, toda vez que se trataría de actividades diversas conectadas con diferentes sectores e industrias matrices. Por otra parte, aumentaría la superficie de viario, la contaminación lumínica y los costos de gestión y mantenimiento. Generaría una atracción de usuarios menos controlable y, debido a su alejamiento del suelo residencial, unas pautas de movilidad menos sostenibles.

Objetivo 3.

Una única instalación o un máximo de una o dos grandes instalaciones permitiría una homogeneidad en la edificación y una ordenación de usos más funcional respecto a las agresiones acústicas del entorno. La ausencia de viario público disminuye los gastos de mantenimiento y aumenta la sostenibilidad del desarrollo para la hacienda municipal.

La alternativa cero, no representa ninguna ventaja desde el punto de vista social debido al alto grado de deterioro existente. El estado de las instalaciones no permite su rehabilitación a costes razonables.

1.2.5. Valoración.

Estableciendo cuatro grados de cumplimiento de objetivos con los valores que se indican a continuación, los resultados se exponen en el cuadro adjunto.

Mejor cumplimiento del objetivo	3
Cumplimiento medio	2
Cumplimiento bajo	1
No cumplimiento o cumplimiento irrelevante	0

Objetivo \ Alternativa	alt. cero	alt. 1	alt. 2
1.1	0	1	3
1.2	0	2	3
2	0	2	2
3	0	1	3
TOTAL	0	6	11

La alternativa elegida es la 2 que se describe en el punto siguiente.

1.2.6. Descripción de la alternativa elegida

Se trata de un espacio industrial único, con un único acceso desde la glorieta de la M-115, cuyo destino idóneo sería para una única actividad y posible hasta para un máximo de dos actividades con acceso independiente desde una plataforma común de distribución que constituiría un pro-indiviso entre todas las parcelas con servidumbre de paso para Canal de Isabel II. Aunque no puede descartarse la posibilidad de cuatro propiedades dado que es muy improbable, no se ha considerado para el avance del Proyecto de Urbanización. El acceso actual a las instalaciones existentes se sustituye por la habilitación de un acceso a las mismas desde la plataforma común final del acceso desde la glorieta, facilitando las maniobras gracias a la adscripción del suelo por el que discurre el actual emisario y discurrirá el futuro doblado y del suelo situado entre estos pasillos y la reserva del anillo de abastecimiento, lo que clarificaría el borde con la A-2.

La normativa, mediante el coeficiente de homogeneización debe disuadir del desarrollo en parcelas de reducido tamaño

1.2.6.1 Uso global y redes generales.

Todo el suelo se califica de uso productivo excepto los sistemas supramunicipales y generales de infraestructuras.

1.2.6.2. Incardinación en la estructura territorial.

La inserción en la estructura territorial está totalmente condicionada por la nula permeabilidad de los límites del sector que, como se ha repetido a lo largo de esta memoria, tan solo permiten la conexión con el exterior en un punto ya predeterminado, previsto e iniciado, desde la rotonda de la M-115. El uso predominante es el mismo que el del resto de sectores del entorno.

1.2.6.3. Estructura Urbana

Entendiendo por estructura urbana la específica forma de uso del sector en base a las actividades previstas, las restricciones de acceso y edificación de la red viaria supramunicipal la condicionan totalmente.

La alternativa elegida plantea que, incluso en el caso de ubicación de varias actividades, todos los accesos se realicen desde una plataforma de distribución situada como fondo del acceso desde la glorieta de la M-115, que sería un proindiviso entre las dos o cuatro parcelas, caso de que no se destinara a una sola instalación y, en cualquier caso, garantizando el acceso para la conservación de las instalaciones de Canal.

Dado que el número máximo de parcelas es de cuatro y con mayor probabilidad una sola, el centro de reciclaje único para el sector puede sustituirse por la previsión de uno por parcela integrado en el conjunto edificado o en la ordenación interior.

1.2.6.4. Cuantificación de la propuesta de la alternativa elegida.

Tal como se refleja en el punto 1.8 “Cuantificación de la propuesta” del Bloque 1 el cuadro da características es el siguiente:

Superficie del sector	75.748,33 m²
Aprovechamiento unitario en el uso global productivo	0,46 m ² /m ²
Redes Supramunicipales	11.530,69 m²
Red Supramunicipal de espacios libres de vías pecuarias	919, 71 m ²
Red Supramunicipal de Infra. Viarias (carreteras del Estado)	1.163,43 m ²
Red Supramunicipal de Infraestructuras sociales de abastecimiento y saneamiento	9.447,55 m ²
Redes Generales.	268,63 m²
Conexiones con el exterior.	
Tramo de red viaria desde la glorieta de la M-115	268,63 m ²
Total	11.799,32 m²
Superficie del sector sin redes generales ni supramunicipales	63.949,01 m²
Edificabilidad máxima	75.748,33 m²*0,46 =34.844,23 m²c
Coefficiente de edificabilidad neta	0,544875 m²/m²

1.3. CALIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LOS TERRENOS DESTINADOS A REDES PÚBLICAS

1.3.1. Descripción, Ordenación y cuantificación de los terrenos que conforman las redes públicas.

La superficie de redes supramunicipales y generales no responde al cumplimiento de estándares, que en la legislación actual han sido suprimidos, sino a las necesidades funcionales del sector para su viabilidad. Son los siguientes:

Redes Supramunicipales.

Las redes supramunicipales son tres, todas ellas necesarias para la incardinación del sector en el modelo territorial y en el entorno en que se sitúa:

- Red Supramunicipal de carreteras del Estado, constituida por los suelos no expropiados o expropiados, pero con edificaciones sin derribar, incluidos en el límite de la expropiación de la Demarcación de Carreteras del Estado, que regularizan el borde con la A-2
- Red Supramunicipal de infraestructuras de abastecimiento, constituida por el pasillo existente de la arteria del 2º Anillo.
- Red Supramunicipal de infraestructuras de saneamiento, constituida por las reservas para el colector actual Ajalvir-Daganzo y el Doblado_{A-D}, la primera existente y la segunda prevista en el Plan Especial del Doblado_{A-D} a lo largo del lindero NE del sector y al Oeste del pasillo de la Arteria, incluido el espacio de maniobras.

- Red Supramunicipal de espacios libres de vías pecuarias, que se califica para posibilitar un futuro ensanchamiento de la glorieta situada en la M-115 si fuera necesario, aunque no se requiere para el desarrollo del sector. Se sitúa entre la reserva del Segundo Anillo y la Vía Pecuaria.

Su Ordenación viene regulada por la legislación sectorial y las Normas Urbanísticas del Plan General.

Cuantificación.

Redes Supramunicipales.....	11.530,69 m².
Red Supramunicipal de espacios libres de vías pecuarias	919, 71 m ²
Red Supramunicipal de Infra. Viarias (carreteras del Estado)	1.163,43 m ²
Red Supramunicipal de Infraestructuras sociales de abastecimiento y saneamiento	9.447.55 m ²

Redes Generales.

Las redes generales se limitan al pequeño tramo de acceso desde la Glorieta de la M-115. Se trata de la conexión del sector con el tejido urbano del entorno.

Su regulación se efectúa mediante la ordenanza correspondiente. Su conservación corre a cargo del Sector a través de la Junta de Compensación o la Entidad de Conservación que se constituya.

Cuantificación

Redes Generales.	268,63 m²
Conexiones con el exterior.	
Tramo de red viaria desde la glorieta de la M-115	268,63 m ²

CAPÍTULO 2.- DETERMINACIONES PARA LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA

El objeto de este apartado es la definición de la ordenación pormenorizada del sector

2.1. JUSTIFICACIÓN DE LA COMPETENCIA DEL PLAN DE SECTORIZACIÓN.

El Plan de Sectorización es plenamente competente para establecer la ordenación pormenorizada, así lo dispone la LSCM en el párrafo d) del punto 2 del artículo 45 que textualmente establece que. *“el Plan de Sectorización podrá incluir como parte de su contenido la completa ordenación pormenorizada del sector correspondiente, cumpliendo los requisitos de contenido exigidos para los Planes Parciales”*

2.2. JUSTIFICACIÓN URBANÍSTICA DE LA INCLUSIÓN DE LAS DETERMINACIONES PORMENORIZADAS EN EL PLAN DE SECTORIZACIÓN.

Dado que en el sector no existen redes locales de equipamientos o zonas verdes y que no se prevé ningún tipo de red viaria local, la ordenación pormenorizada coincide sustancialmente con la ordenación estructural por lo que carece de sentido la redacción de dos documentos prácticamente idénticos en una gran parte de su contenido que, además, se tramitan conjuntamente como dispone el artículo citado en el punto anterior.

2.3. CONTENIDO DE LAS DETERMINACIONES PORMENORIZADAS.

El contenido es el siguiente:

1. La definición detallada de la conformación espacial del sector y las alineaciones y rasantes adecuando el tejido urbano al relieve del terreno e integrándolo en la trama urbana adyacente.
2. La definición gráfica del parcelario señalando su grado de vinculación normativa.
3. Las condiciones que regulan los actos sobre las parcelas y las condiciones que deben cumplir para su ejecución material.
4. Calificación del suelo. Alineaciones y rasantes.
5. Redes públicas previstas.
6. Conexiones con el transporte público
7. La definición de las redes de infraestructuras y servicios con los estudios específicos para su adecuada conexión a las redes existentes y, en su caso, ampliación y refuerzo
8. Las normas urbanísticas particulares de la edificación, señalando las determinaciones de aprovechamiento y uso. Los coeficientes de homogeneización son los establecidos en otro apartado de este documento.

2.3.1. Definición detallada de la conformación espacial del sector y las alineaciones y rasantes adecuando el tejido urbano al relieve del terreno e integrándolo en la trama urbana adyacente.

El terreno es sensiblemente plano con pendiente del 1% hacia el sur en la mitad norte, en cuyo extremo se localiza la cota más elevada 588m, y que va girando hacia sur, con un aumento de la pendiente en la zona central (2,5%) y sentido del descenso hacia el este, que luego descendiendo al 2% y sentido sur, situándose la cota inferior en el límite con la A-2 -584 m, es decir, apenas cuatro metros en una longitud total superior a los 700 m

El Tejido urbano se limita a la vía de acceso desde la glorieta de la M-115. Se trata de una vía de 11,6 m anchura, con la sección que de calzada de 8 metros – dos sentidos de circulación- y aceras

de 1,8 m. La conexión no modifica la rasante (583m) de la línea de contacto a partir de la cual la vía de acceso va descendiendo hacia el este con pendiente del 2,5 %.

Si bien por el impacto del tráfico del sector no es necesaria la ampliación de la glorieta de la M-115, según resulta del estudio de tráfico que se adjunta en tomo independiente y al que se ha hecho mención en puntos anteriores, se plantea la cesión como vía pecuaria de la franja de suelo exterior al pasillo del segundo Anillo de abastecimiento de Canal de Isabel II. Se incluye una posible ampliación de referencia, compensada por la cesión prevista.

Caso de existencia de más de una parcela, deberá preverse un espacio de distribución de accesos, en forma que se garantice el acceso a todas ellas sin afectar a la vía pública, así como el acceso del Canal para conservación de sus instalaciones. La distancia de las puertas de acceso al perímetro de la vía será como mínimo de 12 m que debe considerarse como retranqueo mínimo del vallado.

Salvo este punto de acceso y el acceso actual a las naves existentes que se sugiere sea mantenido transitoriamente para acceso de conservación del pasillo de infraestructuras, hasta la ejecución del nuevo acceso al sector con la plataforma correspondiente, situado a 115 m de la glorieta y a la cota 581 m, no existe ninguna conexión con el entorno, dado que todo el coincide con el límite de dominio público de las carreteras y con el límite de la vía pecuaria. Se trata, en consecuencia, de una plataforma aislada, solo conectada con el entorno por la citada glorieta.

La calificación de los suelos por los que discurre tanto el 2º Anillo de abastecimiento como el emisario existente Ajalvir-Daganzo y el Colector Doblado, como su doblado como redes supramunicipales, así como el suelo comprendido entre estas reservas, posibilita, como se ha dicho en otro lugar de esta memoria, el cambio de sentido de los vehículos de conservación de las mismas sin necesidad de invadir la zona de dominio público de la Autovía A-2, como ocurre en la actualidad.

Delimitación del suelo para infraestructuras.

Las infraestructuras locales de servicios se limitan a las acometidas con las redes generales por la vía de acceso (abastecimiento, electricidad y telecomunicaciones), localizándose las acometidas al final de la misma y desde el tanque de tormentas (en el caso del saneamiento). A partir de estas conexiones las redes son privadas. Se sugiere un trazado indicativo, que se ajustará en función de la parcelación definitiva (el número máximo de parcelas es tres) y del número de actividades a implantar.

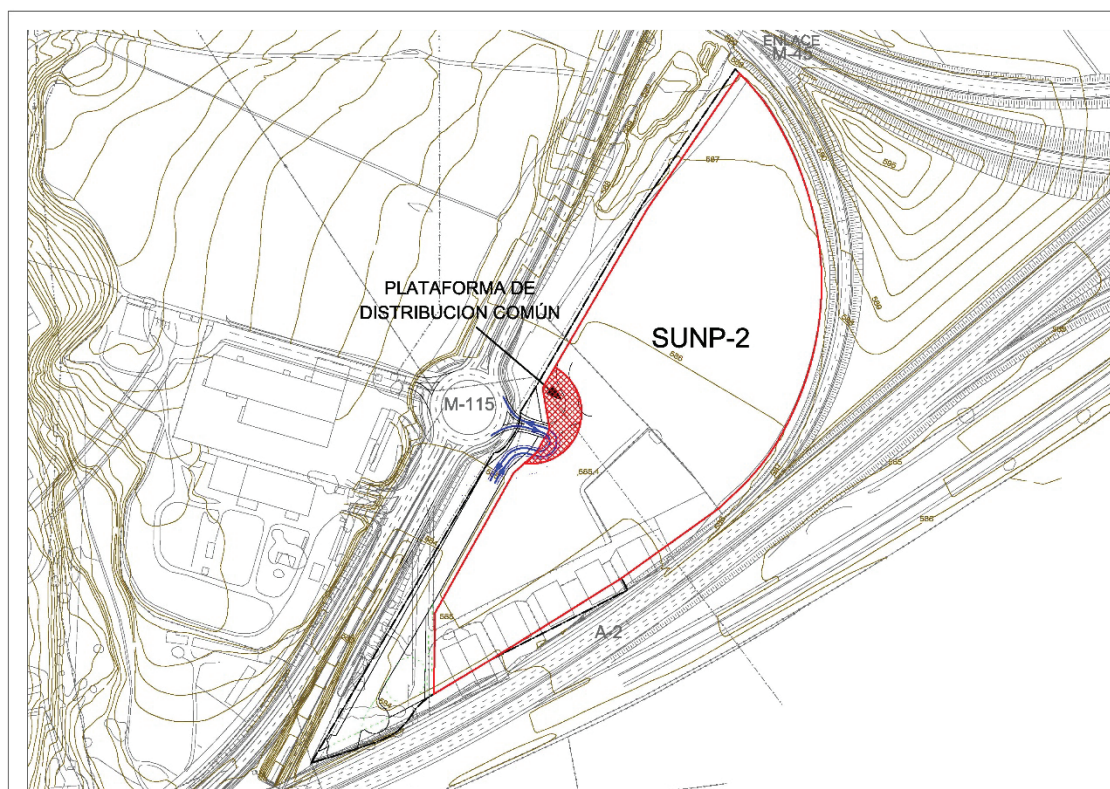
El soterramiento de la línea eléctrica que atraviesa el sector se plantea por una franja de terreno compartida entre los linderos de las dos parcelas privadas resultantes, en su zona de retranqueo, un pasillo con ese destino exclusivo y al que tendrá acceso la compañía propietaria de la línea. Ello no obsta para que, de acuerdo con la compañía se pueda optar por el desvío del trazado por otro lugar de la parcela. Como el resto de los trazados que discurren por suelos de propiedad privada se reflejarán en el Proyecto de Urbanización que deberá contar con la conformidad de las Compañías suministradoras. Cualquier cambio sobrevenido como consecuencia de modificación de las parcelas deberá contar con dicha conformidad y deberá explicitarse en la documentación para las correspondientes licencias de agregación o segregación que sean preceptivas dado que no se concederá licencia sin la garantía de servicios urbanos.

El Proyecto de reparcelación establecerá las servidumbres de paso pertinentes.

Fuera del sector discurre una línea de alta tensión de 75 KV, paralela a la M-115 justo en el límite con la vía pecuaria y en algunos tramos incluida dentro de la misma. Se ha determinado un pasillo eléctrico de 11 m (5,5m a cada lado línea eléctrica), situando la Línea Límite de la edificación a 6 m del límite exterior del mencionado pasillo eléctrico.

2.3.2. Definición gráfica de la plataforma de acceso a las diferentes parcelas.

En el esquema adjunto se establece el diseño de la plataforma de acceso a las diferentes parcelas que finalmente se contemplen en el Proyecto de Reparcelación, así como el acceso a las labores de conservación de la arteria del segundo anillo y demás instalaciones del Canal de Isabel II y el tanque de laminación del sector.



El 5% en exceso pactado en convenio suscrito se sustituirá por la urbanización de redes exteriores al sector de común acuerdo con el Ayuntamiento de San Fernando y favorables tanto para el municipio como para el sector. El proyecto de ejecución de dichas redes se anexará a la solicitud de licencia, como obras complementarias de la edificación en la proporción que representa la edificación respecto a la edificabilidad total del sector.

2.3.3. Condiciones que regulan los actos sobre las parcelas y las condiciones que deben cumplir para su ejecución material.

La ejecución material de la edificación requerirá:

- La aprobación del Plan de Sectorización con la ordenación pormenorizada.
- La Constitución de la Junta de Compensación.
- La aprobación del Proyecto de Reparcelación
- La aprobación del Proyecto de Urbanización
- La justificación del abono de las Tasas de Abastecimiento, Saneamiento y Depuración y Vertido al Canal de Isabel II.

- La ejecución por el Canal de Isabel II del Doblado del actual Emisario Ajalvir-Daganzo.
- La Ejecución de la Urbanización con el soterramiento de las líneas aéreas que atraviesan el sector y la conformidad y viabilidad de suministro de las Compañías suministradoras y del Canal de Isabel II.
- La consecución de los permisos de la Subdirección general de Carreteras de la Comunidad de Madrid, para la conexión con la glorieta previa presentación del proyecto correspondiente.
- La ejecución del acondicionamiento de la margen de la Cañada Real Galiana en contacto con el sector, con la Conformidad de Vías Pecuarias.
- La recepción de las obras de urbanización por parte del Ayuntamiento y la Transformación de la Junta en Entidad Colaboradora de Conservación, salvo la ejecución simultánea con la urbanización.
- El otorgamiento de la correspondiente licencia de obra y actividad, previo informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil y la Subdirección General de Patrimonio de la Dirección General de Infraestructuras del Ministerio de Defensa.
- El nombramiento del arqueólogo para la vigilancia de la excavación si las obras afectan a la zona con protección arqueológica, con conformidad de la Dirección General de Patrimonio.

2.3.4. Calificación pormenorizada del suelo. Alineaciones y rasantes.

2.3.4.1. Calificación del Suelo.

Como puede verse en el plano de ordenación correspondiente se establecen cuatro calificaciones de suelo, cada una de las cuales está regulada por una ordenanza particular específica que se incluye en el punto siguiente.

Uso lucrativo:

Uso Industrial. (Ordenanza ZU-_ISUNP-2)63.949,01 m²

Usos no lucrativos:

Infraestructura viaria

Supramunicipal (Ordenanza ZU-RV_{SUNP-2})..... 1.163,43 m²
 General..... 268,63 m²
Total.....1.432,06 m²

Infraestructuras de saneamiento y abastecimiento (Ordenanza ZU-INF_{SUNP-2})

Supramunicipal.....9.447,55 m²

Espacios libres de Vía Pecuaria (ordenanza ZU-VP_{SUNP-2})

Supramunicipal..... 919,71 m²

2.3.4.2. Alineaciones y rasantes.

Las alineaciones vienen fijadas por las líneas de edificación de las carreteras y por los retranqueos establecidos respecto a los linderos de parcela.

Las rasantes son las resultantes de la homogeneización de la pendiente del terreno, muy similares a las actuales (ver plano nº 11).

2.3.5. Cuantificación de las redes públicas.

Como se dice en el punto 3.3, la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad después de su modificación por la Ley 6/2011 de 28 de diciembre de Medidas Fiscales ha suprimido los estándares obligatorios de redes, por lo que las únicas redes previstas son las necesarias para insertar el sector en el modelo territorial y posibilitar su funcionalidad.

En la ordenación pormenorizada se recogen las redes supramunicipales y generales del Plan de sectorización. El tanque de tormentas se sitúa en parcela lucrativa al Este de las reservas par redes de infraestructuras. (ver plano de ordenación correspondiente).

Redes Supramunicipales.....	11.530,69 m².
Red Supramunicipal de espacios libres de vías pecuarias	919, 71 m ²
Red Supramunicipal de Infra. Viarias (carreteras del Estado)	1.163,43 m ²
Red Supramunicipal de Infraestructuras sociales de abastecimiento y saneamiento	9.447,55 m ²
Redes Generales.	268,63 m²
Conexiones con el exterior.	
Tramo de red viaria desde la glorieta de la M-115	268,63 m ²

Total 11.799,32 m²

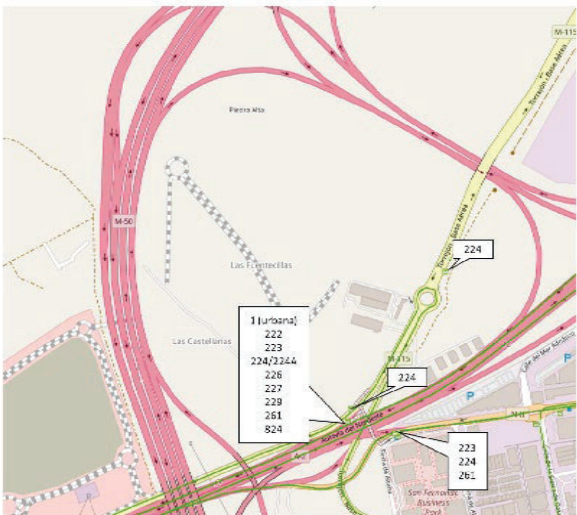
2.3.6. Conexiones para el transporte público.

Por la escasa entidad de la actuación no puede suponer un cambio apreciable en la demanda de transporte público, si se tiene en cuenta, además que en ese mismo margen de la A-2, existe en este momento en desarrollo una superficie de suelo cercana a los cuatro millones de metros cuadrados entre San Fernando de Henares y Torrejón de Ardoz.

La colindancia de la A-2 por la que actualmente discurren las líneas de autobuses: 224-225: Madrid-Torrejón de Ardoz; 251: Madrid-Torrejón de Ardoz-Daganzo-Valdivieso y 261: Madrid-Nuevo Baztán-Villar del Olmo, asegura un buen servicio de transporte público, tal como se ha puesto de manifiesto en el capítulo correspondiente del Bloque 1 y en el estudio de tráfico.

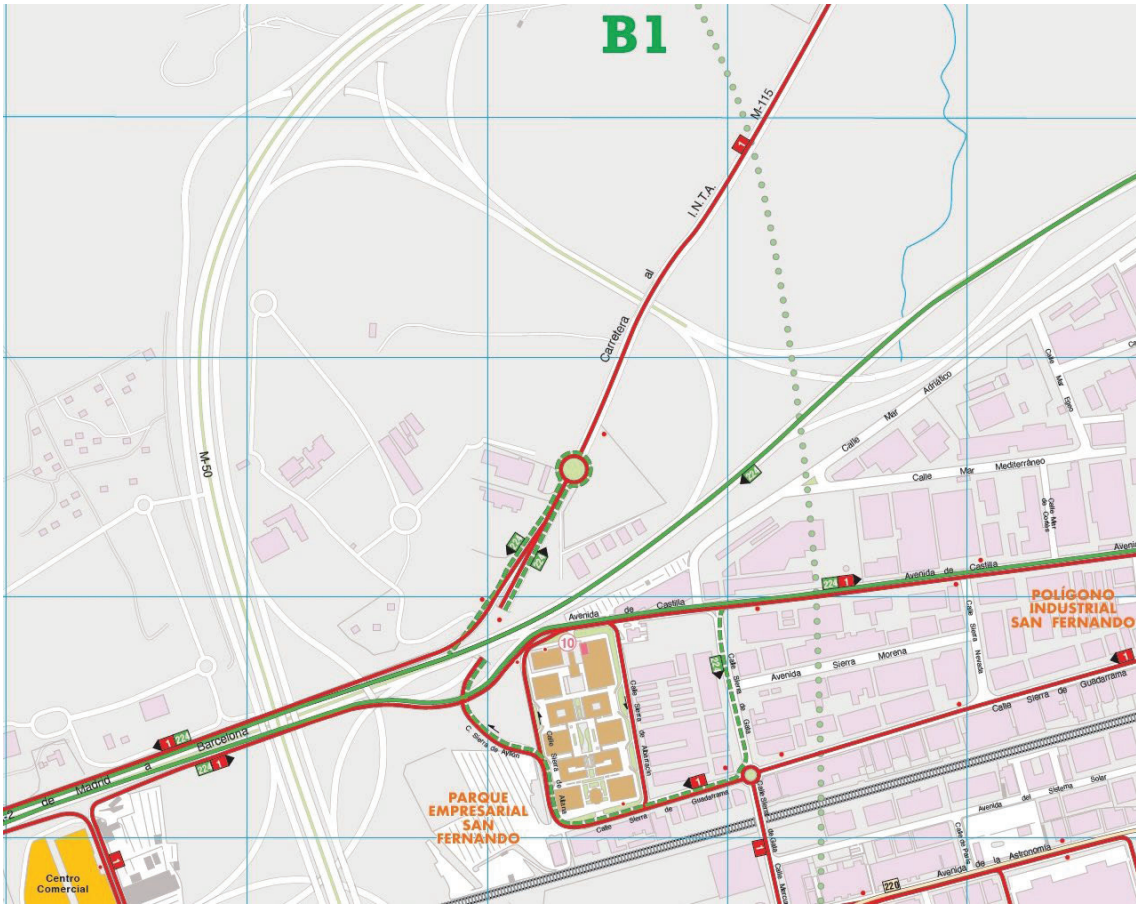
Se vuelve a reproducir en este punto el esquema de paradas de autobuses existentes en el entorno del sector y su frecuencia en ambos sentidos.

Línea	Itinerario	Parada sentido Madrid	Parada sentido Zaragoza	Frecuencia ¹ [minutos]
1 [urbana]	Pollono industrial - C.C. San Fernando	X	-	60
222	Madrid - Meco	X	-	60
223	Madrid - Alcalá de Henares	X	X	15-20
224	Madrid - Torrejón de Ardoz	X	X	8-10
224A	Madrid - Torrejón de Ardoz [Mancha Amarilla]	X	-	30
226	Madrid - Torrejón de Ardoz [El Soto]	X	-	5-15
227	Madrid - Alcalá [Espartales - Universidad]	X	-	20
229	Madrid - Alcalá [Virgen del Val]	X	-	10-15
261	Madrid - Nuevo Baztán - Villar del Olmo	X	X	30
824	Madrid - Torrejón de Ardoz - Alcalá de Henares	X	-	40



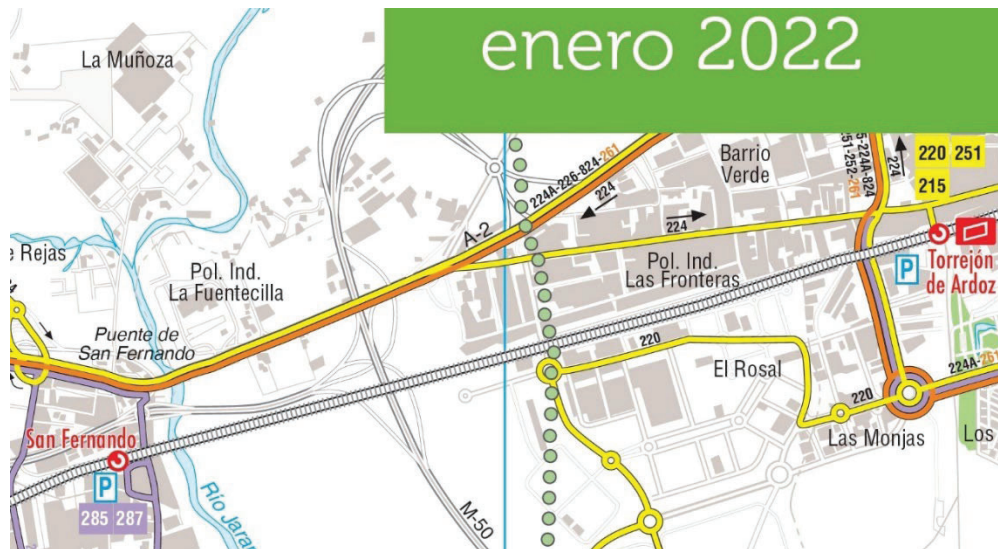
Fuente Estudio de tráfico de TEMA

Según el plano de los Transportes de Municipios de la comunidad de Madrid. Serie 6. San Fernando de Henares de diciembre de 2021:



Fuente: https://www.crtm.es/media/239135/serie_6_sanfernando_plano.pdf

Según el plano de los Transportes de la comunidad de Madrid. Serie 4 de enero de 2022:



Fuente: https://www.crtm.es/media/295168/serie_4_comunidad-de-madrid_plano_es.pdf

Al margen de lo anterior, la gran superficie en vías de urbanización o desarrollo ha permitido plantear la propuesta, que se ha incluido en los sectores del Suelo Sectorizado de San Fernando de Henares, de una línea circular de microbuses que conectaría los apeaderos de cercanías de San Fernando y Torrejón, con la estaciones de METRO de San Fernando en la Plaza de Fernando VI y que recorrerían los diferentes polígonos industriales con el itinerario que se indica en el esquema adjunto y que posibilitaría una conectividad entre todos ellos con recorridos hasta la parada no superiores a los 500 m.

Obviamente se trata de la adhesión a una iniciativa conjunta, que requiere la finalización de todos los desarrollos y que, en cualquier caso, sería una sugerencia que escapa a las competencias del este Plan de Sectorización e, incluso, de los diferentes sectores aisladamente considerados.



2.3.7. Definición de las redes de infraestructuras y servicios con los estudios específicos para su adecuada conexión a las redes existentes y, en su caso, ampliación y refuerzo

(Ver planos INF)

En relación con la definición de las redes de infraestructuras y servicios, en el Proyecto de Urbanización se deberán aportar los estudios específicos para la adecuada conexión a las redes existentes y, en su caso, ampliación y refuerzo, así como la **Verificación Técnica**, informe preceptivo y autorización escrita de cada órgano competente sobre la capacidad, límites y compromisos o contratos necesarios para garantizar el abastecimiento de la demanda de los servicios públicos mínimos generados por la propuesta y, en su caso, las medidas adoptadas para satisfacerla sin sobre costes públicos inasumibles por el órgano prestador del servicio.

En tomo específico se incluye el avance del proyecto de urbanización, por lo que en este apartado se incluye exclusivamente un resumen general de las diferentes redes de infraestructuras

2.3.7.1 Red de abastecimiento de agua

La red de distribución de agua proyectada se diseña de forma coordinada con el resto de los sectores de San Fernando y de acuerdo con los requerimientos del Canal de Isabel II y la adenda al Convenio suscrito por el Canal de Isabel II y el Ayuntamiento de San Fernando de Henares.

Conforme a los estándares del Canal de Isabel II, la demanda de caudal medio es de 3,226 l/s lo que equivale, aplicando las "Normas para el Abastecimiento de Agua del Canal de Isabel II", a un caudal punta de 9,5 l/s

Los materiales e instalaciones destinadas a agua de abastecimiento, así como la calidad de ésta, deberán cumplir en todo momento con lo establecido en el Real Decreto 140/2003, por el que se establecen los Criterios Sanitarios de la Calidad del Agua de Consumo Humano.

2.3.7.2 Red de saneamiento

a) Fecales.

Después de estudiar diferentes alternativas de plantea un vertido del tipo unitario, aunque limitando el caudal de vertido a cinco veces el caudal punta de aguas residuales.

Por un lado, se verterá al futuro Doblado del Emisario Ajalvir Daganzo las aguas residuales generadas en el sector, mientras que las aguas de lluvia, procedentes de cubiertas y del posible viario interior se canalizaran hasta un estanque de retención/infiltración, de tal forma que el caudal que se incorpore al futuro Doblado del Emisario Ajalvir Daganzo no supere los 5 Qm.

Se proponen dos puntos de conexión de aguas residuales al futuro Doblado del Emisario. Estos puntos de vertido se han definido en función de la estructura actual de la propiedad del sector, que estaría dividido en dos grandes parcelas S1 y S2, con las siguientes superficies edificables: 21.748,51 m²c y 13.095,72 m²c.

Para el cálculo de los caudales se ha partido de las recomendaciones del Canal de Isabel II, en sus Normas para Redes de Saneamiento, resultando un vertido por para cada una de las dos parcelas de 0,43 l/s y 0,26 l/s de caudal mínimo respectivamente y 3,82 l/s y 2,67 l/s de caudal punta. En total 6,49 l/s.

b) Pluviales.

De acuerdo con la cálculos llevados a cabo por el Plan Especial del Colector Doblado del emisario Ajalvir-Daganzo que se encuentra en tramitación en el momento de redactarse este Plan de Sectorización, la máxima protección del Dominio Público Hidráulico, teniendo en cuenta la topografía y el punto de vertido en el que desembocaría una red separativa de pluviales para los sectores situados al Norte de la A-2 y al Sur de la M-50, aconseja una red unitaria para los sectores citados SUP-I 4, SUP-I 5, SUP I-6 y SUNP-2 pues el aumento de caudal de vertido al colector se ve compensado por el desplazamiento del punto de vertido aguas abajo, una vez sobrepasado el núcleo de San Fernando.

Con objeto de reducir al máximo el volumen de agua vertido al Doblado se propone infiltrar en el terreno el caudal de lluvia generado en la cubierta de los edificios y en el viario, para ello se utilizará un área fuera de la zona delimitación de edificabilidad de la Ctra A2.

Con una superficie de infiltración de 800 m² para este terreno se necesitará una capacidad de depósito de 402,30 m³.

La superficie de infiltración podrá distribuirse de forma variable a lo largo de la parcela, de acuerdo con la implantación futura de la edificación.

A priori se propone crear una franja lineal de infiltración 400 m de longitud de 2,00 x0,45m. (5 filas de cajones). Con ello se conseguiría, en la zona lineal, un volumen de almacenamiento de 360 m³ y una superficie de filtrado de 800 m². Esta zona lineal de filtrado se conectará a un depósito construido en el mismo material, situado en una zona reservada para ello junto al futuro Doblado, de dimensiones 30x10x0,88m. que añadiría una superficie de filtrado adicional de 300 m² y un volumen de almacenamiento de 264m³.

	Franja lineal	Deposito	Total	Calculo
Vol. Almacenamiento (m3)	360	264	624	402
Sup. de filtrado (m2)	800	300	1100	800

Es decir, tanto el volumen de almacenamiento como la superficie de infiltración serán superiores a los necesarios.

2.3.7.3. Red de energía eléctrica

El cálculo del consumo estimado se establece considerando varias alternativas de consumo en función de una futura concreción del uso global industrial aportando los siguientes valores:

Industria logística	63.949,01 m2s	34.844,23 m2c	60 w/m2	2.091 Kw
Industria media	63.949,01 m2s	34.844,23 m2c	125 w/m2	4.356 Kw
Empresa única	63.949,01 m2s	34.844,23 m2c	150 w/m2	5.227 Kw
Industria Escaparate	63.949,01 m2s	34.844,23 m2c	130 w/m2	4.530 Kw

Existe una resolución, con fecha 07/03/2014 de la Dirección General de Industria, Energía y Minas donde se resuelve favorablemente la petición del Ayuntamiento de San Fernando de Henares para calcular la potencia necesaria a solicitar en las industrias logísticas de los sectores de la zona con el criterio de 60w/m².

No obstante, atendiendo a la alegación del 24 de julio de 2019, presentada por i-DE REDES ELÉCTRICAS INTELIGENTES, SAU, donde se indica que la carga correspondiente deberá calcularse

considerando un mínimo de 125 w por metro cuadrado y planta y coeficiente de simultaneidad 1. y sin perjuicio de que posteriormente se puedan negociar las dotaciones que requieren las industrias logísticas, según las exigencias expuestas resultaría:

Industria logística 63.949,01 m²s 34.844,23 m²c 125 w/m² 4.356 Kw

La reducida demanda no plantea problemas de corriente dado que se ha tenido en cuenta por la Compañía a la hora de planificar la demanda de todos los desarrollos industriales de la zona norte de la A-2.

Por el ámbito del Sector SUNP-2 cruza una línea de 20 KV que deberá ser soterrada.

Fuera del sector discurre una línea de alta tensión de 75 KV, paralela a la M-115 justo en el límite con la vía pecuaria y en algunos tramos incluida dentro de la misma. Se ha determinado un pasillo eléctrico de 11 m (5,5m a cada lado línea eléctrica), situando la Línea Límite de la edificación a 6 m del límite exterior del mencionado pasillo eléctrico.

2.3.7.4. Alumbrado público

Se plantea iluminar el acceso al sector, mediante la instalación de dos luminarias del tipo Led Hestia Midi o similar, con lámpara de led de 70 W, con un grado de protección del bloque óptico de IP65.

Las columnas serán troncocónicas de 10,00 m., construidas en chapa de acero galvanizado en caliente. Dispondrán de puerta de registro que permita el acceso a la caja de conexión y al tornillo de toma de tierra. La distancia entre el borde de la calzada y los báculos será como mínimo de 0,45 m.

La red de alumbrado público del ámbito se diseñará de acuerdo con el Real Decreto 1890/2008 “Reglamento Eficiencia Energética en Instalaciones de Alumbrado Exterior”.

2.3.7.5. Telecomunicaciones

La instalación prevista dará servicio a la totalidad de parcelas edificables de la urbanización y cumplirá las normas técnicas sectoriales aprobadas legalmente o en ausencia de estas, las aprobadas por organismos de normalización españoles (UNE) o europeos (ETSI, EN/CENELEC etc.)

La conexión de se prevé desde la canalización proyectada en el sector SUEPC “Las Castellanas” ubicada al otro lado de la M-115. Para ello será necesario atravesar dicha carretera mediante una hinca.

Las canalizaciones están compuestas por grupos de tubos de PVC de 110 mm de diámetro, lisos, de 4 conductos, protegidos con hormigón HM-15.

2.3.7.6. Red de gas

No se prevé red de gas.

2.4. NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN, SEÑALANDO LAS DETERMINACIONES DE APROVECHAMIENTO Y USO.

El Plan de Sectorización establece cuatro calificaciones de suelo, cada una de las cuales está regulada por una ordenanza particular específica:

Uso industrial. Regulado por la Ordenanza Particular ZUI_{SUNP-2}

Uso red de carreteras. Regulado por la Ordenanza Particular ZU-RC_{SUNP-2}

Uso red viaria. Regulado por la ordenanza ZU-RV_{SUNP-2}

Uso red de Infraestructuras. Regulado por la ordenanza ZU-INF_{SUNP-2}

Uso red de Vía Pecuaria. Regulado por la ordenanza del Plan General SNUP-VP

2.4.1. ORDENANZA INDUSTRIAL (ZU-I_{SUNP-2})

1. Definición.

Regula la edificación de los suelos calificados con uso predominante industrial en el ámbito del sector SUNP-2.

2. Determinaciones de Aprovechamiento.

Alineaciones y rasantes.

Las alineaciones serán las definidas por la línea de edificación de las carreteras y por la línea de retranqueo paralela al límite de la parcela a una distancia de 5 (cinco) metros.

Las rasantes serán las definidas en el Proyecto de Urbanización o en los proyectos específicos del elemento de que se trate.

Altura Máxima.

La altura máxima será de tres plantas 17 metros. Se exceptúan de la limitación los elementos del sistema productivo que requirieran mayor altura. Deberán respetarse en todo caso las servidumbres aeronáuticas, de acuerdo con lo dispuesto en las Normas Generales.

Aprovechamiento Unitario.

El aprovechamiento unitario es 0,46 m²/m² de uso productivo

El aprovechamiento patrimonializable es el 90% del asignado

Edificabilidad máxima.

Será la resultante de aplicar el coeficiente de edificabilidad 0,46 m²/m² a la superficie del sector.

A efectos del reparto hacia el interior del sector se establecen los siguientes coeficientes de homogeneización

Industria general /Almacenes tamaño medio	1
Gran industria/gran almacén (industria logística) (>10.000 m ² de parcela).....	0,8
Industria escaparate, comercio mayorista	1,2
Terciario Industrial general	1
Terciario Industrial/sedes de empresas.....	1,1
Estación de Servicio	2,5
Terciario de Oficinas	1,1
Hostelero.....	1,5
Centro de Servicios Industriales.....	1,2
Mini-polígonos	1,5

Fachada mínima.

La fachada mínima será de doce metros.

Ocupación de la parcela.

La ocupación máxima de la parcela será del 60% El pasillo para el soterramiento de la línea aérea podrá modificarse en función de la parcelación definitiva con la conformidad de la Compañía propietaria de la Línea.

Características de la parcela.

- a) **Tamaño.** La superficie mínima de parcela será de 20.000 m². La previsión de parcelas de menor tamaño puede llevarse a cabo en complejo inmobiliario en el que podrán preverse parcelas, hasta un mínimo de 2.000 m², con el viario interior necesario, que deberá descontarse para el cálculo de ocupación máxima, como zona común. Igualmente podrán constituirse Minipolígonos con parcela mínima de 400 m².

- b) **Ajardinamiento.**

Deberá garantizarse un ajardinamiento mínimo de acuerdo con el siguiente estándar, siempre que sea posible después del cumplimiento del estándar de aparcamiento:

- 1 árbol/100 m² de parcela no ocupable por edificación.
- Una franja ajardinada en torno a linderos laterales en edificaciones aisladas.

Con carácter general se realizarán plantaciones de especies autóctonas como medidas compensatorias para filtrar los contaminantes originados por el uso de las vías y reducir el efecto en las zonas limítrofes, con un número de árboles que en el estudio ambiental se ha estimado en 240.

- c) **Separación entre edificios en el interior de la parcela.**

Será de 6 m. mínimo, salvo en edificaciones adosadas.

- d) **Edificaciones bajo rasante.**

Se permite la construcción de plantas bajo rasante con las mismas condiciones de ocupación que sobre rasante, con destino aparcamiento, almacén y servicios complementarios, ligados a planta baja. A efectos de la edificabilidad computable se estará a lo dispuesto en el artículo V.5.3 de las Normas Urbanísticas Generales del Plan General.

- e) **Cerramiento.**

1. **Linderos exteriores:** Se recomienda la utilización de cerramientos vegetales de baja altura (setos). Se permite cuando sea necesario por motivos de seguridad otro tipo de cerramiento siempre que no supere los 3 m de altura total con una base maciza de 0,5 m de altura como máximo siendo el resto permeable visualmente.
2. **A linderos laterales y traseros:** Se recomienda la utilización de cerramientos vegetales. Se permite otro tipo de cerramientos siempre que no supere los 2,5 m de altura total.

- f) **La longitud máxima de la edificación** será como máximo de 100 m salvo en el caso de instalaciones de una sola industria (a la que se asimilarán las instalaciones logísticas moduladas en arrendamiento) en las que bastará que se establezcan cortes compositivos con distancias inferiores.

- g) Los tipos edificatorios serán acordes con la visión general del núcleo, evitando expresamente los materiales, soluciones constructivas y colores discordantes con el entorno. Los proyectos relacionados con las infraestructuras de telefonía móvil estudiarán su impacto visual, proponiendo la mejor forma de que los elementos a construir se encuentren integrados en el entorno.
- h) Acceso: Las parcelas en complejo inmobiliario o comunidad de propietarios no podrán tener acceso directo desde la vía pública.
- i) Retranqueos:
- A alineación exterior: Será como mínimo 5 m o el establecido por la línea límite de la edificación de la línea eléctrica de AT que discurre fuera del sector paralela a la M-115, (si fuera mayor).
 - A lindero lateral: Será como mínimo de 4 m, salvo en edificaciones adosadas. Se admiten en una sola parcela dos industrias adosadas.
 - A lindero posterior: Como mínimo 5 m

Usos permitidos en espacios de retranqueos:

Usos Permitidos.

Carga y descarga

Aparcamiento

Instalaciones y servicios bajo rasante o encastrados en el cerramiento

Almacenamiento, en los linderos laterales y posterior, siempre que no se dificulte el paso de vehículos de emergencia.

Usos prohibidos.

Construcciones sobre rasante

Urbanización.

El Ayuntamiento podrá exigir la presentación de un proyecto de Obras Complementarias de Urbanización Interior, cuando el impacto urbano de la parcela industrial así lo aconseje, que se presentará como anexo al proyecto de edificación.

En el informe emitido por el Área de Vías Pecuarias de fecha 17 de noviembre de 2008 se establece lo siguiente:

“Al objeto de permitir la continuidad de la vía pecuaria, parcialmente ocupada por las carreteras próximas al sector, así como su idoneidad de trazado e integridad superficial se adoptarán las siguientes medidas constructivas.

- Cruce al mismo nivel. En el acceso desde la rotonda a la M-115 al sector se instalarán señales institucionales de vía pecuaria, en las que se indique en una placa *“paso habilitado para vía pecuaria”* y señal de paso de peatones vertical y horizontal. Sobre el firme del acceso, en el paso de peatones, se fijará una franja de material no asfáltico (preferiblemente adoquines de piedras naturales u hormigón impreso, de un solo color, distinto al del asfalto) y mesetas o bandas sonoras que reduzcan la velocidad de los vehículos en la intersección con la vía pecuaria o en el paso que se habilite, al efecto de dar continuidad a la franja de vía pecuaria que limita con el sector. En esta intersección se salvarán los desniveles en las cunetas mediante salvacunetas y se retirarán barreras que impidan el paso peatonal.
- En el acondicionamiento en el tramo entre el sector y la M-115 se incluirán como mínimo las siguientes indicaciones:

- i. Instalación de señales de vía pecuaria en el principio y el final del tramo o de atriles temáticos sobre la vía pecuaria. Los modelos deberán solicitarse a la Dirección General Competente.
- ii. Camino central de zahorra compactada de 2 metros de anchura.
- iii. Plantación perimetral e la vía pecuaria con especies autóctonas adecuadas al entorno (árboles de 1,5 m de altura y arbustos) y con las instalaciones de riego necesarias para su mantenimiento o con riegos de implantación y mantenimiento. Se realizarán alcorques, colocación de tutores y reposición de marras y desbroces de mantenimiento.
- iv. Colocación de hitos en los laterales de la vía pecuaria (bloques de piedra natural o balizas metálicas) cada 50 metros en tramos rectos o menor distancia en tramos curvos

Se deberá cumplir lo dispuesto en la legislación vigente sobre accesibilidad.

Salientes y vuelos: Se estará a lo dispuesto en las Ordenanzas Generales del Plan General.

3. Determinaciones sobre uso y destino de la edificación del suelo

Todos los usos deberán cumplir las condiciones que para los mismos se determinan en las Condiciones Generales de Uso del Plan General.

Uso global:

Productivo.

Usos Predominantes:

- Industria General/Almacén tamaño medio
- Gran Industria/Gran almacén/ Industria logística
- Industria Escaparaté
- Terciario Industrial
- Terciario Industrial/sedes (caso de que el sector sea una única parcela)
- Centro de servicios Industriales.
- Minipolígono.

Las industrias que se instalen deberán cumplir lo dispuesto en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre de calidad del aire y protección atmosférica

Usos prohibidos

Se prohíbe:

- Las industrias incluidas en el “catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera” de la Ley 34/2007
- El uso residencial.
- El uso comercial en sus categorías C-3 y C-4 y el hotelero excepto el propio de un centro de servicios del polígono en el que se autoriza uso comercial al servicio de la industria (banco, farmacia, ferretería, floristería, etc.) y el uso hostelero (restaurantes, cafeterías, etc.).
- Uso sanitario
- Uso docente.

Usos Compatibles: En edificio exclusivo (hasta un máximo del 20% de la edificabilidad)

- Hostelería y Ocio
- Estaciones de servicio
- Dotacional excepto docente y sanitario.
- Servicios de carretera.

Usos Compatibles Compartidos:

Se permite el uso de oficinas al servicio de la instalación principal hasta un máximo del 40% de la edificabilidad total de la parcela (el coeficiente de homogeneización será el del uso principal)

Uso hostelero al servicio de la instalación principal

El uso de exposición y venta de productos fabricados o montados en la instalación, así como productos almacenados como materiales de construcción, cerámicas, fontanería y saneamiento, cocinas, entregas fallidas en industrias logísticas...etc.

En industrias logísticas se permite la instalación de despachos de operadores para vigilancia y control de las mercancías.

Reserva de Aparcamientos:

- Uso industrial: 1,5 plazas cada 100 m² construidos.
- Uso oficinas: 1 plaza cada 30 m² construidos.
- Uso comercial: 1 plaza cada 25 m² de superficie de venta y 1 plaza cada 50 m² de almacén.
- Uso hostelero: 1 plaza cada 25 m² de superficie de uso público.

Usos prohibidos:

Los restantes no especificados.

4. Determinaciones constructivas, de diseño y de ordenación

Se estará a lo dispuesto en el Art. VIII. 10 y el Título IX de las Ordenanzas Generales del Plan General. Los tipos edificatorios serán acordes con la visión general del núcleo, evitando expresamente los materiales, soluciones constructivas y colores discordantes con el entorno. Deberá cumplirse la legislación vigente sobre accesibilidad.

2.4.2. ORDENANZA RED VIARIA (ZU-RV_{sunp-2})

1. Definición.

Regula el uso de las zonas destinadas a viario público del Sector.

2. Condiciones de diseño.

El diseño y trazado se regulará por lo dispuesto en las Condiciones Generales del Uso Red Viaria.

Plantaciones arbóreas

Dado que la vía de acceso se desarrolla sobre la arteria de abastecimiento del Canal de Isabel II no se efectuarán plantaciones de ningún tipo.

Plazas de aparcamiento

Las plazas de aparcamiento tanto en línea como en batería se interrumpirán adelantando la acera hasta la calzada en los cruces de itinerarios y paseos peatonales.

Colocación de báculos en calzadas de vehículos

La distancia entre el borde de la calzada y báculos de luz será como mínimo de 0,45 m.

3. Determinaciones de instalación.

Trazado. En el diseño de la urbanización se tendrá en cuenta la legislación vigente sobre supresión de barreras arquitectónicas.

Evacuación de pluviales. Para facilitar la evacuación de pluviales se dispondrán pozos-sumideros según las indicaciones de los técnicos municipales o las ordenanzas de urbanización municipales.

Servicios de infraestructuras. Los servicios se colocarán por las aceras siempre que sea posible, protegiendo las instalaciones en cruces de calzadas de acuerdo con las indicaciones de las compañías suministradoras y Normas Técnicas Municipales.

4. Usos permitidos

Además de los servicios indicados en las aceras se permite la instalación de:

- Farolas y báculos de iluminación.
- Pequeños centros de mando para el alumbrado.
- Bocas de incendios.

2.4.3. ORDENANZA DE CARRETERAS (ZU-RVC_{SUNP-2})

1. Definición

Regula los usos y actividades en las zonas calificadas como de protección de carreteras.

2. Condiciones

Se estará a lo dispuesto en la Legislación de Carreteras (Ley y Reglamentos) tanto Estatal (vías estatales) como Autonómica (vías autonómicas).

Las determinaciones de esta legislación se superponen a las de la Ordenanza de las zonas colindantes a efectos de línea de edificación y autorizaciones.

2.4.4. ORDENANZA DE INFRAESTRUCTURAS. (ZU-INF_{SUNP-2})

1. Definición.

Regula los usos y actividades en las zonas calificadas como de infraestructuras.

2. Condiciones.

No se permiten otras instalaciones que las necesarias para la correcta funcionalidad de las infraestructuras para las que se reservan, así como la circulación viaria para su conservación. En este sentido, en la reserva local se autoriza la construcción de un tanque de tormentas y laminación, así como las casetas de maquinaria y vigilancia necesarias con una altura máxima de una planta (3m).

En relación con las infraestructuras de telefonía móvil, los proyectos relacionados con este tipo de instalaciones estudiarán su impacto visual, proponiendo la mejor forma de que los elementos a construir se encuentren integrados en el entorno.

2.4.5. ORDENANZA DE VÍAS PECUARIAS. (ZU-VP_{SUNP-2})

1. Definición.

Regula los usos y actividades en el suelo que se anexa a la vía pecuaria, con las afecciones actuales, en compensación de la afección añadida por los ajustes a realizar en la Glorieta de la M-115.

2. Condiciones.

Serán las establecidas en la Norma Urbanística SNUP-VP del Plan General de San Fernando de Henares actualizadas con el contenido del informe emitido al Plan de sectorización, teniendo en cuenta que se trata de un suelo que no formaba parte de la Vía Pecuaria con anterioridad al Plan de sectorización.

2.5. DETERMINACIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Se estará a lo dispuesto en la Ordenanza Municipal de Medio Ambiente.

El destino de los residuos deberá cumplir lo dispuesto en el Plan Regional de Residuos de Construcción y Demolición y así se hará constar en el documento.

Se tendrán en cuenta las propuestas de la Guía para la Reducción del resplandor Luminoso Nocturno del Comité Español de Iluminación.

Deberán adoptarse las medidas establecidas en el Estudio Ambiental Estratégico, algunas de las cuales han sido incluidas en la Norma Urbanística del Plan de sectorización, y las restantes, en la fase de explotación, se resumen a continuación, **remitiendo para mayor detalle (y para la fase de obra) al Estudio Ambiental Estratégico que constituye un tomo específico:**

2.5.1. Medidas para la mitigación y adaptación al cambio climático.

- Se establecerán adecuadas limitaciones de velocidad en los viales para evitar la emisión de contaminantes.
- Se supervisarán los sistemas de climatización y se solicitarán los certificados de eficiencia energética de los edificios.
- En cuanto a las medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen, se aplicará la normativa vigente en esta materia, relativa al control de emisiones de dióxido de nitrógeno (NO₂), partículas (PM₁₀), humos negros y otros contaminantes como monóxido de carbono (CO); a la reducción de emisiones de precursores de ozono troposférico (O₃) y sus consiguientes repercusiones sobre la salud y el medio ambiente; y la reducción de NO_x y HC para evitar los daños causados al medio ambiente por la acidificación. De forma paralela, cualquiera de las medidas anteriores que resulte en una reducción del consumo de combustible, implica una reducción de las emisiones de CO₂ dada la relación directa entre los dos parámetros.
- Se potenciará la generación renovable in situ como mecanismo para reducir la demanda energética del exterior y, por tanto, las emisiones de contaminantes a la atmósfera.
- Se cumplirá lo dispuesto en la Ley 341/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el resto de legislación vigente en lo que se refiere a los criterios de calidad del aire. (Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid (2013-2020). Plan azul).
- Las nuevas plantaciones se realizarán con especies vegetales adaptadas al clima y a las condiciones locales que presenten alta capacidad de retención de CO₂ y reducidas necesidades de mantenimiento.
- Las nuevas edificaciones buscarán una necesaria ventilación para luchar contra el efecto isla de calor.
- Si fuera posible se crearán microclimas de agua, estas soluciones implican un consumo de energía y pérdida de agua si no se gestiona adecuadamente, sin embargo, puede ser una Solución efectiva a implementar en días puntuales en los que se prevea que la temperatura puede superar unos valores determinados.
- En el diseño de la urbanización se priorizará el uso del pavimento permeable y demás elementos de drenaje sostenible, especialmente en zonas en que lo permitan los requerimientos de uso, como pueden ser los aparcamientos o las zonas de espacios libres.

- Para el diseño de los pavimentos de las aceras y los bordillos se seleccionarán los materiales que los conforman con criterios de sostenibilidad ambiental.
- Mejorar el consumo energético mediante la incorporación de sistemas de captación y utilización de energía renovable para la producción de agua caliente sanitaria y calefacción.
- Promover la eficiencia energética de los alumbrados exteriores mediante el ahorro de energía, sin perjuicio de la seguridad de los usuarios.
- Se establecerá un horario de uso de alumbrado que permita apagar o disminuir la intensidad cuando no sea necesario (horario nocturno).
- Se establecerá un plan de gestión y se reservarán zonas bien ubicadas para la recogida de los residuos generados.
- Se fomentará la movilidad sostenible a escala municipal.
- Se limitará la superficie impermeable maximizando las superficies permeables respecto de las impermeables.

2.5.2. Medidas de protección contra el ruido.

- Se deberá prestar especial atención a la verificación de las condiciones acústicas exigibles.
- Se cumplirá con las especificaciones incluidas en el estudio de ruido en la instalación de la pantalla fonoabsorbente.

2.5.3. Medidas para paliar la contaminación lumínica.

- Evitar la emisión de luz directa hacia el cielo y los excesos de iluminación para evitar daños a fauna, conductores, etc. reduciendo el gasto y costo energético:
 - a) Promover la eficiencia energética de los alumbrados exteriores mediante el ahorro de energía, sin perjuicio de la seguridad de los usuarios.
 - b) Mantener al máximo posible las condiciones naturales de las horas nocturnas, en beneficio de los ecosistemas en general.
 - c) Prevenir y corregir los efectos del resplandor luminoso nocturno en la visión del cielo.
 - d) Minimizar la intrusión luminosa en el entorno doméstico y por tanto, disminuir sus molestias y perjuicios.
 - e) Adecuar los requerimientos y características técnicas de las instalaciones de alumbrado exterior a las recomendaciones y normativas vigentes. Se evitará el uso de rayos de luz dirigidos hacia el cielo.
- El alumbrado público de calles y el general de los nuevos desarrollos previstos debe incorporar las siguientes medidas: (Se tendrán en cuenta las propuestas de la Guía para la Reducción del resplandor Luminoso Nocturno del Comité Español de Iluminación.)
 - Las especificaciones técnicas serán las establecidas por el IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía) del Ministerio de Ciencia y Tecnología en su Propuesta de Ordenanza Municipal.
 - Para el diseño de las instalaciones de alumbrado exterior se seguirán las recomendaciones de la Comisión Internationale de l'Eclairage (CIE) relativas a los parámetros luminotécnicos, tomando los valores recomendados como niveles objetivos a conseguir y se cumplirán los Requerimientos Técnicos y Niveles de Iluminación establecidos por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía del Ministerio de Ciencia y Tecnología.
 - Las luminarias a implantar deberán ser tales, que el flujo hemisférico superior instalado FHSinst % no supere el 15% del flujo hemisférico superior instalado FHSinst (%). Se iluminará hacia el suelo y se deberá utilizar una óptica que cree unos conos de luz tan agudos como sea posible para evitar la dispersión de la luz.
 -

- Las características fotométricas de los pavimentos serán:
 - Siempre que las características constructivas, composición y sistema de ejecución resulten idóneas en las calzadas de las vías de tráfico se utilizarán pavimentos cuyas características y propiedades reflectantes resulten adecuadas para las instalaciones de alumbrado público.
 - Siempre que resulte factible, en las calzadas de las vías de tráfico se recomienda implantar pavimentos con un coeficiente de luminancia medio o grado de luminosidad Q0 lo más elevado posible y con un factor especular S1 bajo.
 - Se evitará la utilización de las lámparas de mercurio porque son especialmente agresivas para muchas especies animales, especialmente los invertebrados que son la base alimentaria de otros animales superiores.
- Los nuevos proyectos y memorias técnicas de diseño de las instalaciones de alumbrado exterior y de remodelaciones, ampliaciones o reformas de las existentes, deben iluminar únicamente la superficie que se pretende dotar de alumbrado y deben cumplir los criterios de eficiencia y ahorro energético, reducción del resplandor luminoso nocturno y adecuada gestión de los residuos generados por las mismas.
- Los niveles de iluminación calculados en los proyectos y memorias técnicas de diseño y obtenidos en estas instalaciones, no deben superar los valores máximos establecidos para cada tipo de alumbrado por el IDAE. No obstante, podrán sobrepasarse los niveles luminosos hasta un 20%, salvo en casos excepcionales debidamente justificados en los que sería posible rebasar dicho porcentaje.
- La relación luminancia / iluminancia (L/E) debe contemplarse en la valoración de las prestaciones de las diferentes soluciones luminotécnicas, de forma que dicha relación sea máxima al objeto de que el flujo luminoso emitido al cielo sea mínimo.
- Las luminarias y proyectores previstos en los proyectos y memorias técnicas de diseño, con la inclinación y reglajes recomendados por los fabricantes, una vez instaladas no deben rebasar los límites máximos del flujo hemisférico superior instalados FHSinst y deben alcanzar los valores mínimos del rendimiento y del factor de utilización (K) establecidos por el IDAE.
- Se usarán luminarias orientadas en paralelo al horizonte, con bombillas correctamente apantalladas y eficientes, de la potencia necesaria para alumbrar el suelo según los criterios de seguridad, pero no más.
- Las instalaciones ejecutadas cumplirán con lo exigido por el IDAE según la zona donde se encuentre la instalación de alumbrado exterior.
- Las lámparas y sus equipos de encendido se elegirán entre aquellas que tengan mejor rendimiento de lúmenes producidos por vatio de potencia.
- Se evitarán las lámparas de mercurio por ser especialmente agresivas para muchas especies animales y se priorizará el uso de lámparas de sodio de baja presión.
- Se optará por luz roja en lugar de azul o blanca.
- Se utilizarán lámparas de descarga frente a las lámparas incandescentes.
- Se establecerán programas de limpieza externa e interna de las luminarias para minimizar pérdidas de radiación luminosa por la suciedad.
- En la redacción de Proyectos de Urbanización se tendrá en cuenta que las especies de árboles sean compatibles con el tipo de punto de luz, para que aquellos no apantallen su radiación luminosa haciéndola ineficaz.
- Las instalaciones de alumbrado vial dispondrán de dispositivos para regular el nivel luminoso que permitan la reducción del flujo emitido aproximadamente hasta el 45% del servicio normal

en los horarios que el Ayuntamiento determine mediante decreto de Alcaldía. Asimismo, se determinarán los ciclos de funcionamiento en instalaciones de alumbrado de fachadas de edificios y monumentos, anuncios luminosos, festivos, feriales, deportivos o culturales, etc. debiendo disponer su instalación de relojes capaces de ser programados por ciclos diarios, semanales y mensuales.

2.5.4 Medidas encaminadas a evitar la contaminación atmosférica.

- Se prohíbe la implantación de sistemas de aire acondicionado o frío que emita sustancias que agoten la capa de ozono, conforme a los Reglamentos promulgados, considerando la lista de sustancias cuya fabricación o distribución no está permitida.
- Las emisiones de cocinas y similares se harán de modo que se garantice una adecuada dispersión de gases para evitar concentración de contaminantes a nivel de suelo, además de producción de olores en el área. Ninguna chimenea puede ventear sus gases a una cota menor de la de la cumbrera del tejado de cualquier edificación situada en un radio inferior a 3 veces la altura de la cumbrera de la nave de descarga.

2.5.5 Medidas de protección de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. Protección de Acuíferos

2.5.5.1. Fase de obra.

Se garantizará la protección de los recursos hídricos y de los suelos frente a vertidos o derrames de aceites, grasas e hidrocarburos, así como de otros productos y/o residuos peligrosos.

- Queda prohibido el lavado de cubas de hormigón con carácter general. Para el lavado de las canaletas de las cubas, se habilitará en el campamento de obra un sistema para la decantación de los sólidos arrastrados.
- En cuanto a las aguas sanitarias generadas en las instalaciones auxiliares de obra, queda prohibido su vertido directo al terreno (pozos negros) o a cauces. La gestión de estas aguas deberá efectuarse mediante cabinas de WC químicas, siendo retirados los lodos generados mediante gestor autorizado.
- Los acopios temporales deberán ubicarse fuera de las zonas de escorrentía.

2.5.5.2. Fase de instalación y explotación

- En la medida de lo posible se instalarán pavimentos que permitan mejorar los porcentajes de agua de lluvia infiltrada y se valorará la posibilidad de instalación de depósitos de infiltración.
- Se asegurará el sellado de los pozos o puntos extractivos existentes.
- Se adoptarán medidas de seguridad para prevenir roturas, infiltraciones y contaminación de la red de abastecimiento, disponiendo de los planos de su trazado y de la ubicación de otras infraestructuras existentes (pozos o sondeos destinados a consumo, depósitos), evitando la proximidad de las canalizaciones de saneamiento y depuración a éstas.
- Se diseñarán redes de saneamiento estancas, para evitar infiltración de las aguas residuales urbanas a las aguas subterráneas.
- Todos los depósitos de combustibles y redes de distribución de los mismos, ya sean enterrados o aéreos, deberán ir debidamente sellados y estancos para evitar igualmente su infiltración a las aguas subterráneas. Estas instalaciones deben pasar periódicamente sus pruebas de estanqueidad. Lo mismo se ha de aplicar para todas las instalaciones de almacenamiento y distribución de otras sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico.

- En zonas verdes comunes se realizará la aplicación de fertilizantes y de herbicidas en dosis adecuadas para evitar infiltración de los mimos a las aguas subterráneas.
- Todos los caudales de vertidos líquidos procedentes de las industrias que se establezcan en el Sector, deberán cumplir la Ley 10/1993, de 26 de octubre, sobre vertido de líquidos industriales al sistema integral de saneamiento de la Comunidad de Madrid y su normativa de desarrollo. Los vertidos industriales al sistema integral de saneamiento deben adecuarse a la citada Ley.

2.5.6 Medidas relativas a la restauración ambiental e integración paisajística.

- Se incorporarán en los proyectos estudios de integración paisajística de las instalaciones de telefonía.
- Dentro de las limitaciones aeronáuticas se modelarán las alturas de la edificación siguiendo criterios de conveniencia paisajística, explicitando en la memoria correspondiente los criterios seguidos.
- Se comprobará el estado y resultado de los trabajos realizados en cuanto a la restauración ambiental e integración paisajística.

2.5.7 Medidas de protección del patrimonio cultural.

- Ante la eventual aparición de algún tipo de resto arqueológico, deberá comunicarse inmediatamente, actuándose conforme a lo previsto en el artículo 44.1 de la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español, y la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.
- En todas las actuaciones que se pretendan acometer en la Cañada se estará a lo regulado legalmente en la Ley Estatal 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y en la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid y decreto 7/2021, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

2.5.8 Medidas tendentes al ahorro energético y los recursos hídricos.

La Unión Europea, propuso unos objetivos para el año 2020 en cuanto a la optimización de la eficiencia energética de los edificios: reducción de emisiones de efecto invernadero en un 20%, ahorro del 20% en el consumo de energía mediante una mayor eficiencia energética o la promoción de las energías renovables hasta en un 20%.

De tal forma que todos los inmuebles públicos construidos a partir del 31 de diciembre de 2018 cumpliesen correctamente las premisas que caracterizan a este tipo de edificaciones y que también lo hagan el resto de nuevos edificios desde 31 de diciembre de 2020.

Por tanto, además de las medidas incluidas en el apartado de adaptación al cambio climático se tendrán en cuenta estos objetivos en el diseño de las nuevas edificaciones cumpliendo en todo caso con el Código Técnico de la Edificación (Documento Básico HE Ahorro de energía).

- En las nuevas edificaciones se cumplirá con las medidas establecidas en el Código Técnico de la Edificación en su Documento Básico HE Ahorro de Energía, estableciendo una contribución mínima procedente de energías renovables.
- En el diseño de las nuevas edificaciones se contemplarán soluciones de soleamiento y ventilación para reducir la carga energética asociada a la climatización. (acondicionamiento pasivo).
- Toda nueva construcción de edificios que comporte consumo de agua, y en lo que respeta a la instalación de agua potable, ha de contar obligatoriamente con:
 - Contadores individuales de agua en cada oficina o industria.
 - En los puntos de consumo de agua se colocarán los mecanismos adecuados para permitir el máximo ahorro, y a tal efecto:

- Los grifos de los aparatos sanitarios de consumo individual dispondrán de perlizadores o economizadores de chorro o similares y mecanismo reductor de caudal de forma que para una presión de 2,50 Kg/cm² tengan un caudal máximo de 5 l./min,
- El mecanismo de las duchas incluirá economizadores de chorro o similares y mecanismo reductor de caudal de forma que para una presión de 5,50 Kg/cm² tengan un caudal máximo de 10 l./min.
- El mecanismo de adición de la descarga de las cisternas de los “waters” limitará el volumen de descarga a un máximo de 7 litros y dispondrá de sistemas de ahorro como interruptores de descarga, doble sistema de descarga o contrapesos
- Los grifos de los aparatos sanitarios dispondrán de temporizadores o de cualquier otro mecanismo similar de cierre automático que dosifique el consumo de agua, limitando las descargas a 1 l. de agua. Todo nuevo proyecto que no contemple estos sistemas ahorradores de agua, no dispondrá de la preceptiva Licencia de Obras hasta que no estén incluidos y valorados en dicho proyecto.

2.5.9 Medidas relativas a la gestión de residuos.

Todos los proyectos que desarrollen el Plan incluirán un sistema de gestión, de acuerdo con la normativa vigente, de los aceites, combustibles, cementos y otros sólidos procedentes de las zonas de instalaciones, de tal manera que, en ningún caso, lleguen al suelo o a los cursos de agua.

Dichos proyectos se ajustarán a los requerimientos de la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de residuos de la Comunidad de Madrid.

Por otra parte, el destino de los residuos inertes producidos en los nuevos desarrollos cumplirá lo dispuesto tanto en el Plan Estatal marco de Gestión de Residuos 2016-2022, como en el Plan de Gestión Integrada de los Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid 2017-2024.

2.5.10 Medidas de protección sobre otras infraestructuras.

- Se cumplirá el Decreto 131/1997, de 16 de octubre (Comunidad de Madrid) por el que se fijan los requisitos que han de cumplir las actuaciones urbanísticas en relación con las infraestructuras eléctricas.
- Las previsiones de cargas se realizarán de acuerdo con lo indicado en la Instrucción Técnica Complementaria ITCBT-10 del Reglamento Electrotécnico para Baja Tensión, aprobado por RD 842/2002 de 2 de agosto, BOE nº 224 de 18.9.02.
- Se cumplirá lo dispuesto en la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid.
- El proyecto de la red de saneamiento interior a incluir en el Proyecto de Urbanización del Sector SUNP-2 “Las Traviesas” deberá cumplir las vigentes Normas Técnicas para Redes de Abastecimiento, Saneamiento y reutilización de Canal de Isabel II, y remitirse a la Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área Planeamiento de Canal de Isabel II, S.A. para, si procede y tras la revisión de la documentación aportada, comenzar la tramitación para la obtención de la Conformidad Técnica.
- Cualquier retranqueo y o afección sobre las infraestructuras de Canal de Isabel II deberá ser autorizado previamente por dicha empresa pública, la cual podrá imponer las condiciones correspondientes. Los costes derivados de cualquier intervención sobre las infraestructuras hidráulicas promovidas por terceros y que se autoricen por Canal de Isabel II serán por cuenta de aquellos
- La totalidad del ámbito de estudio del Plan de Sectorización se encuentra afectado por las determinaciones relativas a las servidumbres aeronáuticas establecidas mediante el Real Decreto 1080/2009, de 29 de junio, por el que se confirman las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Madrid/Barajas, establecidas por Orden FOM/429/2007, de 13 de febrero (B.O.E. nº 164, de 8 de julio), el nuevo planeamiento urbanístico deberá tener en cuenta las limitaciones

impuestas por dicha afección. Los proyectos de edificación deben en consecuencia ser remitidos a AESA y Ministerio de Defensa para su autorización.

2.5.11 Medidas de protección sobre la salud de las personas.

- El municipio de San Fernando de Henares contará con un Plan de actuación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los que intervengan mercancías peligrosas.
- La Comunidad de Madrid ha elaborado el Plan de Emergencia Exterior de C.L.H., S.A. (San Fernando de Henares), con objeto de prevenir los posibles accidentes e informar a todas las personas cómo deben actuar en caso de accidente cumpliendo con el artículo 13 del Real Decreto 840/2015.
- El plan incluye medidas para la mitigación del efecto isla de calor.
- Medidas para mejorar y prevenir los efectos sobre la salud por proliferación de plagas urbanas.
 - Se deberá realizar un correcto mantenimiento de las zonas ajardinadas, evitando la maleza, el crecimiento excesivo de plantas y la acumulación de hojas. También hay que controlar las cubiertas vegetales y las plantas rastreras, saneándolas para evitar que se conviertan en refugio de plagas.
 - Se establecerán las medidas necesarias para la adecuada vigilancia y control a través de empresa autorizada en la comunidad de Madrid (Orden 700/2010 de 29 de diciembre de la Consejería de Sanidad) y/o coordinación con el plan de control municipal. (Plan de Gestión de Vectores del Ayuntamiento).

2.5.12 Medida compensatoria sobre el cambio climático.

Con el objetivo de limitar las emisiones antropógenas de gases de efecto invernadero, como sumidero de carbono, se procederá a la plantación perimetral de especies arbóreas con alta capacidad de absorción, entre las que se encuentran:

- *Celtis australis.*
- *Pinus radiata.*
- *Ulmus minor.*
- *Tilia cordata.*
- *Alnus glutinosa.*

Se ha estimado en función del perímetro del sector, con una separación entre pies de cinco metros, que la plantación a realizar será de 240 ejemplares.

Estos ejemplares a su vez servirán como elemento de integración paisajística.

2.6. MEDIDAS Y PROPUESTAS PARA LA MEJORA DEL USO COTIDIANO DEL ESPACIO TENIENDO EN CUENTA LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, LA DIVERSIDAD DE ORIENTACIONES SEXUALES Y LA NO DISCRIMINACIÓN.

1. Introducción

El diseño del espacio tanto público como privado tiene que facilitar la conciliación, la corresponsabilidad y la diversidad, y apostar por entornos amables y accesibles para todas las personas, dado que no existe un ciudadano tipo para el que haya de diseñarse sino una ciudadanía plural y diversa.

En coherencia con lo anterior se redactan estas determinaciones con el objetivo de contribuir al cumplimiento de los objetivos de igualdad de oportunidades, eliminación de desigualdades y desequilibrios y la no discriminación.

2. Determinaciones relativas al uso industrial:

Las industrias, salvo que por las características de su actividad tengan sus puestos de trabajo restringidos a una población específica, se diseñarán favoreciendo la flexibilidad de uso, facilitando la adaptación a los diversos tipos de trabajadores, las distintas fases de la vida y a las diferentes labores, sin que se resienta por ello la calidad del espacio de trabajo que se ofrece.

a) Accesos, escaleras, ascensores, vestíbulos, vestuarios.

Para que los accesos a la edificación, cuando no exista una vigilancia del recinto con control de accesos, puedan cumplir los objetivos de seguridad de “ver y ser visto” se seguirán los criterios incluidos en el punto “Determinaciones para garantizar la Seguridad”

Todos estos elementos deben estar correctamente iluminados y los recorridos deben ser claros y contener la señalética adecuada para contribuir a una buena orientación.

Los espacios comunes, si existieran, deberían contribuir espacialmente a promover agradables relaciones entre compañeros, lugares de encuentro, charla, donde se pueda interactuar. Estos espacios no deben considerarse residuales a efectos de vistas e iluminación, debiendo estar agradablemente iluminadas, si es posible, de manera natural.

b) Aparcamiento de bicicletas y de vehículos de asistencia al desplazamiento

Se deberá contar con una zona de aparcamiento para bicicletas y, en su caso, para vehículos de asistencia al desplazamiento (sillas de ruedas, etc..) vinculada al acceso, preferentemente en planta baja o accesible lo más directamente posible desde el exterior.

Como dotación de referencia para su ubicación en recinto construido se establece un mínimo de 12 m² en el que se debería poder inscribir un círculo de 2m de diámetro y un mínimo de 2,10 m de altura.

c) Almacenaje de residuos ordinarios generados:

El Código Técnico de Edificación, en el Documento Básico HS-2 relativo a Salubridad, en el punto 1.1 “ámbito de aplicación” regula que “Para los edificios y locales con otros usos (distintos a los de vivienda) la demostración de la conformidad con las exigencias básicas debe realizarse mediante un estudio específico adoptando criterios análogos a los establecidos en esta sección.”

Siendo las exigencias básicas respecto a la recogida de residuos las recogidas en el punto 13.2 “Exigencia básica HS 2: Recogida y evacuación de residuos” las siguientes:

“Los edificios dispondrán de espacios y medios para extraer los residuos ordinarios generados en ellos de forma acorde con el sistema público de recogida de tal forma que se facilite la adecuada separación en origen de dichos residuos, la recogida selectiva de los mismos y su posterior gestión.” El Sector incluye una red local de infraestructuras en la que puede tener cabida el centro de recogida.

d) Almacenaje de utensilios generales:

Se tiene que tener en cuenta que la industria es un lugar de trabajo y se necesita espacio para gestionar y guardar los distintos utensilios necesarios para cada actividad que se realice:

Espacio de almacenamiento para herramientas, elementos de mantenimiento y limpieza, ropa de trabajo, utensilios de aseo, utensilios para despensa o para comida (en el caso de que en el lugar de trabajo se vayan a pasar las horas de descanso y comida de los trabajadores), para reciclaje de basura (ver punto superior de “Almacenaje de residuos ordinarios generados”)

e) Los servicios y vestuarios:

Cumplirán la legislación de accesibilidad aplicable.

Si se encuentran diferenciados por sexo, los servicios, respetarán la paridad en cuanto a número de inodoros, siendo el número de inodoros en aseos femeninos el mismo a la suma de urinarios más inodoros en aseos masculinos, contando además con cambiadores para bebés en ambos compartimentos, Todo ello salvo que por las características de la actividad se justifique una proporción desigual y/o la incompatibilidad de la actividad con la presencia de bebés.

Las cabinas de los inodoros y los vestuarios se dimensionarán con suficiente espacio para que sea posible la movilidad fluida y sin obstáculos en su interior. Cumplirán lo dispuesto en el CTE SUA 9 Accesibilidad.

f) Espacios complementarios:

Se dispondrá de espacios para la lactancia, tranquilos y con dimensiones, iluminación y mobiliario adecuado para dicha actividad, salvo que la actividad de que se trate sea incompatible con la presencia de bebés.

3. Determinaciones relativas al uso Aparcamiento:

El mayor problema generado en este uso en relación con el objeto de estas determinaciones es el de la seguridad y la orientación, por lo que:

- Se deberá garantizar la iluminación sobre las plazas de aparcamiento y los recorridos de acceso peatonal, no solo de las vías de circulación del vehículo.
- Es recomendable que el tratamiento de las superficies favorezca la sensación de seguridad, por ejemplo, con colores alegres.
- Siempre que sea posible sería conveniente el aporte de iluminación natural en los garajes interiores a la edificación, por cuestiones de sostenibilidad y sensación de seguridad.

- Se dispondrá de itinerarios peatonales desde los aparcamientos que garanticen un recorrido seguro hasta la acera, zona peatonal o edificio de destino, favoreciendo las rutas peatonales más directas entre espacios de estacionamiento y salidas.
- Todos los itinerarios peatonales se identificarán mediante pavimento diferenciado o pintura.
- Se colocarán timbres de alarma en bolardos o elementos similares distribuidos por la zona de aparcamiento al aire libre y en las columnas de los aparcamientos subterráneos, salvo que la entrada a la parcela esté restringida y con vigilancia de seguridad,
- Deben señalizarse con claridad:
 - Los recorridos peatonales.
 - El sentido de circulación y las salidas.
 - La velocidad máxima de circulación.
 - Las zonas destinadas a almacenamiento y carga y descarga.
 - Los timbres de alarma si existieren.
- El acceso a los aparcamientos debería prohibirse cuando la industria está cerrada.

4. Determinaciones relativas al uso transporte y movilidad.

Respecto a la seguridad ciudadana ver también los principios establecidos en el punto “Determinaciones para garantizar la Seguridad”

a) Carga y descarga

La actividad de carga y descarga deberá garantizar la visibilidad de los peatones. Si la zona destinada a esta actividad está situada en las inmediaciones de un paso peatonal, deberá ubicarse posterior a éste, en el sentido de circulación de la vía.

Se recomienda que los muelles de carga estén visibles desde el interior de la edificación, a través de ventanas o similares o en la propia estructura funcional de la misma.

El acceso a los muelles de carga debe ser controlado o cerrado cuando la industria esté fuera de horario laboral.

b) Transporte público. (determinación que excede del alcance del Plan)

Se recomienda que en el acondicionamiento de la Cañada, preceptivo según el informe de Vías Pecuarias, se priorice la habilitación de un itinerario accesible hacia las paradas de transporte público más próximas.

5. Determinaciones para garantizar la Seguridad.

La seguridad en el espacio público y en el espacio privado de uso común tiene que ser una de las prioridades en el diseño.

Se recogen a continuación los principios más relevantes que habitualmente se toman en consideración con respecto a la seguridad en la ciudad:

Señalización: “saber dónde se está y a donde se va” y el acceso a la ayuda: “Poder escapar y obtener auxilio”

- Será, clara, comprensible y visible en toda la zona industrial para el reconocimiento fácil del entorno, los recorridos, salidas etc.
- Será realizada con iconografía no sexista y diversa.
- Se identificarán fácilmente el nombre de las calles, edificios, paradas de transporte público, etc.
- En las esquinas las aceras deberán llegar al borde de la calzada (creando “orejones”), sin aparcamientos, para facilitar la visibilidad entre peatones y vehículos motorizados.
- Se cumplirán las determinaciones relacionadas con la seguridad indicadas en los puntos precedentes.

Visibilidad: “ver y ser vista”

La iluminación estará orientada al peatón y los itinerarios peatonales y no solo a la calzada y al vehículo rodado. Las luminarias tendrán que ser compatibles con la vegetación dispuesta a su alrededor. Es más importante mantener un nivel de iluminación uniforme y evitar agujeros negros entre luminarias que aumentar el nivel de iluminación con un contraste demasiado violento, sin que esto apareje un bajo nivel de iluminación. Los accesos a las edificaciones tienen que estar constante y correctamente iluminados, así como deberán tener la iluminación adecuada las paradas de transporte público y el itinerario principal que da acceso a ellas.

Los recorridos prioritarios estarán libres de elementos que dificulten el control visual, evitando elementos contruados, vegetación o creación de desniveles que dificulten la visión para responder al criterio de visibilidad “Ver y ser vista/o” y de orientación.

El mantenimiento y control de la vegetación será tal que no dificulte la visión por un excesivo crecimiento.

Las calles peatonales tendrán anchura suficiente para evitar la sensación de tubo, inseguridad, sin elementos intermedios que obstaculicen la visión y bien iluminados.

Salvo que exista control del recinto los accesos se dispondrán evitando retranqueos, quiebros, rincones, recovecos, escondrijos, etc. que, de existir, facilitarían la ocultación de personas. Se busca que tengan la máxima visibilidad hacia y desde la vía pública. Se recomienda instalar cámaras de vigilancia, teléfonos de emergencia y cualquier otra medida que contribuya a la seguridad del área en los puntos conflictivos.

Afluencia: “oír y ser oída”

Se recomienda complementar el uso principal industrial con usos complementarios que generen actividad más allá de usos monofuncionales y accesos únicos motorizados, promoviendo el comercio y los lugares y calles más seguros, ayudando de esta forma a garantizar la tranquilidad, tanto de las mujeres, de las personas con movilidad reducida y del colectivo LGTBI como del resto de los viandantes.

Planificación y el mantenimiento de los lugares: “vivir en un ambiente limpio y acogedor”

Se recomienda la disposición de los recursos de limpieza necesarios en el interior de la parcela para contribuir a su cuidado y a la sensación de seguridad.

6. Medidas y propuestas relativas al cumplimiento de la legislación vigente sobre accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas y urbanísticas.

Serán de aplicación en el espacio público y en el espacio privado cuando la actividad de la industria tenga actividad cara al público (industria escaparate, centro de empresas, servicios de carretera, terciario...etc.) o cuando así se desprenda de la legislación vigente.

6.1. Espacios privados de uso común.

Urbanización.

La parcela dispondrá de, al menos, un itinerario accesible que comunique la entrada principal con el edificio.

Los elementos de urbanización adscritos a un edificio conforme al punto 3 del artículo 2 de la Ley 38/1999 de 5 de noviembre de ordenación de la edificación, deben cumplir las condiciones establecidas en el DB SUA que sean aplicables a dichos elementos, entre otros aspectos, itinerarios accesibles, plazas de aparcamiento accesibles, pavimento táctil...etc.

En este sentido, la superficie urbanizada de la parcela de un edificio, con sus correspondientes viales de titularidad privada, no es un “espacio público urbanizado” por lo que la regulación que le es aplicable, no solo en materia de accesibilidad sino también en seguridad de utilización no es la Orden VIV/561/2010 sino el CTE DB-SUA.

Para los elementos cuyas condiciones de accesibilidad no estén regulados en el DBSA como, vados, mobiliario urbano...etc. se tomará como referencia la citada Orden VIV/561/2010.

Accesibilidad en edificios.

Los edificios de uso privado en los que sea obligatoria la instalación de un ascensor:

Uno, al menos, de los accesos que desde la vía pública enlazan con el itinerario de la edificación deberá ser, como mínimo, itinerario practicable.

Debe disponer de, al menos, un itinerario interior practicable, o de cuantos sean necesarios en función de las condiciones de evacuación, que comunique horizontal y verticalmente el acceso desde la vía pública con el acceso a los locales y con las entidades de uso comunitario que estén a su servicio.

En los garajes o estacionamientos de uso privado, sean en superficie o subterráneos, al servicio de edificios en los que sea obligatoria la instalación de un ascensor, se dispondrá de, al menos, un itinerario practicable de circulación peatonal o compartida que comunique las plazas con el itinerario exterior e interior del edificio.

Dotación de elementos accesibles

Para reservas de plazas de aparcamiento accesibles, servicios higiénicos...etc se estará a lo dispuesto en el CTE-DB-SUA

6.2. Espacios públicos urbanizados.

En los puntos siguientes se reseñan las determinaciones de mayor incidencia en el tejido urbano público extraídas de la legislación vigente.

a) Itinerario peatonal accesible

Cuando se prevea un itinerario peatonal público accesible, tendrá las siguientes características: Tendrá en todo su desarrollo una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m., que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.

La altura libre de paso en todo su desarrollo no será inferior a 2,20 m.

No presentará escalones aislados ni resaltes.

Los desniveles serán salvados de acuerdo con las características establecidas en la legislación vigente.

Su pavimentación reunirá las características definidas en la legislación vigente.

La pendiente transversal máxima será del 2%.

La pendiente longitudinal máxima será del 6%.

En todo su desarrollo dispondrá de un nivel mínimo de iluminación de 20 luxes, proyectada de forma homogénea, evitándose el deslumbramiento.

Dispondrá de una correcta señalización y comunicación siguiendo las condiciones establecidas en la legislación vigente.

Se garantizará el mantenimiento de la accesibilidad en los puntos de cruce con itinerarios de tráfico rodado.

b) Elementos de urbanización

Condiciones generales.

El diseño, colocación y mantenimiento de los elementos de urbanización que deban ubicarse en áreas de uso peatonal garantizarán la seguridad, la accesibilidad, la autonomía y la no discriminación de todas las personas. No presentarán cejas, ondulaciones, huecos, salientes, ni ángulos vivos que puedan provocar el tropiezo de las personas, ni superficies que puedan producir deslumbramientos y nunca invadirán el ámbito libre de paso de un itinerario peatonal accesible.

Pavimentos.

El pavimento del itinerario peatonal accesible será duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos, con independencia del sistema constructivo que, en todo caso, impedirá el movimiento de las mismas. Su colocación y mantenimiento asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes.

Se utilizarán franjas de pavimento táctil indicador de dirección y de advertencia.

El pavimento táctil indicador será de material antideslizante y permitirá una fácil detección y recepción de información mediante el pie o bastón blanco por parte de las personas con discapacidad visual. Se dispondrá conformando franjas de orientación y ancho variable que contrastarán cromáticamente de modo suficiente con el suelo circundante. Se utilizarán dos tipos de pavimento táctil indicador, de acuerdo con su finalidad:

- Pavimento táctil indicador direccional, para señalar encaminamiento o guía en el itinerario peatonal accesible, así como proximidad a elementos de cambio de nivel. Estará constituido por piezas o materiales con un acabado superficial continuo de acanaladuras rectas y paralelas, cuya profundidad máxima será de 5 mm.
- Pavimento táctil indicador de advertencia o proximidad a puntos de peligro. Estará constituido por piezas o materiales con botones de forma troncocónica y altura máxima de 4 mm, siendo el resto de características las indicadas por la norma UNE 127029. El pavimento se dispondrá de modo que los botones formen una retícula ortogonal orientada en el sentido de la marcha, facilitando así el paso de elementos con ruedas.

Cuando el itinerario peatonal accesible no disponga de línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo, éste se sustituirá por una franja de pavimento táctil indicador direccional, de una anchura de 0,40 m, colocada en sentido longitudinal a la dirección del tránsito peatonal, sirviendo de guía o enlace entre dos líneas edificadas.

Asimismo, el pavimento táctil indicador se utilizará en la proximidad a elementos de cambio de nivel.

- En ascensores se colocarán franjas de pavimento táctil indicador de tipo direccional frente a la puerta del ascensor, en todos los niveles y en sentido transversal al tránsito peatonal. El ancho de las franjas coincidirá con el de la puerta de acceso y fondo de 1,20 m.

Los puntos de cruce entre un itinerario peatonal y un itinerario rodado cuando estén situados a distinto nivel se señalizarán de la siguiente forma:

- Se dispondrá una franja de pavimento táctil indicador direccional de una anchura de 0,80 m. entre la línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo y el comienzo del vado peatonal. Dicha franja se colocará transversal al tráfico peatonal que discurre por la acera y estará alineada con la correspondiente franja señalizadora ubicada al lado opuesto de la calzada.
- Para advertir sobre la proximidad de la calzada en los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular, se colocará sobre el vado una franja de 0,60 m. de fondo de pavimento táctil indicador de botones a lo largo de la línea de encuentro entre el vado y la calzada.

Los puntos de cruce entre un itinerario peatonal y los itinerarios de tráfico rodado, cuando están al mismo nivel, se señalizarán mediante una franja de 0,60 m. de fondo de pavimento táctil indicador de botones que ocupe todo el ancho de la zona reservada al itinerario peatonal. Para facilitar la orientación adecuada de cruce se colocará otra franja de pavimento indicador direccional de 0,80 m. de ancho entre la línea de fachada y el pavimento táctil indicador de botones.

Rejillas, alcorques y tapas de instalación

Las rejillas, alcorques y tapas de instalación ubicados en las áreas de uso peatonal se colocarán de manera que no invadan el itinerario accesible, salvo en aquellos casos en que las tapas de instalación deban colocarse, necesariamente, próximas a la línea de fachada o parcela, al igual que los alcorques, en cuyo caso:

Se colocarán enrasadas con el pavimento circundante, cumpliendo además los siguientes requisitos:

Cuando estén ubicadas en áreas de uso peatonal, sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 1 cm. de diámetro como máximo.

Cuando estén ubicadas en la calzada, sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 2,5 cm. de diámetro como máximo.

Cuando el enrejado, ubicado en las áreas de uso peatonal, este formado por vacíos longitudinales se orientarán en sentido transversal a la dirección de la marcha.

Los alcorques deberán estar cubiertos por rejillas que cumplirán con lo dispuesto anteriormente. En caso contrario deberán rellenarse de material compactado, enrasado con el nivel del pavimento circundante.

Se prohíbe la colocación de rejillas en la cota inferior de un vado a menos de 0,50 m. de distancia de los límites laterales externos del paso peatonal.

Vados de vehículos.

Los vados no invadirán el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible ni alterarán las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales que atraviesen y no deben coincidir con los vados de uso peatonal.

Vegetación.

Los árboles, arbustos, plantas ornamentales o elementos vegetales nunca invadirán el itinerario peatonal accesible.

El mantenimiento y poda periódica de la vegetación será obligatorio con el fin de mantener libre de obstáculos tanto el ámbito de paso peatonal como el campo visual de las personas en relación con las señales de tránsito, indicadores, rótulos, semáforos, etc., así como el correcto alumbrado público.

c) Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares

Condiciones generales

Los puntos de cruce entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares deberán asegurar que el tránsito de peatones se mantenga de forma continua, segura y autónoma en todo su desarrollo.

Las soluciones adoptadas para salvar el desnivel entre acera y calzada en ningún caso invadirán el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible que continua por la acera.

Se garantizará que junto a los puntos de cruce no exista vegetación, mobiliario urbano o cualquier elemento que pueda obstaculizar el cruce o la detección visual de la calzada y de elementos de seguridad, tales como semáforos, por parte de los peatones.

Vados peatonales

El diseño y ubicación de los vados peatonales garantizará en todo caso la continuidad e integridad del itinerario peatonal accesible en la transición entre la acera y el paso de peatones. En ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible que transcurre por la acera.

La anchura mínima del plano inclinado del vado a cota de calzada será de 1,80 m.

El encuentro entre el plano inclinado del vado y la calzada deberá estar enrasado.

Se garantizará la inexistencia de cantos vivos en cualquiera de los elementos que conforman el vado peatonal.

El pavimento del plano inclinado proporcionará una superficie lisa y antideslizante en seco y en mojado, e incorporará la señalización táctil dispuesta en la legislación vigente a fin de facilitar la seguridad de utilización de las personas con discapacidad visual.

Las pendientes longitudinales máximas de los planos inclinados serán del 10% para tramos de hasta 2,00 m. y del 8% para tramos de hasta 2,50 m. La pendiente transversal máxima será en todos los casos del 2%.

Los vados peatonales formados por un plano inclinado longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, generan un desnivel de altura variable en sus laterales; dichos desniveles deberán estar protegidos mediante la colocación de un elemento puntual en cada lateral del plano inclinado.

En los vados peatonales formados por tres planos inclinados tanto el principal, longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, como los dos laterales, tendrán la misma pendiente.

Cuando no sea posible salvar el desnivel entre la acera y la calzada mediante un vado de una o tres pendientes, según los criterios establecidos en el presente Art., se optará por llevar la acera al mismo nivel de la calzada vehicular. La materialización de esta solución se hará mediante dos planos inclinados longitudinales al sentido de la marcha en la acera, ocupando todo su ancho y con una pendiente longitudinal máxima del 8%.

Pasos de peatones

Los pasos de peatones tendrán un ancho de paso no inferior al de los dos vados peatonales que los limitan y su trazado será preferentemente perpendicular a la acera.

Cuando la pendiente del plano inclinado del vado sea superior al 8%, y con el fin de facilitar el cruce a personas usuarias de muletas, bastones, etc., se ampliará el ancho del paso de peatones en 0,90 m medidos a partir del límite externo del vado. Se garantizará la inexistencia de obstáculos en el área correspondiente de la acera.

Los pasos de peatones dispondrán de señalización en el plano del suelo con pintura antideslizante y señalización vertical para los vehículos.

Cuando no sea posible salvar el desnivel entre acera y calzada mediante un plano inclinado, y siempre que se considere necesario, se podrá aplicar la solución de elevar el paso de peatones en toda su superficie al nivel de las aceras.

d) Mobiliario urbano

Se entiende por mobiliario urbano el conjunto de elementos existentes en los espacios públicos urbanizados y áreas de uso peatonal, cuya modificación o traslado no genera alteraciones sustanciales. Los elementos de mobiliario urbano de uso público se diseñarán y ubicarán para

que puedan ser utilizados de forma autónoma y segura por todas las personas. Su ubicación y diseño responderá a las siguientes características:

Su instalación, de forma fija o eventual, en las áreas de uso peatonal no invadirá el itinerario peatonal accesible. Se dispondrán preferentemente alineados junto a la banda exterior de la acera, y a una distancia mínima de 0,40 m. del límite entre el bordillo y la calzada.

El diseño de los elementos de mobiliario urbano deberá asegurar su detección a una altura mínima de 0,15 m. medidos desde el nivel del suelo. Los elementos no presentarán salientes de más de 10 cm. y se asegurará la inexistencia de cantos vivos en cualquiera de las piezas que los conforman.

Los elementos salientes adosados a la fachada deberán ubicarse a una altura mínima de 1,20 m.

Papeleras y Contenedores para depósito y recogida de residuos

Las papeleras y contenedores para depósito y recogida de residuos deberán ser accesibles en cuanto a su diseño y ubicación de acuerdo con las siguientes características:

En las papeleras y contenedores enterrados, la altura de la boca estará situada entre 0,70 m. y 0,90 m. En contenedores no enterrados, la parte inferior de la boca estará situada a una altura máxima de 1,40 m.

En los contenedores no enterrados, los elementos manipulables se situarán a una altura inferior a 0,90 m.

En los contenedores enterrados no habrá cambios de nivel en el pavimento circundante.

Los contenedores para depósito y recogida de residuos, ya sean de uso público o privado, deberán disponer de un espacio fijo de ubicación independientemente de su tiempo de permanencia en la vía pública. Dicha ubicación permitirá el acceso a estos contenedores desde el itinerario peatonal accesible que en ningún caso quedará invadido por el área destinada a su manipulación.

Bolardos

Los bolardos instalados en las áreas de uso peatonal tendrán una altura situada entre 0,75 y 0,90 m., un ancho o diámetro mínimo de 10 cm. y un diseño redondeado y sin aristas. Serán de un color que contraste con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas. Se ubicarán de forma alineada, y en ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible ni reducirán su anchura en los cruces u otros puntos del recorrido.

Elementos de protección al peatón

Se consideran elementos de protección al peatón las barandillas, los pasamanos, las vallas y los zócalos.

Se utilizarán barandillas para evitar el riesgo de caídas junto a los desniveles con una diferencia de cota de más de 0,55 m., con las siguientes características:

Tendrán una altura mínima de 0,90 m., cuando la diferencia de cota que protejan sea menor de 6 m., y de 1,10 m. en los demás casos. La altura se medirá verticalmente desde el nivel del suelo.

En el caso de las escaleras, la altura de las barandillas se medirá desde la línea inclinada definida por los vértices de los peldaños hasta el límite superior de las mismas.

No serán escalables, por lo que no dispondrán de puntos de apoyo entre los 0,20 m. y 0,70 m. de altura.

Las aberturas y espacios libres entre elementos verticales no superarán los 10 cm.

Serán estables, rígidas y estarán fuertemente fijadas.

Los pasamanos se diseñarán según los siguientes criterios:

- Tendrán una sección de diseño ergonómico con un ancho de agarre de entre 4,5 cm. y 5 cm. de diámetro. En ningún caso dispondrán de cantos vivos.
- Estarán separados del paramento vertical al menos 4 cm., el sistema de sujeción será firme y no deberá interferir el paso continuo de la mano en todo su desarrollo.
- Se instalarán pasamanos dobles cuya altura de colocación estará comprendida, en el pasamanos superior, entre 0,95 y 1,05 m., y en el inferior entre 0,65 y 0,75 m. En el caso de las rampas, la altura de los pasamanos se medirá desde cualquier punto del plano inclinado, y en el caso de las escaleras, se medirá desde la línea inclinada definida por los vértices de los peldaños hasta el límite superior de las mismas.
- Cuando una rampa o escalera fija tenga un ancho superior a 4,00 m, dispondrá de un pasamanos doble central.

Elementos de señalización e iluminación

Con la finalidad de evitar los riesgos para la circulación peatonal derivados de la proliferación de elementos de señalización e iluminación en las áreas peatonales, éstos se agruparán en el menor número de soportes y se ubicarán junto a la banda exterior de la acera.

Cuando el ancho libre de paso no permita la instalación de elementos de señalización e iluminación junto al itinerario peatonal accesible, estos podrán estar adosados en fachada quedando el borde inferior a una altura mínima de 2,20 m.

e) Entradas y salidas de vehículos

Ningún elemento de cierre relacionado con las entradas y salidas de vehículos podrá invadir el espacio del itinerario peatonal accesible.

Los vados de vehículos que sean atravesados por itinerarios peatonales accesibles deberán diseñarse en forma que el cruce de los mismos sea accesible, por lo que los itinerarios peatonales no podrán quedar afectados por una pendiente longitudinal superior al 8%, ni una pendiente transversal superior al 2%.

6.3. Sugerencia respecto al acondicionamiento.

Se sugiere que para el acondicionamiento de la vía pecuaria que corresponda a este sector que se priorice la creación de un itinerario peatonal accesible, una acción que consistiría básicamente en:

Preparar el terreno del recorrido para pavimentar una anchura suficiente para que el itinerario pueda considerarse accesible.

Pavimentar dicha área.

Señalizar adecuadamente los vados vehiculares.

Realizar correctamente los vados peatonales actuales y los nuevos que se necesiten incorporar.

Incorporar luminarias orientadas al peatón si es que las que sirven para las carreteras no cumpliesen con los luxes adecuados.

CAPÍTULO 3.- EJECUCIÓN DEL PLAN DE SECTORIZACIÓN

3.1 DEFINICIÓN DE LA MODALIDAD DE GESTIÓN URBANÍSTICA

El sistema de actuación es el de compensación.

La Junta se transformará en Entidad Urbanística de Conservación

Todo el sector constituye una única Unidad de Actuación cuya delimitación se efectúa en capítulo 5.

3.2. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO. PLAN DE ETAPAS. PROGRAMA DE ACTUACIÓN Y COMPROMISOS Y OBLIGACIONES.

Presentación de la Iniciativa y Proyecto de Bases y Estatutos de la Junta de Compensación.

Tres meses a contar desde la publicación en el BOCM del Acuerdo de Aprobación Definitiva del Plan de Sectorización.

Constitución de la Junta de Compensación.

Tres meses a contar desde la Aprobación definitiva de las Bases y Estatutos

Presentación del Proyecto de Ejecución de la Urbanización.

Cuatro meses a contar desde la Constitución de la Junta de Compensación

Presentación del Proyecto de Reparcelación.

Tres meses a contar desde la Aprobación del Proyecto de Ejecución de Urbanización y del Proyecto de Acondicionamiento de la Glorieta.

Ejecución de la Urbanización.

Dos años a contar desde la aprobación del Proyecto de Reparcelación.

La finalización de la urbanización para el que se ha previsto un plazo, desde la aprobación definitiva de 37 meses, podría verse alterado por la falta de ejecución del Doblado_{AB}; no obstante, hay que tener en cuenta que, si bien, según el Programa de Actuación del Plan Especial del citado colector, el plazo previsto es de 44 meses, la fecha de inicio del cómputo puede ser 6 meses antes que su aprobación definitiva, y su estado de tramitación está al menos ocho meses más avanzado que el del Plan de Sectorización, lo que permite suponer que su aprobación definitiva se producirá al menos siete meses antes que la de la ejecución de la urbanización del Plan de Sectorización.

El acceso desde la glorieta de la M-115 se requiere para garantizar el acceso para la conservación de anillo de distribución del Canal de Isabel II, dado que, según se explicita en el Plan Especial del Doblado, se suprimirá el acceso actual sustituido por una vía que discurre por el interior del sector. Dado la diferencia prevista para la terminación de la ejecución del colector y la de la urbanización del sector, no es esperable que pueda suprimir un retraso en esta última, ni soluciones provisionales.

Finalmente, en lo que se refiere al acondicionamiento de la vía pecuaria, dado que no se plantea ningún cambio de trazado y la continuidad de la misma hacia el Sur, esta condicionada a la solución de la ocupación existente en el Sector de Las Castellanas, no es descartable que la ejecución del acondicionamiento deba de coordinarse con la citada solución, en cuyo caso, bastaría el depósito de la cuantía a invertir hasta llegado ese día.

3.3 OBTENCIÓN Y EJECUCIÓN DE REDES PÚBLICAS Y CESIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD EN LAS PLUSVALÍAS DEL PLANEAMIENTO

Las redes públicas no cedidas ni expropiadas se cederán en el Proyecto de Reparcelación Compensación.

La ejecución de las redes que corresponda al Sector se efectuará conforme se explicita en el Plan de Etapas.

Además de los compromisos que se derivan del Plan de Etapas, el promotor cumplirá los siguientes:

1º En cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 1º del punto 4 del artículo 45 de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, presentará garantía ante el Ayuntamiento por importe del 10% del coste total de ejecución de las obras del sector y las redes generales, tanto exteriores como interiores. En caso de edificación simultánea la garantía cubrirá el 100% de los costos de las obras requeridas para que la parcela objeto de edificación adquiera la condición de solar.

2º Reservará una parcela específica donde ubicar el 10% del aprovechamiento que corresponde al Ayuntamiento en concepto de recuperación de plusvalías, salvo que optara por su sustitución en metálico. La ubicación de la misma será acordada con el Ayuntamiento con anterioridad a la presentación del Proyecto de Reparcelación.

3º Nombrará un arqueólogo para el seguimiento del movimiento de tierras en el Sector, tanto en la urbanización como en la edificación.

4º Construirá un punto de recogida de residuos no peligrosos que podrá sustituirse por puntos de recogida en cada una de las parcelas (cuatro como máximo) que se definan en el Proyecto de Reparcelación.

5º Acondicionará la margen SE de la vía pecuaria Cañada real Galiana colindante con el sector.

6º Soterrará las líneas aéreas situadas en el sector.

7º Cuantas obligaciones se deriven del informe de los diferentes organismos y administraciones afectadas no incluidas en los puntos anteriores.

CAPÍTULO 4.- SOSTENIBILIDAD DEL MODELO PROPUESTO

4.1. TIPOS DE ANÁLISIS

La legislación urbanística actual contempla la necesidad de incluir en todos los documentos de planeamiento y, en términos generales, de transformación urbanística, dos tipos de Memoria Económica: La Memoria de Viabilidad Económica y la Memoria de Sostenibilidad.

4.1.1. Memoria de Viabilidad Económica.

4.1.1.1. Finalidad

La finalidad de la Memoria de Viabilidad Económica (en adelante MVE) es justificar la posibilidad de llevar a cabo el desarrollo dentro de la lógica del mercado, por cuanto las cargas que conlleva la transformación urbanística que se propone son inferiores a los beneficios esperables de la comercialización de los suelos lucrativos resultantes y lo son con un margen de rentabilidad razonable. Viene a ser equivalente al tradicional Estudio económico-financiero cuyo contenido incluía la valoración del costo económico de las acciones previstas, su comparación con los beneficios esperables y, en base al valor de repercusión por metro cuadrado, bien de suelo, bien de construcción, el dictamen sobre su viabilidad.

Cuando se trate de un cambio del uso o del aprovechamiento precedentes debe incluir un estudio comparativo de las dos situaciones para poner de manifiesto que ni el cambio supone una disminución del aprovechamiento patrimonializado ni, en sentido contrario, supone la generación de unos beneficios desproporcionados que indujeran a pensar en una operación meramente especulativa.

En el caso del Plan de Sectorización del SUNP-2 no existe una situación previa con la que deba compararse el desarrollo, toda vez que se trata del cumplimiento de las determinaciones del Plan General y de la legislación urbanística.

4.1.1.2. Contenido

Los párrafos del punto 5 del artículo 22 de la Ley 7/2015 de 30 de octubre que explicitaban el contenido del estudio de viabilidad económica, han sido anulados por el Tribunal Constitucional, por lo que tan sólo es de aplicación lo dispuesto en la legislación autonómica, que, en el caso de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, se limita a lo explicitado para las Unidades de Ejecución (Artículo 98.2.d) que establece: *“Todo suelo delimitado como unidad de ejecución cumplirá los siguientes requisitos: d) Asegurará su idoneidad técnica y viabilidad económica, así como su capacidad para garantizar el realojo de los ocupante legítimos de inmuebles que tengan derecho legalmente al mismo”*. En consecuencia, el estudio de viabilidad económica debe demostrar que los ingresos son superiores a los costos, incluidos los realojos, con un margen similar al de mercado. Para ello debe incluir:

- A- Identificación de los Costos de Producción** del nuevo “trozo” de ciudad, que incluyen:
- a) Costos de Planeamiento y Gestión y costos de estudios y trabajos arqueológicos.
 - b) Costos de descontaminación.
 - c) Costos de Urbanización interior.
 - d) Contribución económica a la urbanización de Redes Generales.
 - e) Tasas de Saneamiento y Depuración del Canal de Isabel II.
 - f) Evaluación de expropiaciones, indemnizaciones y realojos.

- g) Gastos de Conservación de las obras de urbanización hasta la recepción de las mismas por la Administración actuante.

B- Repercusión de los costos anteriores entre el aprovechamiento lucrativo resultante, comparando el vigente en el mercado para el suelo urbanizado de los diferentes usos.

Precio resultante del suelo bruto aportado a la operación y comparación con el vigente en el mercado.

4.1.2. Memoria de sostenibilidad económica.

4.1.2.1. Finalidad

La finalidad de esta memoria viene explicitada en el artículo 22.4 de la Ley 7/2015 de 30 de octubre, que establece lo siguiente:

“La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos”.

4.1.2.2. Contenido

Para ellos es necesario calcular los gastos e ingresos derivados del desarrollo de las actuaciones.

A- Ingresos.

Hay que realizar una estimación de los ingresos a recibir por el Ayuntamiento, derivados de los siguientes conceptos, y agrupados en ingresos periódicos e ingresos únicos:

- Aumento de patrimonio.
 - a) Ingresos por aumento de bienes patrimoniales (10 % de cesión).
 - b) Otros suelos patrimoniales no lucrativos.
- Ingresos anuales.
 - a) Impuesto de actividades económicas IAE.
 - b) Impuesto de bienes inmuebles derivados de las nuevas unidades inmobiliarias IBI.
 - c) Impuesto de vehículos de tracción mecánica IVTM.
 - d) Tasa de Vados
- Ingresos no regulares (una sola vez)
 - a) a) Impuesto sobre incremento de valor de los terrenos
 - b) Impuesto de Construcciones, instalaciones y obras (ICIP)
 - c) Tasa de primera ocupación
 - d) Tasa de licencia de obras.
 - e) Transferencias corrientes por participación en Tributos del Estado.

B- Gastos.

Son de tres tipos:

- Gastos no periódicos.
- Gastos de inversión por bienes patrimoniales incluidos en el ámbito.
- Gastos anuales.

Fundamentalmente los gastos de conservación de zonas verdes y espacios públicos y de red viaria, que su pueden estimar aplicando el módulo de gasto a la superficie de las nuevas redes o bien hacerlo por número de habitantes equivalentes, aunque este último caso el cálculo puede ser un poco sesgado dependiendo de la tipología constructiva, ya que cada tipología conlleva un específico estándar de viario.

C- Balance Ingresos-Gastos.

Finalmente debe efectuarse un balance de ingresos y gastos. Que si no fuera positivo obligaría a modificar los parámetros del desarrollo.

4.2. DESARROLLO DE LOS CÁLCULOS.

4.2.1. VIABILIDAD ECONÓMICA.

Los gastos de Urbanización y desarrollo previstos que, en lo que se refiere a costos de ejecución de obra y tasas deberán actualizarse, en la fecha de ejecución de las obras, aún cuando respecto a los iniciales establecidos por Canal de Isabel II se han actualizado hasta la fecha de este documento en un 16%, son los siguientes:

Acondicionamiento del acceso a la Glorieta de la M-115 desde el sector10.000 €

Acondicionamiento de la Vía Pecuaria.....40.000 €

Tasas de abastecimiento, saneamiento y depuración:

Abastecimiento $244,05 \text{ €/m}^3/\text{día} \times 34.844,23 \times 0,0086392$ 73.465,46 €

Saneamiento $138,71 \text{ €/m}^3/\text{día} \times 34.844,23 \times 0,00691355$ 33.414,87 €

Depuración $400,00 \text{ €/m}^3/\text{día} \times 34.844,23 \times 0,00691355$ 96.358,93 €

Potencia eléctrica $=4,356 \text{ Kv} \times 82.500 \text{ €/Mv}$ 359.370 €

Barrera acústica 288.000,00 €

Costos de Gestión y Urbanización.

Gastos de Planeamiento79.950 €

Gastos de Gestión30.000 €

Gastos de Urbanización interior

(incluido soterramiento de línea aérea y tanque de tormentas) 665.448,28 €

Gastos de Urbanización en sustitución del 5% en exceso de cesión pactado en convenio

..... 306.054,03 €

Gastos Totales. 1.694.061,57 € (excluido IVA)

Repercusión por m ² de suelo 1.694.061,57 € / 63.949,01*0,9 m ² s.....	29,43 €
Repercusión por m ² construido 1.694.061,57 / 34.844,23*0,9 m ² c.....	54,02 €

Repercusiones que se estiman ajustadas al mercado.



4.2.2. SOSTENIBILIDAD.

Dado que el Plan de Sectorización establece, siguiendo el criterio municipal, la obligatoriedad de constituir una Entidad de Conservación de la Urbanización y que la superficie de zonas públicas a conservar es mínima (268,63 m² de viario) el impacto del desarrollo del sector sobre la economía municipal es necesariamente positivo, dado que la superficie industrial asciende a 63.949,01 m² de suelo y 34.844,23 m² construidos, igual a 34.844,23 uas, dado que el coeficiente del uso industrial es igual a la unidad.

A continuación se calculan los ingresos y gastos que el desarrollo del sector supone para el Ayuntamiento y el balance de su comparación.

4.2.2.1. Ingresos del Ayuntamiento.

Los ingresos generados por el desarrollo son de dos tipos: ingresos que pudiéramos llamar asistemáticos o puntuales, que se producen solo una vez, son:

Ingresos asistemáticos o puntuales.

- a) Ingresos derivados de la participación en plusvalías.

La cesión de aprovechamiento asciende a 3.484,42 uas en 6.394,90 m²s de suelo. Aplicando el valor en venta de las últimas sustituciones en metálico habidas en el Ayuntamiento, que

corresponden al Sector SUPI-2, (175,67 €/ua) el ingreso ascendería a: **612.108,06 €** que constituye un ingreso municipal al margen de que sea o no adquirido por los promotores del sector.

El importe correspondiente al 5% en exceso pactado en el correspondiente convenio, cuyo importe asciende a **306.054,03 €** se abonará en obras de urbanización de redes exteriores al sector, incluidas plantaciones arbóreas y tratamientos paisajísticos.

b) Impuesto de Construcciones, Instalaciones y Obras.

Así como los ingresos del punto anterior son relativamente acotables, los derivados del Impuesto de Construcciones, Instalaciones y Obras o el impuesto sobre el incremento del valor de los terrenos son mucho más difíciles de acotar puesto que dependen no solo del ritmo de la construcción, sino de la evolución de los precios, de las transacciones y de otros muchos factores de evolución incierta.

En este marco se ha considerado la superficie total construible dando por supuesta la sustitución en metálico del 10% del aprovechamiento. El costo de edificación es el establecido como referencia en la ordenanza fiscal municipal 264 €/m² aplicado sobre la superficie susceptible de construirse en uso Industria Logística 34.844,23 m²c, lo que supone: 9.198.876,72 €. La tasa de licencia es el 2%, lo que supone 183.977,53 € y el ICIO es del 4%, es decir, 367.955,07 €. En total **551.932,60 €**

Para el cálculo del Impuesto sobre el Incremento de valor de los terrenos se ha supuesto un plazo de quince años desde la última adquisición hasta la primera venta, sobre el 85% del suelo- excluyendo el 10% adquirido al Ayuntamiento, aplicando un coeficiente del 2,79% sobre un precio de 40 €/m² y un 24 %, lo que supone: $40 * 63.949,01 \text{ m}^2 * 0,90 * 0,0279 * 15 * 0,24 = 231.229,39 \text{ €}$

c) Licencias de Actividad.

Se ha tenido en cuenta la superficie total y la actividad más probable teniendo en cuenta la demanda existente: Actividades logísticas y se ha supuesto un periodo de permanencia lo suficientemente elevado para que la tasa pueda considerarse como ingreso único, La tasa está integrada por tres sumandos, superficie, potencia instalada y volumen del depósito.

Superficie. $1.264,14 \text{ €} + 400 \times 4,37 \text{ €} + 34.844,23 \times 2,18 = 78.972,56 \text{ €}$

Potencia Instalada. Se ha estimado una potencia de 1200 kw, lo que supone $218,51 \text{ €} + 16,39 \times 15 \text{ €} + 75 \times 13,10 \text{ €} + 150 \times 10,92 \text{ €} + 500 \times 6,54 \text{ €} + 450 \times 3,28 \text{ €} = 7.830,86 \text{ €}$

Depósitos de gasóleo $65,55 \text{ €} + 4 \times 131,11 = 590 \text{ €}$. En total **87.393,42 €**

Ingresos puntuales totales: En resumen, los ingresos totales del desarrollo del sector serían:

Participación en plusvalías	612.108,06 €
Urbanización de redes de interés municipal no imputables al sector	338.025,97 €
Impuesto de instalaciones, Construcciones y Obras.....	551.932,60 €
Impuesto por incremento del valor de los terrenos	231.229,39 €
Licencias de Actividad	87.393,42 €
Total.....	1.820.689,44 €

Ingresos anuales o sistemáticos.

En lo que se refiere a los ingresos anuales o asistemáticos procedentes de los impuestos hay que considerar:

- a) El IBI (Impuesto sobre Bienes Inmuebles) en especial el aplicado a los bienes de naturaleza urbana. De acuerdo con los datos suministrados por el Ayuntamiento El citado impuesto para uso de industria logística asciende al 1,1% sobre 462,76 €/m²c, lo que supone 34.844,23 m²c x 462,76 €/m²c x 1,1 % = 177.369,67 €

A esta cantidad habría que descontarle el impuesto que recibe actualmente el Ayuntamiento por los terrenos sin urbanizar que, según los datos municipales asciende a 75.748,33 x 0,002 € = 151,50 €

En total **177.218,17 €**

- b) El impuesto de Circulación de vehículos de Tracción Mecánica. Teniendo en cuenta instalaciones similares existentes y número de vehículos dados de alta en el municipio derivados de la actividad, es reducido dado que los trabajadores serán en su mayor parte vecinos de San Fernando y con su vehículo dado de alta. Puede estimarse en unos 20 camiones, lo que supone 219,48 € x 20 = **4.389,60 €** anuales.
- c) Tasa de vados. Dado el elevado tamaño de las parcelas y la estructura de accesos prevista, se ha supuesto la concesión de licencia para cuatro vados. El Ayuntamiento cobra 69,95€ anuales, lo que supone 4 x 69,95 € = **279,8 €** anuales
- d) Tasa de Basuras, que para los polígonos industriales, asciende a 0,8 x 34.844,23 = **27.875,38 €** anuales puede ser suprimida en la medida en que debe constituirse una entidad de conservación y, además, debe habilitarse un centro de recogida de residuos no peligrosos gestionado por los propios industriales.
- e) Otras tasas

No se ha considerado una rotación de firmas en las instalaciones industriales, dado el largo periodo de amortización de las edificaciones y la existencia de una actividad por parcela que resulta la más probable, vista la experiencia en los actuales polígonos industriales.

El resumen de ingresos periódicos es el siguiente:

Impuesto sobre Bienes Inmuebles.....	177.218,17 €
Tasa de vehículos de tracción mecánica	4.389,60 €
Tasa de vados	279,80 €
Tasa de Basura	27.875,38 €
Total	209.762,95 €

4.2.2.2. Gastos del Ayuntamiento.

Frente a los ingresos anteriores, hay que considerar los gastos de conservación y mantenimiento.

- Gastos de conservación y mantenimiento.

Aun cuando está prevista la constitución de una entidad de conservación y es muy probable la instalación de una sola industria, con lo que no habría prácticamente ningún gasto de conservación, dado que se han considerado ingresos procedentes de la tasa de basuras, se consideran los gastos de mantenimiento de viario, alumbrado público y recogida de basuras.

De acuerdo con los datos suministrados por el Ayuntamiento, los gastos de conservación y mantenimiento ascienden a 7€ /m² de viario. Dado que la superficie de viario asciende tan solo a 268,63 m². Los gastos se reducen a $268,63 \text{ m}^2 \times 7 \text{ €/m}^2 = 1.880,41 \text{ €}$ anuales. Se consideran cuatro años.

4.2.3. Balance

Comparando ingresos y gastos se obtiene un balance muy positivo a favor del Ayuntamiento de 202.241,31 € anuales y 1.820.689,44 € ingresados puntualmente.

CAPITULO 5. DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN**(Ver plano “Delimitación de la Unidad)**

El sector constituye una unidad de ejecución única, cuya delimitación se efectúa en este apartado

5.1- JUSTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS

La delimitación de la Unidad de Ejecución se ha realizado cumpliendo los requisitos exigidos por el Art. 99 de la LSCM/01 y 36 y ss. del Reglamento de Gestión en lo que se oponga o contradiga a la mencionada Ley.

5.2. SEÑALAMIENTO PRECISO DEL PERÍMETRO. SITUACIÓN, LÍMITES Y SUPERFICIES**5.2.1 Situación**

Se sitúa al norte del término municipal, prácticamente incrustado en el enlace de las autovías M-45 y A-2. Con forma de segmento circular, limita al noroeste con la Cañada Real Galiana y con el suelo expropiado por el que discurre el segundo anillo de abastecimiento, y al sur y sureste con el límite de la expropiación de la autovía A-2 y la del enlace de esta autovía con la M-45/M50.

5.2.2. Forma y límites.**Forma.**

Se trata de un ámbito de forma sensiblemente de segmento circular.

Límites.

Linda:

Al Noroeste con la Cañada Real de Merinas en línea quebrada de tres tramos rectos de 128,86 m (ciento veintiocho metros con ochenta y seis centímetros), 165,07 m (ciento sesenta y cinco metros con siete centímetros) y 22,3 m (veintidós metros con 30 centímetros), siguiendo por límite de la zona de dominio público de la M-115 en línea curva irregular de 40,27 m (cuarenta metros, veintisiete centímetros) y radio medio de 32,84 m (treinta y dos metros, ochenta y cuatro centímetros) y de nuevo con la Cañada Real en línea recta de 282,30 m (doscientos ochenta y dos metros, treinta centímetros)

Al Noreste con el enlace de la M40/M-50 con la A-2 en línea quebrada coincidente con el límite de la expropiación compuesta de cuatro tramos curvos de 34,08 m (treinta y cuatro metros, ocho centímetros) y radio 228,81 m (doscientos veintiocho metros, ochenta y un centímetros) 135,96 m (ciento treinta y cinco metros, noventa y seis centímetros) y radio 258,59 m (doscientos cincuenta y ocho metros con cincuenta y nueve centímetros) 156,28 m (ciento cincuenta y seis metros con veintiocho centímetros) y radio 240,95 m (doscientos cuarenta metros con noventa y cinco centímetros), 33,48 m (treinta y tres metros con cuarenta y ocho centímetros) y radio 203,74m (doscientos tres metros con setenta y cuatro centímetros), y los dos últimos rectos de 17,49 m (diecisiete metros, cuarenta y nueve centímetros) y 7,47 m (siete metros cuarenta y siete centímetros).

Al Sureste con la Autovía A-2. en línea quebrada coincidente con el límite de expropiación, conformada por nueve tramos, los tres primeros rectos de 14,87 m (catorce metros y ochenta y siete centímetros), 15,59 m (quince metros cincuenta y nueve centímetros) y 22,68m (veintidós metros, sesenta y ocho centímetros), los dos siguientes curvos, el primero cóncavo de 43,11 m

de longitud (cuarenta y tres metros, once centímetros) y radio medio de 55,52m (cincuenta y cinco metros, cincuenta y dos centímetros) y el segundo convexo de longitud 17,57 m (diecisiete metros, cincuenta y siete centímetros) y radio medio de 56,89 m (cincuenta y seis metros, ochenta y nueve centímetros) y los cuatro siguientes rectos de 52,52m (cincuenta y dos metros, cincuenta y dos centímetros) 119,27 m (ciento diecinueve con veintisiete metros), 10,45 m (diez metros, cuarenta y cinco centímetros) y 93,22m (noventa y tres metros, veintidós centímetros).

5.2.3 Superficie.

Tiene una superficie de 75.748,33 m² (setenta y cinco mil setecientos cuarenta y ocho metros treinta y tres decímetros cuadrados)

5.3. DOCUMENTACIÓN PLANIMÉTRICA

Ver plano acotado “Delimitación de la Unidad”

5.4. SISTEMA DE ACTUACIÓN

Se mantiene el Sistema de Actuación dispuesto en el Plan General. Compensación.

5.5. RELACIÓN DE PROPIETARIOS Y PROPIETARIAS.

Ver punto de 1.3 “*Estructura de la Propiedad*”, del Capítulo 1 “información sobre el ámbito”, del Volumen 1 “Memoria de información”, del Bloque I “Documentación Informativa”, en el presente de Plan de Sectorización en el que se relacionan las diferentes parcelas integrantes de la Unidad con identificación de sus propietarios/as y domicilios a efectos de notificaciones.

5.6. IDONEIDAD TÉCNICA Y VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA UNIDAD

Ver las Memorias de Viabilidad y sostenibilidad económicas en el Capítulo 4 “Sostenibilidad del Modelo Propuesto” del Volumen 2 “Normativa Urbanística” del Bloque III “Documentación normativa” del presente Plan de Sectorización.

CAPÍTULO 6.- MEMORIA DE ANÁLISIS Y VALORACIÓN SOBRE IMPACTO NORMATIVO Y RELATIVA AL CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN VIGENTE SOBRE ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS Y URBANÍSTICAS.

(Ver encuadernación independiente adjunta)

VOLUMEN 3.- PLANOS DE ORDENACIÓN

(Ver encuadernación independiente adjunta)

O-0 Alternativas de Ordenación. 1/2.500

O-1 Delimitación del Sector. 1/2.500

O-2 Calificación del Suelo. 1/2.500

O-3 Redes públicas. 1/2.500

O-4 Elementos exteriores al Sector integrantes en las redes públicas. 1/2.500

O-5 Alineaciones. 1/2.500

VOLUMEN 4.- PLANOS DE ESQUEMAS DE INFRAESTRUCTURAS

(Ver encuadernación independiente adjunta)

INF-1-2 Esquema de la Red de abastecimiento de agua potable y de la Red de saneamiento aguas residuales y pluviales. 1/2.500

INF-3 Esquema de la Red de energía eléctrica (alta y media tensión). 1/2.500

INF-4 Esquema de la Red alumbrado público. 1/2.500

INF-5 Esquema de la Red de telecomunicaciones. 1/2.500

BLOQUE IV.-RESUMEN EJECUTIVO

1. INTRODUCCIÓN.

El Resumen ejecutivo es un documento preceptivo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25.3 del Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana. Real decreto Legislativo 7/2015 de 30 de octubre, en el que textualmente se señala:

“En los instrumentos de aprobación o de alteración de los instrumentos de ordenación urbanística, la documentación expuesta al público deberá incluir un resumen ejecutivo expresivo de los siguientes extremos:

- a) Delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altere la vigente con un plano de situación y alcance de la alteración (ver punto 7).*
- b) En su caso los ámbitos en los que se suspendan la ordenación o los procedimientos de ejecución o intervención urbanística y la duración de dicha suspensión”.*

El extremo indicado en el párrafo b, no es procedente en este caso, ya que no es posible la concesión de licencias hasta tanto no se desarrolle el sector.

El documento que se tramita es un Plan de Sectorización con el objeto de **establecer, tanto de las determinaciones estructurantes de la ordenación urbanística**, necesarias para acometer la transformación urbanística de los terrenos clasificados por el Plan general de San Fernando de Henares como Suelo Urbanizable No Programado SUNP-2, (ver plano nº I.1a) y a los que, conforme a lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, les es de aplicación el régimen urbanístico establecido en la misma para el Suelo Urbanizable No Sectorizado, reflejado en sus artículos 22 y siguientes, como las **determinaciones pormenorizadas**. En consecuencia, la ordenación proyectada es totalmente diferente de la vigente. El alcance, tal como se indica a continuación es el exigido por la legislación vigente.

Entre los derechos de la propiedad de esta clase y categoría de suelo figura el de *“promover la sectorización de sus terrenos y para ello, el Plan de Sectorización, cuya aprobación supondrá la adscripción de los mismos al régimen urbanístico del suelo urbanizable sectorizado”*

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley 9/2001 *“Los planes de sectorización son los instrumentos mediante los cuales se establecen las determinaciones estructurantes de la ordenación urbanística, necesarias para valorar la conveniencia de acometer la transformación urbanizadora de terrenos clasificados como suelo urbanizable no sectorizado.”*

Su contenido sustantivo se describe en el artículo 45 de la ley citada que, en su punto 2. Párrafo d), establece: *“el Plan de Sectorización podrá incluir como parte de su contenido la completa ordenación pormenorizada del sector correspondiente, cumpliendo los requisitos de contenido exigidos para los planes parciales. En todo caso, aunque la ordenación pormenorizada se contenga en un Plan parcial independiente, siempre ambos documentos se formularán, conocerán y tramitarán de forma simultánea.”* En base a este artículo se incluye la completa ordenación pormenorizada que, como se verá a lo largo de esta Memoria, añade muy poco a la ordenación estructurante.

2. ÁMBITO OBJETO DE LA ACCIÓN URBANIZADORA.

El ámbito objeto de la acción urbanizadora coincide con el identificado en el Plan General de San Fernando de Henares como Sector SUNP-2 del Suelo Urbanizable No Programado al que, repetimos, le es de aplicación el Régimen del Suelo Urbanizable Sectorizado. Se ha incluido dentro del ámbito delimitado por dicho documento el suelo expropiado por el Canal de Isabel II para el trazado de la arteria del segundo anillo de abastecimiento y una pequeña franja de suelo comprendida entre la Cañada Real y el límite de dicha franja expropiada por el Canal de Isabel II.

Según puede verse en los planos nº I.1, se sitúa al norte del término municipal, prácticamente incrustado en el enlace de las autovías M-45 y A-2. Con forma de segmento circular, limita al noroeste con la Cañada Real Galiana, y al sur y sureste con el límite de la expropiación de la autovía A-2 y la del enlace de esta autovía con la M-45/M50. Las redes generales incluidas en el Sector derivan de requerimientos funcionales, dado que el Plan General no establecía ninguna determinación al respecto y la legislación urbanística actual no contempla estándares de cesión en suelos industriales.

El sector tiene una superficie total computable de 75.748,33 m²

Las redes supramunicipales y generales requeridas para la viabilidad territorial del desarrollo son las siguientes:

Redes supramunicipales

Red supramunicipal de Infraestructura viaria estatal (A-2).....	1.163,43 m ²
Red supramunicipal de infraestructuras de abastecimiento y saneamiento	9.447,55 m ²
Red supramunicipal de espacios libres de vía pecuaria	919,71 m ² (4)

Redes generales

Red general de infraestructura viaria	268,63m ²
---	----------------------

3. OBLIGACIONES EN RELACIÓN CON EL PLAN GENERAL Y CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES DEL MISMO.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 45.1 a) de la Ley 9/01, uno de los contenidos sustantivos del Plan de Sectorización es la “delimitación del sector que será objeto de actuación urbanizadora, estableciendo para el mismo las pertinentes condiciones básicas de ordenación”. Esta delimitación (art. 45.2) “cumplirá lo dispuesto para el Plan General respecto a los sectores del Suelo Urbanizable Sectorizado en el nº 5 del artículo 42 “que establece condiciones específicas.

3.1. FICHA DE ORDENACIÓN

Superficie del sector. En la ficha de ordenación del Plan General se establece una delimitación reflejada en plano, según la cual la superficie del sector es de 75.499 m². Según reciente medición la superficie es muy similar 75.748,33 m², una diferencia ligeramente superior al tres por mil. Por otra parte, el límite en todos los linderos, excepto en el que colinda con la M-115 y la Cañada Real, es la línea de dominio público de las vías supramunicipales que los definen, que

⁴ Esta superficie compensa con creces las afecciones que supone para la Vía Pecuaria los ajustes de diseño de la glorieta efectuados de acuerdo con el resultado del análisis de su funcionamiento con el tráfico esperado.

no coincide con la reflejada en el plano del Plan general, sino que ha sido modificada en la ejecución de la obra.

3.2. CONDICIONES DE ORDENACIÓN

El Plan general regula el desarrollo del SUNP con la Norma Urbanística SUNP-2 que, aun pudiendo constituir una sobre-determinación, es indicativa de los requerimientos del modelo territorial.

Ficha y Norma Urbanística se incluyen a continuación:

SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

SUNP-2

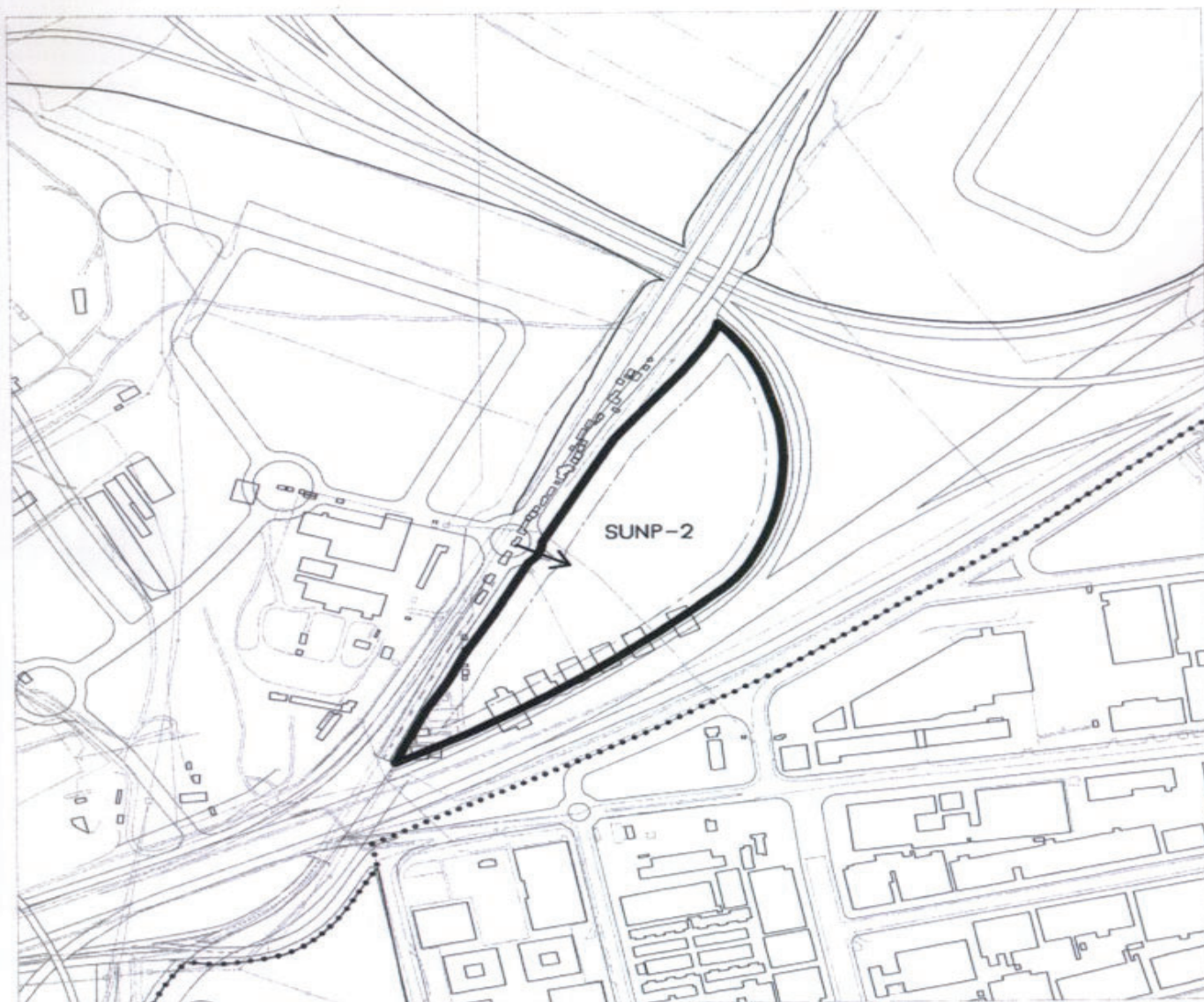
SITUACION:..... AL SUR DE LA M-115 y NORTE DE LA N-11
 DELIMITACION:..... SEGUN PLANO ADJUNTO
 SUPERFICIE TOTAL 75.499 m²
 CONDICIONANTES DE COMPATIBILIDAD CON EL MODELO TERRITORIAL

→ CONEXION CON EL EXTERIOR

— LIMITE

USO GLOBAL PRODUCTIVO

USOS PROHIBIDOS : RESIDENCIAL Y COMERCIAL C-3 y C-4



NORMA URBANÍSTICA

“Art. 38. SUNP-2

Art. 38.1. Uso global

Productivo.

Art. 38.2. Usos prohibidos

Se prohíbe expresamente el uso residencial y el comercial C-3 y C-4, así como todos aquellos que según el Decreto 78/1999, de 27 de mayo de la C.M.⁵, resulten incompatibles con las afecciones sonoras de la zona.

Art. 38.3. Características de compatibilidad con el modelo territorial

Todo el ámbito debe ser un único sector.

El acceso deberá producirse por la glorieta situada en la M-215.

Art. 38.4. Condiciones básicas

El sector se encuentra sometido al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de acuerdo con la Ley 10/91 de Protección del Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid⁶. El Estudio de Impacto Ambiental deberá tener en cuenta a los efectos de la calidad del medio ambiente urbano resultante, la fuerte congestión de tráfico que la localización a lo largo de las autovías nacionales de usos de carácter supramunicipal (terciarios e industrias en su mayoría) provoca en el Sistema General de Comunicaciones de la Comunidad. A los efectos previstos en el Decreto 78/99⁷ por el que se regula el Régimen contra la Contaminación Acústica, el Plan Parcial deberá establecer las áreas de sensibilidad acústica. Se deben garantizar los niveles mínimos en ambiente exterior fijados por el citado Decreto.

En la ejecución del Sector deberá asegurarse la conexión con el sistema integral de saneamiento y la capacidad de las instalaciones de depuración para tratar los efluentes que genere. En cualquier caso, el saneamiento será separativo⁸.

Deberá respetar la línea de edificación en las carreteras conforme a lo dispuesto en la Norma N-RV y las Leyes de carreteras estatal y regional así como sus Reglamentos.

⁵ Derogado por Decreto 55/2012, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece el régimen legal de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid.

⁶ Derogada por la Ley 2/2002 de 19 de junio, modificada por la Ley 21/2013 de Evaluación De Impacto Ambiental

⁷ Derogado por el Real Decreto 55/2012 de 15 de marzo

⁸ Debido a que el vertido de las aguas pluviales al río Jarama de los sectores industriales situados al Norte de la A-2, tiene un impacto sobre el dominio público Hidráulico mayor que el de su saneamiento unitario, con la previsión de los laminadores y tanques de tormenta adecuados, en el Plan Especial del Colector Doblado del emisario Ajalvir-Daganzo se ha recogido el saneamiento unitario para dichos sectores, incluido el SUNP-2

Deberán realizarse los aislamientos en edificaciones necesarios para cumplir el Decreto 78/1999 de 27 de Mayo⁹ de la Comunidad de Madrid que fija los límites de ruido admisibles en el interior de la edificación, con la instalación, en su caso, de pantallas acústicas.

Deberá contribuir a la instalación general de depuración y vertido con la tasa por m² de parcela que se determine en el convenio con el Canal de Isabel II."

3.3. ÁREA DE SENSIBILIDAD ACÚSTICA

Si bien el Plan General de San Fernando no está adaptado a la Ley 9/2001, incluye un estudio acústico que cumple las exigencias del entonces vigente Decreto 78/1999, definiendo las áreas de sensibilidad acústica de todos los suelos urbanizables tanto los programados como los no programados. El sector que nos ocupa se incluye en el Área de Sensibilidad Acústica Tipo V

4. CUADRO DE CARACTERÍSTICAS

Superficie del sector.....75.748,33 m²
Aprovechamiento unitario en el uso global productivo 0,46 m²/m²

Redes Supramunicipales..... 11.530,69 m²
 Red Supramunicipal de espacios libres de vías pecuarias 919, 71 m²
 Red Supramunicipal de Infra. Viarias (carreteras del Estado) 1.163,43 m²
 Red Supramunicipal de Infraestructuras sociales de abastecimiento y saneamiento
 9.447.55 m²

Redes Generales. 268,63 m²
 Conexiones con el exterior.
 Tramo de red viaria desde la glorieta de la M-115 268,63 m²

Total..... 11.799,32 m²

Superficie del sector sin redes generales ni supramunicipales (suelo lucrativo)... 63.949,01 m²

Edificabilidad máxima

..... 75.748,33 m²*0,46 =**34.844,23 m²c**
Coefficiente de edificabilidad neta..... 0,544875m²/m²

5. NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES DE LA EDIFICACIÓN, SEÑALANDO LAS DETERMINACIONES DE APROVECHAMIENTO Y USO.

El Plan de Sectorización establece cuatro calificaciones de suelo, cada una de las cuales está regulada por una ordenanza particular específica:

Uso industrial. Regulado por la Ordenanza Particular ZUI_{SUNP-2}

Uso red de carreteras. Regulado por la Ordenanza Particular ZU-RC_{SUNP-2}

Uso red viaria. Regulado por la ordenanza ZU-RV_{SUNP-2}

Uso red de Infraestructuras. Regulado por la ordenanza ZU-INF_{SUNP-2}

Uso Vía Pecuaria. Regulado por la ordenanza del Plan General SNUP-VP

Se incluye la ordenanza industrial, remitiendo al documento para el resto de las ordenanzas, similares o iguales a las incluidas en el Plan general.

⁹ Derogado por el Real Decreto 55/2012 de 15 de marzo

5.1 ORDENANZA INDUSTRIAL (ZU-I_{SUNP-2})

1. Definición.

Regula la edificación e los suelos calificados con uso predominante industrial en el ámbito del sector SUNP-2.

2. Determinaciones de Aprovechamiento.

Alineaciones y rasantes.

Las alineaciones serán las definidas por la línea de edificación de las carreteras y por la línea de retranqueo paralela al límite de la parcela a una distancia de 5 (cinco) metros.

Las rasantes serán las definidas en el Proyecto de Urbanización o en los proyectos específicos del elemento de que se trate.

Altura Máxima.

La altura máxima será de tres plantas 17 metros. Se exceptúan de la limitación los elementos del sistema productivo que requirieran mayor altura. Deberán respetarse en todo caso las servidumbres aeronáuticas, de acuerdo con lo dispuesto en las Normas Generales.

Aprovechamiento Unitario.

El aprovechamiento unitario es 0,46 m²/m² de uso productivo

El aprovechamiento patrimonializable es el 90% del asignado

Edificabilidad máxima.

Será la resultante de aplicar el coeficiente de edificabilidad 0,46 m²/m² a la superficie del sector.

A efectos del reparto hacia el interior del sector se establecen los siguientes coeficientes de homogeneización

Industria general /Almacenes tamaño medio	1
Gran industria/gran almacén (industria logística) (>10.000 m ² de parcela).....	0,8
Industria escaparate, comercio mayorista	1,2
Terciario Industrial general	1
Terciario Industrial/sedes de empresas.....	1,1
Estación de Servicio	2,5
Terciario de Oficinas	1,1
Hostelero.....	1,5
Centro de Servicios Industriales.....	1,2
Mini-polígonos	1,5

Fachada mínima.

La fachada mínima será de doce metros.

Ocupación de la parcela.

La ocupación máxima de la parcela será del 60% El pasillo para el soterramiento de la línea aérea podrá modificarse en función de la parcelación definitiva con la conformidad de la Compañía propietaria de la Línea.

Características de la parcela.

- j) **Tamaño.** La superficie mínima de parcela será de 20.000 m², exceptuándose la parcela para ubicación del 10 % de cesión de aprovechamiento que será de 6.000 m²

Se podrán prever parcelas de menor tamaño, hasta un mínimo de 2.000 m² mediante la constitución de complejos inmobiliarios con el viario, que deberá descontarse para el cálculo de ocupación máxima, como zona común.

Igualmente podrán constituirse Minipolígonos con parcela mínima de 400 m² en comunidad de propietarios, bien independiente (de 20.000 m²), bien integrada en los complejos inmobiliarios (parcela mínima de 10.000 m²)

- k) **Ajardinamiento.**

Deberá garantizarse un ajardinamiento mínimo de acuerdo con el siguiente estándar, siempre que sea posible después del cumplimiento del estándar de aparcamiento:

- 1 árbol/100 m² de parcela no ocupable por edificación.
- Una franja ajardinada en torno a linderos laterales en edificaciones aisladas.

Con carácter general se realizarán plantaciones de especies autóctonas como medidas compensatorias para filtrar los contaminantes originados por el uso de las vías y reducir el efecto en las zonas limítrofes.

- l) **Separación entre edificios en el interior de la parcela.**

Será de 6 m. mínimo, salvo en edificaciones adosadas.

- m) **Edificaciones bajo rasante.**

Se permite la construcción de plantas bajo rasante con las mismas condiciones de ocupación que sobre rasante, con destino aparcamiento, almacén y servicios complementarios, ligados a planta baja. A efectos de la edificabilidad computable se estará a lo dispuesto en el artículo V.5.3 de las Normas Urbanísticas Generales del Plan General.

- n) **Cerramiento.**

1. **Linderos exteriores:** Se recomienda la utilización de cerramientos vegetales de baja altura (setos). Se permite cuando sea necesario por motivos de seguridad otro tipo de cerramiento siempre que no supere los 3 m de altura total con una base maciza de 0,5 m de altura como máximo siendo el resto permeable visualmente.
2. **A linderos laterales y traseros:** Se recomienda la utilización de cerramientos vegetales. Se permite otro tipo de cerramientos siempre que no supere los 2,5 m de altura total.

- o) **La longitud máxima de la edificación** será como máximo de 100 m salvo en el caso de instalaciones de una sola industria (a la que se asimilarán las instalaciones logísticas moduladas en arrendamiento) en las que bastará que se establezcan cortes compositivos con distancias inferiores.

- p) Los tipos edificatorios serán acordes con la visión general del núcleo, evitando expresamente los materiales, soluciones constructivas y colores discordantes con el entorno. Los proyectos relacionados con las infraestructuras de telefonía móvil estudiarán su impacto visual, proponiendo la mejor forma de que los elementos a construir se encuentren integrados en el entorno.
- q) Acceso: Las parcelas en complejo inmobiliario o comunidad de propietarios no podrán tener acceso directo desde la vía pública.
- r) Retranqueos:
- A alineación exterior: Será como mínimo 5 m o el establecido por la línea límite de la edificación de la línea eléctrica de AT que discurre fuera del sector paralela a la M-115, (si fuera mayor).
 - A lindero lateral: Será como mínimo de 4 m, salvo en edificaciones adosadas. Se admiten en una sola parcela dos industrias adosadas.
 - A lindero posterior: Como mínimo 5 m

Usos permitidos en espacios de retranqueos:

Usos Permitidos.

Carga y descarga

Aparcamiento

Instalaciones y servicios bajo rasante o encastrados en el cerramiento

Almacenamiento, en los linderos laterales y posterior, siempre que no se dificulte el paso de vehículos de emergencia.

Usos prohibidos.

Construcciones sobre rasante

Urbanización.

El Ayuntamiento podrá exigir la presentación de un proyecto de Obras Complementarias de Urbanización Interior, cuando el impacto urbano de la parcela industrial así lo aconseje, que se presentará como anexo al proyecto de edificación.

En el informe emitido por el Área de Vías Pecuarias de fecha 17 de noviembre de 2008 se establece lo siguiente:

“Al objeto de permitir la continuidad de la vía pecuaria, parcialmente ocupada por las carreteras próximas al sector, así como su idoneidad de trazado e integridad superficial se adoptarán las siguientes medidas constructivas.

- Cruce al mismo nivel. En el acceso desde la rotonda a la M-115 al sector se instalarán señales institucionales de vía pecuaria, en las que se indique en una placa: *“paso habilitado para vía pecuaria”* y señal de paso de peatones vertical y horizontal. Sobre el firme del acceso, en el paso de peatones, se fijará una franja de material no asfáltico (preferiblemente adoquines de piedras naturales u hormigón impreso, de un solo color, distinto al del asfalto) y mesetas o bandas sonoras que reduzcan la velocidad de los vehículos en la intersección con la vía pecuaria o en el paso que se habilite, al efecto de dar continuidad a la franja de vía pecuaria que limita con el sector. En esta intersección se salvarán los desniveles en las cunetas mediante salvacunetas y se retirarán barreras que impidan el paso peatonal.
- En el acondicionamiento en el tramo entre el sector y la M-115 se incluirán como mínimo las siguientes indicaciones:

- i. Instalación de señales de vía pecuaria en el principio y el final del tramo o de atriles temáticos sobre la vía pecuaria. Los modelos deberán solicitarse a la Dirección General Competente.
- ii. Camino central de zahorra compactada de 2 metros de anchura.
- iii. Plantación perimetral e la vía pecuaria con especies autóctonas adecuadas al entorno (árboles de 1,5 m de altura y arbustos) y con las instalaciones de riego necesarias para su mantenimiento o con riegos de implantación y mantenimiento. Se realizarán alcorques, colocación de tutores y reposición de marras y desbroces de mantenimiento.
- iv. Colocación de hitos en los laterales de la vía pecuaria (bloques de piedra natural o balizas metálicas) cada 50 metros en tramos rectos o menor distancia en tramos curvos

Se deberá cumplir lo dispuesto en la legislación vigente sobre accesibilidad.

Salientes y vuelos: Se estará a lo dispuesto en las Ordenanzas Generales del Plan General.

3. Determinaciones sobre uso y destino de la edificación del suelo

Todos los usos deberán cumplir las condiciones que para los mismos se determinan en las Condiciones Generales de Uso del Plan General.

Uso global:

Productivo.

Usos Predominantes:

- Industria General/Almacén tamaño medio
- Gran Industria/Gran almacén/ Industria logística
- Industria Escaparate
- Terciario Industrial
- Terciario Industrial/sedes (caso de que el sector sea una única parcela)
- Centro de servicios Industriales.
- Minipolígono.

Las industrias que se instalen deberán cumplir lo dispuesto en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre de calidad del aire y protección atmosférica

Usos prohibidos

Se prohíbe:

- Las industrias incluidas en el “catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera” de la Ley 34/2007
- El uso residencial.
- El uso comercial en sus categorías C-3 y C-4 y el hotelero excepto el propio de un centro de servicios del polígono en el que se autoriza uso comercial al servicio de la industria (banco, farmacia, ferretería, floristería, etc.) y el uso hostelero (restaurantes, cafeterías, etc.).
- Uso sanitario
- Uso docente.

Usos Compatibles: En edificio exclusivo (hasta un máximo del 20% de la edificabilidad)

- Hostelería y Ocio
- Estaciones de servicio
- Dotacional excepto docente y sanitario.
- Servicios de carretera.

Usos Compatibles Compartidos:

Se permite el uso de oficinas al servicio de la instalación principal hasta un máximo del 40% de la edificabilidad total de la parcela (el coeficiente de homogeneización será el del uso principal)

Uso hostelero al servicio de la instalación principal

El uso de exposición y venta de productos fabricados o montados en la instalación, así como productos almacenados como materiales de construcción, cerámicas, fontanería y saneamiento, cocinas, entregas fallidas en industrias logísticas...etc.

En industrias logísticas se permite la instalación de despachos de operadores para vigilancia y control de las mercancías.

Reserva de Aparcamientos:

- Uso industrial: 1,5 plazas cada 100 m² construidos.
- Uso oficinas: 1 plaza cada 30 m² construidos.
- Uso comercial: 1 plaza cada 25 m² de superficie de venta y 1 plaza cada 50 m² de almacén.
- Uso hostelero: 1 plaza cada 25 m² de superficie de uso público.

Usos prohibidos:

Los restantes no especificados.

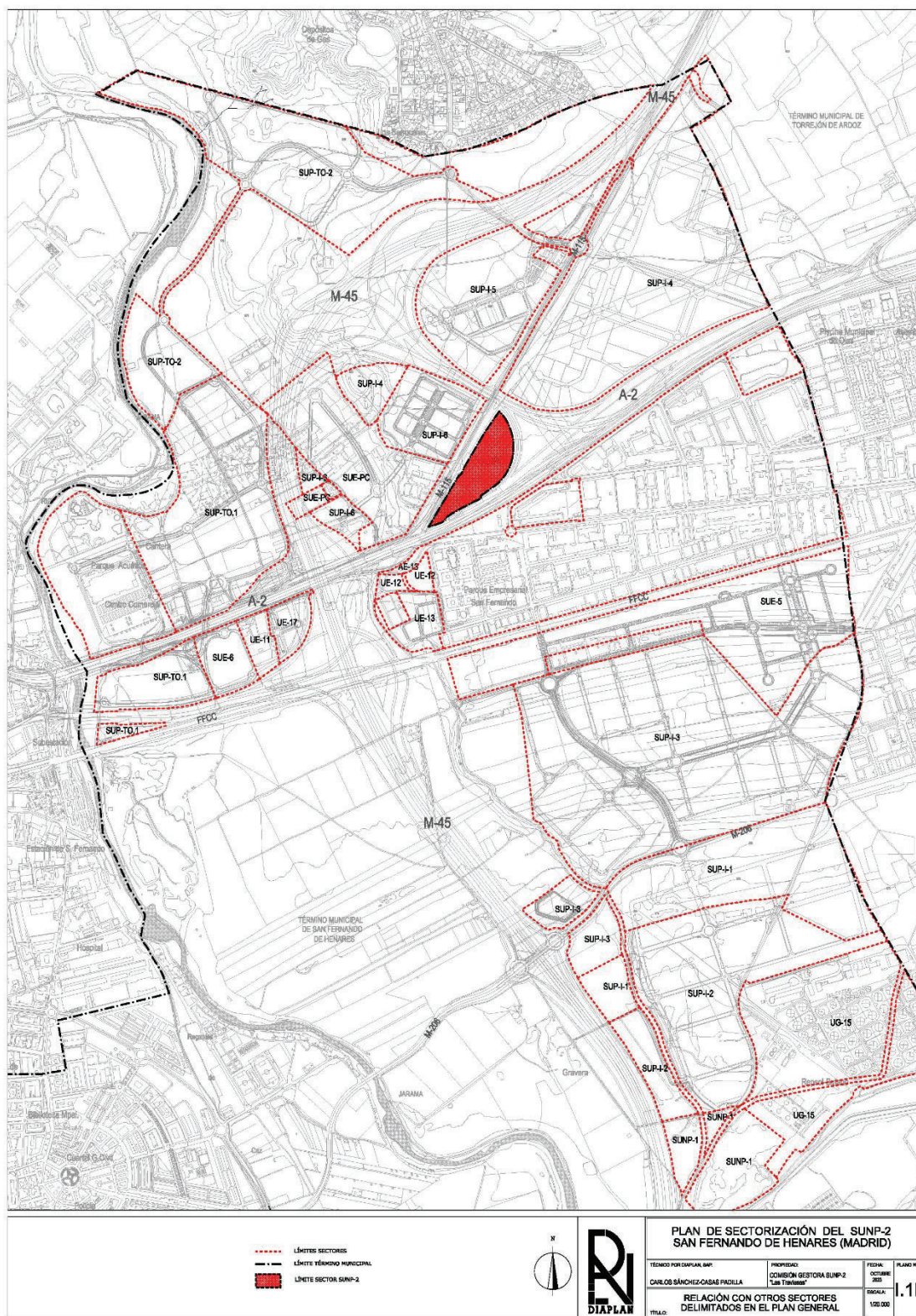
4. Determinaciones constructivas, de diseño y de ordenación

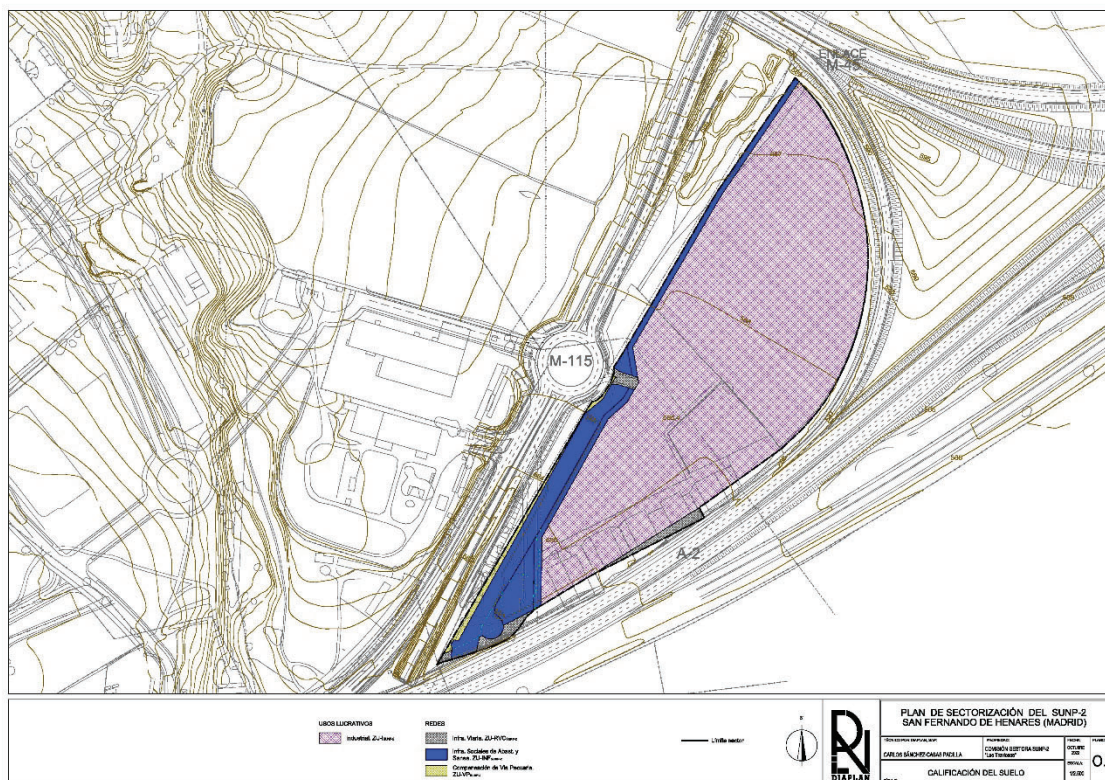
Se estará a lo dispuesto en el Art. VIII. 10 y el Título IX de las Ordenanzas Generales del Plan General. Los tipos edificatorios serán acordes con la visión general del núcleo, evitando expresamente los materiales, soluciones constructivas y colores discordantes con el entorno. Deberá cumplirse la legislación vigente sobre accesibilidad.

6. OTROS ANÁLISIS Y DETERMINACIONES.

Se incluye en tomo independiente una **Memoria de análisis y valoración sobre impacto de género, impacto sobre la infancia, la adolescencia y la familia, impacto por razón de orientación sexual e identidad y expresión de género y de protección integral contra la LGTBIFOBIA y la discriminación por razón de orientación e identidad sexual, e informe relativo al cumplimiento de la legislación vigente sobre accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas y urbanísticas**, del que se desprenden unas **determinaciones para la mejora del uso cotidiano del espacio, teniendo en cuenta la perspectiva de género, la diversidad de orientaciones sexuales y la no discriminación.**

Acompañan al documento un estudio Ambiental Estratégico que incluye una serie de medidas que se sintetizan en unas **determinaciones relativas a la protección del medio ambiente.**





ANEXO

A-10-01-12

CONSEJERÍA DE TRANSPORTES
E INFRAESTRUCTURAS
Comunidad de Madrid

SECRETARIA GENERAL TECNICA
Área de Actuación Administrativa
y Desarrollo Normativo

En contestación a su escrito con fecha de registro de entrada 4 de noviembre de 2011, adjunto se remite copia de la siguiente documentación que consta en el expediente expropiatorio de la finca 11 afectada por el Proyecto "PROYECTO ENLACE M-45/M-50 CON N-II":

- Resolución de la Dirección General de Suelo de 14 de septiembre de 2001 que desafecta parcialmente la finca nº 11 del plano parcelario y establece los bienes afectados en 5.856 m² de expropiación y afección parcial sobre Nave H (200 m²).
- Plano Parcelario de la finca 11 que muestra el área expropiada y el límite de la expropiación.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos.

En Madrid, a 4 de enero de 2012
LA JEFA DEL AREA DE ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA
Y DESARROLLO NORMATIVO

Fdo.: Lubina Jivkova Kosseva

D. Antonio De Lorenzo Rodriguez
Avda. de Valladolid, 81
28008 Madrid

REGISTRO DE SALIDA
Ref: 06/001267 9/12 Fecha: 04/01/2012 13:41
Cons. Transportes e Infraestructuras
Reg. C. Transportes e Inf. (Audes)
Destino: ANTONIO DE LORENZO RODRIGUEZ

N.: 06/263107,6/01 F.: 18.09.2001 12:25
OBRAS PÚBLICAS URBANISMO Y TRANSPORTE
REGISTRO DE SALIDA

CONSEJO DE OBRAS PÚBLICAS
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE
Comunidad de Madrid

Dirección General de Suelo
Servicio de expropiaciones.

VISTO el expediente de expropiación forzosa que se tramita con motivo de la ejecución de la obra motivada por el proyecto: "Proyecto de Construcción: Enlace M-45 / M-50 con la N-II", respecto de la finca Nº 11 del parcelario de expropiaciones de SAN FERNANDO DE HENARES, con referencia catastral: polígono 3, parcela 31 del catastro de rústica de dicho término municipal, con el/los propietario/s D.ANTONIO DE LORENZO RODRIGUEZ Y Dª MARIA JESÚS CLEMENTE DE DIEGO DORADO., y visto el informe de los servicios técnicos en el que se manifiesta que parte de la superficie que se preveía ocupar en la citada finca no es precisa para la ejecución de la obra, y teniendo en cuenta los siguientes

HECHOS

1º.- Que con fecha 16 de mayo de 2001, una vez cumplidos los trámites establecidos en los art. 52 de la vigente Ley de Expropiación Forzosa (en adelante LEF) y 56 de su Reglamento (en adelante REF), fueron levantadas las Actas previas a la ocupación en el expediente de expropiación forzosa con motivo de la ejecución de la obra arriba reseñada sobre la parcela referenciada,

2º.- Que los servicios técnicos informan que la superficie que iba a ser objeto de expropiación es susceptible de ser parcialmente desafectada, pasando a ser 5.857 m2 frente a los 13.839 m2 que figuran en el Acta Previa a la Ocupación, al no haberse materializado dicha ocupación y no ser necesaria para la ejecución de las obras, con lo que procede la modificación de la relación de bienes y derechos afectados por las obras de referencia.

VISTOS: La Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, La LEF de 16 de diciembre de 1954, el REF de 26 de abril de 1957; y demás disposiciones reglamentarias aplicadas al caso

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES
Comunidad de Madrid

ESTA DIRECCION GENERAL HA RESUELTO:

1.- Desafectar parcialmente la finca N° 11 del parcelario de expropiaciones correspondiente al Término Municipal de San Fernando de Henares, de la obra "Proyecto de Construcción: Enlace M-45 / M-50 con la N-II",

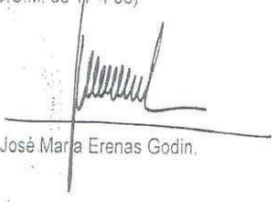
2.- Considerar a efectos de determinación del justiprecio y formulación por la Beneficiaria de las hojas de Depósito Previo a la Ocupación e Indemnización por los perjuicios Derivados de la Rápida Ocupación la siguiente relación de bienes afectados:

- 5.856 m2 de Suelo no urbanizable,
- Afección parcial sobre Nave Industrial (200 m2), dicha nave viene reflejada en el Acta Previa como Nave H.

(La remodelación de la Nave y traslado de cerramientos será por cuenta de la obra ejecutada)

Contra la presente Orden, que pone fin a la vía Administrativa, podrá interponer recurso de Reposición ante el propio Órgano que lo ha dictado, en el plazo de un mes a partir del día siguiente a la notificación de la presente, o directamente recurso contencioso – administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el plazo de dos meses, sin perjuicio de cuantos otros recursos estime oportuno deducir.

Madrid, 14 de septiembre de 2001.
EL DIRECTOR GENERAL DE SUELO
(P.D. Orden de 20-3-96 publicada en
el B.O.C.M. de 17-4-96)


Fdo.: José María Erenas Godin.

ANTONIO DE LORENZO RODRIGUEZ
C/ Avda de Valladolid, 81 7ª Planta
28028 Madrid

