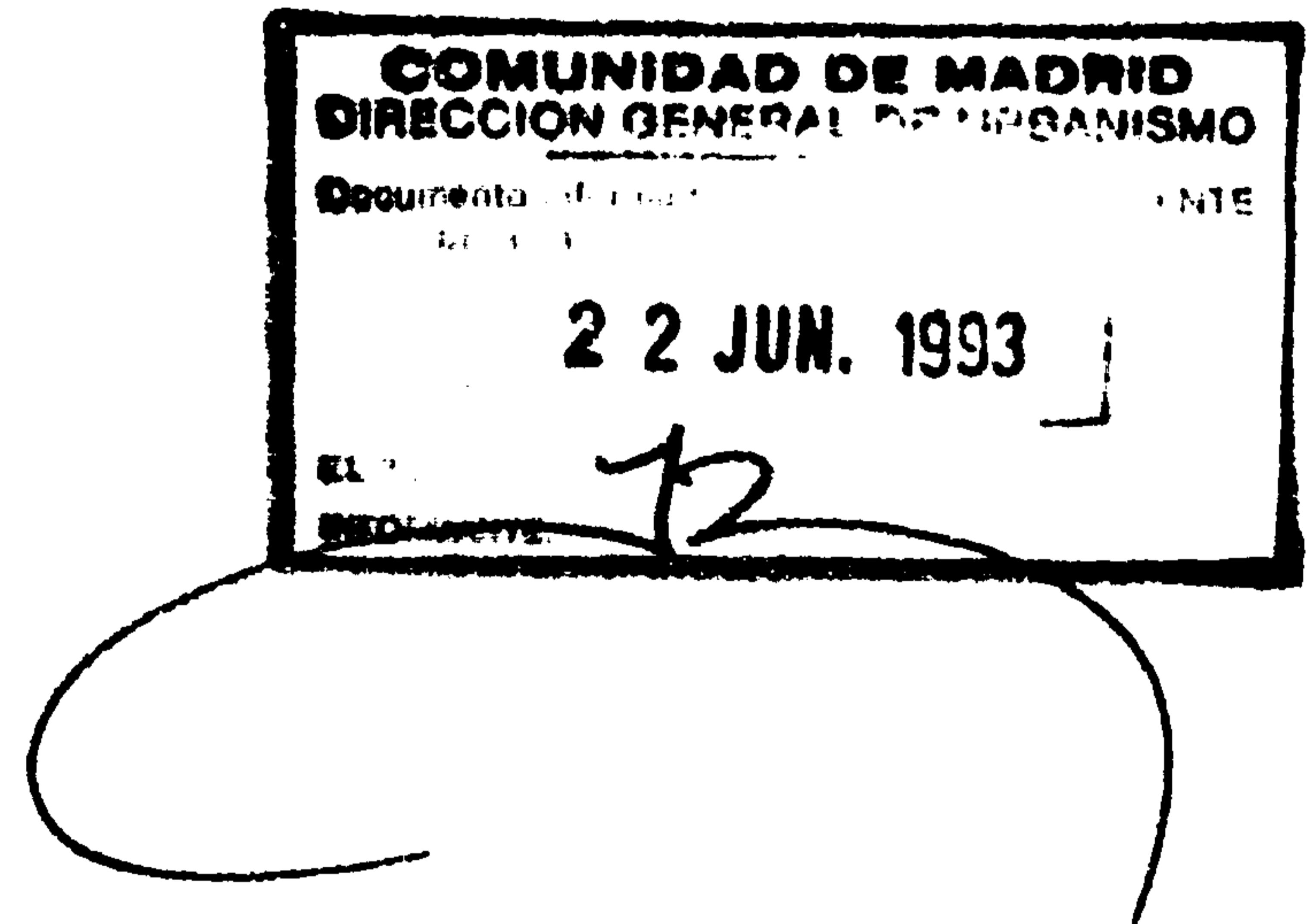
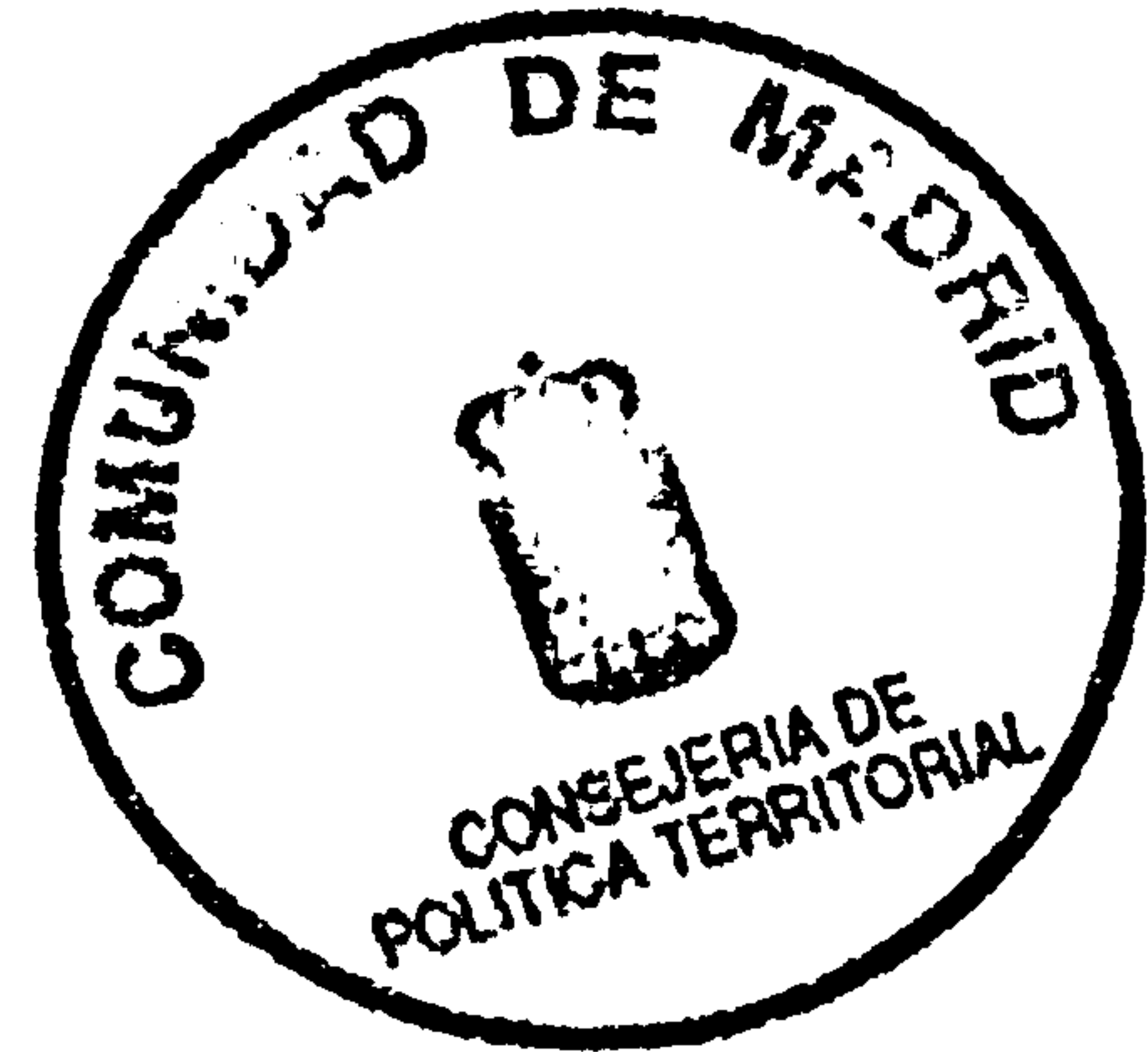


**MODIFICACION DEL P.G.O.U. DE ALCALA DE HENARES
EN EL AMBITO DEL SECTOR 101
"LA GARENA"**



DOCUMENTO DE APROBACION DEFINITIVA

1 9 7 4 9 3 0 7 9 7



MEMORIA JUSTIFICATIVA



1. MOTIVACION Y JUSTIFICACION

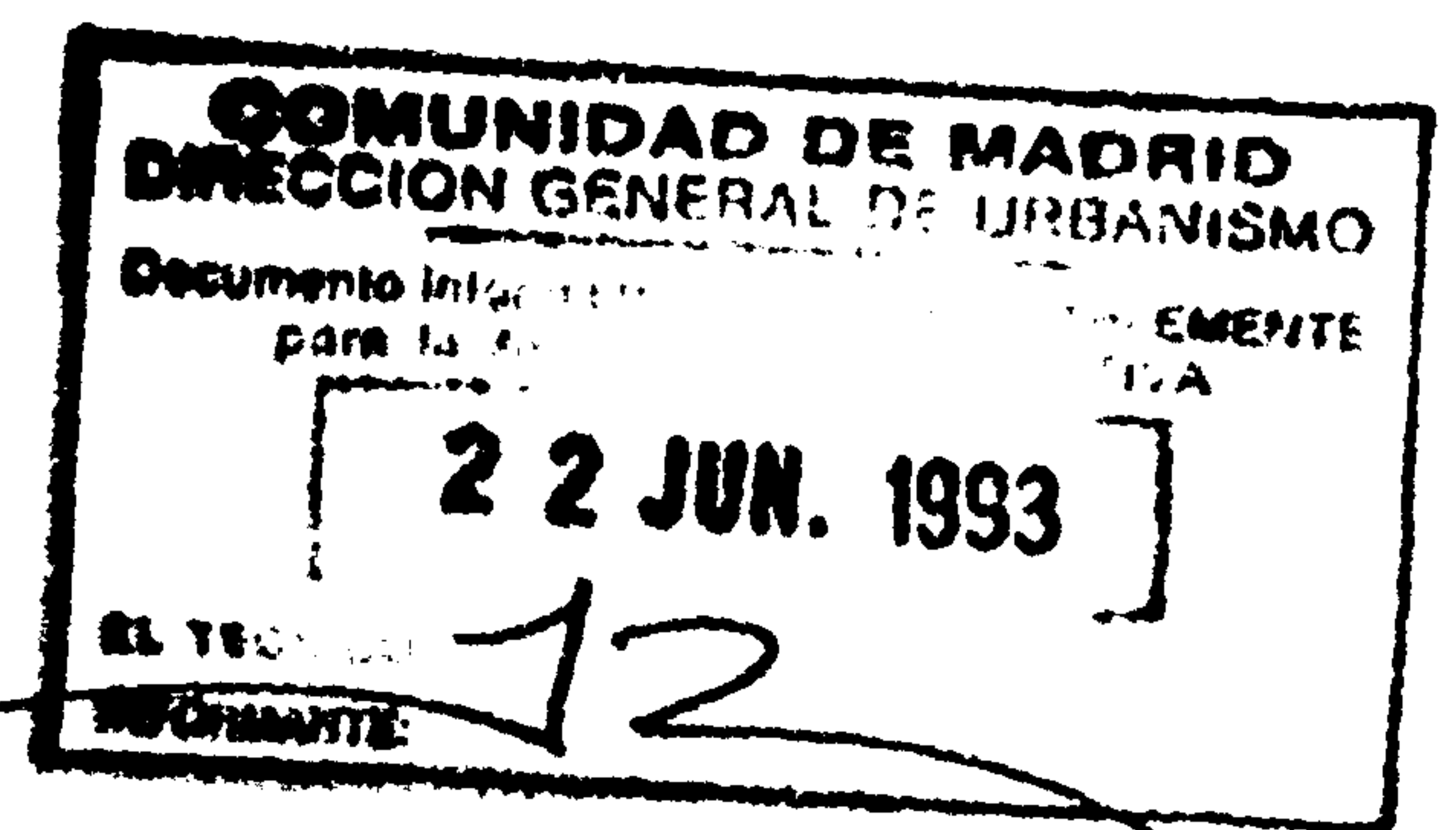
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
EL JEFE DEL SERVICIO DE
ACTIVACION ADMINISTRATIVA
Y DESARROLLO ECONOMICO
CONSEJERIA DE
TERRITORIO URBANISMO Y DESARROLLO ECONOMICO
1989, B.O.C.M. 5-5-1989

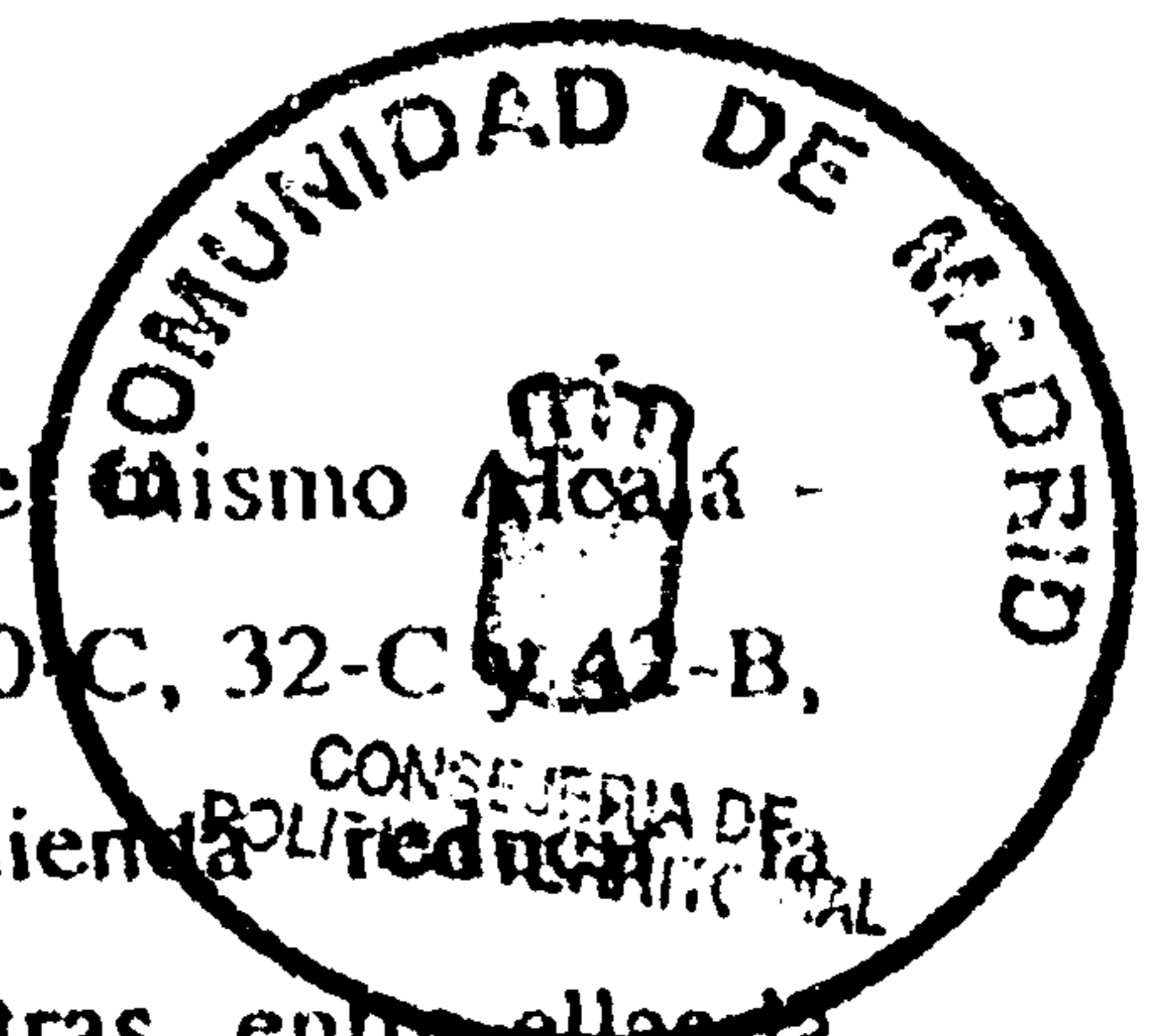
Desde la aprobación del Plan General, han concurrido en el ámbito del sector y su entorno una serie de circunstancias relacionadas con nuevos proyectos urbanísticos e infraestructurales, que unidas a los problemas y requerimientos detectados en la redacción del Avance del Plan Parcial del Sector, hacen necesaria y oportuna la Modificación del Plan General, con los siguientes objetivos:

a) La imprescindible mejora de las condiciones de accesibilidad y estructuración interna de los usos de mayor centralidad y demanda de tráfico del sector, y especialmente de los situados al Norte de la A-2 (Centro Terciario de Garena Norte, Parque Temático Municipal, etc.), que a su vez han de adecuarse a las nuevas directrices de planeamiento relativas de Madrid a la Red de Carreteras de la Región Metropolitana de Madrid -MOP y T y Consejería de Transportes de la CAM-, en particular la conversión del tramo sur del DRO en autovía -variante de O'Donnell- y la modificación funcional y de trazado de su enlace con la A-2.

Por otra parte, la incertidumbre respecto a la necesidad de previsión de una estación ferroviaria de Mercancías adyacente al sector y a la mejor ubicación de un nuevo apeadero aconsejan establecer las determinaciones correspondientes con suficiente flexibilidad para permitir en su día la solución que conjuntamente decidan Ayuntamiento de Alcalá, la Consejería de Transportes y Renfe.

b) La necesidad de diversificar la oferta de usos posibles dentro del sector, y en especial al Sur de la A-2, en refuerzo de la Estrategia Regional y su viabilidad urbanística, que exige por otra parte una cierta flexibilización de las previsiones del Plan General aunque sin comprometer con ello la formación de un auténtico polo de actividades empresariales innovadoras y de tecnología avanzada en este lugar estratégico de Corredor.





El sobredimensionamiento de la oferta existente tanto en el mismo Alcalá - Parque Tecnológico del Campus Universitario, polígonos 30-C, 32-C y 41-B, etc. como en otros municipios del corredor-, recomienda una reducción de la edificabilidad global de este tipo de usos incrementando otras, entre ellas la residencial.

La previsión de nuevos usos (enclaves) residenciales al sur de la A-2 contribuirá a dotar a este sector de acceso representativo de la ciudad de una mayor integración en la misma, así como a reforzar la viabilidad de la estación ferroviaria prevista si, como se recomienda, se sitúa en su entorno.

- c) La necesidad de flexibilizar las determinaciones establecidas en la ficha del Plan General correspondiente al Sector 101, manteniendo únicamente las de carácter vinculante de tal forma que el Plan Parcial en desarrollo de su competencia legal, pueda establecer una ordenación y unas ordenanzas más adecuadas a las condiciones concretas del mercado -oferta/demanda- con el fin de potenciar y viabilizar la actuación.

2. ALCANCE DE LA MODIFICACION

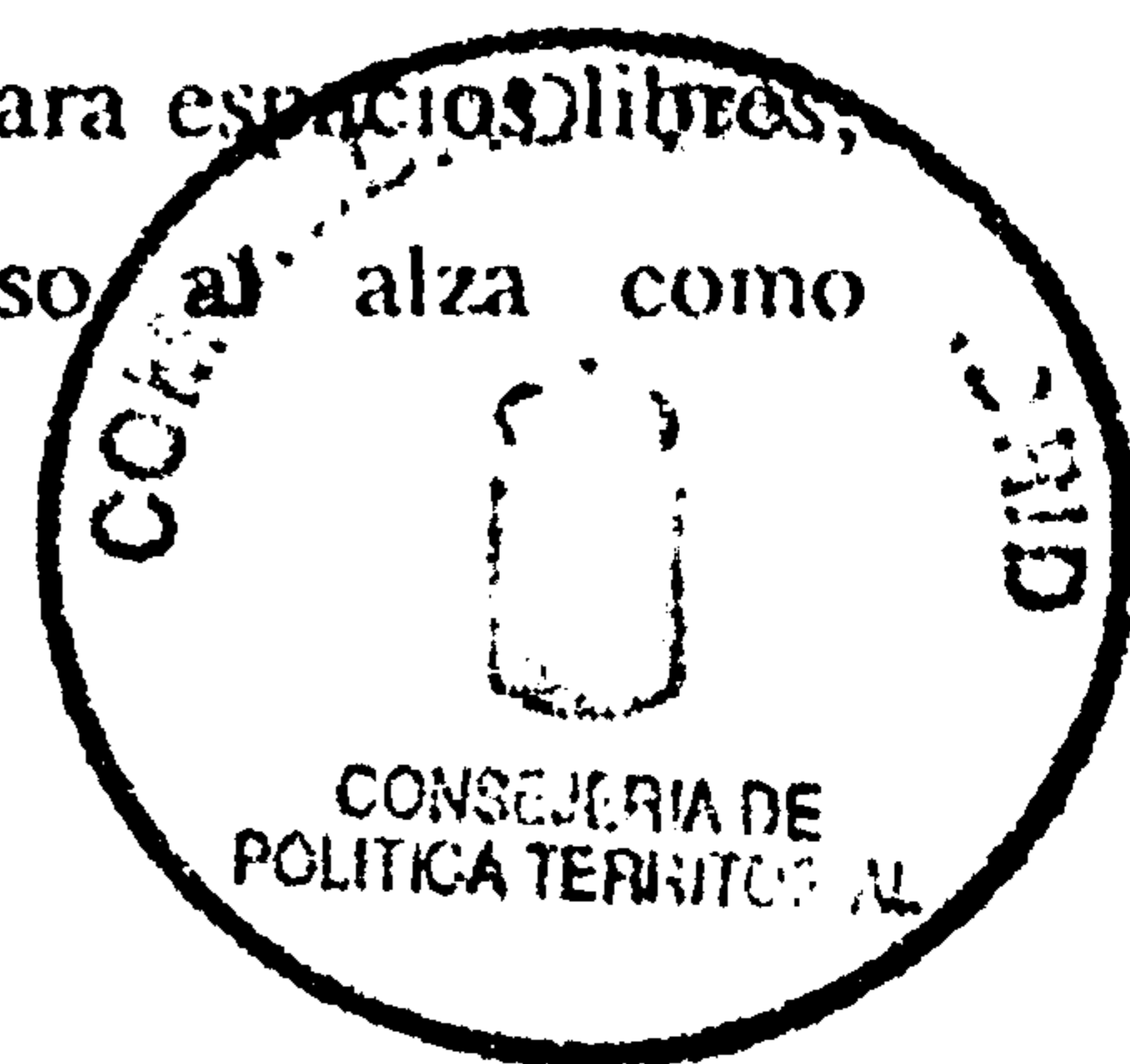
Las modificaciones del Plan General propuestas se refieren y dan respuesta exclusivamente a los aspectos reseñados y no afectan a determinaciones sustanciales del Plan General. Así pues, de modo particular, se mantienen:

La superficie global destinada a Sistemas Generales SGVI-F, SGVI-G y SGFE-F.

El uso global-mixto, con predominio de las actividades empresariales innovadoras y/o tecnológicamente avanzadas en el ámbito Sur del sector y la formación de un Centro Terciario en su ámbito Norte.

Los coeficientes de edificabilidad lucrativa bruta y de aprovechamiento del Sector.

La superficie y usos de los sistemas interiores previstos para espacios libres, deportivos, y equipamientos, ajustándolos en su caso, al alza como consecuencia del aumento del número de viviendas.



3. CONTENIDO DE LA MODIFICACION

La modificación del Plan General que se propone y cuyas determinaciones quedan recogidas en la ficha del sector y en las de los sistemas generales que se adjuntan, se refiere básicamente a los siguientes aspectos:

A) De los sistemas generales

1. Modificación, ajuste y flexibilización del sistema general viario (SGVI-F y SGVI-G) manteniendo la superficie establecida en el Plan General, aunque con variación de los trazados previstos. El Plan Parcial introducirá los necesarios ajustes y movimientos de los mismos para favorecer una mejor accesibilidad tanto al sector como a la ciudad, y para adecuarse a las directrices y proyectos de la CAM y el MOPT.
2. Reajuste de el ámbito establecido en el Plan General para la reserva de Estación Ferroviaria (SGFE-F), para diversificar las posibilidades de ubicación del nuevo apeadero en distintos enclaves, a fin de lograr el mejor servicio a la población del entorno y al propio sector de La Garena (sin renunciar a una posible -aunque no probable-, Estación Mercancías o espacio de servicio/apoyo a Areas producción del Centro/Parque Empresarial y de Actividad).

B) De los usos y edificabilidades

1. Flexibilización del uso Industria Tecnológica, derivando 144.000 m². a Industria Exenta y en gran parcela (industria innovadora, limpia y escaparate), diversificando los tipos edificatorios y permitiendo como actividades compatibles los servicios que puedan ser necesarios para un desarrollo integrado del parque (centros y sedes de empresas, servicios, hotel, dotaciones privadas...).



2. Ampliación de las tolerancias de usos compatibles previstos en las claves indicadas en la ficha del sector, a nuevas situaciones y grupos de usos a definir por el Plan Parcial, sin alterar, en todo caso, los usos expresamente prohibidos en las citadas claves.

Con esa finalidad, en el cómputo de los usos compatibles indicado en el art. 5.2.7 de las Normas Urbanísticas, se deberán tener en cuenta, exclusivamente, "las superficies edificadas sobre solares de uso exclusivo distinto del característico".

3. Tolerancia de una mayor edificabilidad residencial, con un incremento máximo de 72.000 m². destinado a 600 viviendas en régimen libre o de precio tasado, que habrán de ubicarse en el entorno de los suelos clasificados como Sistema General Ferroviario (apeadero Renfe). Esta edificabilidad se detrae de la correspondiente al uso Industrial, manteniéndose en todo caso el aprovechamiento y edificabilidad del conjunto del sector.

Para esas nuevas viviendas, se prevé la adopción de los tipos edificatorios de mayor intensidad, tales como la vivienda residencial colectiva intensiva o el condominio, pero sin excluir la unifamiliar de alta densidad.

4. Corrección del error material detectado en el cuadro de distribución de usos e intensidades del subsector Garena Sur y arrastrado en el cuadro general de Aprovechamiento urbanístico del sector.

En efecto, en el cuadro correspondiente al subsector Sur se invirtieron por error las cifras correspondientes a los renglones de las superficies de espacios libres y del viario. Dos razones ponen de manifiesto la existencia de ese error: en primer lugar, la clara intención de cuantificar la superficie de los espacios libres con arreglo al estándar legalmente exigido (10%, lo que arroja los 86.750 m². atribuidos



erroneamente en el renglón del viario), al igual que se hace con los demás usos dotacionales (deportivo 2%, social 1% y comercial 1%). En segundo lugar, y en coherencia con lo antedicho, en el referido cuadro la superficie edificable correspondiente al renglón de espacios libres es de 8.675 m²., resultado de aplicar el coeficiente de edificabilidad de 0,1 m²/m². a los 867.500 m². y no a la cantidad que erroneamente aparece en dicho renglón (151.050 m².) y que en realidad corresponde al siguiente, es decir al viario. Tales errores se han trasladado también al cuadro general de aprovechamiento urbanístico del sector, debido a que los datos de éste se obtienen mecánicamente por suma de los correspondientes a los subsectores.

5. Además de la corrección de ese error material, se han ajustado las cifras correspondientes a las reservas de los sistemas interiores con arreglo a los siguientes criterios:
- i) Se ha incrementado la reserva correspondiente al uso docente como consecuencia del incremento de viviendas previsto en el subsector Sur.
 - ii) Se han mantenido las superficies correspondientes al uso deportivo y al de equipamiento comercial al resultar superiores a las obtenidas por aplicación de los mínimos exigidos en el Anexo del Reglamento de Planeamiento, separadamente para el uso residencial y para el uso industrial previstos ahora en el subsector Sur.
 - iii) Se ha incrementado la superficie correspondiente al equipamiento social al aplicar separadamente al uso residencial y al uso industrial las reservas que respectivamente se fijan en el mencionado Anexo.
 - iv) La superficie de espacios libres del conjunto del sector, una vez corregido el error material a que se ha hecho referencia en el punto anterior, se ha incrementado en 1 Ha., en



a razón de 5 m²/habitante conforme a lo establecido en el apartado 2 d) del artículo 72 del Texto Refundido de la L.S. (RDL 1/92). El citado incremento, a su vez, se ha repartido entre los subsectores norte y sur proporcionalmente a la superficie de cada uno.

6. Corrección de errores contenidos en el cuadro que recoge las unidades de aprovechamiento correspondientes a los sistemas generales que se adscriben al sector, al existir error en el coeficiente de aprovechamiento medio.

C) De las condiciones particulares de la Ficha

1. En el cuadro de Aprovechamiento Urbanístico que se incluye en la ficha de condiciones particulares del sector se recogen, exclusivamente, las determinaciones de carácter básico.

Para los dos ámbitos del sector situados al Norte y al Sur de la A-2 (subsectores Norte y Sur), se establecen algunas determinaciones y recomendaciones particulares de ordenación relativas, en su mayor parte, a la predominancia de determinados usos.

2. Las secciones viarias del viario interior público del Plan Parcial serán aquellas que determine el mismo, siendo las de Plan General secciones recomendadas.
3. La localización de las reservas para equipamiento deportivo y social situadas al Sur de la A-2 las determinará el Plan Parcial, utilizando para ese fin, si fuera posible, los edificios existentes en la finca matriz.

