



Comunidad de Madrid

Consejería

Año 19

Referencia Expte. 29.571/00

Objeto MODIFICACION N^o 3 DEL

PCDU EN EL SECTOR 101

"LA GARENA"

ALCALIA DE MEDJARES

COMISION DE URBANISMO
DE MADRID
ACUERDO N^o 88/00

COMISION DE URBANISMO
DE MADRID
ACUERDO N^o 358/00

ARCHIVO

Ac. 358/00



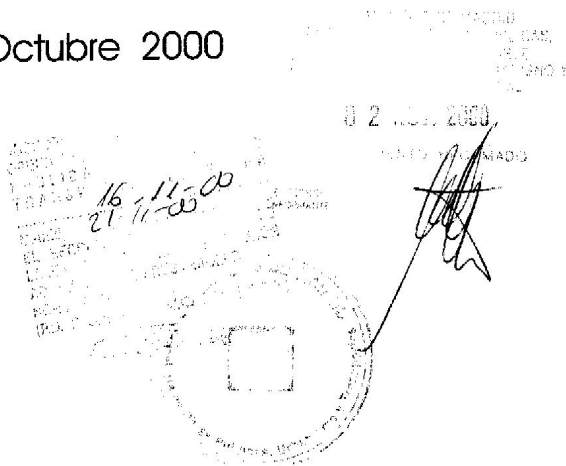
SECRETARÍA DE URBANISMO Y TRANSPORTES

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
DE ALCALÁ DE HENARES
EN EL SECTOR 101 "LA GARENA"

Octubre 2000

SECRETARÍA DE URBANISMO Y TRANSPORTES
COMUNIDAD DE MADRID
02 OCT 2000
SECRETARÍA DE URBANISMO Y TRANSPORTES
COMUNIDAD DE MADRID

16-11-00
21-11-00



MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
DE ALCALÁ DE HENARES
EN EL SECTOR 101 "LA GARENA"

Octubre 2000



16-11-00
21-11-00

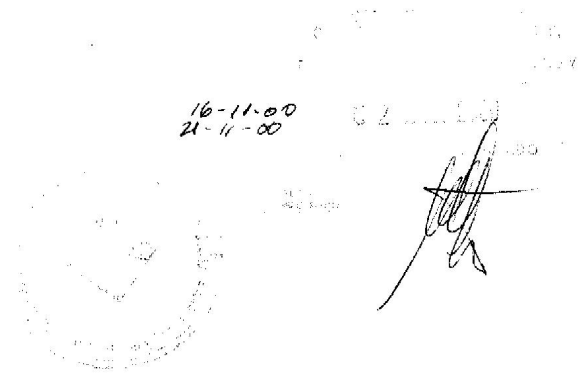
A handwritten signature in black ink, appearing to be "M. J. ...".

16-11-00
21-11-00

16-11-00
21-11-00

MEMORIA JUSTIFICATIVA

16-11-00
21-11-00



The image shows a circular official stamp with illegible text around its perimeter. To the right of the stamp is a handwritten signature in black ink. Above the signature, the dates '16-11-00' and '21-11-00' are written in black ink.

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ALCALÁ DE HENARES EN EL SECTOR 101 "LA GARENA"



DOCUMENTO A QUE SE REFIERE EL
ORDEN DEL COMISARIO DE OBRAS
PÚBLICAS, URBANISMO Y
TRANSPORTE DE MADRID
Fecha: 18-11-00
21-11-00
EL COMISARIO GENERAL TÉCNICO
LA RED DEL SERVICIO INTEGRADO
ADMINISTRATIVO Y PLANIFICADO
ALCALÁ DE HENARES

ANTECEDENTES, JUSTIFICACIÓN Y CONTENIDO

Las determinaciones del Plan General de Ordenación Urbana (en adelante PG) de ALCALÁ DE HENARES relativas al sector 101 de la Garena han sido objeto de sucesivas modificaciones. La **primera** (aprobación definitiva 2/08/1993) tenía por objeto esencialmente la mejora de las condiciones de accesibilidad del sector, la diversificación de la oferta de usos y la flexibilización de algunas determinaciones del Plan General. La **segunda modificación** (aprobación definitiva BOCM 25/09/96) tuvo por objeto, entre otros extremos, la adecuación del sistema general viario a las previsiones que en aquel momento existían sobre el futuro trazado de la M-50. Como consecuencia de ello, aunque trascendiendo el aspecto mencionado, hubo que tramitar de modo coordinado y prácticamente simultáneo la que sería **primera modificación del Planeamiento Parcial** (aprobada definitivamente BOCM 21/01/97).

Con posterioridad, se tramitó y aprobó una **segunda modificación del Planeamiento Parcial** (BOCM 28/04/1999) afectando exclusivamente a la ordenación interior de los ámbitos del sector comprendidos en la primera fase del proyecto de urbanización, la cual a su vez estaba referida únicamente a los terrenos situados al sur de la M-100 –vía inicialmente denominada distribuidor regional oriental (DRO)-, ejecutada por entonces en las calzadas situadas al norte de su eje (con desdoblamiento previsto al otro lado del mismo aunque todavía hoy no ejecutado).

Esta segunda modificación, encuadrada en las determinaciones del planeamiento general entonces vigente (es decir el Plan General de Alcalá de Henares tras las sucesivas modificaciones de 1993 y 1996), dejaba pendiente el desarrollo y ejecución de los terrenos del sector situados al norte de la M-100 (la denominada **pieza 5 del subsector norte**), manteniendo por tanto provisionalmente la precedente ordenación de los mismos (es decir la contenida en la referida

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ALCALÁ DE HENARES EN EL SECTOR 101 "LA GARENA"

16-11-00
21-11-00

modificación de 1996) y condicionando su reconsideración y ordenación definitiva al momento en que se hubieran adoptado las oportunas decisiones acerca del trazado definitivo de la orbital M-50.

A partir de la solución adoptada para la convocatoria del concurso de ejecución de la obra correspondiente al tramo de la M-50 comprendido entre la N-I y la N-II –una vez finalizada la fase de Estudio Informativo y la declaración de impacto ambiental (ver Anexo 1)-, y teniendo en cuenta las observaciones y condiciones contenidas en el Informe emitido por la Dirección General de Carreteras de la Consejería de O.P.U y T. a la presente Modificación tras su aprobación inicial, puede darse por cumplida la condición que permite abordar en primer lugar la ordenación de los referidos terrenos mediante la Modificación del vigente planeamiento parcial –que se tramita de modo simultáneo y condicionado a la presente Modificación del Plan General-, para dar paso a continuación a las fases de urbanización y comercialización subsiguientes.

Conforme a lo señalado en el mencionado Informe de la D.G. de Carreteras, la presente Modificación de Plan General, en lo que respecta al sistema viario, se limita a eliminar el carácter de Sistema General y de reserva para el trazado de la M-50 del tramo de viario ortogonal a la M-100 que queda comprendido entre la glorieta de intersección del eje norte-sur con la M-100, y el límite del sector con la base aérea de Torrejón, debiéndose mantener tanto la banda de reserva y protección de la M-100 establecida en el planeamiento vigente, como la superficie total del sistema general viario del sector. Esas condiciones serán asimismo de obligado cumplimiento para la Modificación del Plan Parcial

Al mismo tiempo el grado de desarrollo alcanzado en el Subsector Sur y en la pieza central (pieza 4) del Subsector Norte, con la urbanización prácticamente ultimada y la comercialización muy avanzada, han puesto en evidencia algunos desajustes de índole normativa –puntuales y localizados- en dichos ámbitos, así como la posibilidad de identificar y encauzar de modo más cierto la demanda sobre el espacio aún pendiente de desarrollo y urbanización (la pieza 5 del subsector norte,

MAYORÍA DE LA COMISIÓN DE PLANEACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

10-11-00 3 2 2000
21-11-00
MEMO
EL SECTOR
LA ORDENACIÓN DE
ADICIÓN MANEJO DE
NORMATIVO
M.D. DE



es decir la situada por encima de la M-100) y de optimizar la correspondencia entre tales demandas y la ordenación de dicho ámbito, efectuando para ello en el Plan Parcial los oportunos ajustes en la ordenación física y en la regulación normativa.

En concreto, se ha puesto de manifiesto que existe un índice de edificabilidad excesivamente alto vinculado a servicios terciarios en una de las manzanas (la 3) en el subsector sur que mediante las oportunas transferencias puede contribuir a un mayor equilibrio con otras manzanas de este mismo subsector y con la pieza 5 del subsector norte.

Dichas transferencias de edificabilidad que han de llevarse a cabo mediante modificación del Plan Parcial y sus determinaciones normativas, requieren además un pequeño reajuste en las determinaciones normativas que el vigente Plan General establece para el sector de la Garena .

En efecto, en la **segunda modificación del Plan General** anteriormente referida y que a su vez es objeto de la presente Modificación, se introdujeron en el apartado 3 de las Observaciones y Condiciones Particulares de la Ordenación de la nueva ficha del sector 101, (ver Anexo), una serie de reglas relativas a la conversión de usos globales del Plan General en usos pormenorizados del Plan Parcial y a los márgenes de variación u oscilación a que quedaban sujetas las superficies edificables correspondientes a los tres usos globales comprendidos en el sector. Según estas reglas no sólo el aprovechamiento urbanístico establecido por el Plan General era de carácter fijo y no podría verse alterado como consecuencia de lo regulado sobre los márgenes de variación de los usos globales, sino que, a modo de sobredeterminación suplementaria, se estableció también el carácter fijo de la superficie edificable lucrativa del sector en su conjunto. Ahora bien, así como sigue estando plenamente justificada la consideración del **aprovechamiento urbanístico** total del sector como **parámetro fijo** y no susceptible de modificación mediante la ordenación y pormenorización de usos que se efectúan en el Plan Parcial, el mantenimiento de la superficie edificable del sector establecida en el Plan General debe entenderse referida a la total (usos lucrativos y no lucrativos), facilitando de

este modo el citado trasvase interno de edificabilidad, en aras a una mejor ordenación y una más eficiente asignación de usos.

En consecuencia, la presente Modificación dentro de la regulación flexible entre usos globales y usos pormenorizados introducida en la precedente Modificación de 1997, además de mantener como parámetro fijo (máximo) el aprovechamiento urbanístico total del sector, introduce también con carácter fijo (máximo) el parámetro relativo a la superficie edificable total del sector (usos lucrativos y no lucrativos) manteniendo la cifra -912.788 m2.- establecida en el vigente Plan General y dejando abierta la posibilidad de trasvases de edificabilidad entre usos globales (dentro de márgenes prefijados), sin que en ningún caso pueda alterarse **al alza** el aprovechamiento urbanístico global que resulta en el sector

Sobre la base de las precedentes consideraciones la presente Modificación, que se concreta en la documentación gráfica y escrita que a continuación se adjunta, consiste en lo siguiente:

1. Redefinición del ámbito y características del Sistema General Viario (SG-VI G)
2. Definición, en la ficha, de los parámetros de carácter fijo (máximo) a los que habrá de sujetarse la conversión de usos globales en usos pormenorizados en el planeamiento Parcial.