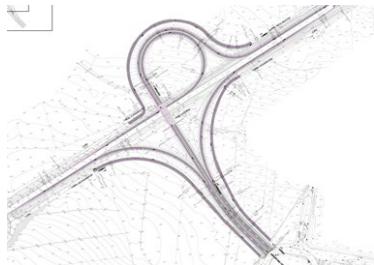




PLAN ESPECIAL DE CONEXIÓN VIARIA DEL PAU-5 DEL PGOU DE PARLA CON LA CARRETERA M-419

SECTOR 5



BLOQUE II - MEMORIA DE ORDENACIÓN



DICIEMBRE 2021

C21017A



**Plan Especial de Infraestructuras de conexión del sector PAU5 con la
carretera M419(T.M de Parla)**

BLOQUE 3 – DOCUMENTACIÓN NORMATIVA

**VOLUMEN 1 – MEMORIA DE EJECUCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA
PROPIUESTA**



ÍNDICE

1	Descripción general de las obras.....	3
1.1	Objetivos, justificación, conveniencia y oportunidad de la redacción del Plan Especial	3
1.2	Marco legal y normativo	5
1.3	Objetivos y criterios de la ordenación	6
1.4	Sistema de gestión.	7
1.5	Descripción, justificación y características de las infraestructuras	7
	Trazado en planta	8
	Trazado en alzado	10
	Sección transversal	11
1.6	Zona de afección.....	14
1.6.1	NORMAS CONSIDERADAS EN LA DELIMITACIÓN PARCELARIA.	14
1.6.2	ZONAS DE DOMÍNIO PÚBLICO DE LA CARRETERA	14
1.6.3	- Propiedades afectadas.....	14
1.6.4	- Afecciones sectoriales	17
1.6.5	- Organismos afectados	19
1.7	Cuadros de características técnicas.....	19
1.8	Cuadro General de Características.....	20
1.9	Reglamentos, normas y especificaciones del proyecto	20
1.10	Replanteo.....	21
1.11	Construcción y montaje.....	22
1.12	Régimen de explotación y prestación del servicio	22
2	Programa temporal de ejecución (Plan de etapas) y Estudio económico financiero (viabilidad y sostenibilidad económica)	22
2.1	Plazos de ejecución de las determinaciones del Plan. Organización secuencial.....	22
2.2	Valoración de las obras.....	22
2.3	Sistema de gestión y procedimiento de obtención de los suelos	23
2.4	Estimación de gastos	26
2.5	Estimación total de costes del Plan Especial	26
2.6	Sistema de ejecución y programación.....	27
3	Memoria de impacto normativo.....	28
3.1	Impacto por razón de género	28
3.1.1	Estructura legal y marco normativo de aplicación:	28
3.1.2	Introducción y marco	29
3.1.3	Requisitos de las acciones y políticas de igualdad de género en urbanismo y planeamiento... 30	30
3.1.4	Evaluación de impacto de género	31
3.2	Impacto por razón de orientación sexual	35
3.3	Impacto en la infancia y la adolescencia.....	35
3.4	Justificación de cumplimiento sobre accesibilidad universal	36
3.5	Normativa (Art 50 a 52 LSCM y 77 Reglamento Planeamiento)	37
3.5.1	Estipulaciones normativas generales	37
3.5.2	Normativa y determinaciones específicas para el ámbito de ordenación	37



1 Descripción general de las obras.

1.1 Objetivos, justificación, conveniencia y oportunidad de la redacción del Plan Especial

De acuerdo con lo presentado en el Documento de Memoria de Información, el presente Plan Especial de Infraestructuras se redacta para la ejecución del proyecto técnico de conexión del sector PAU5 con la carretera M419 en el T.M de Parla, que se ejecutará en una fase única de acuerdo a lo propuesto por su programa su ejecución.

Con fecha 24 de septiembre de 2012, nº de registro 06/085954.9/12, se emitió informe favorable por parte de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid al plan Especial y Proyecto Básico de la conexión viaria del PAU5 con la carretera M419, indicándose en dicho informe que dicha conexión deberá cumplir con todos los requisitos solicitados en los informes emitidos con anterioridad desde el área de planificación, y en todo caso conforme a la orden de 3 de abril de 2002 que desarrolla el reglamento en materia de accesos a las carreteras de la Comunidad de Madrid. Así mismo, se recuerda en dicho informe que la conexión que se plantea mediante un enlace a distinto nivel tipo trompeta deberá prever la posible duplicación de la actual carretera M4198 al proyectar la estructura a distinto nivel.

Posteriormente con fecha 25 de mayo de 2016 se emitió informe favorable por parte de la D.G de Carreteras de la Comunidad de Madrid al documento de aprobación inicial del Plan Parcial del Sector 5 “Terciario-Industrial” del término municipal de Parla, que incorporaba la solución proyectada de conexión a la M419, mediante un enlace a distinto nivel tipo trompeta, que preveía la posible duplicación de la actual carretera M419 al proyectar la estructura a distinto nivel.

Por último, el Plan Parcial del del Sector 5 “Terciario-Industrial” de Parla fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno de Parla en sesión celebrada el 30 de diciembre de 2020, siendo publicado el acuerdo en BOCM nº76 (31/03/2021).

El Plan Parcial del Sector 5 “Terciario-Industrial” de Parla está situado en la zona oeste del término municipal limitando por el este con la autovía A42 (de titularidad estatal) que lo separa del casco urbano actual. Por le norte su límite coincide con el del término municipal, mientras que por el oeste queda una franja de terreno hasta el límite municipal (de suelo No urbanizable previsto en la actual revisión del PGOU de Parla) y que se encuentra junto a la M419. Por el sur coincide con límite municipal casi en su totalidad, excepto en el entorno del cruce del arroyo Humanejos con la A42.

El plan parcial aprobado plantea accesos rodados al mismo a través de la A42, de la M410 y de la M419, que deberán ser desarrollados mediante proyectos específicos independientes.

Por lo tanto el presente Plan Especial tiene como objetivo principal el dar continuidad al planteamiento de accesos del sector a la carretera M419 recogido en el Plan Parcial del Sector 5 aprobado



definitivamente e informado favorablemente por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, permitiendo la adaptación de la solución técnica diseñada anteriormente a la normativa técnica vigente en materia de trazado de carreteras (Norma 3.1-IC “Trazado” – Orden FOM/273/2016 de 19 de febrero) y una correcta identificación de las parcelas afectadas por el futuro desarrollo del enlace, así como viabilizar la tramitación urbanística y ambiental del expediente

De esta manera, el proyecto técnico para la ejecución del presente Plan Especial, una vez aprobado definitivamente el mismo será ejecutado en una única fase.

Se justifica la elección de la figura de Plan Especial por cuanto no implica ningún cambio de clasificación del suelo y tan sólo se refiere a la ordenación de los usos de viario e infraestructuras.

El Presente Plan Especial de Infraestructuras se redacta de acuerdo con lo estipulado en la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid (en adelante, la “**LSCM**”), que regula los Planes Especiales en sus artículos 50 a 52:

“Sección 2.º Planes especiales”

Artículo 50. Función.

1. Los Planes Especiales tienen cualquiera de las siguientes funciones:

- a) La definición, ampliación o protección de cualesquier 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 (el subrayado es nuestro).
- b) *La conservación, protección y rehabilitación del patrimonio histórico artístico, cultural, urbanístico y arquitectónico, de conformidad, en su caso, con la legislación de patrimonio histórico.*
- c) *La conservación, la protección, la rehabilitación o la mejora del medio urbano y del medio rural.*
- d) *La protección de ambientes, espacios, perspectivas y paisajes urbanos y naturales.*
- e) *Otras que se determinen reglamentariamente.*

2. El Plan Especial podrá modificar o mejorar la ordenación pormenorizada previamente establecida por cualquier otra figura de planeamiento urbanístico, debiendo justificarse suficientemente en cualquier caso su coherencia con la ordenación estructurante (el subrayado es nuestro).

Artículo 51. Contenido sustantivo.

1. Los Planes Especiales contendrán las determinaciones adecuadas a sus finalidades específicas, incluyendo la justificación de su propia conveniencia y de su conformidad con los instrumentos de ordenación del territorio y del planeamiento urbanístico vigentes sobre su ámbito de ordenación.

2. En todo caso, el Plan Especial contendrá, según proceda:

- a) *Las determinaciones propias del Plan Parcial que correspondan a su objeto específico, en su función de desarrollo del Plan General.*
- b) *Las determinaciones propias del Plan Parcial, en su caso de reforma interior, incluidas las establecidas directamente por el Plan General, que complementen o modifiquen.*

Artículo 52. Documentación.



El Plan Especial se formalizará en los documentos adecuados a sus fines concretos, incluyendo, cuando proceda, Catálogo de bienes y espacios protegidos e informe de los organismos afectados.

Así, el presente Plan Especial de Infraestructuras tiene como objeto ordenar los usos de viario e infraestructuras, que se desarrollarán a través de un proyecto técnico que se dividirá en las fases que correspondan (en función de las distintas conexiones previstas y las fases en las que se programen), para la ejecución de las conexiones exteriores y la obtención de aquellos suelos que sean necesarios por no estar incluidos en el sector o ser públicos en el momento de la redacción de este plan.

1.2 Marco legal y normativo

La legislación y normativa urbanística aplicable por este Plan Especial es la siguiente:

- Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (estatal), aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, y Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo, aprobado por Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre; y
- Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid.

Adicionalmente se deben tener en cuenta las disposiciones que se encuentran vigentes de forma supletoria en el Reglamento del Planeamiento Urbanístico, aprobado por Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio (última revisión vigente 2014).

Como documento de ordenación de rango superior, el Plan General de Ordenación Urbana de Parla en cuanto a sus determinaciones gráficas y normativas para los ámbitos al que se refiere el presente Plan Especial de Infraestructuras.

Debido al carácter y ubicación del presente Plan Especial de Infraestructuras se debe estar asimismo a lo dispuesto en las siguientes normas sectoriales:

- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras del estado.
- Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid.
- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras del Estado.
- Ley 24/2013, de 26 de diciembre del Sector Eléctrico (BOE 27/12/2013)
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.



- Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, en lo no derogado por el Real Decreto Legislativo 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 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid.
- Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.
- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las 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.

1.3 Objetivos y criterios de la ordenación

En el trazado y las características tanto de carreteras como de viario se definirán y tendrán en cuenta tanto la velocidad a la que se estima que circularán los vehículos en condiciones de comodidad y seguridad como la inserción en el marco territorial y urbano.

La carretera M419 en el tramo en el que se plantea el nuevo enlace tiene una velocidad de proyecto de 90 Km/h.

El nuevo viario urbano que conectará el enlace planteado con el Sector 5, tendrá una velocidad de diseño de 50 km/h, al tratarse de una calle de titularidad municipal.

La velocidad de diseño de los ramales del enlace es de 60Km/h en el caso de que tengan radio superior a 135 m y de 50 km/h para el resto de ramales.

La Instrucción de Carreteras define la velocidad de proyecto de un tramo como la velocidad que permite definir las características geométricas mínimas de los elementos del trazado, en condiciones de comodidad y seguridad. La velocidad de proyecto de un tramo se identifica con la velocidad específica mínima del conjunto de elementos que lo forman.

A efectos de aplicación de la Norma 3.1-IC, la velocidad específica de un elemento de trazado se define como la máxima velocidad que puede mantenerse a lo largo de un elemento de trazado considerado aisladamente, en condiciones de seguridad y comodidad, cuando encontrándose el pavimento



húmedo y los neumáticos en buen estado, las condiciones meteorológicas, del tráfico y legales, son tales que no imponen limitaciones a la velocidad.

En función de estas consideraciones, y aplicando la Norma al trazado del tronco de la M-419 así como de las vías de servicio, en base a los posibles usuarios de la misma, se han tenido en cuenta y considerado tanto criterios de visibilidad de parada como de seguridad general y acondicionamiento de la vía y sus elementos al entorno.

1.4 Sistema de gestión.

La ejecución del presente Plan Especial de Infraestructuras se llevará a cabo mediante actuación aislada, fijándose la expropiación como mecanismo de obtención de aquellos suelos incluidos en la delimitación del mismo cuya obtención sea necesaria por no estar incluidos en el ámbito del Plan Parcial del Sector 5 o ser públicos en el momento de la redacción del documento.

1.5 Descripción, justificación y características de las infraestructuras

A continuación, se describen de manera pormenorizada las actuaciones y el contenido de las mismas.

A. ACCESO M419

La carretera M419 en este tramo se corresponde actualmente con una carretera convencional, C-90 (Grupo 3), de acuerdo con las definiciones recogidas en la tabla 2.1 de la Norma 3.1-IC de Trazado.

La solución planteada parte de un esquema de enlace tipo trompeta, formado por un eje principal (eje 1) que conecta la glorieta existente en el límite norte de la urbanización del PAU-5 y atraviesa la M419 mediante la construcción de un paso superior sobre dicha carretera.

Actualmente la carretera M419 cuenta con una sección tipo formada por una calzada con dos carriles por sentido de 3.50 m con arcenes de 1.50 m.

Los ramales de entrada y salida desde la carretera (Ejes 2 , 3 , 4 y 5) se conectan mediante movimientos directos con el eje 1, en el caso de los ejes 2 y 5 (correspondientes a los movimientos desde la calzada de la M-419 sentido norte). Los ejes 3 y 4 realizan la misma misión, pero en sentido sur.

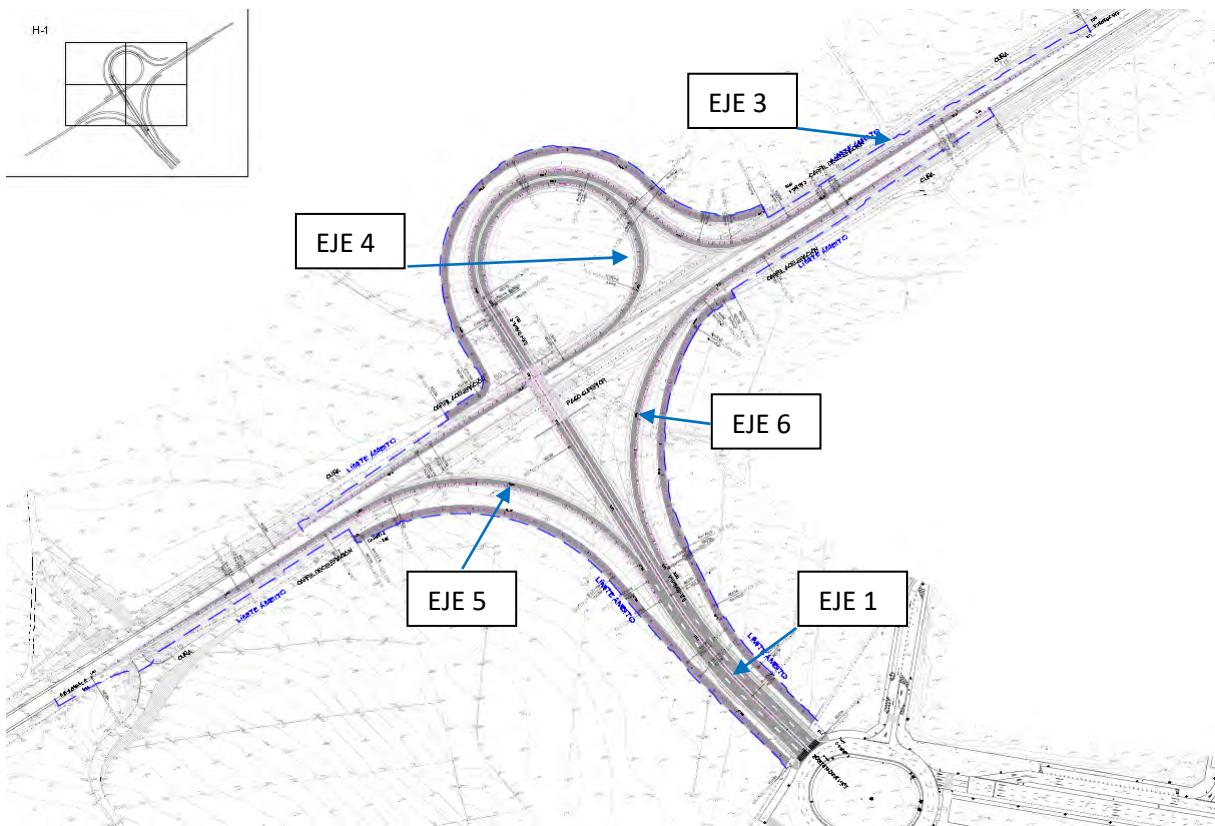
Así mismo se definen tres ejes cuya misión es la definición geométrica de la reposición de los caminos existentes que se ven afectados por el trazado del enlace.

EJE	LONGITUD	NOMBRE
1	360,759	EJE-1 PASO SUPERIOR
2	409,762	EJE-2 RAMAL A
3	520,000	EJE-3 RAMAL B



PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIÓN DEL SECTOR PAU5 CON LA
CARRETERA M419. T.M DE PARLA

EJE	LONGITUD	NOMBRE
4	490,994	EJE-4 RAMAL C
5	427,139	EJE-5 RAMAL D
6	375,637	CAMINO-1
7	349,096	CAMINO-2
8	332,393	CAMINO-3



Trazado en planta

EJE 1 (Conexión glorieta norte UE-1 del PAU5 con y paso superior sobre la M-419)

Este eje cuenta con una longitud total de 360,79 m y está formada por las siguientes alineaciones:

EJE	DATO	TIPO	LONGITUD	P.K.	X TANGENCIA	Y TANGENCIA	RADIO
1	1	RECTA	51,134	0,000	432.729,359	4.455.301,257	
1	2	CIRC.	83,450	51,134	432.692,655	4.455.336,857	350,000
1	3	RECTA	226,176	134,584	432.640,212	4.455.401,516	
1				360,759	432.519,644	4.455.592,876	

EJE 2 (Ramal de conexión de Eje 1 con la carretera M-419 sentido norte)

Este eje cuenta con una longitud total de 409,762 m y está formada por las siguientes alineaciones:



PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIÓN DEL SECTOR PAU5 CON LA
CARRETERA M419. T.M DE PARLA

EJE	DATO	TIPO	LONGITUD	P.K.	X TANGENCIA	Y TANGENCIA	RADIO
2	1	RECTA	0,746	0,000	432.638,763	4.455.418,824	
2	2	CIRC.	188,005	0,746	432.638,365	4.455.419,456	135,000
2		CLOT.	47,407	188,752	432.661,516	4.455.591,078	
2	3	RECTA	53,244	236,159	432.699,955	4.455.618,714	
2	4	CIRC.	10,651	289,404	432.744,930	4.455.647,213	-350,000
2	5	RECTA	109,708	300,054	432.753,838	4.455.653,050	
2				409,762	432.844,678	4.455.714,565	

EJE 3 (Ramal de salida de la carretera M-419 sentido sur)

Este eje cuenta con una longitud total de 620,008 m y está formada por las siguientes alineaciones:

EJE	DATO	TIPO	LONGITUD	P.K.	X TANGENCIA	Y TANGENCIA	RADIO
3	1	RECTA	111,260	0,000	432.909,649	4.455.764,023	
3	2	CIRC.	7,606	111,260	432.813,902	4.455.707,356	-250,000
3	3	RECTA	108,632	118,865	432.807,416	4.455.703,384	
3		CLOT.	40,500	227,497	432.715,656	4.455.645,238	
3	4	CIRC.	21,242	267,997	432.679,111	4.455.628,477	50,000
3		CLOT.	40,500	289,239	432.658,057	4.455.629,586	
3		CLOT.	42,373	329,739	432.623,474	4.455.650,091	
3	5	CIRC.	144,194	372,112	432.587,567	4.455.672,129	-59,000
3	6	RECTA	103,702	516,306	432.519,598	4.455.584,507	
3				620,008	432.574,879	4.455.496,768	

EJE 4 (Ramal de entrada a la carretera M-419 sentido sur)

Este eje cuenta con una longitud total de 490,994 m y está formada por las siguientes alineaciones :

EJE	DATO	TIPO	LONGITUD	P.K.	X TANGENCIA	Y TANGENCIA	RADIO
4	1	RECTA	1,145	0,000	432.527,823	4.455.588,335	
4	2	CIRC.	202,884	1,145	432.527,213	4.455.589,304	50,000
4		CLOT.	65,212	204,030	432.616,418	4.455.598,632	
4	3	RECTA	101,435	269,242	432.570,991	4.455.553,567	
4	4	CIRC.	10,655	370,676	432.485,311	4.455.499,273	-350,000
4	5	RECTA	109,663	381,331	432.476,399	4.455.493,434	
4				490,994	432.385,597	4.455.431,944	

EJE 5 (Ramal de salida desde la carretera M419 sentido norte)

Este eje cuenta con una longitud total de 420.392 m y está formada por las siguientes alineaciones:



PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIÓN DEL SECTOR PAU5 CON LA
CARRETERA M419. T.M DE PARLA

EJE	DATO	TIPO	LONGITUD	P.K.	X TANGENCIA	Y TANGENCIA	RADIO
5	1	RECTA	109,846	0,000	432.267,858	4.455.349,049	
5	2	CIRC.	10,639	109,846	432.362,387	4.455.404,997	-350,000
5	3	RECTA	55,536	120,484	432.371,459	4.455.410,554	
5		CLOT.	47,407	176,021	432.418,370	4.455.440,281	
5	4	CIRC.	188,702	223,428	432.459,773	4.455.463,239	135,000
5	5	RECTA	15,008	412,130	432.625,221	4.455.410,302	
5				427,139	432.633,222	4.455.397,604	

El resto de ejes (6, 7, y 8) corresponden a la reposición de caminos exsistentes.

Trazado en alzado

El viario en alzado se ha proyectado manteniendo los siguientes criterios:

EJE 1 (Conexión glorieta norte UE-1 del PAU5 con y paso superior sobre la M-419)

La rasante de este eje se adapta en su comienzo a la de la glorieta existente en la UE-1 del PAU-5, siendo el siguiente condicionante principal el mantener un gálibo según normativa en el paso superior sobre la carretera M-419.

EJE	Calzada/Vía	PENDIENTE	LONGITUD	PARAMETRO
		(%) / (o/oo)	(m.)	(kv) / (Radio)
1	Derecha			
1	Derecha	1,000000	40,000	1.333,333
1	Derecha	4,000000	60,000	2.000,000
1	Derecha	1,000000	30,000	500,000
1	Derecha	-5,000000		

EJE 2 (Ramal de conexión de Eje 1 con la carretera M-419 sentido norte)

La rasante de este eje se adapta en su comienzo al del eje 1 y tiene como condicionante principal el conseguir una conexión coplanaria con la carretera M-419.

EJE	Calzada/Vía	PENDIENTE	LONGITUD	PARAMETRO
		(%) / (o/oo)	(m.)	(kv) / (Radio)
2	Única			
2	Única	3,971559	60,000	803,045
2	Única	-3,500000	60,000	1.704,478
2	Única	0,020140	52,408	20.000,000
2	Única	-0,241899		

EJE 3 (Ramal de salida de la carretera M-419 sentido sur)



PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIÓN DEL SECTOR PAU5 CON LA
CARRETERA M419. T.M DE PARLA

La rasante de este eje se adapta en su comienzo al de la rasante de la carretera M-419 siendo la rasante final del mismo el correspondiente a su entronque con el eje 6.

EJE	Calzada/Vía	PENDIENTE	LONGITUD	PARAMETRO
		(%) / (o/oo)	(m.)	(kv) / (Radio)
3	Única			
3	Única	0,241909	50,000	52.990,532
3	Única	0,147553	41,524	1.000,000
3	Única	4,299928	50,006	4.871,000
3	Única	3,273317	42,706	1.000,000
3	Única	-0,997263	42,991	1.966,392
3	Única	-3,183556		

EJE 4 (Ramal de entrada a la carretera M-419 sentido sur)

La rasante de este eje se adapta en su comienzo al de la rasante del eje 6 (correspondiente a la glorieta de la margen izquierda) siendo la rasante final del mismo el correspondiente a su entronque con la carretera M-419.

EJE	Calzada/Vía	PENDIENTE	LONGITUD	PARAMETRO
		(%) / (o/oo)	(m.)	(kv) / (Radio)
4	Única			
4	Única	-5,073651	60,000	957,133
4	Única	1,195070	12,233	1.000,000
4	Única	-0,028278	3,618	1.000,000
4	Única	-0,390055	0,992	1.000,000
4	Única	-0,489234		

EJE 5 (Ramal de salida desde la carretera M419 sentido norte)

La rasante de este eje se adapta en su comienzo al de la rasante de la carretera M-419 siendo la rasante final del mismo el correspondiente a su entronque con el eje 1.

EJE	Calzada/Vía	PENDIENTE	LONGITUD	PARAMETRO
		(%) / (o/oo)	(m.)	(kv) / (Radio)
5	Única			
5	Única	0,502572	60,000	1.334,096
5	Única	5,000000	60,000	647,268
5	Única	-4,269737		

Sección transversal

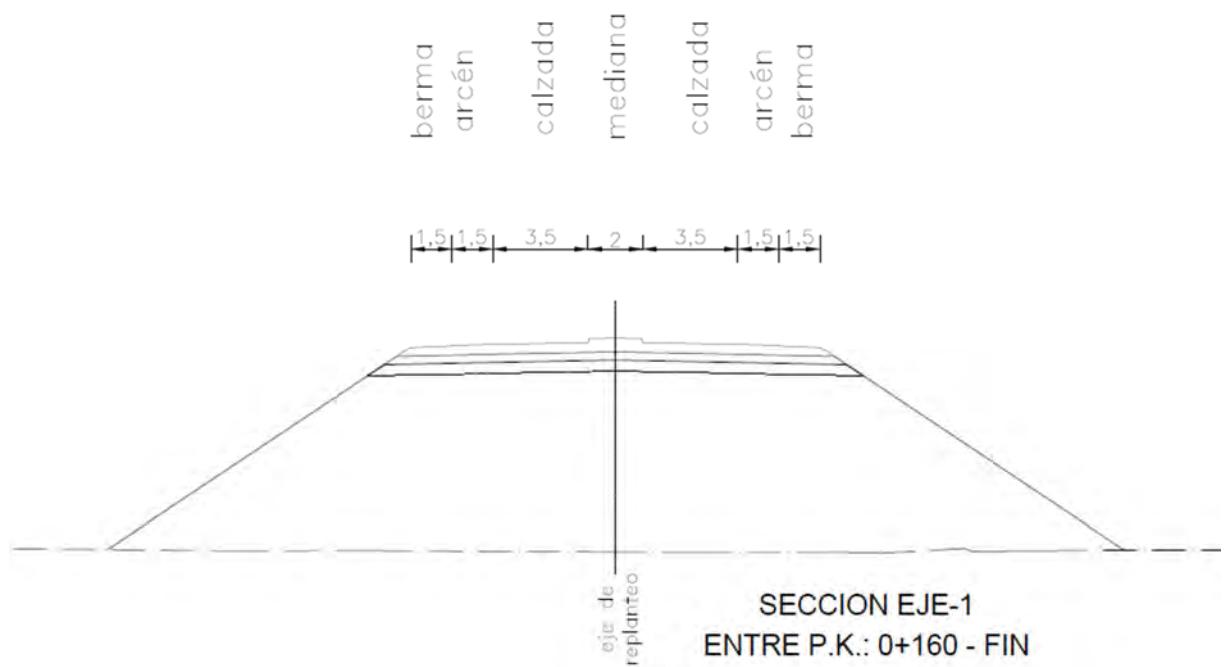
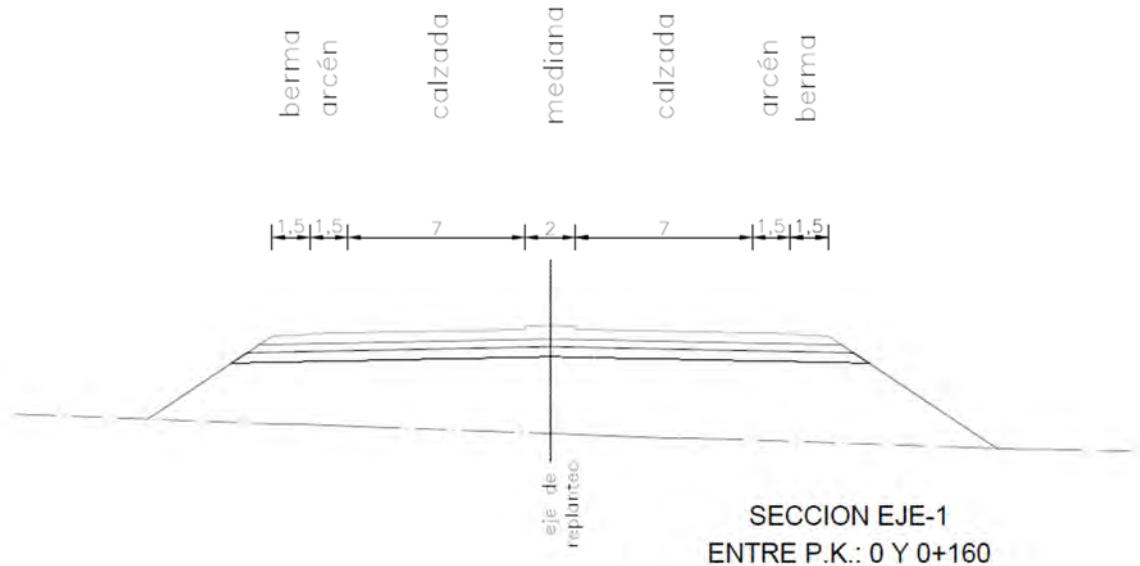


PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIÓN DEL SECTOR PAU5 CON LA
CARRETERA M419. T.M DE PARLA

A continuación, vamos a describir las dimensiones de las secciones empleadas en los viarios que se incluyen en el proyecto.

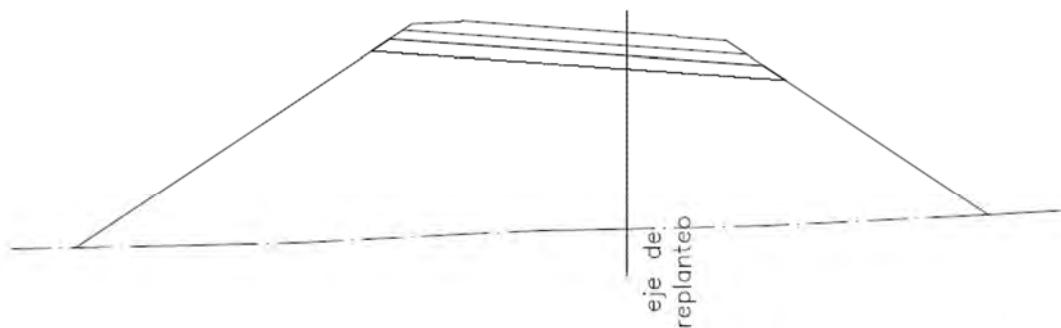
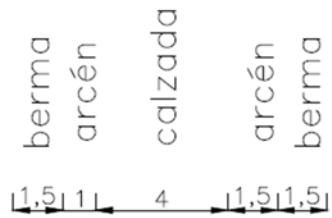
Eje	Arcén Izquierdo	Calzada izquierda	Mediana	Calzada derecha	Arcén Derecho
1	1.50	7.00	2.00	7.00	1.50
2	1.00		4.00		1.50
3	1.00		4.00		1.50
4	1.00		4.00		1.50
5	1.00		4.00		1.50

EJE 1 (Conexión glorieta norte UE-1 del PAU5 con y paso superior sobre la M-419)





EJES 2,3,4 y 5 (Ramales de conexión de Eje 1 con la carretera M-419)

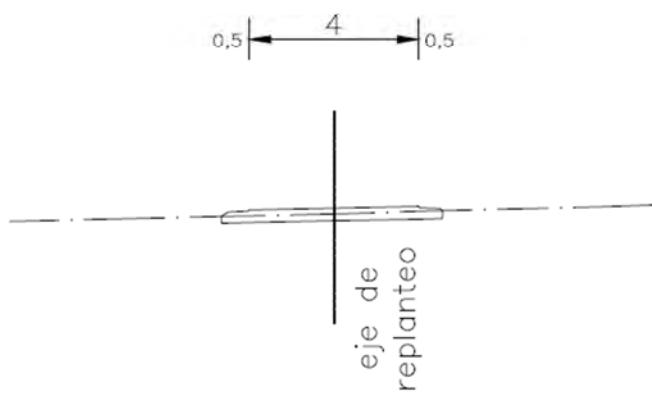


SECCION RAMALES
EJES: 2,3,4 y 5

EJES 6,7 y 8 (Reposición de caminos)



SECCION CAMINOS
EJES: 6,7 y 8





1.6 Zona de afección

1.6.1 NORMAS CONSIDERADAS EN LA DELIMITACIÓN PARCELARIA.

Se han homogeneizado criterios con la norma de confección del catastro por el Instituto Geográfico Nacional.

Las parcelas se identifican agrupadas en bloques, en las que se hace constar el tipo de terreno. En caso de existir sub parcelas, llevan el mismo número que la parcela generatriz y una letra minúscula, figurando como primera sub parcela la de la letra "a" y siguiendo el orden correlativo las restantes del abecedario.

Todas las parcelas se han numerado correlativamente, a efectos del proyecto, comenzando en el origen y avanzando en el sentido positivo de la traza.

Los planos de ocupación han sido confeccionados a partir de los planos parcelarios procedentes de la Sede electrónica del Catastro, perteneciente al Ministerio de Hacienda.

1.6.2 ZONAS DE DOMÍNIO PÚBLICO DE LA CARRETERA

En el caso del acceso sur la normativa de aplicación es la Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y su Reglamento, aprobado por Decreto 29/93, de 11 de marzo, y la Orden de 3 de abril de 2002 que desarrolla el Reglamento en materia de accesos a las carreteras de la Comunidad de Madrid.

La zona de dominio público de las carreteras es la establecida en el Art.30 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, y disposiciones concordantes, esto es, una franja a contar desde la arista exterior de la explanación de ocho (8) metros para autopistas y autovías, y tres (3) metros en el resto de las carreteras. A estos efectos, se define como arista exterior de la explanación la intersección del talud de desmonte o terraplén con el terreno natural.

En los tramos de carreteras que discurren por suelo urbano consolidado, será de dominio público la franja de terreno existente hasta las alineaciones que fije el planeamiento. En caso de no existir alineaciones fijadas, la franja de dominio público será la establecida en el párrafo primero de este apartado.

En el caso del acceso Este, por tratarse de obras de viarios de carácter local que no van a afectar a la red de Carreteras de la Comunidad de Madrid, no va a ser necesario en este caso la reserva de la franja de dominio público de carreteras, y por lo tanto la franja de expropiación se va a limitar a los terrenos ocupados por la arista exterior de la explanación.

1.6.3 - Propiedades afectadas

La superficie objeto de expropiación será definida en detalle en el correspondiente proyecto constructivo, siendo de utilidad pública las parcelas catastrales afectadas en la superficie reflejada en los siguientes cuadros, así como la que resulte de los correspondientes proyectos constructivos.



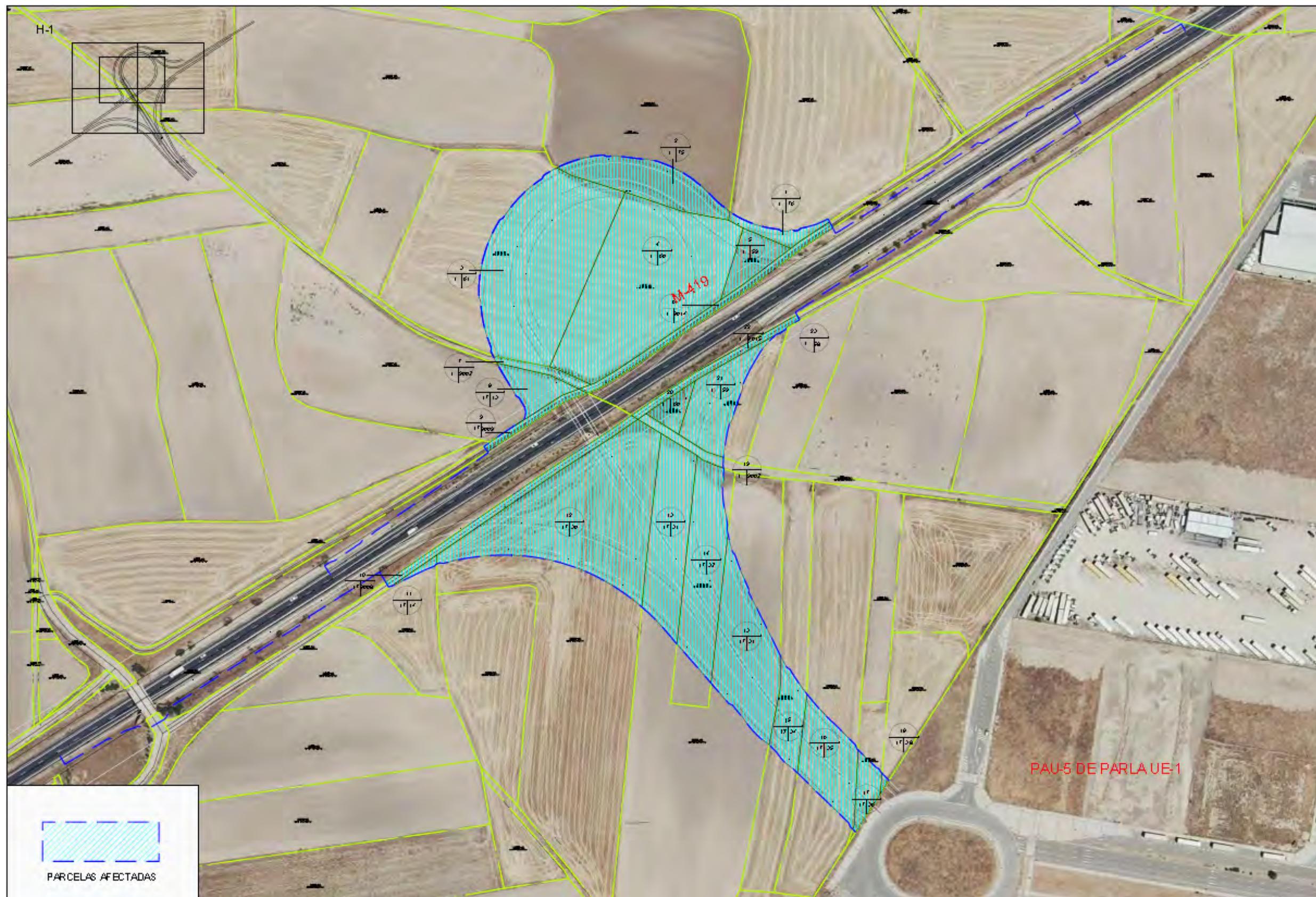
PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIÓN DEL SECTOR PAU5 CON LA
CARRETERA M419. T.M DE PARLA

N.ORDEN	Ref. catastral	DATOS CATASTRALES FINCAS T.M. PARLA					CLASIF. DEL SUELO	USO/APROVECHAMIENTO	SUPERFICIES AFECTADAS (m ²)	
		Pol.	Parc.	Subparc.	Paraje	Superficie (m ²)			Pleno Dominio	Ocupación Temporal
1	28106A001000760000GR	1	76		CURCIO. PARLA (MADRID)	14.314	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	354,59	
2	28106A001000750000GK	1	75		CURCIO. PARLA (MADRID)	12.615	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	1737,85	
3	28106A001000610000GA	1	61		CURCIO. PARLA (MADRID)	12.418	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	6251,72	
4	28106A001000600000GW	1	60		CURCIO. PARLA (MADRID)	7.405	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	7033,55	
5	28106A001000590000GB	1	59		CURCIO. PARLA (MADRID)	3.316	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	688,76	
6	28106A001090140000GZ	1	9014		CAMINO. PARLA (MADRID)	1.634	RÚSTICO	VT/VÍA DE COMUNIDACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO	707,29	
7	28106A001090020000GO	1	9002		CAMINO DE MOSTOLES. PARLA (MADRID)	3.421	RÚSTICO	VT/VÍA DE COMUNIDACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO	260,27	
8	28106A017000130000GQ	17	13		LAS DEHESILLAS. PARLA (MADRID)	9.835	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	672,51	
9	28106A017090090000GF	17	9009		CAMINO. PARLA (MADRID)	1.471	RÚSTICO	VT/VÍA DE COMUNIDACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO	267,33	
10	28106A017090080000GT	17	9008		CAMINO. PARLA (MADRID)	2.371	RÚSTICO	VT/VÍA DE COMUNIDACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO	706,08	
11	28106A017000140000GP	17	14		LAS DEHESILLAS. PARLA (MADRID)	11.893	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	76,52	
12	28106A017000300000GI	17	30		LAS DEHESILLAS. PARLA (MADRID)	18.143	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	6460,42	
13	28106A017000310000GJ	17	31		LAS DEHESILLAS. PARLA (MADRID)	20.980	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	5198,03	
14	28106A017000320000GE	17	32		LAS DEHESILLAS. PARLA (MADRID)	3.279	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	2562,42	
15	28106A017000340000GZ	17	34		LAS DEHESILLAS. PARLA (MADRID)	4.479	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	866,15	
16	28106A017000350000GU	17	35		PL SECTOR 5 TERCIARIO-INDUSL 35 -LAS DEHESILLAS. PARLA (MADRID)	8.400	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	1614,54	
17	28106A017000360000GH	17	36		LAS DEHESILLAS. PARLA (MADRID)	1.015	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	460	
18	28106A017000380000GA	17	38		LAS DEHESILLAS. PARLA (MADRID)	2.494	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	26,88	
19	28106A001090020000GO	1	9002		CAMINO DE MOSTOLES. PARLA (MADRID)	3.421	RÚSTICO	VT/VÍA DE COMUNIDACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO	289,03	
20	28106A001000600000GW	1	60		CURCIO. PARLA (MADRID)	7.405	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	371,01	
21	28106A001000590000GB	1	59		CURCIO. PARLA (MADRID)	3.316	RÚSTICO	AGRARIO / LABOR SECANO	1499,02	
22	28106A001090150000GU	1	9015		CAMINO. PARLA (MADRID)	1.723	RÚSTICO	VT/VÍA DE COMUNIDACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO	446,76	

38550,73



PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIÓN DEL SECTOR PAU5 CON LA
CARRETERA M419. T.M DE PARLA





1.6.4 - Afecciones sectoriales

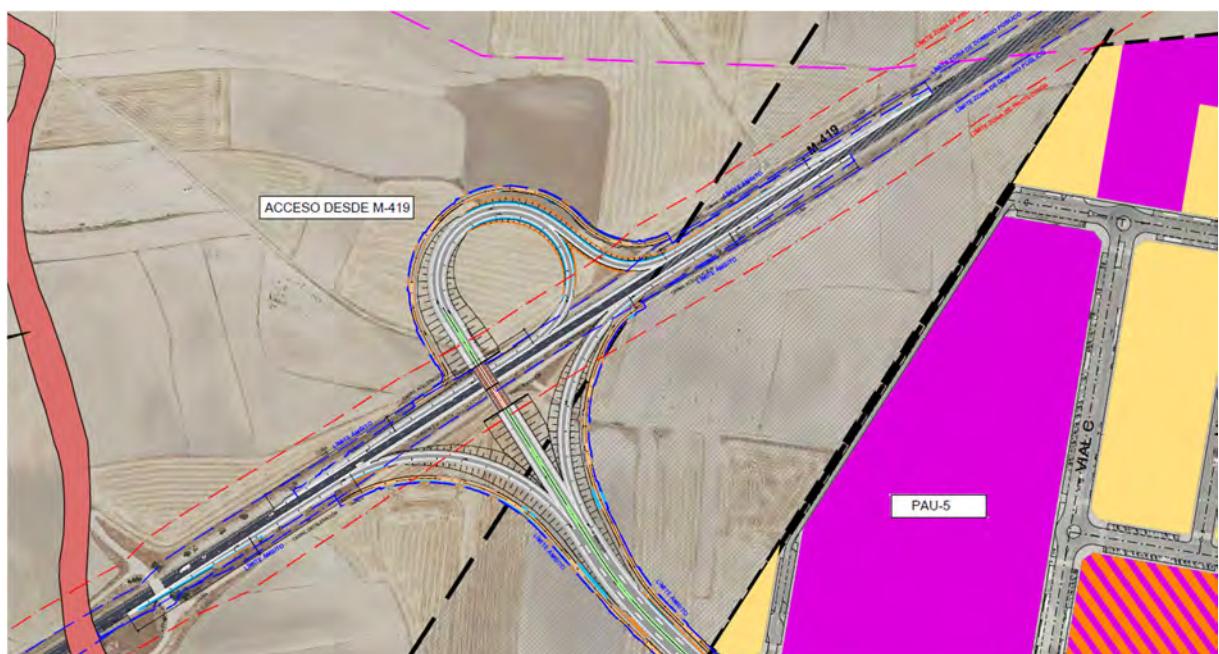
Tal y como se ha indicado en la descripción de las infraestructuras contempladas, en el presente plan especial de infraestructuras se producen las siguientes afecciones sectoriales:

- CARRETERA CONVENCIONAL M419. TITULARIDAD DE LA COMUNIDAD DE MADRID

La carretera M419 en este tramo se corresponde actualmente con una carretera convencional, C-90 (Grupo 3),, de acuerdo con las definiciones recogidas en la tabla 2.1 de la Norma 3.1-IC de Trazado.

La solución planteada parte de un esquema de enlace tipo trompeta, formado por un eje principal (eje 1) que conecta la glorieta existente en el límite norte de la urbanización del PAU-5 y atraviesa la M419 mediante la construcción de un paso superior sobre dicha carretera.

Actualmente la carretera M419 cuenta con una sección tipo formada por una calzada con dos carriles por sentido de 3.50 m con arcenes de 1.50 m.

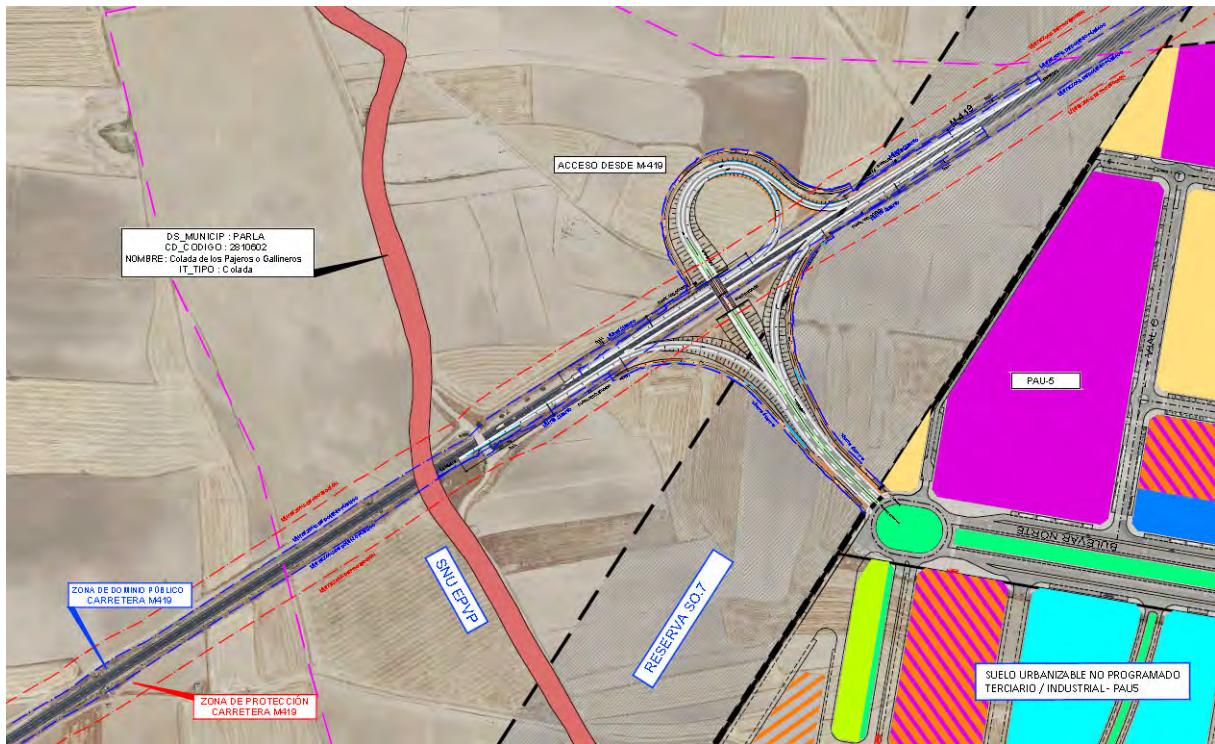


- VÍAS PECUARIAS:

Una vez superpuestas las vías pecuarias existentes en el entorno de la obra se puede comprobar que no existe afección a la colada de los Pajeros o Gallineros, al estar situada esta al oeste del ámbito de actuación del Plan Especial.



PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIÓN DEL SECTOR PAU5 CON LA CARRETERA M419. T.M DE PARLA



• CAUCES Y ARROYOS

El arroyo más cercano a las actuaciones previstas en el plan especial es el arroyo Guatén que discurre al oeste del ámbito de actuación del plan a más de un kilómetro de distancia, sin verse afectado por el Plan Especial ni en su zona de dominio público hidráulico, ni de servidumbre ni de policía.





1.6.5 - Organismos afectados

El presente Plan Especial afecta los siguientes organismos a quien deberá ser remitido para su informe en periodo de información al público del expediente:

- Ayuntamiento de Parla
- Consejería de medio ambiente, ordenación del territorio y sostenibilidad. Comunidad de Madrid
 - a) Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales.
 - b) Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático.
 - c) Dirección General de Economía Circular.
 - d) Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación
 - e) Dirección General de Urbanismo.
 - f) Dirección General de Suelo.
- Conserjería de Transportes, movilidad e infraestructuras. Comunidad de Madrid

En este sentido, conviene destacar que, de conformidad con la normativa de aplicación, no resulta necesario recabar el Informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo, toda vez que las actuaciones no afectan a la zona de dominio público, servidumbre o policía de cauces del arroyo Guatén que es el cauce más cercano al ámbito del Plan Especial y que está situado a algo más de un kilómetro del límite oeste del mismo, ni implican nuevas demandas de recursos hídricos al tratarse de una infraestructura de transporte.

1.7 Cuadros de características técnicas

La solución planteada parte de un esquema de enlace tipo trompeta, formado por un eje principal (eje 1) que conecta la glorieta existente en el límite norte de la urbanización del PAU-5 y atraviesa la M419 mediante la construcción de un paso superior sobre dicha carretera.

Actualmente la carretera M419 cuenta con una sección tipo formada por una calzada con dos carriles por sentido de 3.50 m con arcenes de 1.50 m.

Los ramales de entrada y salida desde la carretera (Ejes 2 , 3 , 4 y 5) se conectan mediante movimientos directos con el eje 1, en el caso de los ejes 2 y 5 (correspondientes a los movimientos desde la calzada de la M-419 sentido norte). Los ejes 3 y 4 realizan la misma misión, pero en sentido sur.

Así mismo se definen tres ejes cuya misión es la definición geométrica de la reposición de los caminos existentes que se ven afectados por el trazado del enlace.



EJE	LONGITUD	NOMBRE
1	360,759	EJE-1 PASO SUPERIOR
2	409,762	EJE-2 RAMAL A
3	520,000	EJE-3 RAMAL B
4	490,994	EJE-4 RAMAL C
5	427,139	EJE-5 RAMAL D
6	375,637	CAMINO-1
7	349,096	CAMINO-2
8	332,393	CAMINO-3

1.8 Cuadro General de Características

A continuación, se incluye el cuadro general de características del PEI

ÁMBITO	SITUACIÓN PREVIA (usos PLAN GENERAL)		PROPIEDAD Y USO		
		Superficie (m ²)		Usos	Superficie (m ²)
CONEXIÓN DEL SECTOR PAU5 CON LA CARRETERA M419. T.M DE PARLA	RESERVA SO7	15.875,93	RESERVA SO7	RED VIARIA	15.875,93
	SNUEP-A	38.290,55	CONEXIÓN CON M419 (resto superficie afectada)	RED VIARIA	38.290,55
	Total (situación previa)	54.166,48	TOTAL (propuesta de ordenación)	54.166,48	

1.9 Reglamentos, normas y especificaciones del proyecto

Las normativas que aplican en el desarrollo del proyecto técnico que forma parte del presente Plan Especial de Infraestructuras, que, como se ha señalado, se dividirá en las distintas fases que correspondan para programar su ejecución, en función de las distintas conexiones previstas, son las siguientes:

- LEY 3/1991, de 7 de marzo, DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID



- DECRETO 29/93, de 11 de marzo, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE LA LEY DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID
- ORDEN FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la NORMA 3.1-IC TRAZADO, de la Instrucción de Carreteras
- ORDEN FOM/298/2016, de 15 de febrero, por la que se aprueba la NORMA 5.2-IC DRENAJE SUPERFICIAL de la Instrucción de Carreteras
- ORDEN FOM/3460/2003, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la NORMA 6.1-IC "SECCIONES DE FIRME", de la Instrucción de Carreteras
- ORDEN CIRCULAR 35/2014 sobre criterios de aplicación de SISTEMAS DE CONTENCIÓN DE VEHÍCULOS
- Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del SECTOR ELÉCTRICO
- Norma para redes de abastecimiento del Canal de Isabel II (Versión 2012)
- Norma para redes de saneamiento del Canal de Isabel II (Versión 2016)
- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.
- 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.

1.10 Replanteo

El replanteo de las infraestructuras contempladas en el presente Plan Especial se realizará de acuerdo con lo previsto en los respectivos anejos de trazado que formarán parte de las diferentes fases de los proyectos técnicos que desarrollarán las obras.

Se levantará una única acta de replanteo al tratarse de obras a ejecutarse en una única fase y que deberán ser recepcionadas de forma única en el momento de su terminación.

Todos los trabajos se realizarán empleando como base el sistema ETRS89, de acuerdo a lo previsto en el REAL DECRETO 1071/2007, de 27 de julio, por el que se regula el sistema geodésico de referencia oficial en España.

Los límites del proyecto constructivo que desarrolle el presente PEI se deberán adaptar a la ocupación de suelos prevista en el presente Plan Especial de Infraestructuras.



1.11 Construcción y montaje

El proceso constructivo será desarrollado en el proyecto constructivo que desarrolle a nivel de detalle las infraestructuras planteadas en el presente Plan Especial, pero deberá tener en cuenta que en todo momento se deberá mantener en servicio la actual M419.

1.12 Régimen de explotación y prestación del servicio

Una vez ejecutadas las infraestructuras previstas en el presente Plan Especial la explotación y prestación del servicio se hará en función de la titularidad definitiva de cada una de las infraestructuras, como se describe a continuación:

Al tratarse de un acceso urbano planteado sobre una carretera de titularidad de la Comunidad Autónoma de Madrid, como es la carretera M419, una vez ejecutada la obra la misma pasará a ser explotada por el ayuntamiento, previa aprobación de un plano de delimitación de competencias.

2 Programa temporal de ejecución (Plan de etapas) y Estudio económico financiero (viabilidad y sostenibilidad económica)

2.1 Plazos de ejecución de las determinaciones del Plan. Organización secuencial.

1. El plazo estimado de tramitación del Plan Especial de Infraestructuras es de 8 / 14 meses
2. El plazo estimado para la gestión de la obtención de los suelos una vez aprobado el PEI es de 6 meses
3. El plazo estimado para la tramitación del proyecto técnico una vez aprobado definitivamente el PEI será de 6 meses
4. Los plazos previstos para la ejecución material de las obras son de 8 meses

2.2 Valoración de las obras

El coste de ejecución de las obras contempladas en el presente Plan Especial de Infraestructuras son los siguientes:



PRESUPUESTO ACTUACIONES			
CAPÍTULO	SUPERFICIE (m2)	PRECIO (Euros / M2)	IMPORTE
ACCESO M419			
CALZADAS Y ARCENES	14500	120	1.740.000,00 €
PUENTE SOBRE M419	490	900	441.000,00 €
REPOSICIÓN DE CAMINOS	4173	30	125.190,00 €
	19163		2.306.190,00 €

PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL	2.306.190,00 €
13% GASTOS GENERALES	299.804,70 €
6% BENEFICIO INDUSTRIAL	138.371,40 €
PRESUPUESTO TOTAL (IVA NO INCLUIDO)	2.744.366,10 €

Coste de ejecución por contrata, IVA no incluido)

2.3 Sistema de gestión y procedimiento de obtención de los suelos

La ejecución del presente Plan Especial se llevará a cabo mediante actuación aislada, toda vez que el mismo tiene por objeto la finalidad que se contempla en el artículo 78.3.a) de la LSCM, a cuyo tenor:

"3. La ejecución del planeamiento podrá llevarse a cabo mediante actuaciones aisladas exclusivamente con las siguientes finalidades:

a) Para la obtención de suelo, urbanización, edificación y puesta en servicio de infraestructuras, equipamientos y servicios públicos de las Administraciones públicas ordenados a través del correspondiente Plan Especial".

En consecuencia, la ejecución del presente PEI podrá llevarse a cabo mediante actuación aislada.

En cuanto a la obtención de los terrenos destinados para las redes públicas, los suelos afectados por el proyecto técnico que forma parte del presente Plan Especial de Infraestructuras que no sean públicos o hayan sido previamente obtenidos se obtendrán mediante el procedimiento de expropiación.

En efecto, el artículo 90 de la LSCM establece los distintos procedimientos para la obtención del suelo que el planeamiento destine y reserve a redes públicas de infraestructuras, entre los que se incluye el procedimiento de expropiación, señalando lo siguiente:

"Los terrenos que el planeamiento urbanístico destine y reserve a elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios pasarán a titularidad pública por alguno de los siguientes procedimientos:



- a) *Mediante cesión libre, gratuita y, en su caso, urbanizada, sólo cuando formen parte de un ámbito de actuación, de un sector o unidad de ejecución y según lo dispuesto en el artículo siguiente.*
- b) *Mediante ocupación directa.*
- c) *Mediante permuta forzosa, expropiación o cualquier otra forma de adquisición de la propiedad por la Administración actuante".*

Así mismo, conviene resaltar que la LSCM no exige que los suelos calificados como redes públicas deban adscribirse a ámbitos de actuación, sectores o unidades de ejecución. En este sentido, cabe traer a colación, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 19 de julio de 2007 (Rec. 2988/2003), según la cual “*la Ley 9/2001 no impone, con carácter obligatorio, la adscripción a los Ámbitos de Actuación, Sectores o Unidades de Ejecución del suelo externo calificado como Red Pública y (...) para la adquisición de dicho suelo, el artículo 90 de la citada Ley contempla tanto la cesión libre y gratuita -cuando los suelos formen parte de un Ámbito de Actuación, Sector o Unidad de Ejecución- sino también la ocupación directa, la permuta forzosa, la expropiación o cualquier otra forma de adquisición de la propiedad por la Administración actuante...*”.

Por tanto, de los distintos procedimientos contemplados en el artículo 90 de la LSCM, en el presente caso se empleará la expropiación. En este sentido, cabe destacar que la aprobación del presente Plan Especial tendrá como efecto, por lo que aquí interesa, la declaración de la utilidad pública y la necesidad de ocupación de los terrenos, sirviendo como título jurídico suficiente para permitir su expropiación, según se establece en el artículo 64.e) de la LSCM que se transcribe a continuación:

“La entrada en vigor de los Planes de Ordenación Urbanística producirá, de conformidad con su contenido, todos o algunos de los siguientes efectos:

(...) e) La declaración de la utilidad pública y la necesidad de ocupación de los terrenos, las instalaciones, las construcciones y las edificaciones correspondientes, cuando prevean obras públicas ordinarias o delimiten ámbitos de actuación, sectores o unidades de ejecución para cuya realización sea precisa la expropiación. Se entenderán incluidos en todo caso los precisos para las conexiones exteriores con las redes de infraestructuras, equipamientos y servicios públicos”.

En idéntico sentido, el artículo 138.1.a) de la LSCM prevé, entre los supuestos expropiatorios por razón de urbanismo, “*El destino de los terrenos, por su calificación urbanística, al dominio público de uso o servicio públicos, siempre que deban ser adquiridos forzosamente por la Administración actuante, bien por no deber ser objeto del deber legal de cesión obligatoria y gratuita, bien por existir, en todo caso, necesidad urgente de anticipar la obtención de los terrenos*”, señalando que “*A los efectos de la expropiación se considerarán incluidos en los terrenos necesarios los colindantes que fueran imprescindibles para realizar las obras o establecer los servicios públicos previstos en el planeamiento urbanístico o que resulten especialmente beneficiados por tales obras o servicios*”.

Por lo demás, debe destacarse que, si bien los planos de ordenación del presente Plan Especial de Infraestructuras contienen una delimitación inicial de los terrenos que deben obtenerse por



expropiación, dicha delimitación se realiza sin perjuicio de que el proyecto técnico pueda contener las adaptaciones de detalle que exijan las características del suelo y subsuelo en la ejecución material de las obras, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 68.1 del RP, a cuyo tenor:

"1. Los Proyectos de Urbanización no podrán modificar las previsiones del Plan que desarrollen, sin perjuicio de que puedan efectuar las adaptaciones de detalle exigidas por las características del suelo y subsuelo en la ejecución material de las obras".

Sobre este particular, la jurisprudencia ha admitido la utilización de proyectos técnicos a los efectos de concretar la superficie destinada a redes públicas prevista inicialmente en el instrumento de planeamiento oportuno, refiriéndose expresamente a la posibilidad de anticipar dicha circunstancia en el planeamiento. Así, cabe citar la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 1 de julio de 2011 (Rec. 165/2011), según la cual:

"Efectivamente, en el Reglamento de Planeamiento se prevé que los proyectos de urbanización suponen la adaptación a la realidad de las previsiones del plan que desarrollen, sin que ello suponga una modificación. En este caso, el propio artículo 143.1 del plan parcial prevé la posibilidad de que los proyectos de urbanización puedan realizar cambios sobre los aspectos que permita la normativa de dicho plan o los que sean necesarios para el mejor cumplimiento de su finalidad, sin que ello afecte a las determinaciones propias de la ordenación del plan. El artículo 136 del reiterado plan prevé que los proyectos de urbanización podrán reconsiderar y adaptar determinaciones sobre aspectos referidos a esa glorieta y los dos viales alegados por la recurrente"

(...) En el artículo 74 del plan, y en lo que se refiere a los ámbitos de ordenación, se dispone expresamente que sus delimitaciones y superficies pueden ser objeto de reajustes como consecuencia de la definición precisa de las redes públicas y de las fincas resultantes que se lleva a cabo con los proyectos de urbanización y reparcelación.

Hay que recalcar que en dicho plan parcial, cuya legalidad ha sido ratificada por esta Sección en los puntos de impugnación opuestos por miembros de la Junta de Compensación actora en este proceso, se tiene cuenta de forma destacada la conexión de la estructura viaria del sector con una vía pública supramunicipal, como es la carretera A-2. De ahí que el redactor de dicho instrumento de planeamiento, en esos artículos 74, 136 y 138, prevea la posibilidad de que exista flexibilidad en la ejecución material (que se realiza por medio del proyecto de urbanización) de esos accesos a esa vía pública, permitiendo el ajuste de alienaciones, de las rasantes y la delimitación de los ámbitos de ordenación edificables. Y ello, como ya se decía en la sentencia que confirmaba la legalidad del plan parcial en ese punto, con el fin de que el sector se pudiera integrar adecuadamente con esa vía supramunicipal y que el futuro proyecto de urbanización pudiera adaptar a la realidad dicho encaje, facultando al proyecto para dicha adaptación en los términos expuestos.

(...) En definitiva, y en estos puntos expuestos, el proyecto de urbanización impugnado se ajusta a derecho".

Adicionalmente, el artículo 68.1 del RP debe ponerse en relación con el ya citado artículo 138.1.a) de la LSCM, que establece que *"A los efectos de la expropiación se considerarán incluidos en los terrenos necesarios los colindantes que fueran imprescindibles para realizar las obras o establecer los servicios públicos previstos en el planeamiento urbanístico o que resulten especialmente beneficiados por tales*



obras o servicios". Por tanto, se colige con naturalidad que, en el supuesto de que el proyecto técnico incluya superficie adicional a la delimitada en los planos de ordenación del presente Plan Especial de Infraestructuras, a modo de adaptaciones de detalle (posibilidad prevista en el artículo 68.1 del RP que ha sido con anterioridad), dicha superficie podrá ser así mismo objeto de expropiación.

2.4 Estimación de gastos

Los gastos estimados, adicionales al coste de ejecución material de las obras son los siguientes:

1.- Obtención de suelos.

En la siguiente tabla se recoge la estimación provisional de los costes de obtención de suelo, que deberán ser determinados en el correspondiente proyecto de expropiación. El criterio empleado para la estimación de los costes de obtención de suelo se ha basado en valoraciones unitarias de suelos en situación similares, aplicadas a las superficies afectadas por cada infraestructura, según se recoge en la relación de Propiedades afectadas, en el apartado 6.3

Justiprecio estimado de los suelos (Pleno dominio):

- Acceso M419	609.857,49€
---------------	-------------

Así pues, la valoración concreta de los terrenos a expropiar se realizará una vez se inicie el procedimiento de expropiación correspondiente, lo que tendrá lugar con posterioridad a la aprobación del presente Plan Especial, según se señala expresamente en el artículo 34.2.b) del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, a cuyo tenor: *"Las valoraciones se entienden referidas: (...) b) Cuando se aplique la expropiación forzosa, al momento de iniciación del expediente de justiprecio individualizado o de exposición al público del proyecto de expropiación si se sigue el procedimiento de tasación conjunta".*

2.- Otros gastos necesarios para la actuación prevista en su conjunto, como son los honorarios técnicos, tasas y otros gastos varios.

Redacción del plan Especial	10.000,00
Redacción del Proyecto de Expropiación	9.000,00
Evaluación ambiental	6.000,00
Proyecto Constructivo del PEI	20.000,00
Gastos de Notario y registro	10.000,00

2.5 Estimación total de costes del Plan Especial

En la siguiente tabla se recogen la estimación total de costes del Plan Especial



A. ACCESO M419	2.744.366,10 €
B. OTROS GASTOS	664.857,49 €
Redacción del plan Especial	10.000,00 €
Redacción del Proyecto de Expropiación	9.000,00 €
Evaluación Ambiental	6.000,00 €
Proyecto Constructivo PEI	20.000,00 €
Obtención de suelos	609.857,49 €
Gastos de Notario y registro	10.000,00 €
Presupuesto total estimado	3.409.223,59 €

Se garantiza la viabilidad económica del PEI al tratarse de conexiones exteriores que deben ejecutarse y sufragarse por los titulares del sector 5 de Parla, quienes asumirán los citados costes a través de las derramas que al efecto acuerde la Junta de Compensación.

2.6 Sistema de ejecución y programación

Una vez obtenido el suelo y las autorizaciones administrativas necesarias para la ejecución de las obras (en este caso de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, al ser la carretera M419 una carretera cuya titularidad y explotación corresponde a dicha administración), las obras serán solicitadas por la junta de Compensación del Sector 5, siendo el plazo estimado para su ejecución de 8 meses.



3 Memoria de impacto normativo

3.1 Impacto por razón de género

El presente epígrafe constituye la realización de una Evaluación de Impacto de Género del Plan Especial de Infraestructuras conforme a lo establecido en el artículo 31 de la ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de hombres y mujeres.

Evaluación de impacto de género y propuestas de medidas para corregir las desigualdades de género:

3.1.1 Estructura legal y marco normativo de aplicación:

La igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres constituye un valor fundamental de los principios de la Unión Europea (UE), recogido en los artículos 2 y 3 del *Tratado de la UE*, en los artículos 8, 153 y 157 del *Tratado de Funcionamiento de la UE* y en los artículos 21 y 23 de la *Carta de los Derechos Fundamentales*. Son de aplicación, de acuerdo con los principios de igualdad, una serie de directivas del Parlamento Europeo y del Consejo, en particular en temas de urbanismo y planificación espacial la Directiva 2004/113/CE, sobre aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en el acceso a bienes y servicios y su suministro.

En marzo de 2015, la Comisión de la Condición Jurídica y Social de la Mujer de Naciones Unidas, coincidiendo con la conmemoración de Beijing+20, aprobó una declaración política *50.50 en 2030*, con tres vías de intervención:

1. El desarrollo del principio de igualdad a través de la eliminación en el ordenamiento jurídico de las discriminaciones por razón de sexo.
2. Las acciones positivas, que consisten en medidas específicas de intervención que actúan sobre las barreras sociales que dificultan la igualdad entre las personas, con el fin de compensar las desigualdades sociales.
3. El *mainstreaming* de género, que supone la integración de los objetivos de igualdad en la elaboración y evaluación de las políticas públicas. Supone la integración de la perspectiva de género en el conjunto de las políticas públicas.

Es en este aspecto específico donde la incidencia del planeamiento espacial tiene mayor cabida.

En nuestro marco específico nacional, la Constitución española en su artículo 9.2 establece la obligación de los poderes públicos de promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas, y de remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos en la vida política, económica, cultural y social.

Son seguidoras de este principio leyes y normas tales como la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que



elabore el Gobierno; la Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de medidas de protección integral contra la violencia de género y la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad efectiva de mujeres y hombres (LOIEMH). La LOIEMH, estableció, en su artículo 19, que los proyectos de disposiciones de carácter general y los planes de especial relevancia económica, social y artística que se sometan a la aprobación del Consejo de Ministros deberán incorporar un informe sobre su impacto por razón de género.

Se ha realizado, de acuerdo con una metodología específica y propuesta de medidas para corregir las desigualdades de género, la siguiente evaluación del impacto de las obras y adaptaciones propuestas por el presente Plan Especial.

3.1.2 Introducción y marco

El marco básico que recoge en España la necesidad de incorporar la perspectiva de género al planeamiento urbanístico, y en particular a la redacción y revisión de los instrumentos y figuras de planeamiento general viene estando sustentado en documentos y leyes como:

- i. *Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas*, que recoge como Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS 5 la “Igualdad de Género” y como ODS 11 “Ciudades y comunidades sostenibles”, señalando entre ambos la necesidad de tener en cuenta la enorme cantidad de “trabajo de mujeres” no remunerado, como el cuidado de niños y los quehaceres domésticos, así como también hay discriminación de género en la toma de decisiones públicas, y que las ciudades sean seguras, inclusivas, resilientes y sostenibles.
- ii. *Nueva Agenda Urbana NAU 2016 de Naciones Unidas*, Declaración de Quito sobre Ciudades y Asentamientos Humanos Sostenibles para Todos; que incluye un buen número de referencias a lo prioritario de los aspectos de igualdad de género.
- iii. *Tratado de la Unión Europea*; Artículo 2: “La Unión se fundamenta en los valores de respeto de la dignidad humana, libertad, democracia, igualdad, Estado de Derecho y respeto de los derechos humanos, incluidos los derechos de las personas pertenecientes a minorías. Estos valores son comunes a los Estados miembros en una sociedad caracterizada por el pluralismo, la no discriminación, la tolerancia, la justicia, la solidaridad y la igualdad entre mujeres y hombres.” Artículo 3: “(...) La Unión combatirá la exclusión social y la discriminación y fomentará la justicia y la protección sociales, la igualdad entre mujeres y hombres, la solidaridad entre las generaciones y la protección de los derechos del niño.(...)”.
- iv. *La Estrategia de la Comisión Europea para la igualdad entre mujeres y hombres 2010-2015* se centra en las cinco prioridades siguientes: igual independencia económica; salario igual para trabajo igual o para trabajo de igual valor; igualdad en la toma de decisiones; dignidad, integridad y fin de la violencia sexista; e igualdad en la acción exterior. La citada estrategia aborda asimismo una serie de importantes cuestiones horizontales relativas a los roles asignados a los sexos, la legislación, la gobernanza y los instrumentos necesarios para lograr la igualdad de género.



- v. *Carta Europea para la Igualdad de Mujeres y Hombres en la vida local*, suscrita por un número creciente de ayuntamientos y administraciones locales. Los artículos 24 y 25 comprometen a considerar el principio de igualdad de mujeres y hombres como dimensión fundamental del conjunto de su planificación en todo lo que se refiere al desarrollo sostenible de su territorio.
- vi. *Ley Orgánica 3/2007 para la Igualdad efectiva entre Mujeres y Hombres*, cuyo artículo 31 establece que las Administraciones Públicas tendrán en cuenta la perspectiva de género en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico.
- vii. *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*, cuyo artículo 20.c señala entre los criterios básicos de utilización del suelo para hacer efectivos los principios y los derechos y deberes enunciados en el título preliminar y en el título I, respectivamente, las Administraciones Públicas, y en particular las competentes en materia de ordenación territorial y urbanística, deberán “c) atender, en la ordenación que hagan de los usos del suelo, a los principios de accesibilidad universal, de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, de movilidad, de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y de accidentes graves, de prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente”.

3.1.3 Requisitos de las acciones y políticas de igualdad de género en urbanismo y planeamiento

- i. Combinación de acciones transversales con acciones positivas específicas para las mujeres.
- ii. Mecanismos institucionales de integración en la toma de decisiones, consulta, información y consideración de expertas.

Para ello, durante la redacción del documento de planeamiento se han tenido en cuenta en la medida de lo posible los siguientes aspectos y tomado en consideración en la secuencia información-diagnóstico-toma de decisiones:

- a) Información cuantitativa de base. Datos desagregados por sexo, en lo posible
- b) Estudios cualitativos. Métodos participativos
- c) Grado de institucionalización o integración de una perspectiva de género como un elemento normal de la planificación y la definición de políticas urbanas. Especificidad autonómica y local. Grado de madurez en cada lugar y el tipo de acciones que se deben llevar a cabo en lugares específicos
- d) Grado de conciencia o de sensibilización entre profesionales y responsables de la administración urbanística de las dimensiones diferenciadas que tiene el espacio urbano para hombres y mujeres.



- e) Aproximación al grado de integración horizontal (número de mujeres) y vertical (número de mujeres en puestos de responsabilidad) en estos campos: en el sector público, en el privado, en la universidad, y en la profesión liberal.
- g) Identificación de los contextos institucionales donde debe integrarse la perspectiva de género.
- h) Identificación de los impactos diferenciales de género de la legislación urbanística y los cambios normativos y legislativos que pueden ser propuestos a corto plazo.
- i) Identificación de las prácticas actuales específicas del planeamiento que producen efectos discriminatorios contra las mujeres.
- j) Identificar modos concretos en que las necesidades de las mujeres pueden ser introducidas en cada faceta de los procesos formales e informales de planificación: por ejemplo, en la redacción de planes de desarrollo, en el desarrollo de los proyectos, en los procedimientos de control y de consulta pública.
- k) Cómo se consideran en cada uno de esos procesos, los efectos distributivos para distintos grupos de personas, incluyendo distintos grupos de mujeres (solas con hijos, mayores, con o sin trabajo remunerado, etc.).
- l) Identificar si políticas, planes, programas y proyectos, son objeto de evaluación y seguimiento y, en su caso, las formas en que tal evaluación y seguimiento se lleva a cabo.
- m) Identificar y analizar las estructuras, procesos y técnicas existentes de participación, debate y consulta públicos. Analizar, en particular, si estos procesos sirven para identificar las necesidades diferenciales de distintos grupos de personas, en particular, de las personas con poca voz en los procesos de toma de decisiones, como las mujeres.
- n) Evaluar los impactos diferenciales, entre hombres y mujeres, de los recursos públicos que se invierten en urbanismo: por ejemplo, en transporte motorizado, transporte público, equipamientos.

3.1.4 Evaluación de impacto de género

CONSIDERACIONES DE IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN ESPECIAL

CUATRO ASPECTOS BÁSICOS TENIDOS EN CUENTA

- i. El impacto de los roles tradicionales de género en la vida cotidiana: trabajo no remunerado; división del trabajo por géneros; doble carga de trabajo en aspectos de cuidado y trabajo doméstico.
- ii. Seguridad y percepción de la seguridad en el espacio público y en el transporte. Movilidad y accesibilidad a espacios y servicios.
- iii. Aspectos de interseccionalidad, discriminaciones añadidas o confluyentes a la situación de género, en particular las referidas a la clase social y otras.
- iv. Acceso a la información, participación y toma de decisiones.



Estos cuatro aspectos se traducen en una serie de acciones combinadas de tipo transversal con refuerzo positivo en los siguientes campos:

CAMPO 1. SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS PARA LA VIDA COTIDIANA

CAMPO 2. TRANSPORTE Y MOVILIDAD.

CAMPO 3. SEGURIDAD Y PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD

Todos estos campos confluyen en la Consideración de la necesidad de mejorar la complejidad e inclusividad de la ciudad a través de acciones sobre la estructura de la misma contempladas en el PEI:

ACCIONES DE TIPO 1. DISTRIBUCIÓN EQUILIBRADA DE USOS, FUNCIONES Y SERVICIOS. PLANIFICACIÓN DE USOS Y EQUIPAMIENTOS.

El PEI ha tenido en cuenta la mezcla y diversidad equilibrada de usos y funciones. La vinculación de los equipamientos al servicio de la vida cotidiana tanto con el espacio doméstico como con el espacio de trabajo se realiza a través de la minimización de recorridos, vínculo de la “cadena de tareas” de la vida cotidiana con la estructura urbana, ligazón con el comercio de proximidad, a través de la ruptura del modelo de polígono monofuncional.

Densidades mínimas de actividades que garantizan la eficiencia y rentabilidad de servicios.

Interconexión entre distintas escalas. Accesibilidad a servicios alternativos y excepcionales posibilitada a través de los accesos y conexiones previstos.

ACCIONES DE TIPO 2. DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO.

El PEI fomenta los recorridos peatonales y la conexión con espacios estanciales. No existe ningún recorrido interrumpido por infraestructuras, se apuesta siempre por la malla de recorridos, la existencia de alternativas y la propuesta de accesos y senderos continuos y visibles. Se fomenta así la legibilidad, visibilidad y accesibilidad. Los espacios se prefieren multifuncionales que den respuesta a solicitudes y demandas complejas y emergentes. Espacios públicos que garantizan una densidad de acontecimientos y favorecen la vida colectiva y social, intercambio de experiencias y presencia humana continua. Se ha considerado la mejora de la normativa de urbanización: dimensionado, composición, paisaje urbano, mobiliario urbano, iluminación, señalización, etc.

El plan fomenta los espacios intermedios. Accesos multimodales a través y desde el espacio público a la vivienda y lugares de trabajo. Refuerzo de la visibilidad y mejora de la transición.

Señalamiento y legibilidad de la estructura urbana: centralidades y periferias, vías de salida, escape o evacuación.

Vínculo con espacios de ocio y descanso.



Se plantea la conectividad de espacios en distintas escalas y se refuerza a modo de Infraestructura verde.

ACCIONES DE TIPO 3. TRANSPORTE.

Se ha determinado como primordial la accesibilidad al transporte público, incluso con reserva de estacionamiento o espacio de parada para desplazamientos ligados a los roles de cuidado y acompañamiento de niños y mayores y de compra.

Se ha tenido en cuenta la protección y fomento de la movilidad peatonal y ciclista, incluso calmado de tráfico en entornos residenciales.

En conjunto de acciones de tipo 1, 2 y 3 refuerzan acciones transversales sobre DENSIDAD, COMPLEJIDAD, COMPACIDAD y SEGURIDAD.

Se concentran en las siguientes acciones transversales y de refuerzo, siguiendo el esquema apuntado en Sánchez de Madariaga, Bruquetas Callejo y Ruiz Sánchez: *Ciudades para las personas: Género y urbanismo: estado de la cuestión*, Instituto de la Mujer, Madrid 2004).

A. Género y ciudad (el contenido sustantivo)

1. Equipamientos tradicionales y nuevos equipamientos para nuevas necesidades

- a) Accesibilidad, localización y distribución, en los barrios y en relación al transporte público, de los equipamientos de todo tipo: educativos, sanitarios, culturales, cuidado de niños y de ancianos, ocio, comercio, etc. En nuevos barrios pero también en barrios consolidados.
- b) Tipos de equipamientos para el cuidado de personas dependientes. Cantidad, localización, accesibilidad, calidad y precio, características urbanas.
- c) Regulaciones y normativas aplicables. Sobre todo de los nuevos equipamientos vinculados a la vida cotidiana (cuidado de personas dependientes, fundamentalmente) pero también de los clásicos, como los equipamientos sanitarios y educativos. Métodos de gestión para asegurar su integración progresiva en todos los barrios, incluidos los barrios ya consolidados.
- d) Cuestiones de diseño: usos mixtos, iluminación adecuada, vigilancia natural desde ventanas y calles; diseño para uso nocturno. Diseño de las fachadas, tanto en accesos como en ventanas, que fomente la relación visual entre el interior y el exterior.
- e) Tener en cuenta las necesidades diferenciales de distintos grupos de mujeres y familias; mujeres cabeza de familia; personas mayores con poca movilidad; mujeres inmigrantes; mujeres maltratadas, etc.

2. Transporte

- a) Acceso a los distintos modos de transporte según el sexo.
- b) Acceso de las mujeres a los distintos modos de transporte según otros factores: nivel de renta, edad, raza (ya es relevante en España), hijos, personas dependientes a su cargo.



- c) Número de viajes y tiempo de desplazamientos, por sexo.
- d) Trazado de los desplazamientos debidos a la «cadena de tareas». Diferencias entre los sexos.
- e) Trazado, rutas y frecuencia del transporte público, en relación a los patrones de movilidad de las mujeres que vinculan desplazamientos laborales con desplazamientos debidos a la vida cotidiana.
- f) Seguridad e inseguridad, real o percibida, en el transporte público, en las paradas, en los estacionamientos.
- g) Modos para aumentar la seguridad y la comodidad, para reducir el tiempo de desplazamiento, en particular al tiempo empleado en cambiar de un modo de transporte a otro, y de desplazarse entre los distintos lugares en que se realizan las actividades derivadas de combinar trabajo remunerado y trabajo en familia.

3. Seguridad en el espacio público. Identificar los lugares especialmente inseguros y las posibles soluciones de diseño (tanto para mejorar lugares ya construidos como para evitar la construcción futura de lugares similares, a través de acciones educativas para profesionales, como son las recomendaciones de diseño).

4. Se abra la posibilidad de realizar Métodos participativos de investigación: marchas con mujeres locales (las mujeres son expertas en seguridad) en los lugares donde se haya demostrado o exista sospecha de que la forma urbana tiene mayor incidencia en la seguridad:

- Espacios conflictivos con mayores niveles de inseguridad.
- Espacios construidos según los principios del movimiento moderno, con espacios residuales entre estructuras y edificaciones que no tienen dominio visual ni uso ni responsabilidad de mantenimiento claros.
- Trayectos entre las paradas de transporte público y los espacios residenciales o de trabajo.

Se atenderá de manera específica al entorno de las paradas de transporte público en la periferia unifamiliar o de densidad media-baja, tal y como corresponde parcialmente a este ámbito. Ello atiende a la seguridad de mujeres jóvenes y de personas mayores que no se desplazan en vehículo privado.

Se ha prestado y tenido en cuenta en el plan, y se prescribe para las fases que desarrollen el proyecto técnico la atención a espacios indefinidos que puedan suponer:

- atravesar vías de acceso a autopistas o calzadas de circulación rápida;
- espacios vacíos sin edificar;
- espacios vacíos, entre edificios de oficinas o de actividad económica, distribuidos como un polígono o parque monofuncional.



3.2 Impacto por razón de orientación sexual

INFORME DE IMPACTO SOBRE LA DISCRIMINACIÓN POR ORIENTACIÓN SEXUAL, E IDENTIDAD Y EXPRESIÓN DE GÉNERO Y DE PROTECCIÓN INTEGRAL CONTRA LA LGTBIFOBIA.

En lo que se refiere a la “identidad y expresión de género” y a la “orientación e identidad sexual”, desde la perspectiva espacial y del planeamiento urbanístico los temas a considerar como relevantes a la ciudad para el colectivo LGTBI en el marco de alcance de un Plan Especial de Infraestructuras como el que nos ocupa son, en su carácter específico, muy limitados: básica, y no exhaustivamente, limitación de espacios del comercio sexual, y seguridad en el espacio público.

En nuestra escala específica, se ha considerado, y desestimado, la existencia de espacios para ciertas actividades específicas (como podrían ser las zonas con concentración de turismo o de comercio sexual).

En nuestro caso, con el alcance limitado del Plan Especial de Infraestructuras, se han tenido en cuenta los itinerarios seguros, la eliminación hasta su inexistencia de vacíos urbanos no vigilados, la garantía de un espacio público inclusivo para todas las franjas de edades y grupos de población; un entramado de viario y recorridos urbanos de gran calidad que inserta la nueva actuación entre las piezas urbanas existentes en las escala urbana y metropolitana, mejora los accesos y la permeabilidad, elimina barreras y mejora de manera muy significativa la conectividad rodada y peatonal; permite el acceso seguro a la red de infraestructuras de transporte colectivo, y recupera y reutiliza espacios actualmente infrautilizados y obsoletos.

Se genera una costura y recuperación para la ciudad y el área metropolitana de unos espacios que hoy en día suponen vacíos de origen rural, en una localización urbana con vocación de mayor centralidad; se crean espacios urbanos destinados al peatón garantizando la accesibilidad a equipamientos, infraestructuras clave y centros urbanos y de actividad.

3.3 Impacto en la infancia y la adolescencia

Desde el punto de vista de la atención a las familias y a la adolescencia, el Plan propone una mejora de la intermodalidad y multi-escala de la red viaria y de transporte como respuesta a la variedad en la demanda de transporte público (tanto frecuente como puntual) que se prevé en el ámbito y en su relación con sectores colindantes y la estructura metropolitana.

Desde la escala de este documento, se valora el alto nivel de accesibilidad que el ámbito tendrá desde otras zonas de la ciudad y del área metropolitana de Madrid, donde previsiblemente se situará el destino de gran número de desplazamientos. En el análisis se destaca también la ubicación, accesos, visibilidad y seguridad de las paradas de transporte público, y su conexión con recorridos y rutas peatonales y ciclistas.



Desde el punto de vista de género, de la infancia y adolescencia, así como de las necesidades de las familias -en especial aquellas que cuentan con personas que necesitan especiales cuidados- la existencia de esta multimodal red de transporte público en el entorno de los hogares y accesible desde estos es fundamental. Se garantiza una distancia mínima al transporte público, siendo pues accesible para todo tipo de ciudadanía, con independencia de su autonomía.

Desde el punto de vista de la seguridad en el espacio público, cabe destacar la previsión de ubicar espacios para bus en tramos con mayor riesgo de ser percibidos como inseguros, ya que la presencia de transporte público en superficie tiene un efecto mitigador.

Se ha garantizado que, salvo hiperespecialización funcional justificada, los espacios abiertos puedan servir para diversos tipos de actividades al aire libre y, por tanto, dar respuesta a las necesidades diferenciadas de la ciudadanía atendiendo a las distintas etapas de la vida. Los espacios libres se vinculan a las principales rutas peatonales lo que refuerza la movilidad peatonal y ciclista en el ámbito y, por tanto, hace también que acceder a ellas sea más seguro, especialmente para la infancia, la tercera edad, las personas con necesidades especiales y aquellas encargadas de su cuidado o acompañamiento.

3.4 Justificación de cumplimiento sobre accesibilidad universal

Propuestas de actuación

Se ha verificado y tenido en cuenta la necesidad de itinerarios peatonales en vías y espacios libres de uso público, la reserva, donde es necesario, y diseño de plazas de aparcamiento accesible, las entradas, pasos y vados para vehículos, garantizando su diseño y funcionalidad, así como los elementos en vía pública, como rampas, escaleras, ayudas técnicas, en su caso, y mobiliario urbano

Se garantiza las necesarias:

- señalización en vías y espacios públicos
- iluminación en vías y espacios públicos
- acceso garantizado y seguro al transporte público

En referencia a los itinerarios peatonales el proyecto técnico que desarrollen este Plan (y las diferentes fases que compongan el mismo) deberán tener en cuenta en cuenta al menos las siguientes determinaciones:

- Pendientes longitudinales en las rasantes de las vías y espacios de uso público
- Cumplimiento de las pendientes transversales máximas (2%) permitidas en todos los tramos y cruces
- Ubicación del mobiliario urbano
- Anchura de los itinerarios peatonales accesibles vs anchura de aceras
- Pasos de peatones
- Cruces con vados de vehículos



- Cumplimiento de la altura mínima permitida (2,20 m) para los itinerarios accesibles, por vuelos u otros obstáculos en las alineaciones oficiales
- Itinerarios mixtos o de plataforma única
- Iluminación respecto a la mínima exigible

El Plan contempla la eliminación de barreras, a través de una diversificación de accesos a través de rutas, pasos y pasarelas. Se señala el viario de uso público de uso mixto o de plataforma única, y el viario peatonalizado o aceras en su caso, con itinerarios alternativos (pasarelas) donde se considera su necesidad para mejorar la diversificación de alternativas de accesibilidad.

3.5 Normativa (Art 50 a 52 LSCM y 77 Reglamento Planeamiento)

3.5.1 Estipulaciones normativas generales

Se desarrollan en este capítulo las Normas Urbanísticas del Plan Especial de infraestructuras de conexión del sector PAU5 con la carretera M419 (Parla), para la ejecución de infraestructura de conexión viaria y otras señaladas de manera expresa en la Memoria de Ordenación, así como las determinaciones que serán de aplicación en el ámbito del mismo, comprendiendo tanto la normativa de las parcelas o suelos aquí ordenados como aquella normativa mínima a la que se ajustará el proyecto técnico y las fases del mismo que se deban realizar para la ejecución de las obras que materialicen las propuestas de este planeamiento, según regula el artículo 77.2.f) del Reglamento de Planeamiento (RP).

Las nuevas determinaciones urbanísticas tanto de carácter gráfico (planos) como escritas (normas) se consideran suficientes para la total definición de las posibles actuaciones a llevar a cabo en el ámbito del Plan Especial.

Se detallan a continuación aspectos normativos de aplicación, agrupados en función de su objetivo principal, como son la regulación de la propia normativa urbanística considerada y las normas a las que se deben ajustar el proyecto técnico y sus respectivas fases que materialicen las obras que desarrollen este planeamiento.

La normativa aquí planteada es mínima y específica. En todo lo no específicamente regulado y normado aquí es de aplicación

3.5.2 Normativa y determinaciones específicas para el ámbito de ordenación

A. Normativa urbanística

Artículo 1. Ámbito y características



1. Las presentes Normas son de aplicación al ámbito que comprende el Plan Especial de Infraestructuras para la Ejecución de la Conexión del Sector PAU5 con la carretera M419.
2. El presente Plan Especial de Infraestructuras ordena parcelas destinadas en su totalidad a Redes Públicas de Infraestructuras, salvo aquellas otras redes públicas en los que el uso de infraestructuras resulta compatible (espacios libres y zonas verdes o arboladas u otras que se indiquen expresamente en los planos de ordenación).
3. El uso característico es el de viario público y/o infraestructuras, salvo aquellas parcelas específicamente indicadas en los planos de ordenación de acuerdo con el párrafo anterior.
4. Como usos pormenorizados se consideran el uso red viaria definida en el Plan Parcial del sector 5 de acuerdo con la ordenación planteada. Dichos usos podrán coexistir de manera natural en los suelos así ordenados (disposición de infraestructuras urbanas bajo el viario rodado).

Artículo 2. Aplicación e interpretación

Para cualquier determinación que no sea contemplada por las presentes Normas Urbanísticas será de aplicación tanto la normativa técnica de carácter general o sectorial como las normas urbanísticas del Plan General de Parla y del Plan Parcial del sector 5.

Artículo 3. Obras admisibles

1. En la parcela destinadas a redes públicas distintas de la red viaria será de aplicación la normativa del Plan General de Ordenación Urbana de Parla, que será, en cualquier caso, normativa básica para todo el ámbito o ámbitos.
2. En las parcelas destinadas a red viaria serán admisibles los usos y obras permitidos y contemplados por el Plan General de Parla.
3. Donde sea de aplicación, se deberá tener en cuenta lo dispuesto en las Leyes y Reglamentos de Carreteras de la Comunidad de Madrid

B. Reglamentos, normas y especificaciones del proyecto

Artículo 4. Normas y especificaciones de proyectos sobre el viario

La normativa a la que deberá atenerse la redacción del Proyecto para la ejecución de esa obra son las Leyes y Reglamentos de Carreteras de la Comunidad de Madrid, en sus respectivos ámbitos, así como la normativa recogida en las Normas Urbanísticas del Plan General de Parla en lo que afecta a la red general y local de titularidad municipal.



Serán de aplicación a todos las fases del Proyecto Técnico que se deban ejecutar para la realización de las obras lo dispuesto en las siguientes normativas:

- Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.
- Decreto 13/2007, de 15 de Marzo, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas. (B.O.C.M. número 96, de 24 de Abril de 2007).
- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, del Ministerio de la Presidencia, por el que se aprueban las 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. (B.O.E. número 61 de 11 de Marzo de 2010).

C. Sistema de gestión

Artículo 5. Sistema de gestión y procedimiento de obtención de los suelos

De acuerdo con lo previsto en la Memoria de Ordenación, la ejecución del presente Plan Especial de Infraestructuras se llevará a cabo mediante actuación aislada, fijándose la expropiación como mecanismo de obtención de aquellos suelos incluidos en la delimitación del mismo cuya obtención sea necesaria por no estar incluidos en el sector 5 de Parla o ser públicos en el momento de la redacción del documento. A tal efecto se redactará el correspondiente Proyecto de Expropiación, con las funciones, determinaciones y contenidos marcados a tal efecto por la legislación correspondiente.

En este sentido, el proyecto técnico que se apruebe para la ejecución de las obras podrá concretar la delimitación de los suelos efectuada en el presente Plan Especial de Infraestructuras, cuya obtención sea necesaria, a través de las adaptaciones de detalle que exijan las características del suelo y subsuelo en la ejecución material de las obras.

Autores del PEI

Fernando González García
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



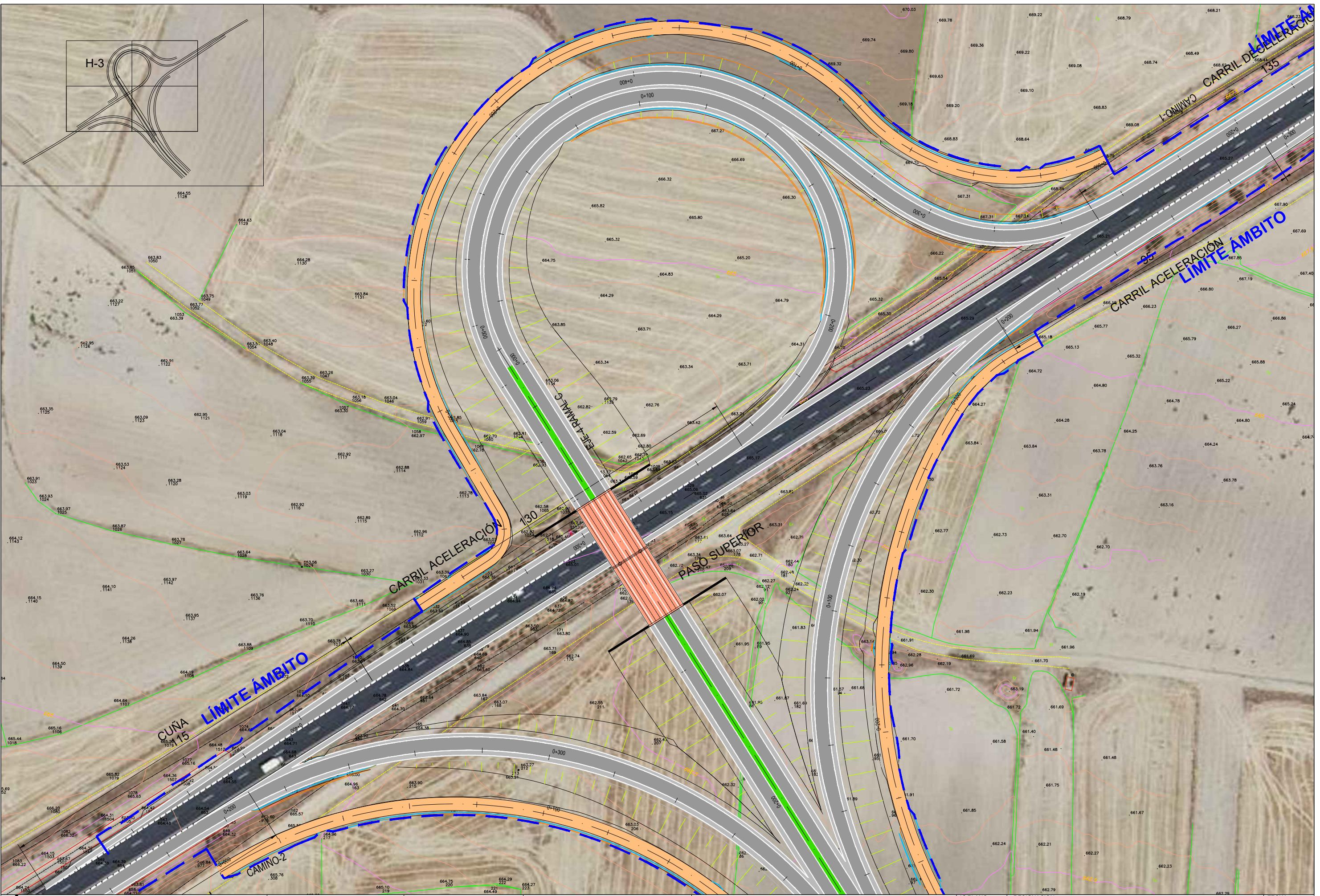
**Plan Especial de Infraestructuras de conexión del sector PAU5 con la
carretera M419(T.M de Parla)**

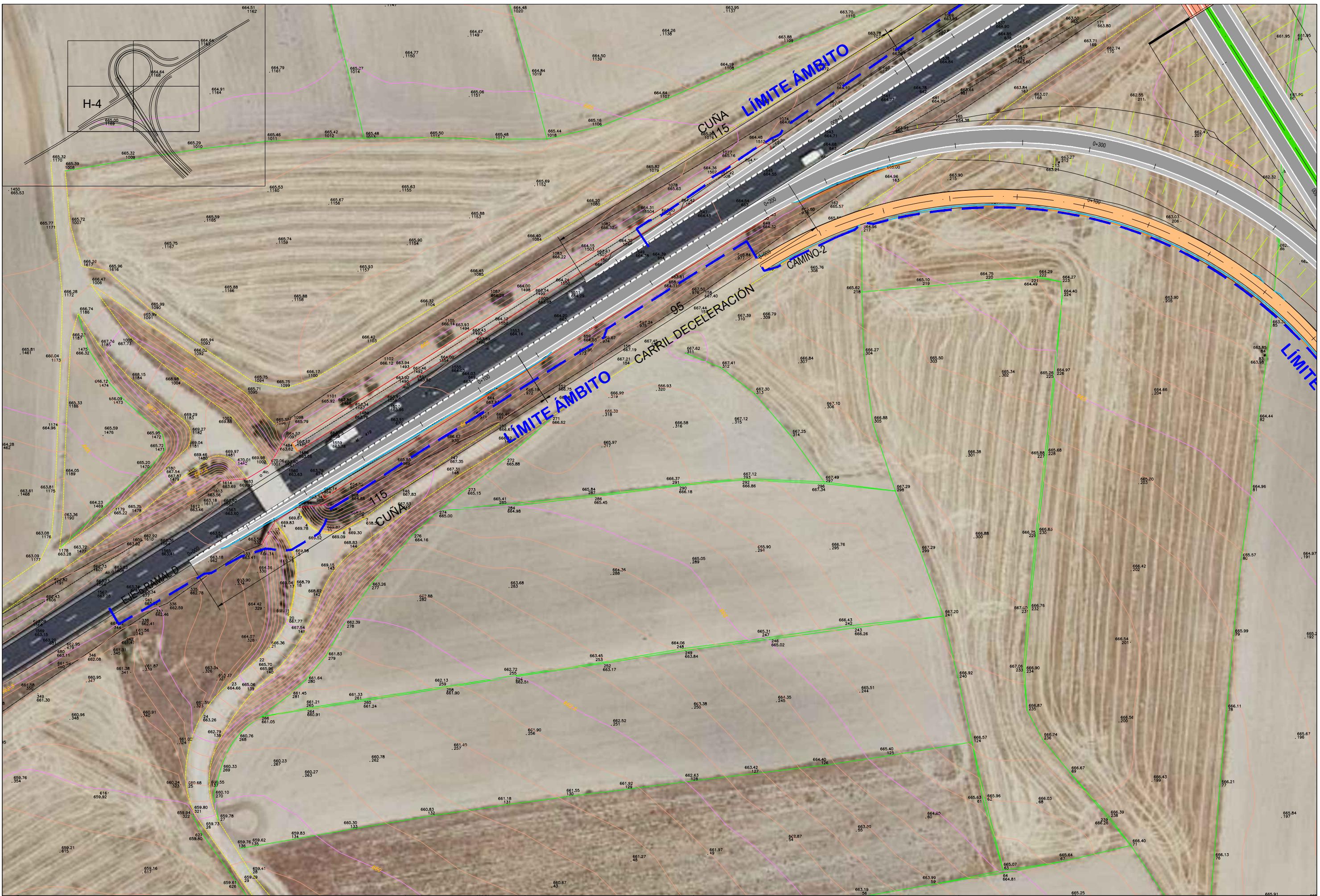
BLOQUE 3 – DOCUMENTACIÓN NORMATIVA

VOLUMEN 2 – PLANOS DE ORDENACIÓN



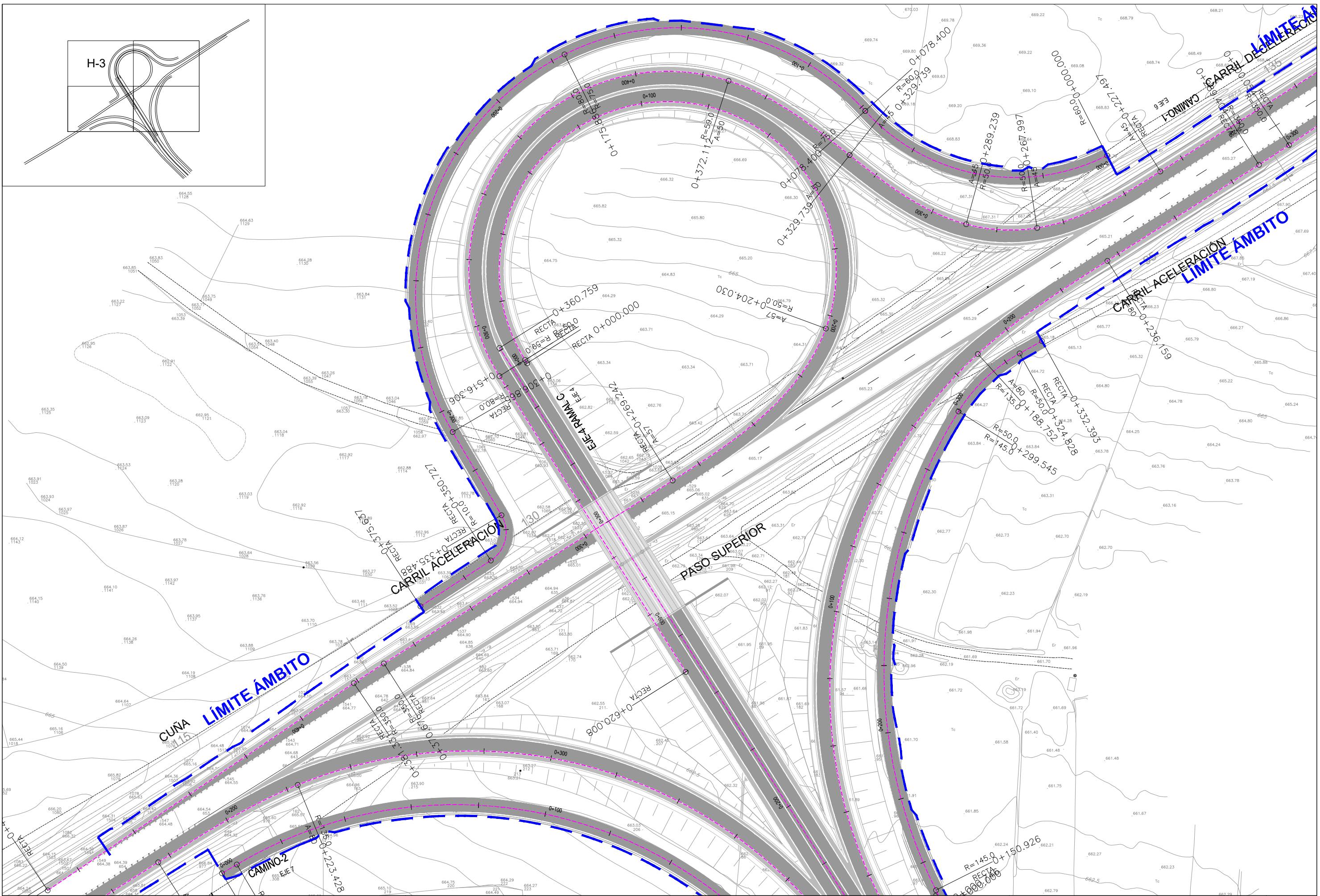


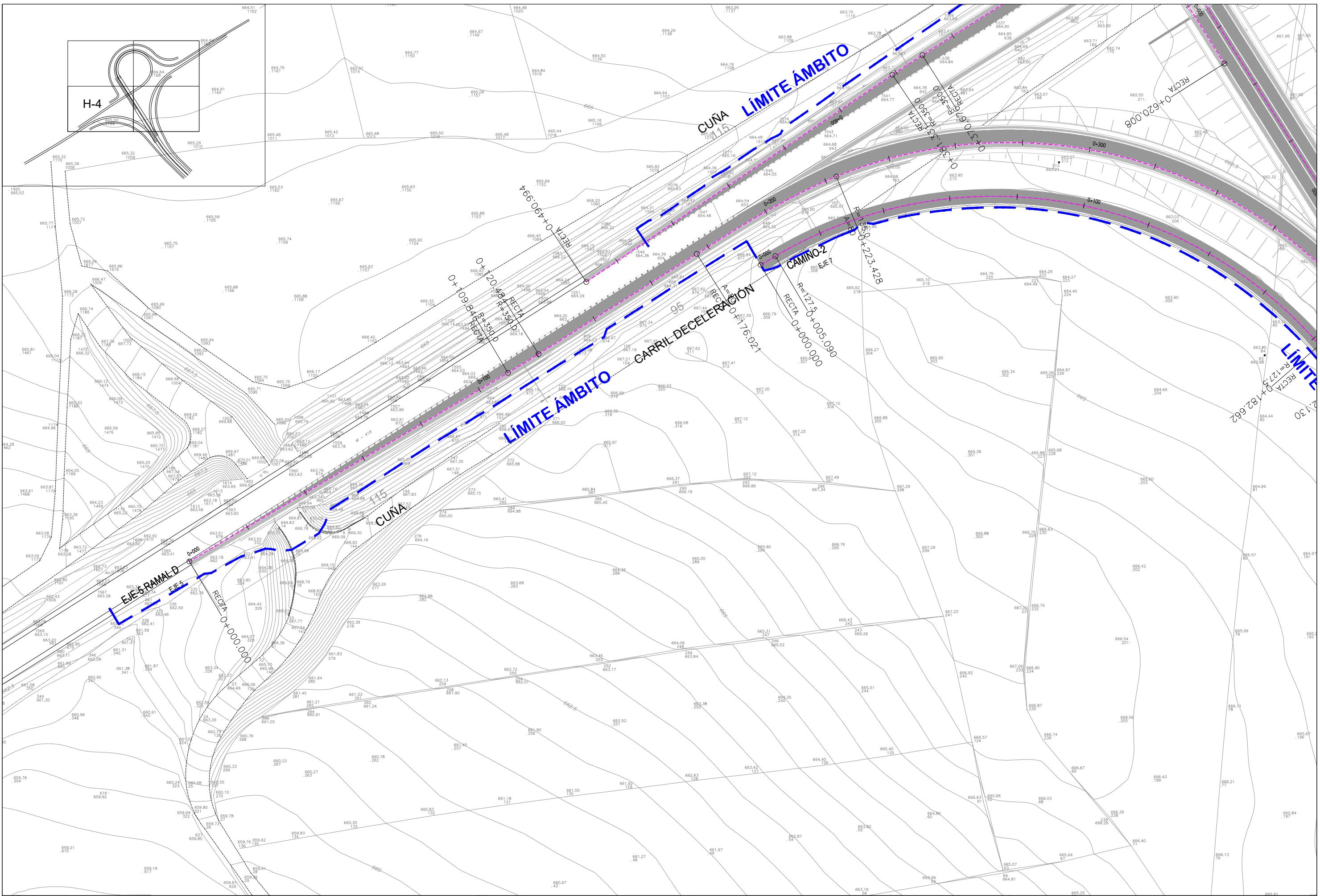


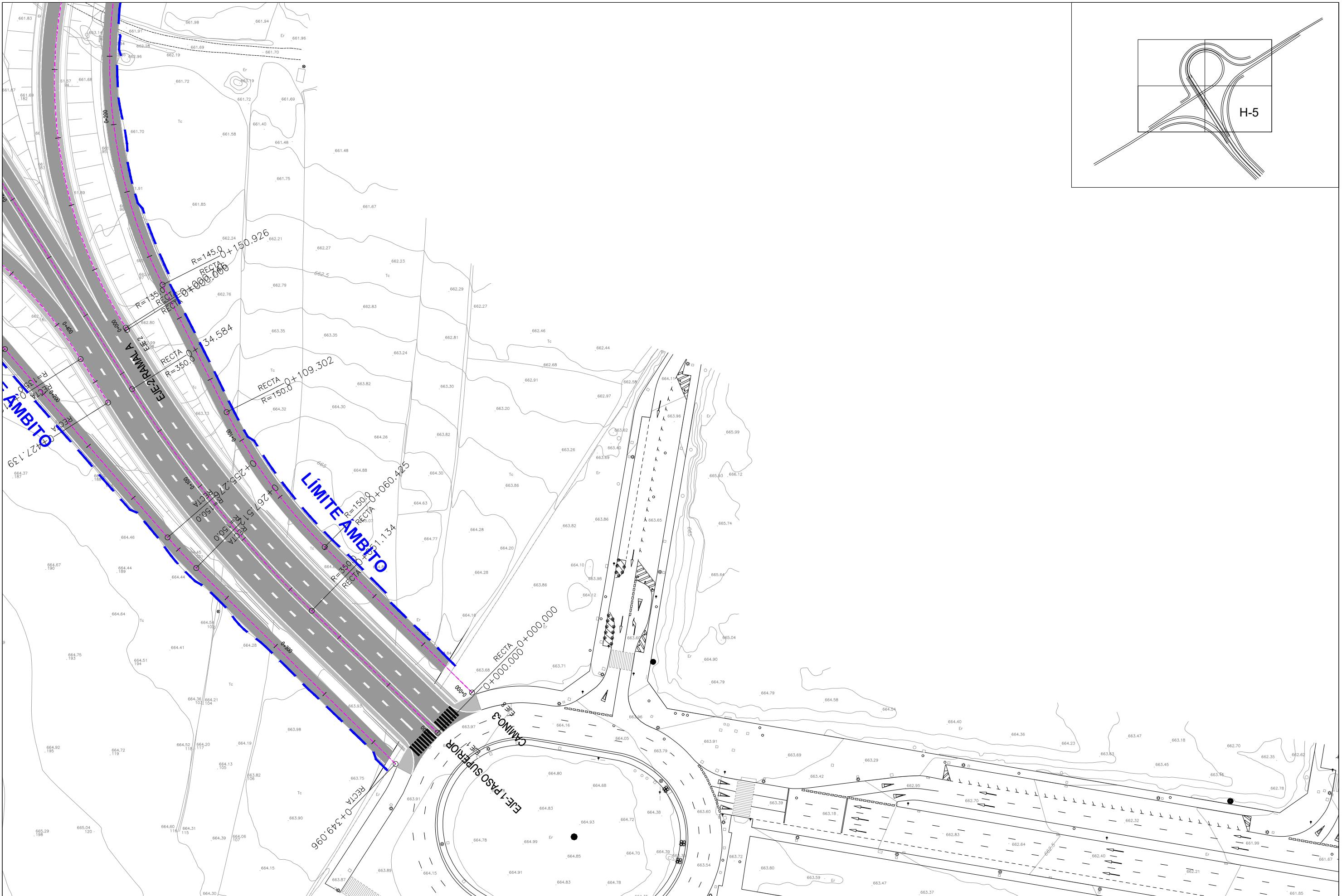


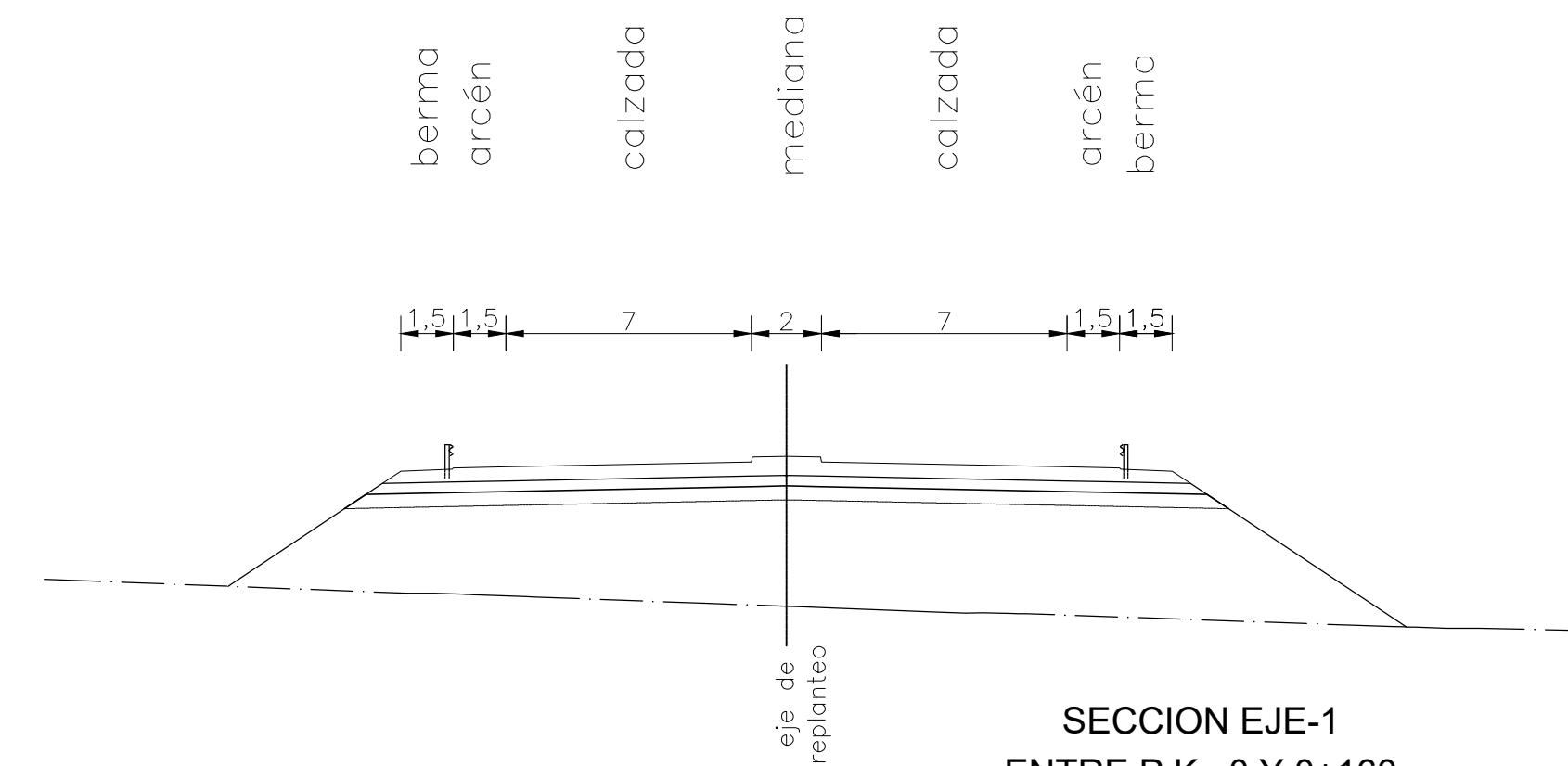
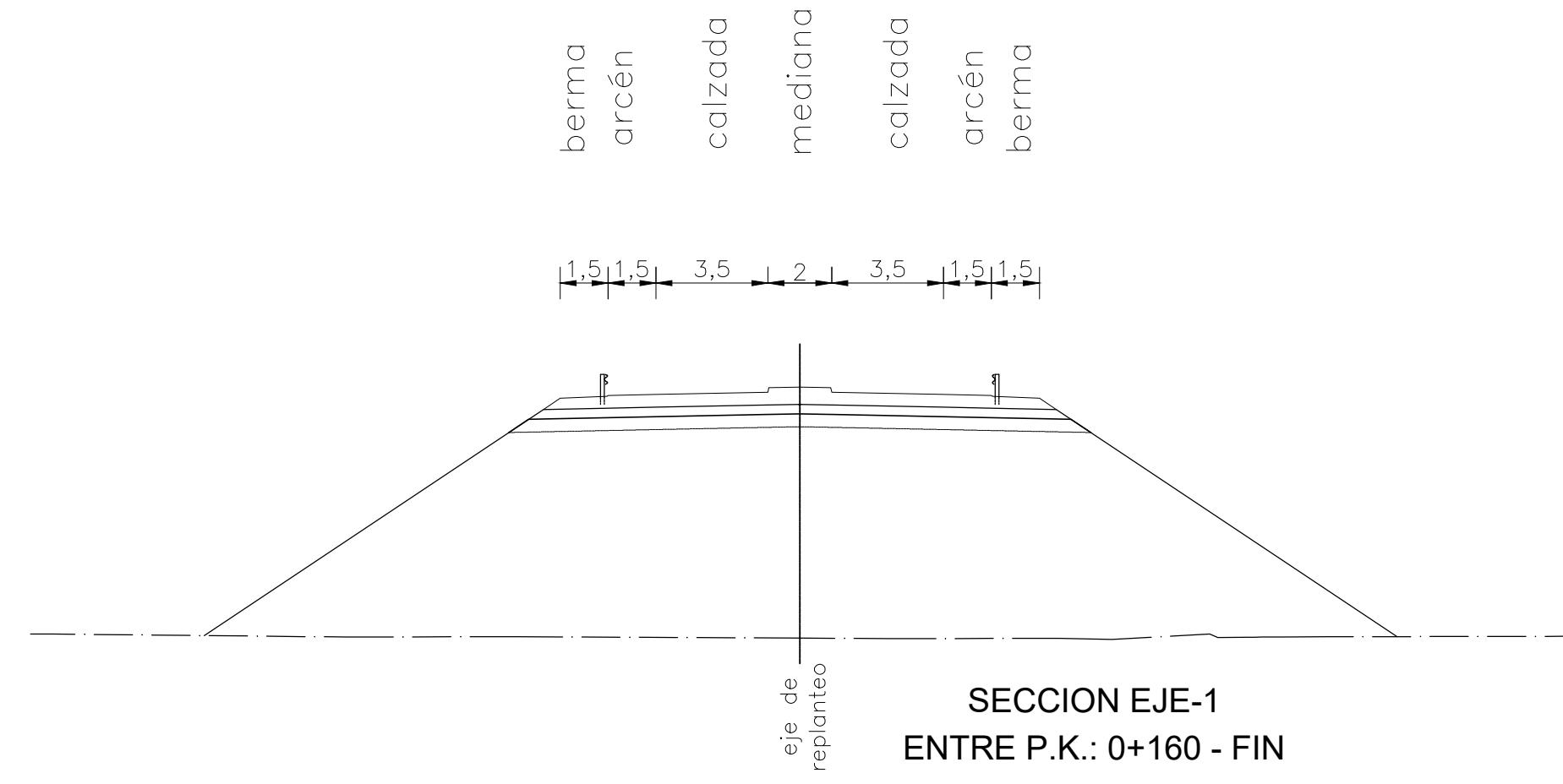


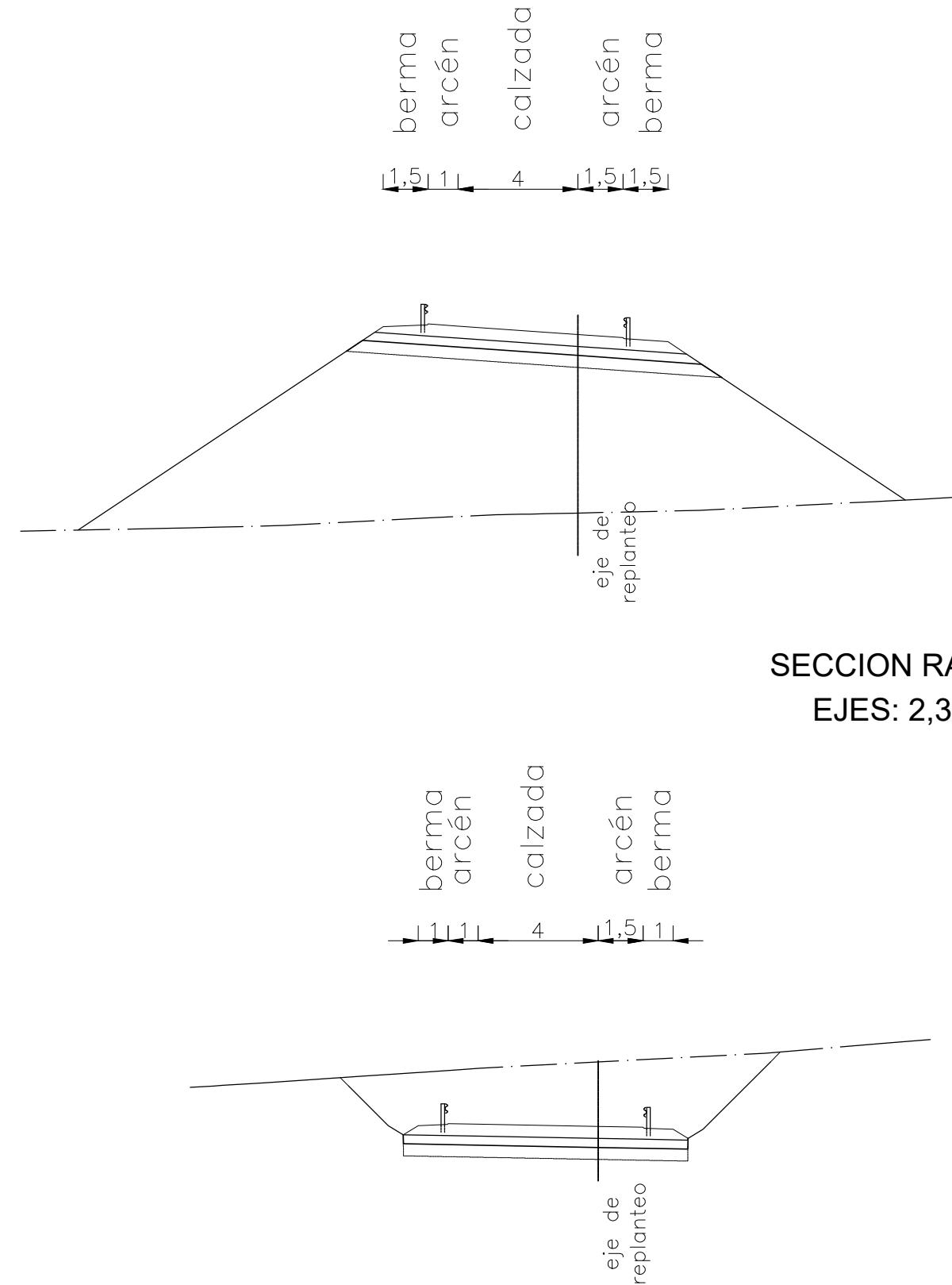




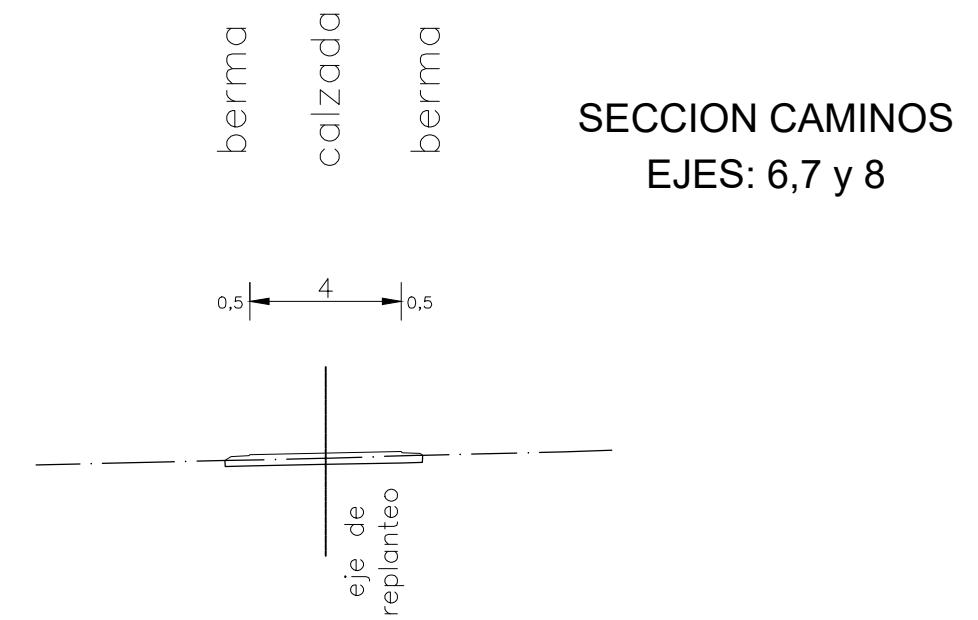


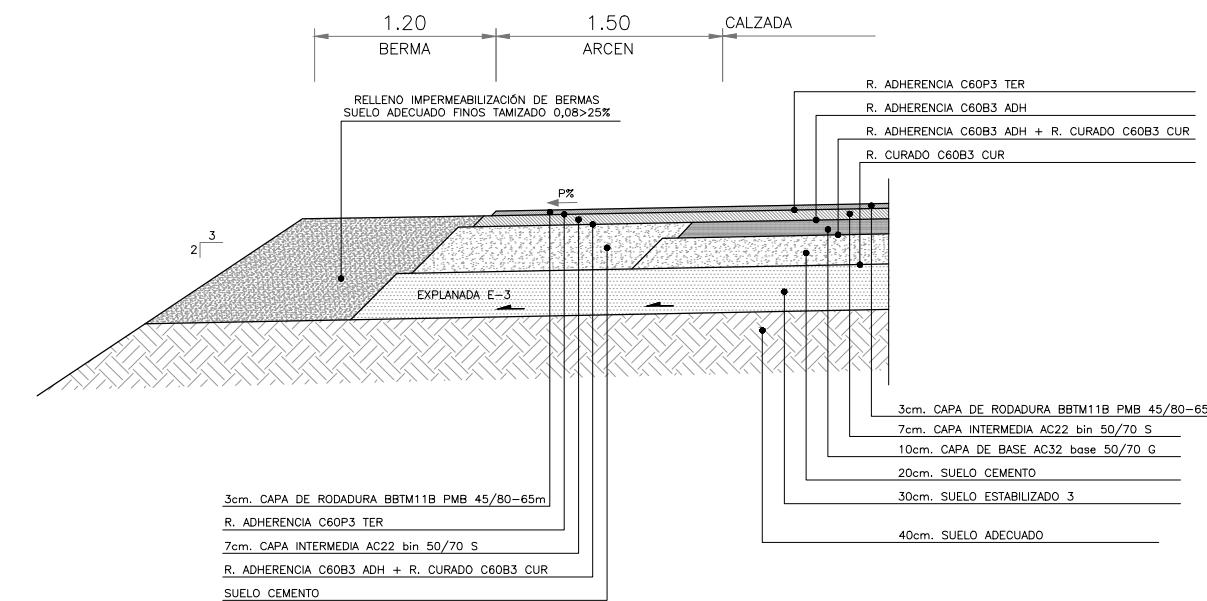




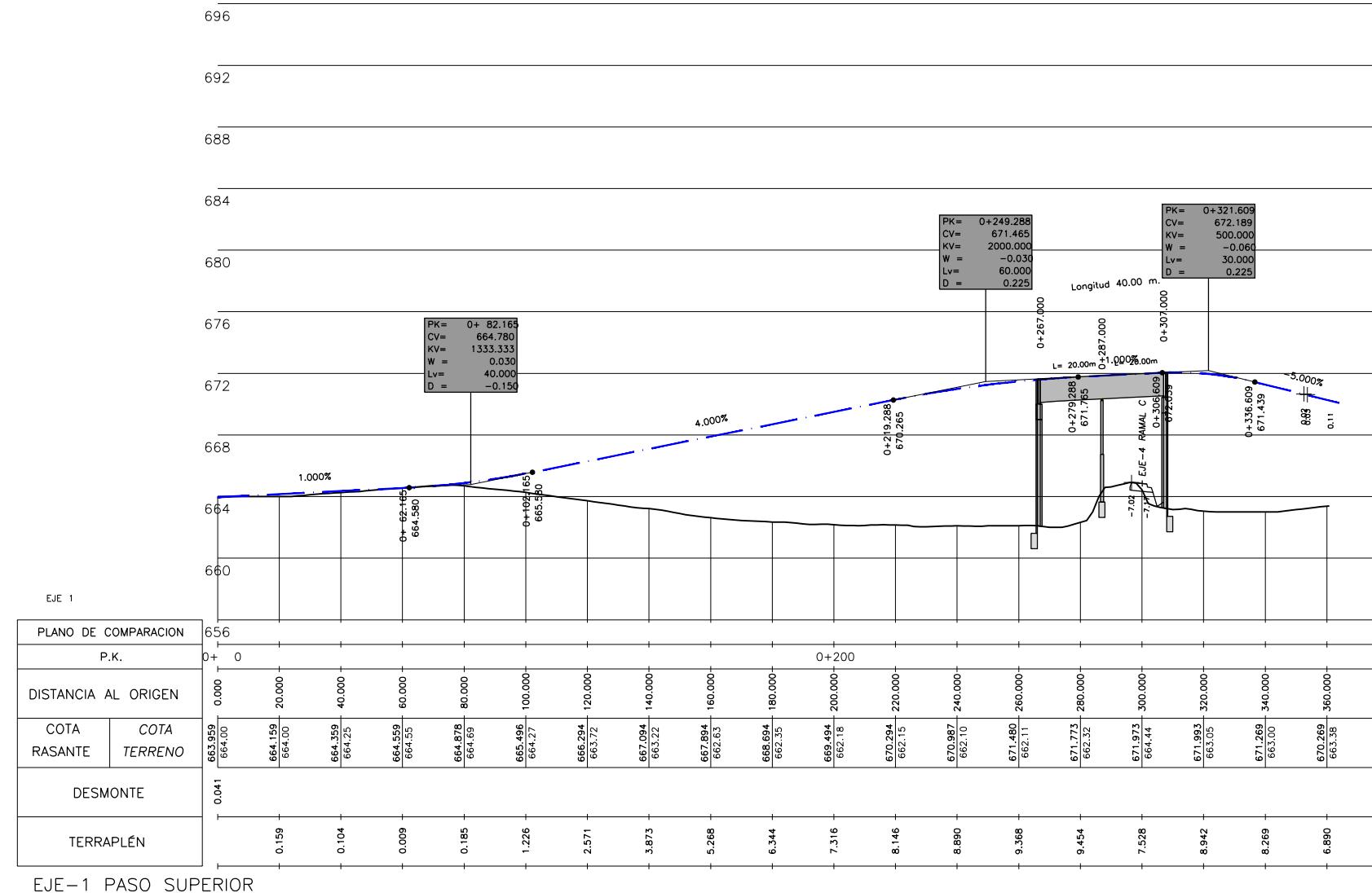


SECCION RAMALES
EJES: 2,3,4 y 5



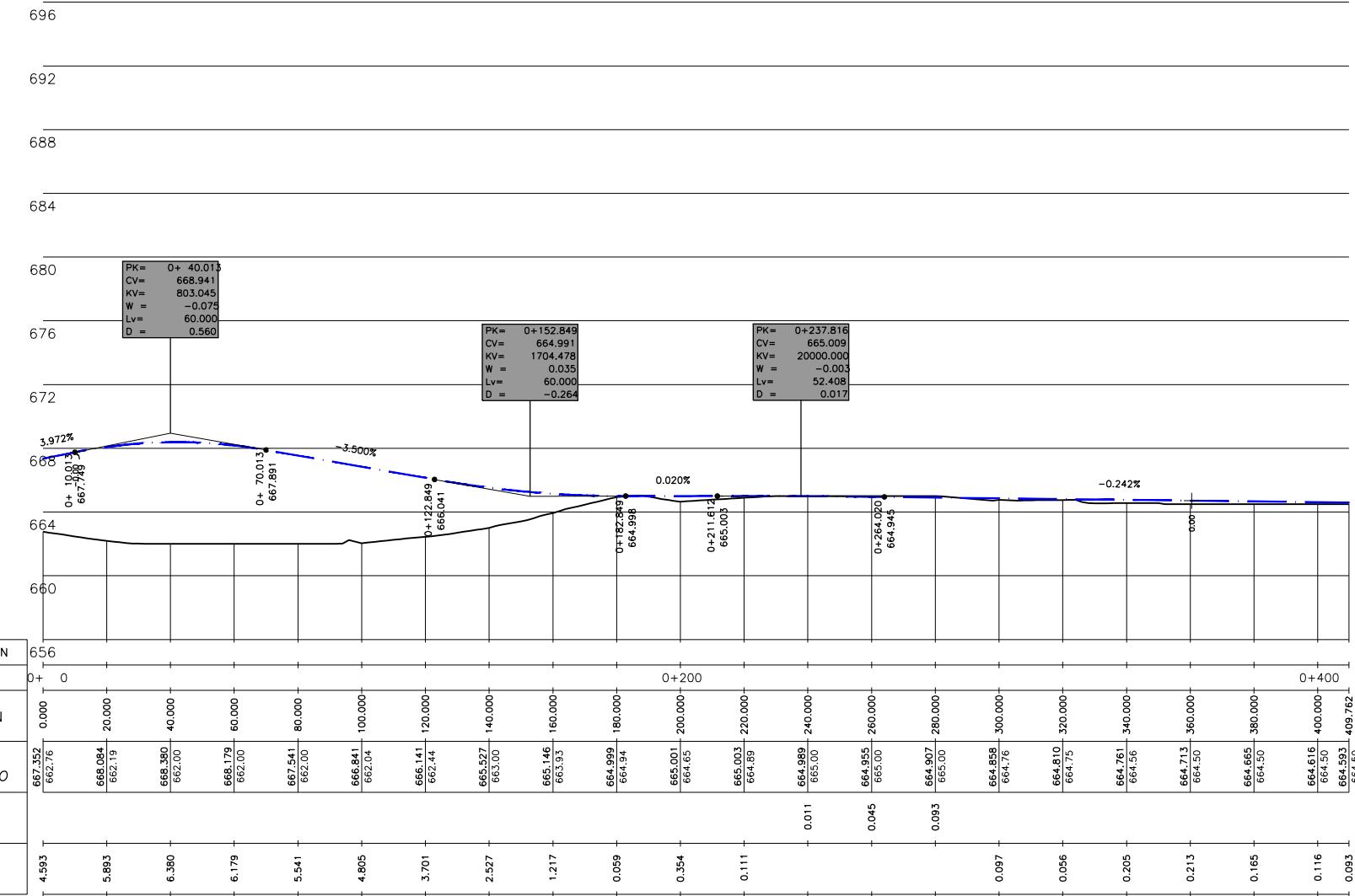


DETALLE DE FIRMES



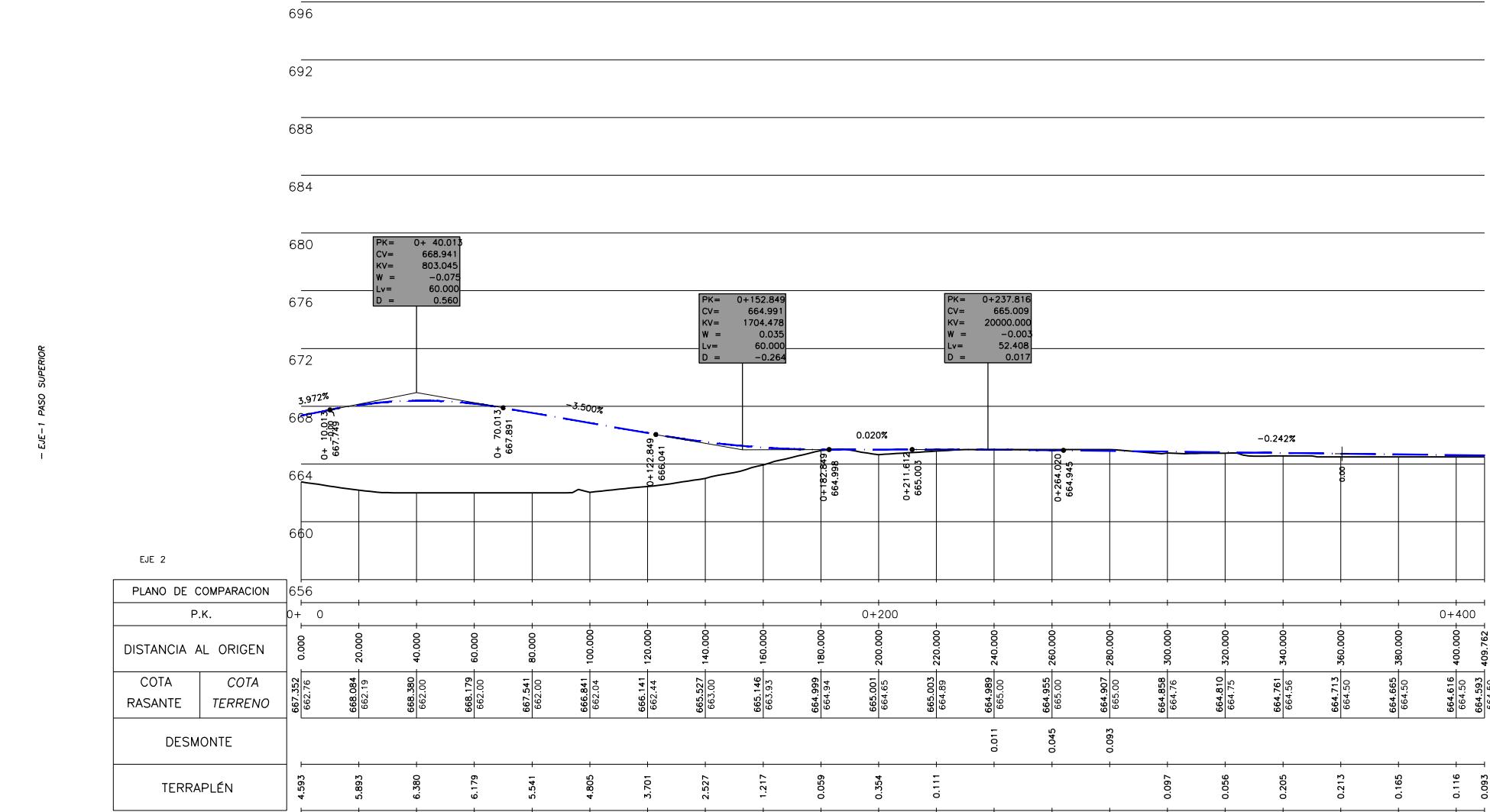
EJE 1

- EJE-1 PASO SUPERIOR

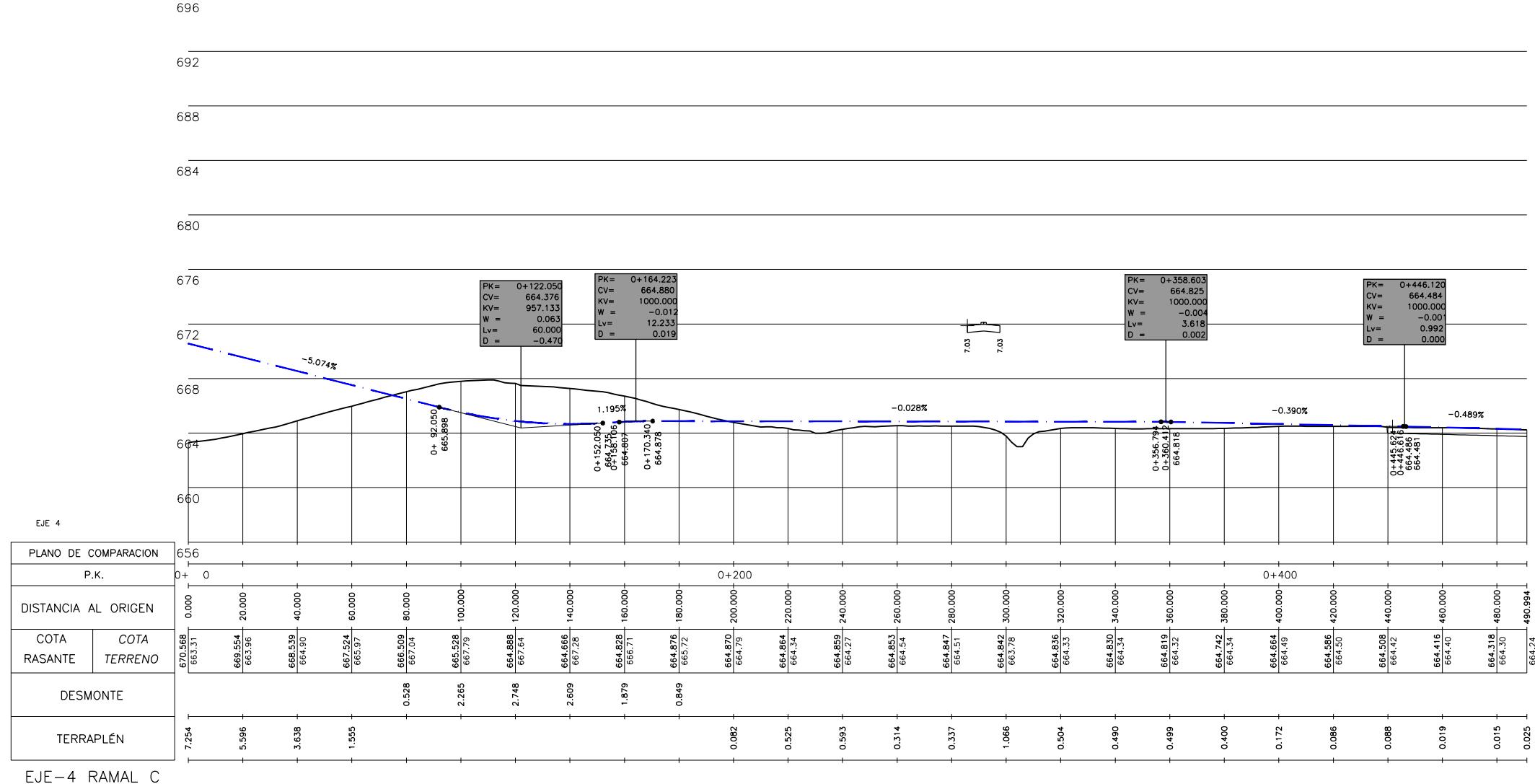


PLANO DE COMPARACION	
P.K.	
DISTANCIA AL ORIGEN	
COTA RASANTE	COTA TERRENO
DESMONTE	
TERRAPLÉN	

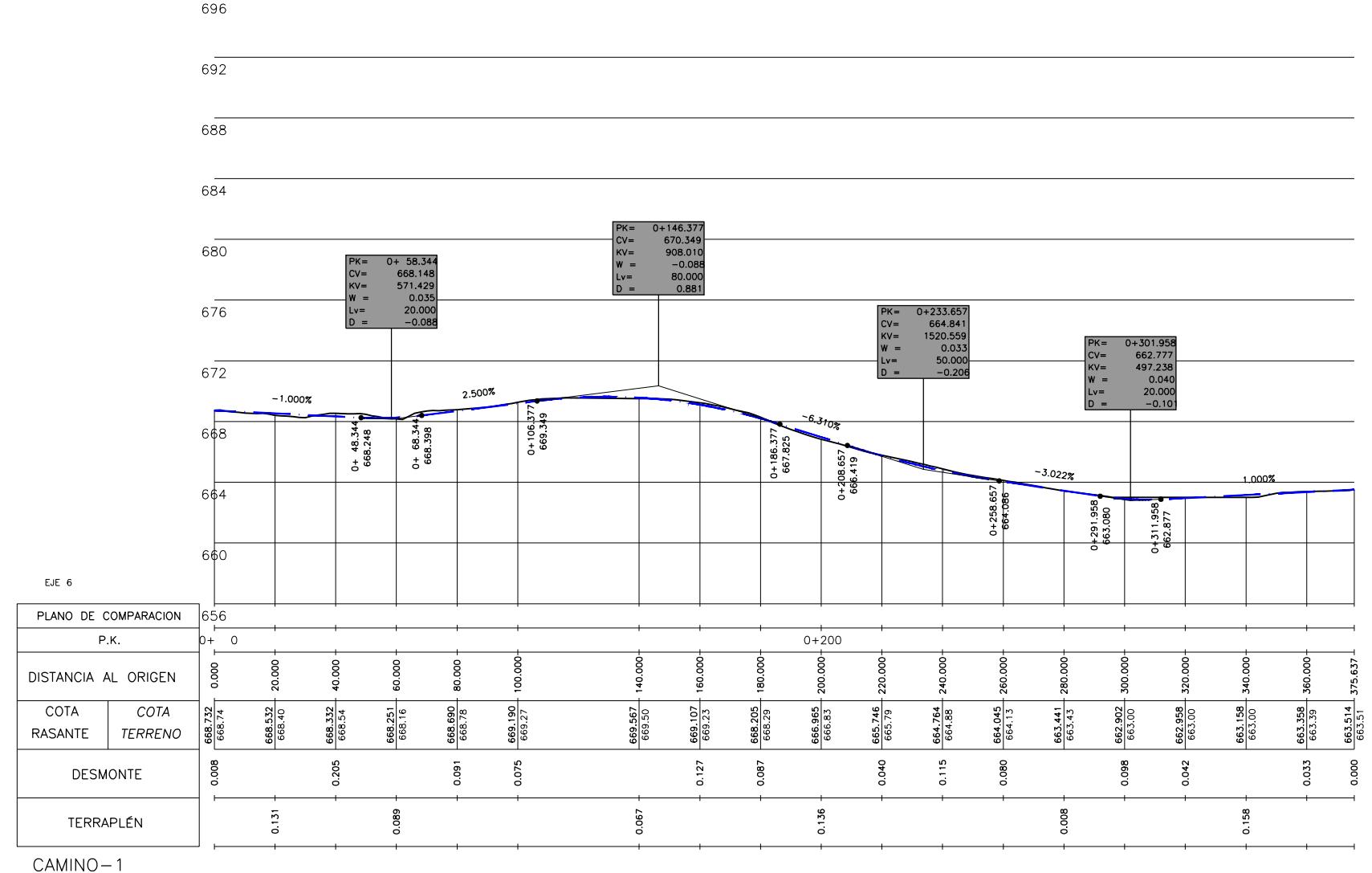
EJE-2 RAMAL A



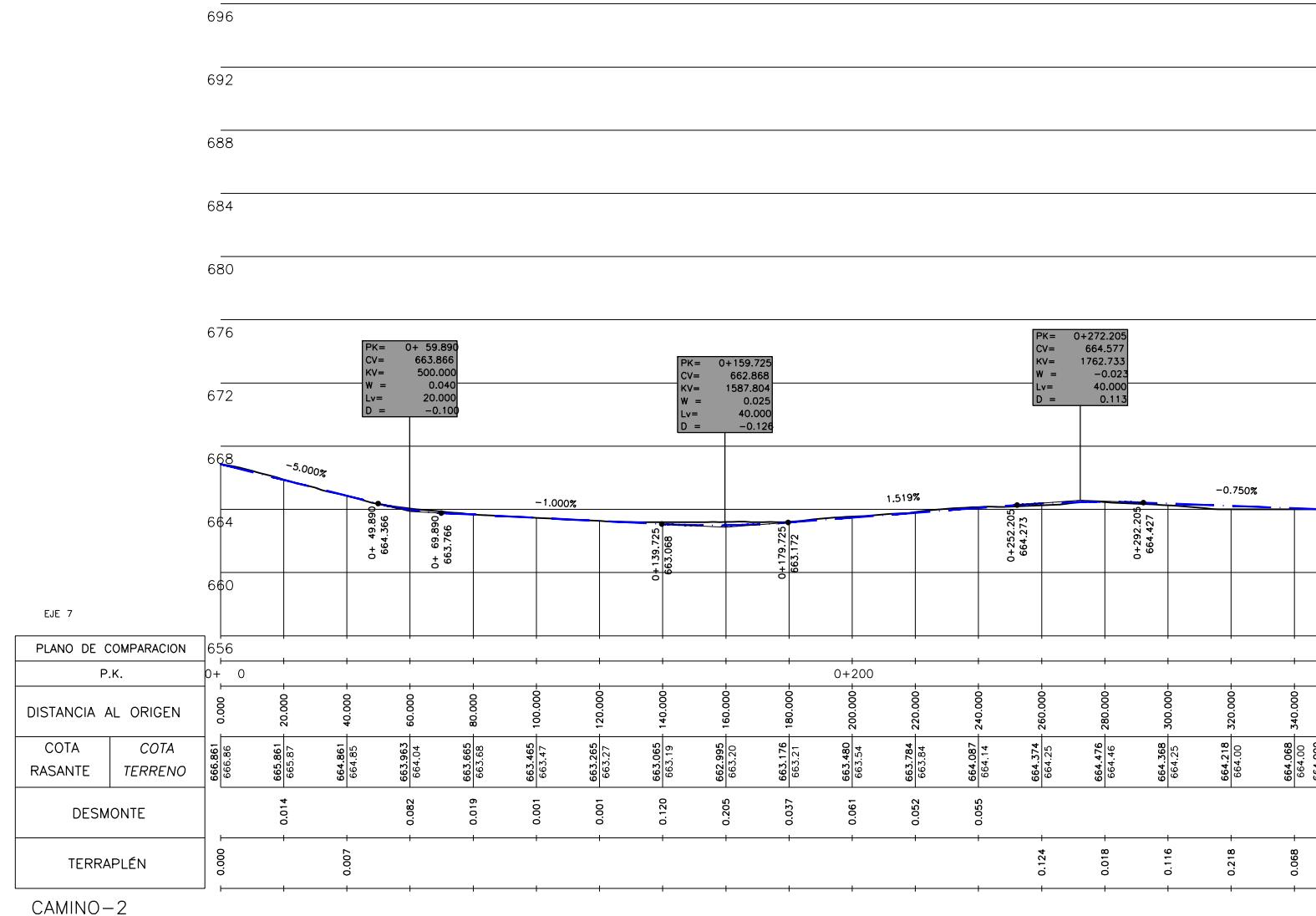
EJE 2



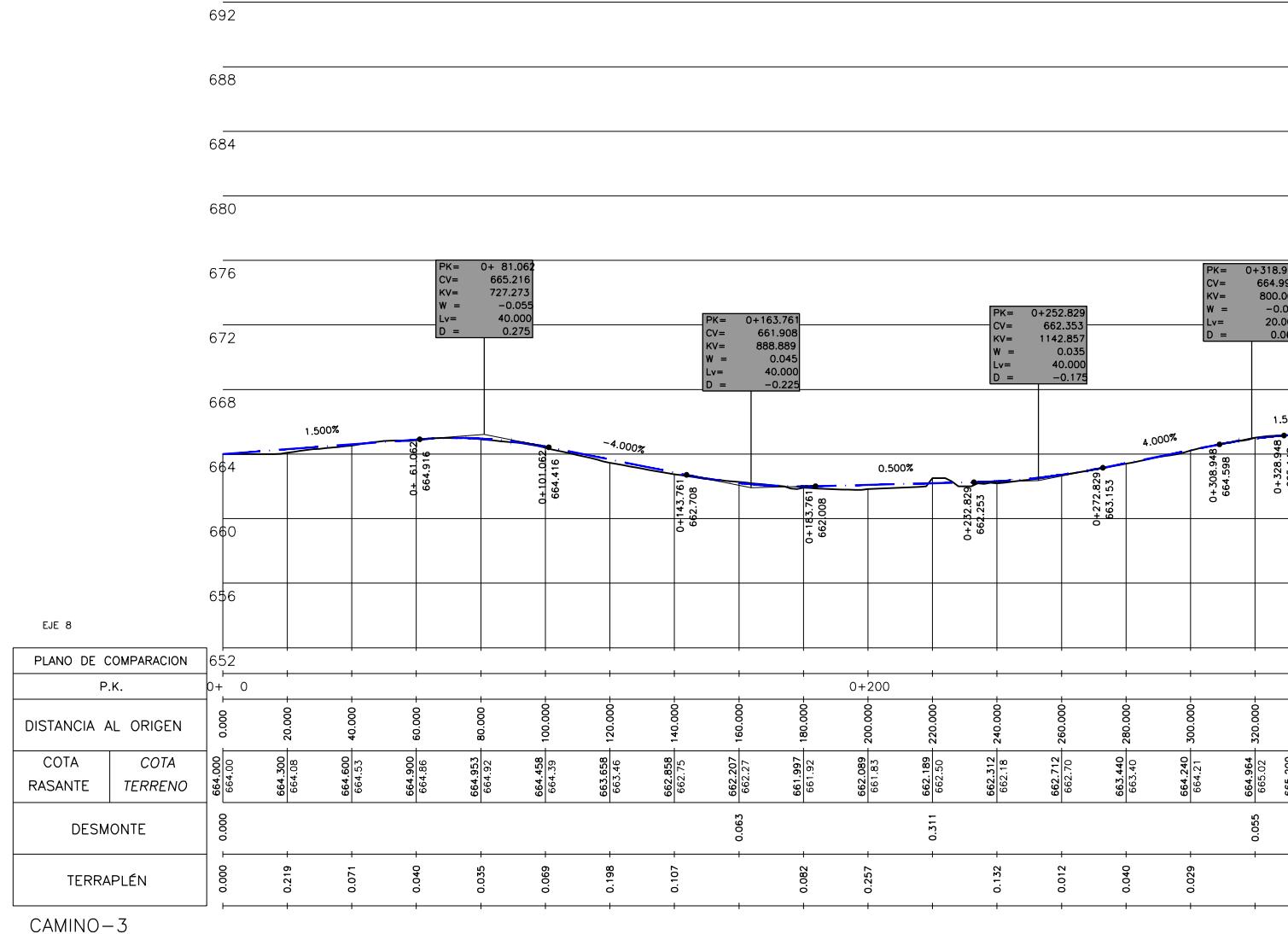
EJE 4



EJE 6



EJE 7



EJE 8

