


ASUNTO: INFORME FAVORABLE RELATIVO AL DOCUMENTO DE PLAN DE SECTORIZACIÓN DE MODIFICACIÓN DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA PAU-2 "AUTOVÍA DE TOLEDO NORTE", EN LEGANÉS Y SU ADAPTACIÓN A LA LSCM.

En relación con el asunto referenciado, se remite informe de los Servicios Técnicos de ésta Dirección General.

Madrid, 10 de diciembre de 2012

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS


Iván Maestre Santos-Suárez

AYUNTAMIENTO DE LEGANÉS

ASUNTO: INFORME FAVORABLE RELATIVO AL DOCUMENTO DE PLAN DE SECTORIZACIÓN DE MODIFICACIÓN DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA PAU-2 "AUTOVÍA DE TOLEDO NORTE", EN LEGANÉS Y SU ADAPTACIÓN A LA LSCM.

REMITE: Ayuntamiento de Leganés

INFORME

Descripción

1º. El Ayuntamiento de Leganés remite ejemplar diligenciado en formato digital del Plan de Sectorización de modificación del programa de actuación urbanística PAU-2 "Autovía de Toledo Norte", en Leganés y su adaptación a la LSCM, para que por parte de esta Dirección General se emita el informe correspondiente de acuerdo a sus competencias (documentación remitida con fecha de entrada 6 de julio de 2012 y nº de registro 06/097526.9/12).

2º. El Plan de Sectorización citado fue aprobado inicialmente el 17 de mayo de 2012 por Pleno del Ayuntamiento de Leganés.

El PAU-2 Autovía de Toledo Norte, desarrollado en suelo urbanizable no programado, del Plan General de Ordenación Urbana de Leganés, fue aprobado con carácter definitivo por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid el 28 de mayo de 2002 (BOCM de 24 de julio de 2002).

3º. En el documento de modificación del PAU-2 se introducen las siguientes modificaciones y adaptaciones, y se mantiene el resto del documento sin alteración:

- Se adapta la terminología del PAU-2 a la LSCM.
- Se introducen los nuevos documentos de Resumen Ejecutivo (artículo 11.3 del RD-L 2/2008 y 56.bis de la LSCM) e Informe de sostenibilidad económica y suficiencia del suelo destinado a usos productivos (artículo 15.4 del RD-L 2/2008).
- Se elimina en las etapas segunda (sector 2/ Centro) y tercera (sector 3/ Este) la zonificación de usos globales homogéneos Industrial y Terciario, dotando al planeamiento general de mayor flexibilidad, y se traslada a los posteriores Planes Parciales la concreción en la ordenación pormenorizada que se establezca de las distintas zonas.
- En el Plan de Sectorización, etapas segunda y tercera, se establece una única zona de uso global homogéneo Industrial-Terciario.
- Se reajusta la delimitación entre los sectores 2/ Centro y 3/ Este y se adecua la asignación a cada uno de la superficie edificable de los usos Industrial y Terciario y, en consecuencia, la adscripción de superficie a cada sector de las redes públicas exteriores adscritas en función de los excesos de aprovechamiento, hasta completar la superficie total asignada por el Plan General al ámbito Autovía de Toledo Norte.
- Se modifica la superficie edificable que se había asignado por el PAU-2 al sector 1/Oeste, reduciéndola en 11.537 m² de uso industrial.
- El Plan Parcial del sector 1/ Oeste concretó en la zona industrial, manzana 4, parcela I4-4, una superficie edificable de 39.315 m²e. Sin embargo, el concurso público promovido por el Consorcio Urbanístico Leganés Tecnológico para la adjudicación de la señalada parcela, resolvió su adjudicación con una superficie máxima edificable de 27.778m²s, quedándose el Consorcio la superficie edificable

excedente de 11.537m² para su materialización o redistribución en el resto de las parcelas lucrativas del PAU-2, lo cual se verifica en este Proyecto mediante su traslado al sector 2/ Centro.

-La superficie de la avenida central incluida en el sector 1 /Oeste (50.909 m²s) ya se ha obtenido para el dominio y uso públicos en la gestión del sector.

El resto de la superficie de la avenida central se adscribe en este Plan de Sectorización al nuevo sector 2/ Centro (107.495m²s) para su obtención para el dominio y uso públicos.

La parte central de la avenida (59.570m²s) se ejecutará junto con los restantes obras de urbanización del sector, mientras que la parte situada más hacia el Este (47.925m²s) hasta la A-42, se ejecutará en una siguiente fase cuando se pueda justificar su necesidad o conveniencia, y con el Vo Bo del Ministerio de Fomento, para lo cual deberá presentarse un Proyecto específico en el que se resuelva la intersección de la avenida central con la autovía A-42.

-Por último, se modifica la asignación de cargas a los sectores 2/ Centro y 3/ Este añadiendo la correspondiente de obtención del suelo ocupado por el desdoblamiento del colector del arroyo Butarque, en suelo no urbanizable de protección, sobre una superficie de 37.348 m²s situada al sur de la M-45.

Las restantes determinaciones que se habían establecido en el PAU-2, aprobado con carácter definitivo en mayo de 2002, no se modifican. Por tanto, no se modifica:

-Ni la delimitación del ámbito sobre el que opera el Plan de Sectorización que integra el área de reparto Autovía de Toledo Norte, sobre una superficie total, incluidas las redes públicas exteriores adscritas, de 2.218.458m²s;

-Ni el uso global mixto Industrial-Terciario;

-Ni la calificación de los nuevos elementos de las redes públicas que completan la estructura establecida en el Plan General;

-Ni la superficie máxima edificable desagregada entre los usos industrial (770.453m²e ~ 60%) y terciario (513.635m²e ~ 40%);

-Ni los coeficientes de homogenización de los usos industrial ($\alpha=1,00$) y terciario ($\alpha=1,875$);

-Ni el aprovechamiento lucrativo total, 1.733.519m²e IA;

-Ni el aprovechamiento unitario de reparto, $AUR=0,618037m^2e\ IA/ m^2s$;

-Tampoco se modifica la división del territorio en tres sectores para su desarrollo en etapas, aunque si alguna de las características de los sectores;

-Ni, por último, se modifican las infraestructuras generales de la urbanización.

4º. Con fechas 25 de febrero y 11 de abril de 2002, esta Dirección General emitió sendos informes en relación al citado PAU-2 (nº de registro de salida 06/063911.5/02).

5º. Con fecha 4 de diciembre de 2012, se remitió a esta Dirección General el Estudio de Tráfico previamente solicitado.

6º. El PAU-2 prevé un acceso en la carretera M-425, perteneciente a la Red Secundaria de carreteras de la Comunidad de Madrid.

7º. La solución del acceso es un enlace tipo glorieta superior sin conexiones al tronco de la carretera M-425. Todas las conexiones se resuelven mediante las vías colectoras que se desarrollan entre las carreteras M-40 y la M-45.

Informe

8º. Se informa **favorablemente** el acceso planteado en la carretera M-425, que resuelve el acceso mediante un enlace tipo glorieta a distinto nivel dotado de las correspondientes vías colectoras-distribuidoras, que permite los movimientos de entrada y salida así como cambios de sentido, en la M-425.

9º. Se informa que no deberá disponerse suelo calificado como zonas verdes o espacios libres en la franja de protección de carreteras de titularidad autonómica.

10º. Los documentos que se remitan a esta Dirección General para el desarrollo del planeamiento deberán contener planos específicos de carreteras en los que se deberán reflejar a una escala adecuada y debidamente acotadas las actuaciones previstas, las franjas de terreno correspondientes al dominio público de las carreteras competencia de la comunidad (M-425), a su zona de protección y a la línea de edificación que se establecen en 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. Se recuerda que las mediciones se realizan a partir de la arista exterior de la explanación

11º. La normativa de aplicación general 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.

12º. Se informa que deberá respetarse la zona de dominio público y la zona de protección de todas las carreteras de competencia autonómica.

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.

La zona de protección de las carreteras es la establecida en el Art.31 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, esto es, una franja a contar desde la arista exterior de la explanación que será de cincuenta (50) metros en autopistas y autovías, veinticinco (25) metros en las carreteras de la Red Principal, y quince (15) metros en el resto de la red de la Comunidad de Madrid.

13º. Respecto a nuevas infraestructuras y servicios, se informa:

- El Proyecto que desarrolle la red de infraestructuras y servicios previsto deberá cumplir las condiciones indicadas en los siguientes puntos de este informe. Además deberá incluir planos específicos y acotados donde se compruebe claramente la afección del Proyecto con las carreteras de competencia autonómica.

- El cruce con las carreteras de competencia de la Comunidad de Madrid se deberá realizar con perforación horizontal o hinca en dirección perpendicular al eje de la vía en el punto de cruce y la longitud de la protección en el cruzamiento deberá ser como mínimo la anchura de la carretera y su zona de protección, esto es, la anchura total de la explanación más cincuenta (50) metros a cada lado de ella para las autopistas y autovías, veinticinco (25) metros para carreteras pertenecientes a la Red Principal, y quince (15) metros en el resto de carreteras de la Comunidad de Madrid. La perforación se situará en el terreno de manera que la generatriz superior de la vaina de protección se encuentre, al menos a una profundidad de 1,50 metros bajo la rasante de la carretera.

- Los **paralelismos** se realizarán situando la tubería fuera de la zona de protección de la carretera afectada que es de cincuenta (50) metros desde el borde exterior de la explanación para las autopistas y autovías, veinticinco (25) metros para las carreteras pertenecientes a la Red Principal, y quince (15) metros en el resto de carreteras de la Comunidad de Madrid.

- Cualquier arqueta u otra instalación propia de la conducción se situará **fuera de la zona de protección**, que es de cincuenta (50) metros desde el borde exterior de la explanación para las autopistas y autovías, veinticinco (25) metros para las carreteras pertenecientes a la Red Principal, y quince (15) metros en el resto de carreteras de la Comunidad de Madrid.

- Asimismo se requerirá la acotación de todas las distancias desde las tuberías, arquetas, registros, líneas eléctricas, centro de sectionamiento y cuantos elementos se sitúen en el entorno de la carretera a la arista exterior de la explanación de la misma, de manera que se pueda comprobar que se cumplen los requisitos de esta Dirección General.

- Procede hacer explícito que este informe no comporta la autorización de las actuaciones descritas en la documentación remitida por el solicitante; la autorización de éstas deberá ser solicitada por su titular, en cuyo trámite se señalarán las condiciones generales y particulares que procedan.

- Se recuerda que 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 esta Dirección General.

- El presente informe no implica que a la vista del proyecto de construcción definitivo que haya de redactar su titular con mayor detalle e incluyendo las condiciones mencionadas en los párrafos anteriores, se requiera nuevo informe de esta Dirección General.

14º. La conexión con la carretera M-425 deberá definirse mediante un Proyecto de construcción específico y completo que será remitido a esta Dirección General para su informe y estará redactado por técnicos competentes (Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos o Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, de acuerdo con sus respectivas competencias) y visados por el colegio profesional correspondiente.

15º. Los gastos derivados de la redacción de estudios y proyectos, la obtención del suelo necesario, indemnizaciones, en su caso, y construcción de las infraestructuras viarias mencionadas deberán ser sufragados íntegramente por los desarrollos que correspondan, lo cual deberá ser indicado expresamente en las fichas urbanísticas (artículo 51 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid).

16º. Respecto a la prevención de la contaminación acústica, será de aplicación el Decreto 55/2012 (BOCM de 22 de marzo de 2012) por el que se establece el régimen legal de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid, que dispone como régimen jurídico aplicable en la materia el definido por la legislación estatal (Ley 37/2003, del Ruido), que obliga tanto a la planificación general territorial como a las figuras de planeamiento urbanístico general a adoptar medidas preventivas y correctoras.

17º. El presente informe no comporta la autorización de las obras de las actuaciones descritas en este informe. La autorización de éstas deberá ser solicitada por su titular al Área de Explotación de esta Dirección General, previa presentación del Proyecto de Construcción definitivo en cuyo trámite se señalarán las condiciones generales y particulares que procedan.

18º. La Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid establece en su artículo 22.2 lo siguiente:

*"Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a carreteras competencia de la Comunidad de Madrid, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación el contenido...para que se emita en el plazo de **un mes, y un mes más, y con carácter vinculante, informe comprensivo de las sugerencias que estime convenientes.**"*

Por otro lado el Reglamento que desarrolla la Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, en su artículo 22, establece lo siguiente:

*"La aprobación, modificación o revisión de los instrumentos de ordenación y planificación urbanística que incidan directamente sobre los elementos incluidos en la red viaria de la Comunidad de Madrid, requieren el **informe favorable y vinculante** de la Consejería de Transportes"*

*"Concluida la tramitación del elemento urbanístico de que se trate, e inmediatamente antes su aprobación definitiva, el órgano que hubiere otorgado la aprobación provisional dará traslado a la Consejería de Transportes e Infraestructuras para que en el plazo de un mes emita el **informe vinculante** sobre los aspectos y determinaciones que incidan sobre el dominio viario, el trazado y la previsión de actuaciones en la red autonómica.*

19º. Procede hacer explícito que las consideraciones de este informe se establecen desde el ámbito de competencias atribuidas a esta Dirección General de Carreteras y de acuerdo a la legislación vigente en materia de carreteras y accesos a las mismas en la Comunidad de Madrid, sin perjuicio de lo que otras Consejerías u Organismos de la Comunidad de Madrid, u otras Administraciones afectadas, determinen en el ámbito de sus respectivas competencias.

Las condiciones de este informe se establecen con las directrices actuales de planificación de carreteras y con las características existentes de movilidad y accesibilidad de la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid, pudiendo modificarse en función de la evolución del desarrollo regional, lo que obligaría a una nueva evaluación de necesidades, consideraciones, diseño de accesibilidad, etc.

20º. Se recuerda que 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 a esta Dirección General.

Madrid, 10 de diciembre de 2012

LA TÉCNICO DE APOYO
DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

Fdo.: María Eugenia Martín Pérez

LA JEFA DEL ÁREA
DE PLANIFICACIÓN

Fdo.: Soledad Pérez-Galdós

VºBº
EL DIRECTOR GENERAL
DE CARRETERAS

Fdo.: Iván Maestre Santos-Suárez