III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

41 MEJORADA DEL CAMPO

URBANISMO

Por Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Mejorada del Campo, en sesión extraordinaria celebrada el 26 de julio de 2019, se ha aprobado definitivamente el "Plan Especial de Adaptación del acceso al casco Central de Mejorada del Campo, a la Glorieta Ejecutada por la Comunidad de Madrid como actuación sectorial en las M-208", redactado por la mercantil "Diseño y Planeamiento, S. A. P. (DIAPLAN)".

MEMORIA

1. *Objetivo*

El objetivo del Plan especial es la adaptación del tejido urbano del entorno a la glorieta ejecutada en la M-208 por la Comunidad de Madrid, al amparo de la Ley de Carreteras.

La ejecución de la glorieta central de la M-208, al igual que ocurrió con la que se sitúa bajo la Radial 3, se llevó a cabo con unas características y en una localización que no coincidían con las previstas en el Plan General de Ordenación Urbana, provocando disfunciones que causan graves problemas de acceso y salida a la zona central de la ciudad, gravedad que se pretende reducir con las propuestas del presente documento.

2. *Memoria Informativa*

2.1. Ámbito y localización:

El ámbito del Plan especial es el que se representa en el plano número 1, que se limita a las vías locales de acceso a la zona central del casco: tramo final del paseo del Arenero, calle de Santa Rosa hasta la confluencia con la calle de Antonio Gaudí y la avenida de la Reja Grande desde el tramo anterior a la glorieta de Dolores Ibárruri y la propia glorieta, hasta la confluencia con las anteriores calles. Se incluye, además, el entorno de la confluencia de las tres calles citadas en la superficie suficiente para viabilizar los cambios de diseño de la intersección que se propone, así como la zona comprendida entre el tramo de la avenida de la Reja Grande citado y la avenida de Portugal.

2.2. El modelo territorial del Plan General:

2.2.1. Objetivos del modelo territorial del Plan general y su instrumentación:

Ya en la información urbanística del Plan general se ponía de manifiesto, el problema que suponía "la desconfiguración de la trama urbana... y el estrangulamiento de sus ejes estructurantes" y la gran complejidad de accesos que ya entonces creaba problemas a los suelos industriales.

Como respuesta a esa situación, el Plan General vigente definía un modelo de desarrollo, (no aparece en la memoria del plan vigente el término modelo territorial) con cinco objetivos genéricos:

— Protección del Medio Ambiente.
— Consolidación de Mejorada en su doble vertiente de ciudad residencial con un componente importante de desarrollo industrial y terciario.
— Adecuación del planeamiento municipal al modelo territorial regional.
— Logro de un equilibrio entre la población y empleo del municipio.
— Obtención de suelo para nuevos equipamientos e infraestructuras.

Para su consecución se servía, junto con la clasificación del suelo, de tres estrategias que implicaban una definición específica de sistemas generales (en la actualidad redes generales). Eran las siguientes:

— Revitalización del casco.
— Clarificación del tejido urbano mediante la definición de una red viaria estructurante incardinada en una malla regional que mejore el tránsito rodado.
— Definición de usos globales, distribuyéndolos en el territorio en coherencia con el tejido urbano y las exigencias medioambientales.

BOCM-20200128-41

La mejora del tránsito rodado se instrumentaba mediante actuaciones que estructuraban el tejido urbano en varios nudos y conexiones con los viarios existentes y previstos, con la definición de una serie de viarios "en los que se apoye de una manera coherente la actuación de Planes posteriores" y con actuaciones de mejora en las conexiones del viario metropolitano con el viario local basadas en "la creación de circunvalaciones y la potenciación de nuevos ejes estructurales" (calle de Miguel Hernández, calle del Duero, calle de Juan Gris, calle de Castilla).

La definición del viario estructurante tenía para el Plan general la finalidad de:

1. Facilitar el transporte urbano y la circulación simultáneamente con el desarrollo de los Planes Parciales.
2. Incardinar en el modelo los nuevos crecimientos, incluso de las posteriores revisiones del Plan general fijando las bases territoriales de una posible expansión de municipio apoyándose en esos viarios.
3. Alcanzar una mejor integración de la ciudad en el Medio Físico.

2.2.2. Descripción del modelo:

a) La gran malla regional: como puede observarse en el plano número 2, el modelo territorial del Plan General situaba la ciudad en el interior de una malla de grandes vías supramunicipales, sobre cuyo trazado carecía, obviamente, de competencias y que, por consiguiente, reflejaba la información disponible en el momento de su redacción sobre las previsiones de la administración supramunicipal Estaba constituida por los trazados entonces previstos de la M-45, que discurría por el norte del término municipal y de la R-3, que lo hacía por el oeste y el sur del municipio, y una conexión entre ambas que cerraba la malla por el este.

b) La malla comarcal: en el interior de ese gran anillo de grandes vías supramunicipales definía un segundo anillo, en su mayor parte también constituido por vías supramunicipales: la M-208, la M-203, la M-217 y la vía de ronda, límite del suelo urbanizable por el este.

c) La red viaria estructurante: junto con la citada Ronda Este, que forma parte de la malla que hemos llamado comarcal, "jalonada de glorietas", que cierra la clase de suelo urbanizable y atraviesa la urbanización de "El Tallar" hasta la M-203, y que el Plan General sugiere que podría conectarse hacia el sur con la M-217 (fuera del término municipal), plantea una vía estructurante de borde del polígono industrial cuyo trazado definitivo debía entenderse ligado al de la autovía R-3.

   La estructura viaria del polígono industrial se jerarquizaba definiendo la calle de Duero como eje estructurante del suelo industrial y su conexión en un extremo con la vía de borde Este antes citada y en el otro con la M-208.

   En el casco urbano se potencia el eje norte-sur, constituido por la calle de Virgen de la Soledad, prolongada hacia el sur en el paseo del Arenero, con un nuevo acceso a la M-208 que, a su vez, sirve de enlace con la futura Ronda Sur y de conexión entre los antiguos planes parciales "Cerro de la Horca" y "Reja Grande", que se prolonga hacia la circunvalación como conector de la zona este-oeste y como filtro separador, junto con las zonas verdes adyacentes, de los suelos residenciales e industriales.

   Dos ejes, N-S y E-O, estructuran la zona residencial (Santa Rosa-Miguel Hernández-Belgrado y Juan Gris-Concordia) y otros dos, la zona industrial (Duero y Castilla, que se duplica con la calle de Aragón como única posibilidad de conexión con la vía de borde sur).

   Casi implícita en los puntos anteriores se encuentra la estructura de usos globales, que concentra los usos industriales en la parte sur y los crecimientos residenciales hacia el este tal como figura en el plano número 2 citado anteriormente.

2.2.3. Las dificultades para la consolidación del modelo en los años de vigencia del Plan: Los cambios de trazado más radicales se producen en la malla regional:

— La M-45 se aleja hacia el NO hasta bordear los cantiles y cortados del Jarama (a título de anécdota, es el trazado del AVE el que sigue un itinerario más aproximado al previsto por el Plan General para esta vía).
— La R-3 se concreta en un trazado similar pero no coincidente con el previsto en el Plan.
— La conexión entre la M-203 y la futura autovía R-3 no se ha ejecutado y se ha sustituido por la M-50 hacia el oeste, y por un nuevo trazado de la M-203 como autopista de peaje que conecta con la actual Radial-3, justo en el punto de intersección de esta última con la M-208, complicando enormemente la funcionalidad de

BOCM-20200128-41

la glorieta existente en la actualidad que resuelve los accesos desde dicha Radial-3 a Mejorada y Velilla.

El anillo interior ha quedado como malla-marco pero con escasísima o nula funcionalidad debido a que:

— La M-208 está totalmente colapsada en horas punta así como la glorieta de acceso a la Radial, con una escasísima fluidez, que será nula cuando se lleve a cabo la conexión de la futura autopista M-203 salvo que se modifique su trazado para lograr su incorporación a la Radial 3, antes de la glorieta de acceso a Mejorada y Velilla.
— Esta congestión anula también la funcionalidad en horas punta de la glorieta citada en el párrafo anterior, a la que no tienen conexión las zonas industriales de Mejorada.
— No se ha ejecutado la arteria de borde este y no se ha resuelto el paso por la urbanización "El Tallar", con lo que no tendrá conexión por el norte con la actual M-203 hasta tanto se resuelva el problema de las urbanizaciones irregulares.

La red viaria estructurante ha perdido funcionalidad debido a:

— El cambio de situación de la prevista glorieta del Plan General en la confluencia del paseo del Arenero y Santa Rosa, en el proyecto de duplicación de la M-208, que ha roto la coherencia de la malla urbana prevista en esta zona por dicho documento.
— La congestión de la citada M-208 y la de la glorieta bajo la Radial-3 hacen imposible la conexión de la calle del Duero con la citada carretera autonómica en ambos sentidos de circulación, con lo que el polígono industrial ha quedado conectado exclusivamente por la avenida de Portugal, en el acceso que sustituyó a la glorieta a que antes hemos hecho mención.
— La conexión del paseo del Arenero, Santa Rosa y Circunvalación Sur, se resolvía con una glorieta que la modificación llevada a cabo por la Comunidad de Madrid en la concreción definitiva de la propuesta, hizo imposible y cuya compatibilización es el objeto de este Plan Especial.

El Modelo territorial resultante, modificado por las acciones en las carreteras del Plan General, puede verse en el plano número 3.

3. *Justificación de la necesidad del ajuste de la red de infraestructuras constituida por la M-208 y los accesos a la ciudad*

El análisis urbanístico realizado pone de manifiesto la existencia de una serie de disfunciones en el tejido urbano, cuya acumulación progresiva esta marginando al municipio de Mejorada de la estructura productiva y de servicios de la Comunidad de Madrid. Estas disfunciones tienen su base, como ha quedado dicho, en los cambios acaecidos en la red de supramunicipal de comunicaciones, que han alejado el modelo territorial regional del que fue utilizado por el Plan General y en base al cual planteó, al margen de sus insuficiencias, su modelo urbano y lo han hecho sin revisar el planeamiento municipal, superponiendo las actuaciones supramunicipales a las previsiones del mismo como modificaciones puntuales, creando una situación de deterioro progresivo de la accesibilidad, con un efecto multiplicador sobre unas iniciativas de desarrollo guiadas más por los intereses de la propiedad del suelo que por los requerimientos de las actividades económicas, y que han ido resolviendo los diferentes ámbitos al margen de una visión global de la ciudad, inexistente a nivel del territorio municipal por la obsolescencia del Plan General.

De esta situación se deduce la necesidad de unas acciones de planeamiento con el objetivo concreto y específico de arbitrar las medidas de ajuste y complementación de las determinaciones del Plan General para asegurar el funcionamiento del modelo territorial resultante de las modificaciones derivadas de las acciones en las carreteras, al menos a nivel local, dado que recuperar la funcionalidad de la malla comarcal mediante nuevos trazados viarios supramunicipales requeriría la revisión del Plan General, una revisión que el municipio inició en el año 2006 y que después de varios años quedó paralizada al condicionarse por la Comunidad de Madrid la continuidad de su tramitación a la solución de los enclaves de viviendas irregulares.

Los objetivos municipales son ahora más modestos, y se reducen a llevar a cabo los ajustes en la red viaria local de acceso a la zona central para mejorar su funcionalidad, contribuyendo a acercar la realidad de su funcionamiento al que requiere el modelo territorial del Plan General resultante de las actuaciones ejecutadas en las carreteras M-208 y Radial-3.

Una vez mejorada la funcionalidad de este nivel local, se debería acometer la mejora de la funcionalidad de la totalidad del tramo de la carretera que atraviesa el suelo urbano o, al menos las directrices para su progresiva mejora y, una vez definido el diseño o, al me-

BOCM-20200128-41

nos, establecidas las directrices para el mismo, se podría acometer la mejora del tejido industrial y la corrección de sus disfunciones.

Dentro de esta reducción de las expectativas municipales, aconsejadas por el realismo y la experiencia vivida, el anterior objetivo genérico se puede reducir al aumento/recuperación de la funcionalidad de la M-208 como eje de comunicación casi exclusivo de la ciudad con el entorno regional y la de los accesos desde la misma al suelo urbano, sin que, aún así, pueda alcanzarse plenamente. La figura para llevar a cabo esa mejora es, tal como se justifica en el punto correspondiente, el Plan Especial. No obstante, la función supramunicipal de la M-208, su grado de congestión actual, la futura conexión de la autovía de peaje M-203 y la necesaria complejidad de la consideración conjunta de todas las acciones imponen un ritmo de tramitación a un documento de tan gran amplitud territorial que no pueden soportar los graves problemas que aquejan al acceso a la zona central de la ciudad. Esta circunstancia aconsejó la división del Plan Especial en dos planes especiales, un primer plan, que constituye el objeto de este expediente que se limitara resolver los problemas del entorno norte de la glorieta central de la M-208 y un segundo plan que tuviera por objeto la mejora del tramo urbano de la citada carretera, desde el término municipal de Velilla de San Antonio, hasta la intersección con el camino de la Presa y su continuidad por este paseo hasta la actual M-203. En otras palabras:

— El primer Plan Especial, que constituye el objeto de este documento, tiene como objetivo aumentar la funcionalidad del viario local, una vez ejecutada la glorieta central del la M-208 como actuación sectorial por parte de la Comunidad de Madrid.
— El segundo Plan Especial, incluiría las acciones necesarias para mejorar la totalidad el tramo de la M-208 que atraviesa el suelo urbano, desde el límite con Velilla de San Antonio hasta la M-203 junto a la Lavandería, recogiendo todas las actuaciones sectoriales llevadas a cabo por la Comunidad de Madrid y cuya viabilidad pasa por la aceptación por parte de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid de una solución transitoria que no requiera el diseño previo del tramo de carretera afectando a zonas verdes o suelo de la vía pecuaria, pues ello requeriría la revisión del Plan general.

Todo ello sin perjuicio de la necesidad de abordar la actualización de la normativa y la clarificación del tejido urbano de las zonas industriales, que debe llevarse a cabo conjunta o paralelamente con la misma operación en los Planes parciales que, en gran parte permanecen sin edificar y en diferente grado de desarrollo.

4. *Concreción del objeto genérico de recuperación de la funcionalidad de la red de infraestructuras en objetivos y requerimientos específicos para el conjunto de acciones de planeamiento*

El aumento/recuperación de la funcionalidad de las infraestructuras de acceso se concreta en un primer requerimiento desarrollado por este documento:

— Resolución de las disfunciones, generadas por la ejecución de la glorieta central acceso central en la M-208, en la confluencia de la calles de Santa Rosa el y paseo del Arenero.

Y cinco requerimientos objeto del segundo Plan Especial que inicialmente iba a ser desarrollado por el Ayuntamiento como plan de mejora del trazado, pero cuya propuesta inicial, presentada como consulta informal a los servicios técnicos de la Dirección General de Carreteras, se ha considerado insuficiente al considerar que debe abordarse la adaptación total del tramo a la normativa de diseño de carreteras vigente, con la previsión de su duplicación, lo que exige la revisión del Plan General dada la afección que ello supone a las zonas verdes y vías pecuarias colindantes con la misma:

— Mejora de la intersección de la M-208 con el camino de la Presa y de los accesos al casco antiguo desde la misma.
— Resolución de la conexión del camino de la Presa con la M-203, con un nuevo acceso a la zona norte del casco urbano.
— Mejora del nivel de servicio de la M-208 entre la primera intersección y la glorieta central, compatibilizando los desafortunados diseños del Plan General con los requerimientos técnicos para el trazado de las carreteras de la Comunidad de Madrid.
— Aumento de la funcionalidad de la glorieta de acceso y salida de la Radial 3 y, en un futuro próximo de la autovía M-203, si finalmente llegara a conectarse en este punto.
— Implementación de la estructura del Plan General para la zona industrial, garantizando el papel estructurante de la calle del Duero y su conexión con la M-208 posibilitando la incorporación a ambos sentidos de circulación.

BOCM-20200128-41

A título meramente informativo se adjunta en el anexo número 1 el plano con la propuesta de mejora de la M-208 a su paso por Mejorada del Campo, elaborado como inicio de un segundo Plan Especial que ha quedado paralizado ante la imposibilidad del Ayuntamiento de acometer los estudios necesarios para redactar un proyecto de la carretera y que por las afecciones sobre la calificación del suelo del Plan General deberá esperar a su futura revisión. Al margen de las dudas razonables que puedan existir sobre idoneidad del diseño realizado por Mintra para el paso subterráneo bajo el enlace con la Radial 3, que esta propuesta incorpora, el esquema informa de las reivindicaciones del municipio:

— Glorieta en la confluencia de la M-208 con el paseo de la Presa.
— Glorieta en la intersección de este paseo con la M-203.
— Mejora del tramo comprendido entre la primera de las glorietas y la glorieta central.

5. *Justificación de la suficiencia de la figura del Plan Especial para alcanzar esos objetivos*

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid, los planes especiales tienen como función, entre otras, "la definición, ampliación o protección, de cualquiera de los elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, así como la complementación de sus condiciones de ordenación con carácter previo para legitimar su ejecución".

Según ha manifestado reiteradamente el Tribunal Supremo [sentencias de 26 de junio de 2009 (RJ 2009/5797), 21 de enero de 2010 (RJ 2010/3077), 8 de marzo de 2010 (RJ 2010/4199), entre otras]. "Los planes especiales, a diferencia de los demás instrumentos de planeamiento, no ordenan el territorio desde una perspectiva integral y global, sino que su punto de vista es más limitado y sesgado porque atiende a un sector concreto y determinado. Esta diferencia tiene su lógica consecuencia en las relaciones con el Plan General, pues si su subordinación fuera puramente jerárquica quedaría el Plan Especial sin ámbito propio sobre el que proyectarse, toda vez que no puede limitarse a reproducir lo ya ordenado por el Plan General. Téngase en cuenta que el Plan especial precisa un campo concreto de actuación en función de los valores que persiga y en los objetivos que se haya propuesto". Ahora bien, el propio Tribunal advierte que "aunque su relación no sea explicable exclusivamente por el principio de jerarquía, e introduzca en sus relaciones normativas con el Plan General el principio de especialidad, ello no quiere decir que la jerarquía no tenga aplicación en tal relación y que la autonomía o independencia del Plan Especial sea plena, que no lo es. En efecto, el ámbito sectorial que regula el Plan Especial no puede alcanzar hasta sustituir el planeamiento general en la función que le es propia, como acontece con la clasificación del suelo o la fijación de la estructura general que constituyen determinaciones vedadas al Plan especial..." (RJ 2011/1227)

Como se desprende de las consideraciones anteriores, el Plan Especial no tiene una subordinación jerárquica respecto al Plan General pero no puede alterar sus determinaciones estructurantes.

Ninguno de los objetivos descritos en el punto anterior supone una modificación de las previsiones estructurantes del Plan General, antes bien, su consecución es condición imprescindible para materializar sus previsiones. En consecuencia, todos ellos pueden ser alcanzados con la figura del Plan Especial de mejora de la infraestructura viaria.

6. *Alcance del presente Plan Especial de adaptación del acceso central al suelo urbano, a la glorieta de la M-208 ejecutada por la Comunidad de Madrid*

En el marco establecido por la Ley del Suelo del la Comunidad de Madrid, Ley 9/2001 de 1 de julio, y sus modificaciones posteriores, el presente Plan Especial tiene el alcance que se especifica a continuación para sus distintas determinaciones:

1. Reordena el acceso al centro urbano desde la glorieta central de la M-208, resolviendo los conflictos de circulación mediante la previsión de una segunda glorieta, suprimiendo intersecciones que suponen un peligro para la seguridad del tráfico y evitando recorridos innecesariamente largos derivados de la necesaria eliminación del sentido salida de la avenida de la Reja Grande hacia la nueva glorieta e la confluencia de Santa Rosa y Arenero.
2. Recuperar los dos sentidos de circulación en las dos últimas calles.
3. Habilitar una conexión de la avenida de la Reja Grande con la avenida de Portugal desde la glorieta de Dolores Ibárruri, recuperando el sentido salida suprimido por su peligrosidad, según se indica en el punto número 1 y evitando con ello los recorridos por el interior del tejido urbano de los habitantes de la mitad sur del suelo urbano para acceder a la M-208.

BOCM-20200128-41

No se alteran otras determinaciones salvo los ajustes de detalle en los suelos colindantes necesarios para la anterior ordenación que, en ningún caso suponen disminución de la superficie de zonas verdes, tanto de red general como de red local, incluidas en su ámbito, incluso anteriores a la modificación que supuso la ejecución de la glorieta en la M-208 por la Comunidad de Madrid, que se han evaluado, toda vez que no se han localizado los documentos el proyecto de la citada glorieta en que necesariamente debió llevarse a cabo esa justificación.

7. *Determinaciones para el cumplimiento del objetivo "Resolución de las disfuncionalidades generadas en la confluencia de la calle de Santa Rosa y el paseo del Arenero, por la ejecución por la Comunidad de Madrid de la glorieta central de la M-208"*

El diseño de la glorieta actual, que se efectuó por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid con la cobertura de la Ley de Carreteras, atendió prioritariamente a la funcionalidad de la carretera M-208 y, como efecto secundario, provocó que el paseo del Arenero, Santa Rosa y la avenida de la Reja Grande tuvieran que confluir antes de incorporarse a la misma a una distancia tan reducida que impidió la ejecución de una segunda glorieta que garantizara simultáneamente todos los movimientos de su intersección y la incorporación a la M-208 en ambos sentidos de circulación.

En el plano número 4 se muestra el estado actual resultante de las actuaciones citadas superpuesto al Plan general vigente.

En el plano número 5 puede verse el Plan General incorporando todas las acciones sectoriales del Estado y de la Comunidad de Madrid, así como el diseño pormenorizado de los planes parciales ya desarrollados.

7.1. Problemas actuales:

El origen de la congestión actual en la confluencia de la calle de Santa Rosa, avenida de la Reja Grande y Arenero, como se ha dicho en la información urbanística, deriva de la congestión de la glorieta de la M-208, a su vez provocada por la que se produce en la glorieta situada bajo la Radial-3, lo cual no significa que eliminada la congestión de la carretera desapareciera el problema en la confluencia de las tres calles citadas. De hecho, en la actualidad:

— Se ha suprimido, por cuestiones de seguridad el sentido salida hacia la M-208 en la avenida de la Reja Grande y tanto el paseo del Arenero como la calle de Santa Rosa (excepto para acceso de la policía municipal) se han dejado de un solo sentido de circulación, con un "ceda el paso" en esta última.

— La disposición de sentidos obliga a que los vecinos de los bloques de la manzana delimitada por las calles de Santa Rosa, Argentina y Venezuela deban entrar hasta la calle de Antonio Gaudí para acceder desde la M-208 y lo contrario les ocurre a los del Plan Parcial "Cerro de la Horca". Asimismo todo el tráfico de salida por la avenida de la Reja Grande debe hacerse por el polígono industrial al que deben dirigirse los habitantes de las zonas residenciales del sur del casco o, alternativamente, dirigirse hacia el norte para descender por la calle de Santa Rosa.

7.2. Soluciones propuestas:

La consolidación irrenunciable de la actual supresión del sentido salida en la avenida de la Reja Grande, a partir de la glorieta existente en la confluencia con el paseo de Dolores Ibárurri, no debe impedir su función como vía de circunvalación sur del casco residencial. El paseo del Arenero y la calle de Santa Rosa deben recuperar los dos sentidos de circulación. En la de Santa Rosa la implantación de los dos sentidos se llevaría a cabo, en una primera fase, hasta el cruce con la calle de Argentina, permitiendo la salida y la entrada de las viviendas existentes e, incluso, el acceso y salida al aparcamiento de los bloques situados en la margen opuesto de la calle de Santa Rosa y, en una segunda fase, hasta enlazar con la calle de Miguel Hernández. En el Paseo del Arenero se implantaría tan solo en su último tramo, de manera que la salida del barrio pueda hacerse por la calle de Adolfo Marsillach, que quedaría con sentido salida, descongestionando totalmente la calle de Antonio Gaudí.

A partir de esta decisión se plantearon las alternativas, que se relacionan en el documento ambiental, que responden a las cinco opciones siguientes respecto a la avenida de la Reja Grande. La primera con tres variantes, la segunda con dos y la cuarta con tres:

a.1. Supresión del tramo de la avenida de la Reja Grande entre la glorieta-intersección con la calle de Dolores Ibárurri y la glorieta de la M-208 con conexión de

BOCM-20200128-41

esta última en sentido salida con la avenida de Portugal y prolongación del primer tramo de la calle de Argentina hasta Dolores Ibárurri con tres variantes:

a.1/1a) Calle de Santa Rosa con dos sentidos hasta la calle de Argentina y sentido salida en el resto. Paseo del Arenero con sentido salida hasta Adolfo Marsillach y sentido entrada a partir de dicha calle con acceso desde una glorieta en la calle de Santa Rosa colindante con el límite sur del cuartel de la Policía Local.

a.1/1b) La propuesta anterior sin la glorieta en la calle de Santa Rosa y con dos sentidos de circulación en el paseo del Arenero desde el sur hasta Adolfo Marsillach.

a.1/1c) Sentido de entrada en calle de Santa Rosa y de salida en el paseo del Arenero.

a.2. Mantenimiento del sentido entrada en la avenida de la Reja Grande, del sentido salida con conexión con la avenida de Portugal y prolongación del primer tramo de la calle de Argentina hasta Dolores Ibárurri. Con dos variantes:

a.2/2a) Cambio de sentido en la calle de Dolores Ibárurri y en la prolongación de la calle de Argentina. Calle de Santa Rosa con dos sentidos hasta la calle de Argentina y sentido salida a partir de dicha calle. Paseo del Arenero dos sentidos hasta Adolfo Marsillach y sentido entrada a partir de dicha calle, sin acceso directo desde la M-208.

a.2/2b) Sentido entrada en calle de Santa Rosa y salida en paseo del Arenero.

a.3. Supresión del tramo de la avenida de la Reja Grande entre la glorieta de la M-208 y la glorieta-intersección con la calle de Dolores Ibárurri, sin conexión de esta última en sentido salida con la avenida de Portugal y prolongación del primer tramo de la calle de Argentina hasta Dolores Ibárruri. Sentido de entrada en calle de Santa Rosa y de salida en paseo del Arenero.

a.4. Ejecución de una glorieta en la confluencia de la calle de Santa Rosa con el paseo del Arenero. Dos sentidos en ambas calles, hasta las calles de Argentina en primera fase, Antonio Gaudí en segunda fase, y Adolfo Marsillach. Sentido salida a partir del cruce en Santa Rosa, entrada en paseo del Arenero y mantenimiento del sentido entrada en la calle de la reja Grande, con sentido salida mediante conexión con la avenida de Portugal con tres variantes:

a.4/4a) Conexión en el tramo comprendido entre la glorieta de Dolores Ibárruri y la futura glorieta de la calle de Santa Rosa.

a.4/4b) Conexión desde la propia glorieta de Dolores Ibárruri.

a.4/4c) Conexión en el tramo inmediatamente anterior a la glorieta de Dolores Ibárruri.

a.5. Mantenimiento de los dos sentidos de la avenida de la Reja Grande hasta una glorieta ejecutada en la confluencia de la calle de Santa Rosa con el paseo del Arenero. Dos sentido en ambas calles hasta la calle de Gaudí y Adolfo Marsillach.

7.3. Alternativa elegida:

Tal como se justifica en el estudio ambiental, la alternativa elegida es la variante tres de la cuarta opción, en base a las siguientes razones:

a) La incorporación a la nueva glorieta de la avenida de la Reja Grande que, a fecha de hoy, no plantearía problemas de ningún tipo, dado el escaso número de vehículos que por ella circulan en sentido salida, provocaría que en corto espacio de tiempo el flujo de trafico de la calle de Santa Rosa se distribuyera entre las dos vías, provocando un conflicto en el acceso a la nueva glorieta que disminuiría gravemente la fluidez de la calle de Santa Rosa y, en consecuencia la salida de toda la mitad norte de la ciudad.

b) La prolongación del primer tamo de la calle de Argentina afectaría a la zona verde de sistema general con un giro a la izquierda en la confluencia con la calle de Santa Rosa, lo que haría perder fluidez a este eje.

c) La conexión del sentido salida de la avenida de la Reja Grande con la avenida de Portugal, tanto antes de llegar a la glorieta de Dolores Ibárruri como desde la propia glorieta presenta serias dificultades por razones topográficas y obligaría a la previsión de un nuevo carril en el acceso a la glorieta de la M-208, lo que no es autorizado por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid

BOCM-20200128-41

hasta que no se lleve a cabo el análisis de la totalidad del tramo de la citada carretera que atraviesa el suelo urbano.

d) La conexión de la avenida de la Reja Grande con la avenida de Portugal en el tramo inmediatamente anterior a la glorieta de Dolores Ibárruri, si bien presenta algún condicionante topográfico, se produciría a distancia suficiente de la glorieta para que la actuación cayera dentro de las competencias municipales.

En el plano número 6 se incorpora el diseño pormenorizado de la alternativa elegida.

7.4. Afección de las propuestas:

No se altera la edificabilidad ni la superficie de suelo de usos lucrativos.

En ningún modo se altera el modelo territorial, antes bien se refuerza viabilizándolo.

Las afecciones a zonas verdes se reducen a meros ajustes de borde que, tal como figura en el cuadro a continuación, no supone disminución de su superficie, ni alteración de su funcionalidad:

— Aumento: 1.631,78 m2.
— Disminución: 1.571,91 m2.
— Balance: +59,87 m2.

En el plano número 7 se grafían las zonas verdes afectadas por el ajuste de viario respecto al Plan General inicial, y las superficies que se califican y descalifican.

La única afección negativa es la necesaria supresión de plazas de aparcamiento en la calle de Santa Rosa, un total de cuarenta plazas que pueden recuperarse en la calle de Antonio Gaudí, que deja de constituir una calle estructurante para quedar reducida a una calle local, una función más acorde con las previsiones del Plan General, con aparcamientos en batería e inclinación de 60º y en la calle de Argentina que, una vez Santa Rosa con doble sentido vería disminuir su tráfico sustancialmente. Por otra parte, la ordenanza de zonas verdes autoriza la ejecución de aparcamientos al servicio del parque y desde el Plan Especial se sugiere que dichos aparcamientos se sitúen en forma que puedan ser ocupados por los propios habitantes del entorno en las horas en que no se utiliza el parque y que coinciden con las de máxima congestión. Todo ello al margen de la posibilidad de ejecución de aparcamientos para residentes en los espacios libres inter-bloques próximos no calificados de zona verde.

Se incluyen, en el anexo número 2, el plano de calificación original y modificado del Plan general.

8. *Determinaciones para el desarrollo*

Las determinaciones para el desarrollo se limitan, por un lado, a establecer el siguiente orden de prioridades en la ejecución:

1. Ejecución de la conexión avenida de la Reja Grande-avenida de Portugal, que disminuirá el tráfico de salida por la calle de Santa Rosa.
2. Ejecución de la glorieta en la confluencia de Areneros y Santa Rosa
3. Cambio de sentidos de circulación en la calle de Adolfo Marsillach y establecimiento de doble sentido en el último tramo del paseo del Arenero.

Previsión de dos sentidos de circulación en la calle de Santa Rosa hasta calle de Argentina.

4. Incorporación del actual carril de salida de la avenida de la Reja Grande a la zona verde.
5. Previsión de nuevas plazas de aparcamiento alternativas a las que se suprimen (espacios libres no calificados de zona verde, cambio de aparcamiento en línea a batería en calle de Antonio Gaudí, aparcamientos de visitantes en zona verde...).
6. Previsión de dos sentidos de circulación en la calle de Santa Rosa hasta la calle de Antonio Gaudí.

Por otro, a poner de manifiesto la necesidad de cumplimiento de la legislación sobre accesibilidad, no solo por imperativo legal sino porque responde a los objetivos de igualdad que asume este documento, de acuerdo con la Memoria de Impacto.

9. *Programa de ejecución y estudio económico financiero*

9.1. Plazo de ejecución:

El Plazo estimado de ejecución de las obras es de ocho meses, contados a partir de la adjudicación.

BOCM-20200128-41

9.2. Valoración de las obras:

El costo de las obras puede estimarse aplicando los siguientes módulos:

— Un módulo de 120 euros/m² a una superficie total afectada por obras de nuevo trazado de 3.500 m²: 420.000 euros.
— Un módulo de 70 euros/m² a una superficie de 2.178 m² de remodelación el trazado actual, con re-pavimentación de aceras y calzadas: 152.460 euros.
— Un módulo de 25 euros/m de muro de hormigón de altura media 1,80 m y longitud 210 m: 5.250 euros.
— Total: 577.710 euros.

9.3. Honorarios de proyecto de urbanización y dirección de obra:

Los honorarios estimados de urbanización y dirección de obra, conforme a los baremos orientativos del Colegio de Arquitectos ascienden a:

— Honorarios de proyecto: 16.000 euros.
— Honorarios de dirección de obra: 13.000 euros.
— Estudio de seguridad y salud: 1.500 euros.
— Coordinación de seguridad y salud: 5.000 euros.
— Total: 35.500 euros.

9.4. Gastos totales:

Los gastos totales de ejecución de las previsiones del Plan Especial ascienden a la cantidad de seiscientos trece mil doscientos diez euros (613.210 euros) (excluido IVA).

9.5. Sistema de ejecución y financiación:

Las previsiones incluidas en este Plan Especial deben desarrollarse como obras ordinarias por el Ayuntamiento.

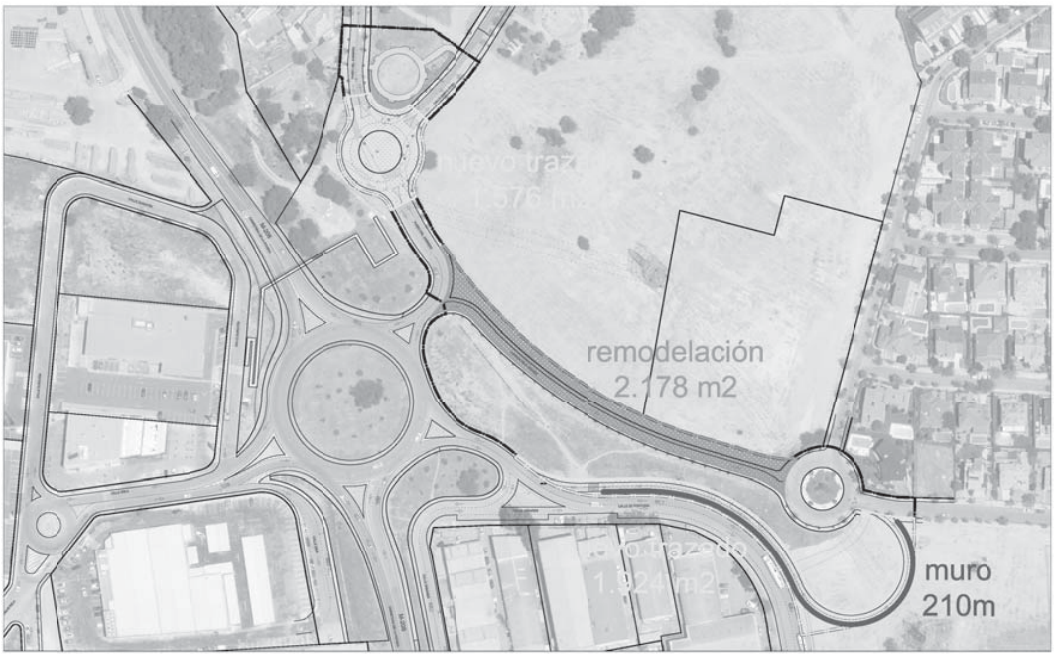
9.6. Viabilidad económica:

Por el contenido de las determinaciones carece de sentido evaluar la viabilidad del Plan Especial, dado que se trata de obras de urbanización necesarias para el funcionamiento del tráfico de la ciudad sin que se pueda establecer una previsión de ingresos y gastos similar al que se efectúa en un desarrollo urbanístico. En cualquier caso, en los objetivos del equipo de gobierno municipal está la financiación de las obras con cargo a los 2,8 millones de euros de superávit de 2018 y, si ello no fuera posible, incluir la partida correspondiente en los presupuestos municipales de 2020.

10. *Estudio de sostenibilidad*

Se trata de la reforma de una red viaria existente sin que suponga aumento significativo de la superficie a conservar, en consecuencia, la ejecución de las previsiones del Plan Especial no suponen una variación de los costos de mantenimiento y conservación actuales que se ajustan al límite legal y, en consecuencia no se modifica la sostenibilidad de la red.

BOCM-20200128-41



11. *Determinaciones normativas derivadas del cumplimiento de condiciones de los informes de los diferentes organismos explicitadas en el Informe Ambiental Estratégico*

En cumplimiento de lo establecido en el Informe Ambiental Estratégico, que recoge las condiciones de los informes emitidos por las Administraciones Públicas afectadas, se incorporan al contenido del Plan Especial las determinaciones normativas siguientes:

1. Carreteras de la Comunidad de Madrid: el proyecto de obras de urbanización deberá remitirse a la Dirección General cuyo informe, que deberá ser favorable, será vinculante.

Las conexiones que afecten a las carreteras de la Comunidad de Madrid deberán definirse mediante proyectos específicos completos que serán remitidos a la Dirección General para su informe y serán redactados por técnicos competentes y visados por el colegio profesional correspondiente. Deberá cumplirse en todo caso lo dispuesto en la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

Antes del comienzo de cualquier obra que pueda afectar al dominio público viario de la Comunidad de Madrid o su zona de protección deberá pedirse permiso al Área de Explotación de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras.

2. Afección a infraestructuras gasísticas o petrolíferas: si se produjeran afecciones a las infraestructuras gasísticas o petrolíferas competencia de la Administración del Estado, las actuaciones estarán sujetas a la normativa sectorial sobre coordinación con planes urbanísticos y de infraestructuras viarias, en especial a lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley del Sector de Hidrocarburos.

3. Protección del arbolado urbano: para el arbolado urbano que se vea afectado por el desarrollo del Plan Especial deberán cumplirse las determinaciones de la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid.

4. Vías pecuarias: antes del inicio de las obras se recabará informe del Área de Vías Pecuarias para asegurarse de que no se afecta al dominio público pecuario.

5. Servidumbres aeronáuticas: al encontrarse todo el ámbito incluido en las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores —incluidas las palas—), medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcciones y similares) o plantación, requerirán acuerdo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972, en su actual redacción.

6. Patrimonio histórico: dado que el ámbito del Plan Especial se encuentra incluido en un área en la que se ha localizado el yacimiento arqueológico CM/0084/003 “Las Acacias”, con centro geométrico en las coordenadas ETRJ89 x=458.690,5239 y=4.471.392,2131, antes del inicio de las obras de urbanización deberá llevarse a cabo una

BOCM-20200128-41

actuación arqueológica que consistirá en un estudio documental y un control arqueológico de los movimientos de tierras.

El estudio documental consistirá en un estudio histórico cartográfico (histórica, geológica, topográfica, de usos del suelo, de planeamiento vigente) fotografía aérea, bibliografía, consulta del Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid y expedientes de actuación, así como cualquier otra información de carácter histórico arqueológico de la zona de estudio.

La peritación consistirá en un seguimiento y control arqueopaleontológico de los movimientos de tierras en los terrenos ocupados por las actuales carreteras y que van a ser objeto de este proyecto de remodelación. Para las zonas donde se vaya a realizar un nuevo trazado, se llevará a cabo una limpieza y desbroce, y unos sondeos valorativos, con unas dimensiones suficientes y a una profundidad adecuada desde el punto de vista arqueopaleontológico. En caso de alcanzar niveles Pleistocenos de la Terraza del Jarama, se procederá a realizar un perfilado manual con la finalidad de la delimitación individualizada de niveles arqueológicos, geológicos y, en su caso, de documentarse facies favorables, se recogerán muestras para realizar análisis micropaleontológicos.

La documentación del proyecto de actuación arqueológica será la especificada en la hoja informativa.

RESUMEN EJECUTIVO

La finalidad del Resumen Ejecutivo no es otra que facilitar la consulta del documento por los ciudadanos, permitiendo obtener una información de las propuestas del documento de que se trate sin necesidad de leerse la totalidad el mismo. Su necesaria inclusión está establecida por la Ley 7/2015, de 30 de octubre, del Suelo y Rehabilitación Urbana, en su artículo 25 cuyo título es "Publicidad y eficacia en la gestión pública urbanística".

Su contenido, indicado en el punto 3 del artículo citado, es el siguiente:

— Delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente con un plano de situación y alcance de dicha alteración.
— En su caso los ámbitos en los que se suspendan la ordenación o los procedimientos de ejecución o de intervención urbanística y la duración de dicha suspensión.

El presente Plan Especial tiene por objeto adaptar el tejido urbano del entorno de la actual glorieta de acceso desde la M-208, red viaria prevista, como ordenación pormenorizada en el Plan General, para acceder a una glorieta que no es la realmente ejecutada por la Comunidad de Madrid, como actuación sectorial llevada a cabo al amparo de la Ley de Carreteras. Su alcance, en el marco establecido por la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, Ley 9/2001, de 1 de julio, y sus modificaciones posteriores es el siguiente:

1. Reordena el acceso al centro urbano desde la glorieta central de la M-208, resolviendo los conflictos de circulación mediante la previsión de una segunda glorieta, suprimiendo intersecciones que suponen un peligro para la seguridad del tráfico y evitando recorridos innecesariamente largos derivados de la necesaria eliminación del sentido salida de la avenida de la Reja Grande hacia la nueva glorieta en la confluencia de Santa Rosa y Arenero.
2. Recuperar los dos sentido de circulación en las dos últimas calles.
3. Habilitar una conexión de la avenida de la Reja Grande con la avenida de Portugal desde la glorieta de Dolores Ibárruri, recuperando el sentido salida suprimido por su peligrosidad, según se indica en el punto número 1 y evitando con ello los recorridos por el interior del tejido urbano de los habitantes de la mitad sur del suelo urbano para acceder a la M-208.

No se alteran otras determinaciones salvo los ajustes de detalle en los suelos colindantes necesarios para la anterior ordenación que, en ningún caso suponen disminución de la superficie de zonas verdes, tanto de red general como de red local, incluidas en su ámbito.

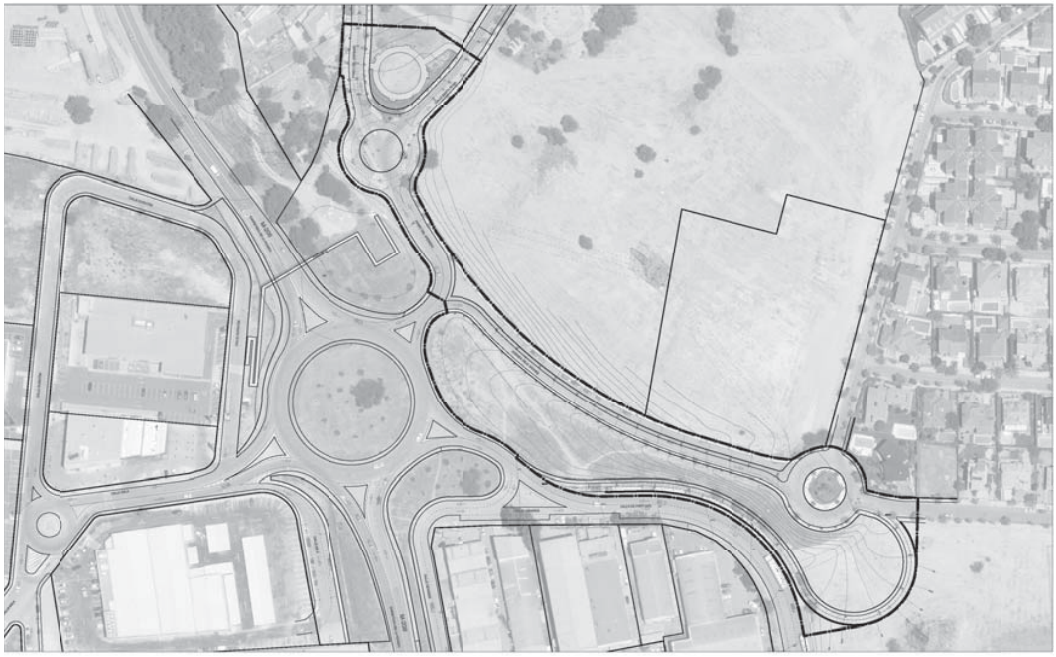
Para la consecución de los tres objetivos anteriores el Plan Especial considera:

— Que debe mantenerse la actual supresión del sentido salida en la avenida de la Reja Grande, a partir de la glorieta existente en la confluencia con el paseo de Dolores Ibárurri, y que ello no debe impedir su función como vía de circunvalación sur del casco residencial.
— Que el paseo del Arenero y la calle de Santa Rosa deben recuperar los dos sentidos de circulación (en la de Santa Rosa, en una primera fase hasta el cruce con la calle de Argentina, permitiendo la salida y la entrada de las viviendas existentes e, incluso, el acceso y salida al aparcamiento de los bloques situados en el margen opues-

BOCM-20200128-41

to de la calle de Santa Rosa y en una segunda fase hasta enlazar con la calle de Miguel Hernández y en el paseo del Arenero tan solo en su último tramo, de manera que la salida del barrio pueda hacerse por la calle de Adolfo Marsillach, que quedaría con sentido salida, descongestionando totalmente la calle de Antonio Gaudí.

A partir de estos condicionantes/decisiones se plantearon varias alternativas para el tercer objetivo: "Habilitar una conexión de la avenida de la Reja Grande con la avenida de Portugal desde la glorieta de Dolores Ibárruri". Después de evaluarlas se opta por la ejecución de la conexión desde el tramo inmediatamente anterior a la glorieta de Dolores Ibárruri, tal como se representa en el plano adjunto.



Debido a la naturaleza y contenido del Plan Especial, dado que los únicos suelos afectados por los ajustes son suelos de redes municipales y la actuación en los mismos es exclusivamente municipal no procede la suspensión de licencias.

Lo que se publica para general conocimiento, en cumplimiento del artículo 66.1 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, significando que ha sido remitido, con fecha 3 de octubre de 2019, un ejemplar del Plan Especial al Registro Administrativo de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid, y que el transcrito acuerdo pone fin a la vía administrativa, pudiendo interponer contra el mismo recurso contencioso-administrativo ante la Sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la publicación del presente anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID; todo ello, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa; todo ello, sin perjuicio de que se pueda utilizar cualquier otro recurso que se estime pertinente para la defensa de sus derechos.

Mejorada del Campo, a 18 de octubre de 2019.—El concejal delegado de Modelo de Ciudad, Sergio Yáñez Esteban.

(02/38.497/19)

BOCM-20200128-41