



Ayuntamiento de
Villanueva de la Cañada

**PLAN ESPECIAL PARA EL DESARROLLO DE UNA SENDA CICLABLE ENTRE EL
CASCO URBANO Y LOS NÚCLEOS "LA RAYA DEL PALANCAR" Y
"GUADAMONTE"**

ENERO 2017



Ayuntamiento de
Villanueva de la Cañada

Memoria Descriptiva y Justificativa de la Conveniencia y Oportunidad del Plan Especial

Índice

1.- Antecedentes y Justificación de la Propuesta.....	1
2.- Objeto del Plan Especial.....	1
3.- Ámbito Geográfico.....	3
4.- Justificación del Trazado Elegido y Características del Mismo.....	4
5.- Ordenanza de Aplicación.....	5
6.- Marco Legal.....	9
7.- Planos.....	12
8.- Documentos Anexos.....	13



Ayuntamiento de
Villanueva de la Cañada

MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

Demográficamente, Villanueva de la Cañada se distribuye en torno a tres núcleos diferenciados de población localizados en el propio casco urbano y en los conjuntos residenciales que conforman las Urbanizaciones de «Villafranca del Castillo»-«Mocha Chica» y «La Raya del Palancar»-«Guadamonte».

La Urbanización «La Raya del Palancar» se localiza en el sureste del término municipal a una distancia de 1,152 km. del borde perimetral del casco urbano, con el que se conecta por medio una única vía estrecha (6 metros) de acceso rodado sin arcones (antiguo Camino de las Fuentes).

El escaso o nulo tejido de equipamientos comerciales, docentes, culturales y administrativos en dicho núcleo de población, dado su carácter eminentemente residencial, se traduce en una fuerte dependencia del casco urbano al que, recurrentemente, han de acudir los vecinos residentes para la adquisición de bienes y servicios de toda índole. Al no existir una infraestructura alternativa que permita, de forma segura, los desplazamientos peatonales o por otros medios de transporte alternativos al vehículo privado, la accesibilidad a dichos servicios se halla muy limitada.

Dicho déficit pretende ser paliado con la proyección de la infraestructura viaria que contiene el presente Plan Especial, cuyo trazado discurrirá en paralelo con la actual vía de tránsito rodado entre el casco urbano y la Urbanización «La Raya del Palancar», cuya afección a un uso exclusivamente peatonal y ciclable, contribuirá a remover la actual limitación de acceso al casco urbano que padecen quienes no pueden hacerlo en vehículo privado; lo que redundará en una mayor permeabilidad e imbricación social entre los dos núcleos poblacionales.

La presente planificación, se enmarca en la acción de gobierno programada para la presente legislatura dentro de la estrategia de lograr un crecimiento sostenible y comprometido con el medio ambiente.

2. OBJETO DEL PLAN ESPECIAL

El objeto del Plan Especial es la ordenación del suelo necesario para la creación de una nueva infraestructura adscrita al sistema general de comunicaciones, que conecte peatonalmente el casco urbano y la Urbanización «La Raya del Palancar».

La clasificación actual del suelo según el PGMOU vigente es la de Suelo No Urbanizable (Suelo Urbanizable No Sectorizado).

Se trata, pues, de calificar los terrenos por los que discurre la mencionada infraestructura viaria como Red de infraestructuras (comunicación viaria).

Esta nueva red de comunicación viaria prevista, discurre en paralelo con la actual carretera de la Raya del Palancar, por su margen izquierdo. Al llegar a su confluencia con el Camino del Olivar de Belisa, en dirección al municipio de Brunete (aproximadamente 295 metros lineales), se adentra en su término Municipal hasta su conexión con las infraestructuras viarias proyectadas en el Sector 8 "Ensanche Los Rosales", para posteriormente entrar, de nuevo, en el término de Villanueva de la Cañada y conectar con el viario de la Urbanización «La Raya del Palancar».

La superficie de suelo afectada en cada término municipal es la que sigue:

Término de Villanueva de la Cañada	4.731,15 m ²
Término de Brunete	1.838,00 m ²
TOTAL:	6.569,15 m ²

Debido a esta circunstancia, la infraestructura tendrá una dimensión funcionalmente supramunicipal que demanda la coordinación y colaboración de ambos municipios, en orden a la viabilización jurídica y material del futuro proyecto de urbanización. A tal efecto, con fecha de 26 de enero de 2017, los Ayuntamientos de Villanueva de la Cañada y Brunete suscribieron un Convenio de Colaboración en el que se plasmó el interés común de ambos municipios en la ejecución del proyecto, conforme sigue:

«Dada la proximidad de los núcleos poblacionales que conforman las urbanizaciones de "Los Rosales", perteneciente al término municipal de Brunete y de "La Raya del Palancar", perteneciente al término municipal de Villanueva de la Cañada, cuyos ámbitos geográficos se suceden sin solución de continuidad, el Ayuntamiento de Brunete considera de interés la ejecución de la infraestructura viaria planteada por el Ayuntamiento de Villanueva de la Cañada, toda vez que los mismos beneficios que aquella reportará a los vecinos de esta localidad, residentes en la urbanización "La Raya del Palancar", lo serán también para los residentes en la urbanización "Los Rosales" y para la futura población que se forme en esa misma zona, una vez tenga lugar el desarrollo urbanístico del Sector 8 "Ensanche los Rosales", del término municipal de Brunete.



Ayuntamiento de
Villanueva de la Cañada

Consecuentemente, la infraestructura viaria proyectada por el Ayuntamiento de Villanueva de la Cañada constituye una actuación de interés público para ambos municipios, no solo por su utilidad intrínseca como instrumento de comunicación entre ambos términos municipales sino también por su valor lúdico, en cuanto espacio de ocio y esparcimiento dotado de especiales características naturales que lo hacen idóneo a tal efecto».

Dicho instrumento de colaboración contiene, asimismo, los compromisos asumidos por cada Corporación Municipal, entre los que cabe hacer mención a la encomienda de gestión otorgada a favor del Ayuntamiento de Villanueva de la Cañada para la realización de cuantos actos formales y materiales sean necesarios para la ejecución del proyecto de urbanización de la nueva infraestructura viaria.

3. AMBITO GEOGRÁFICO

La presente infraestructura se proyecta desde la rotonda R.1.8, así identificada en el Proyecto de Urbanización del Vial de Ronda – actual Avenida de España -, la cual se localiza en la confluencia de dicha Avenida con la carretera a la Raya del Palancar que – como ha quedado dicho – forma parte de la red viaria municipal reservada al tráfico rodado. Desde dicho punto de origen, la nueva vía discurrirá en paralelo por el margen izquierdo de la carretera citada hasta su confluencia con el Camino del Olivar de Belisa, punto en el que tendrá continuidad por el margen derecho de la Carretera de La Raya del Palancar (término municipal de Brunete, ámbito del Sector 8 del PGMOU de Brunete, que ya cuenta con ordenación pormenorizada: red viaria adscrita al sistema de redes generales y zona verde – RL-ZV-24) hasta alcanzar el límite del suelo urbanizable sectorizado del término municipal de Brunete, continuando con la construcción de una acera de 1,50 m. de ancho, colindante con la primera parcela de suelo urbano consolidado de dicho término municipal.

El Plan Especial se circunscribe, pues, al término municipal de Villanueva de la Cañada, ya que la parte afectada del municipio de Brunete ya cuenta con ordenación pormenorizada.

Las fincas afectadas por la presente ordenación son las que se identifican a continuación:

Municipio	Pol	Parcela	Referencia Catastral	Sup. afectada	Ocupación Temporal
Villanueva de la Cañada	11	52	28176A011000520000RH	3,77 m ²	26,52 m ²
Villanueva de la Cañada	11	53	28176A011000530000RW	240,96 m ²	615,27 m ²
Villanueva de la Cañada	11	56	28176A011000560000RY	67,83 m ²	166,62 m ²
Villanueva de la Cañada	11	57	28176A011000570000RG	562,77 m ²	390,38 m ²
Villanueva de la Cañada	11	58	28176A011000580000RQ	330,26 m ²	238,13 m ²
Villanueva de la Cañada	11	59	28176A011000590000RP	230,85 m ²	179,47 m ²
Villanueva de la Cañada	11	60	28176A011000600000RG	496,94 m ²	585,01 m ²
Villanueva de la Cañada	11	61	28176A011000610000RQ	96,80 m ²	142,86 m ²
Villanueva de la Cañada	11	62	28176A011000620000RP	680,48 m ²	677,41 m ²
Villanueva de la Cañada	11	74	28176A011000740000RX	371,02 m ²	407,13 m ²
Villanueva de la Cañada	11	75	28176A011000750000RI	3,53 m ²	
Villanueva de la Cañada	11	10076	28176A011100760000RY	30,00 m ²	25,00 m ²
Villanueva de la Cañada	11	76	28176A011000760000RJ	297,60 m ²	358,02 m ²
Villanueva de la Cañada	11	9001	28176A011090010000RD	1.288,24 m ²	
Villanueva de la Cañada	5	9001	28176A005090010000RF	30 m ²	

No hallándonos ante una actuación urbanística sistemática, y siendo la práctica totalidad de las parcelas de titularidad privada (excepción hecha de dominio público del Ayuntamiento de Villanueva de la Cañada, dominio público hidráulico y suelo obtenido por expropiación del Canal de Isabel II), éstas serán obtenidas por medio de su expropiación conforme a los artículos 42 y siguientes del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana; así como del Capítulo VII de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

4. JUSTIFICACIÓN DEL TRAZADO ELEGIDO Y CARACTERÍSTICAS DEL MISMO.

El trazado proyectado ha tenido en cuenta la tipología y topografía del terreno natural. Por ello, se inicia por el margen izquierdo de la actual carretera, ya que por el margen derecho aquel discurría muy próximo al Arroyo de las Cárcavas y éste habría de ser soterrado en un tramo de aproximadamente 100 metros de longitud, esto es, hasta el cruce con la carretera.

En su intersección con el Camino del Olivar de la Belisa, cruzará la carretera para continuar por su margen derecho, al objeto de evitar la afección de suelo clasificado como No Urbanizable Protegido (Monte Preservado), hasta conectar con el ámbito urbanizable de nuevo desarrollo urbanístico (Sector 8) en el municipio de Brunete, en el límite de dicho ámbito, suelo urbano consolidado ya del municipio de Brunete, se proyecta la ejecución de una acera de 1,50 metros de anchura y 82 metros de longitud hasta su enlace con la actual acera de la calle Ronda Raya, en el término municipal de Villanueva de la Cañada.



Ayuntamiento de
Villanueva de la Cañada

Definición geométrica del trazado:

En cuanto al perfil longitudinal de la senda, la plataforma a construir se adaptará en todo momento al perfil longitudinal de la carretera, no modificándose las tierras ni, por tanto, alterando el impacto actual en lo referido a la topografía del terreno.

En sentido transversal la plataforma estará dividida en dos zonas, una de ellas de un ancho de 1 metros como arcén de la carretera y salvaguarda de la senda y una segunda plataforma de 4 metros de anchura que constituye realmente la senda ciclable.

Transversalmente se dotará a ambas plataformas de una pendiente del 2% para evacuación de las aguas. El arcén verterá sus aguas en todos los casos a la calzada de la carretera y la senda ciclable hacia las zonas terrazas en caso de terraplén y hacia la calzada en caso de desmonte.

La senda estará dotada de alumbrado público, respetándose los criterios de máxima eficiencia energética en la elección de farolas y sistemas de iluminación.

La diferencia de cota entre arcén y senda ciclable será de 14 cm., como elemento de seguridad de los viandantes.

Composición de firmes y pavimentos

La zona dedicada a arcén conformará el paquete de firme con rebaje y compactación del terreno natural, base de hormigón, losa sin armar de 25 cm. de espesor y rematada con una capa de rodadura de aglomerado asfáltico en caliente de 5 cm. de espesor.

La plataforma de la senda se conformará, una vez realizado el desmonte y/o terraplén, con una base de hormigón de 15 cm de espesor, rematada con una capa de rodadura de micro aglomerado en caliente y una capa de pintura de Slurry color rojo.

Dichas plataformas estarán delimitadas por bordillo de hormigón tipo III, de 17 x 28 m, para separación de arcén y senda y bordillo de hormigón tipo VI de 10 x 20 en delimitación de la senda con la zona terriza.

En los puntos donde se prevea cruce de la senda con caminos vecinales y con tráfico de vehículos pesados como es el caso del Camino del Olivar de la Belisa, en lugar de rematar la base con microaglomerado se rematará con adoquín de

hormigón de 10x20x8 cm. de color rojo, además de reforzar la base si fuese preciso.

5.- ORDENANZA DE APLICACIÓN

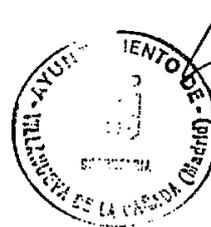
La Ordenanza de aplicación del ámbito calificado como red viaria es la establecida en el PGMOU vigente, Artículo 9.4.13 Denominación: Transportes y Comunicaciones. Código 10. En su grado 2º, y que a continuación se transcribe:



Ayuntamiento de Villanueva de la Cañada

ILMO. AYUNTAMIENTO DE VILLANUEVA DE LA CAÑADA
El presente documento fue aprobado PROVISIONALMENTE en
por PLENO DEL AYUNTAMIENTO
fecha 1998
Vva. Cañada, 219
EL SECRETARIO 1998

Artículo 9.4.13 DENOMINACION: Transportes y Comunicaciones



Código: 10

1. DEFINICION

Son espacios sobre los que se desarrollan los movimientos de las personas y los vehículos de transporte, así como los que permiten la permanencia de éstos estacionados, y aquellas instalaciones que tienen como fin su servicio.

1.1 Clasificación

Se clasifican en:

- G.1°. Red viaria. Lo constituye el conjunto de espacios organizados para facilitar la movilidad de los automóviles.
- G.2°. Red de itinerarios peatonales y aceras. Lo constituye el conjunto de aceras y espacios organizados para facilitar el acceso peatonal a las distintas zonas.
- G.3°. Aparcamientos. Lo constituye el conjunto de espacios organizados para dar cabida a las plazas de aparcamiento público y privado.
- G.4°. Servicio del automóvil. Se incluyen las instalaciones al servicio del automóvil, tales como estaciones de servicio.
- G.5°. Tranvía. Lo constituye el conjunto de suelos organizados y reservados para la movilidad de los tranvías.

ILMO. AYUNTAMIENTO DE
VILLANUEVA DE LA CANADA
El presente documento fue
aprobado PROVISIONALMENTE
por PLENO DEL AYUNTAMIENTO en
fecha 7 MAR. 1998 | 220

2. CONDICIONES SOBRE LA ORDENACIÓN ^{Villanueva de la Canada, 7 MAR. 1998 |}
EL SECRETARIO

A. Retranqueos:

En estaciones de servicio, deberá ser de seis metros (6 m) a cualquier lado.



3. CONDICIONES SOBRE EL VOLUMEN

A. Superficie máxima edificable (m²): no se permite ningún tipo de edificación, salvo las posibles cubiertas de carácter exento que se permite cubran las paradas de autobuses, en las aceras. En el caso de servicio del automóvil, las estaciones de servicio para el abastecimiento de combustible para los vehículos automóviles y actividades complementarias, con una ocupación de la superficie cubierta no cerrada inferior a doscientos metros (200 m) y una altura de coronación que no supere los cinco metros (5 m), pudiendo disponerse también una superficie máxima cubierta y cerrada de cincuenta metros cuadrados (50 m²), al servicio de la estación. Se podrán añadir otras edificaciones complementarias, cuya superficie ocupada no supere el cincuenta por ciento (50%) del total de la parcela, con un máximo de dos alturas o siete metros (7 m) y una edificabilidad de 1 m²/m².

B. Ocupación máxima en planta (%):

50% en estaciones de servicio.

C. Altura máxima (plantas/metros):

5 metros en estaciones de servicio y 2 alturas o 7 metros en las edificaciones complementarias.



Ayuntamiento de
Villanueva de la Cañada

ILMO. AYUNTAMIENTO DE
VILLANUEVA DE LA CAÑADA
El presente documento fue
aprobado PROVISIONALMENTE
por PLENO DEL AYUNTAMIENTO
fecha 29 ABR. 1998

Vva. Cañada, 29 ABR. 1998

EL SECRETARIO

4. CONDICIONES ESTÉTICAS Y DE COMPOSICIÓN

Las edificaciones permitidas se harán de tal manera que no supongan una actuación agresiva al paisaje o al área urbana en que se inscriban, debiendo adaptarse al ambiente en que estén situadas.

5. CONDICIONES DE USO

A. Usos principales:

Red viaria, red de itinerarios peatonales y aceras, aparcamientos, servicios del automóvil y tranvía.

B. Usos compatibles:

En estación de servicio: únicamente para complemento de ésta, y sin posibilidad de independencia: vivienda guardería con un máximo de ciento cincuenta metros cuadrados (150 m²), comercial, oficinas, garaje aparcamiento y servicio del automóvil.

6.- MARCO LEGAL

Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

Se redacta el presente Plan Especial de acuerdo con lo establecido en los artículos 50 a 52 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, en los que, entre otras, se determina la función de los Planes Especiales en cuanto a la "definición, ampliación o protección de cualesquiera 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."

Por su parte, el artículo 52 de la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid, establece, respecto de la documentación del Plan Especial, que 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"*.

Finalmente, en virtud del artículo 61.4 de la misma norma, la competencia para aprobar definitivamente este Plan Especial corresponde al Pleno del Ayuntamiento; dado que el ámbito territorial de la infraestructura que el mismo proyecta se circunscribe a los límites del término municipal de Villanueva de la Cañada. Por tanto, sin perjuicio de los futuros instrumentos de ejecución que hayan de ser otorgados para la plena funcionalidad de aquella, el presente instrumento de planeamiento no incurre en injerencia alguna en el ejercicio de las potestades de ordenación del suelo que competen al Ayuntamiento de Brunete.

Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento.

Se han tomado en consideración los artículos 77 a 87 del Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento.

Plan General de Ordenación Urbana.

CAPITULO 8.4 DESARROLLO DEL SUELO NO URBANIZABLE MEDIANTE INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO

"Artículo 8.4.1 Desarrollo

El desarrollo del suelo no urbanizable se sujetará a la presente Normativa y únicamente se podrán redactar Planes Especiales con el fin de proteger y potenciar el paisaje, los valores naturales o los usos, conservar el medio rural, y proteger las vías de comunicación e infraestructuras básicas del territorio, así como para la ejecución directa de estas infraestructuras territoriales y de los sistemas generales previstos en estas Normas, tal y como se establece en el Artículo 17 y los siguientes de la Ley del Suelo del 76 y concordantes del Reglamento de Planeamiento de la citada Ley.

Artículo 8.4.2 Planes Especiales

Dichos Planes Especiales deberán cumplir las determinaciones de estas Normas, o las que surjan por algún instrumento de ordenación territorial que afecte al término



Ayuntamiento de
Villanueva de la Cañada

municipal de los mencionados en el artículo 8.3.6. Su contenido y se atenderá a lo previsto en el artículo 77 del Reglamento de Planeamiento y para su tramitación el artículo 143 y siguientes del mismo Reglamento y en su tramitación deberá darse audiencia por el plazo de un mes a las Consejerías correspondientes en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Medio Ambiente y Agricultura, cuando estas no lo redactasen.

Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

Conforme al artículo 29 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental, con carácter previo a su aprobación definitiva, el proyecto se someterá al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada.



A) PLANOS

PLANO 1.- Plano nº 1 del PGMOU: Estructura General y Orgánica. Sistemas Generales.

PLANO 2.- Plano nº 1 del PGMOU: Estructura General y Orgánica. Sistemas Generales, incluyendo la senda como Red General.

PLANO 3.- Plano nº 3 Hoja 2: Clasificación del Suelo y Regulación de los Usos Globales en el Suelo Urbanizable.

PLANO 4.- Plano nº 3 Hoja 2: Clasificación del Suelo y Regulación de los Usos Globales en el Suelo Urbanizable, incluida Senda Ciclable.

PLANO 5.- Plano del ámbito de la Senda ciclable.

PLANO 6.-Plano parcelas afectadas por la Senda Ciclable.

PLANO 7.- Sección Orientativa Desmonte.

PLANO 8.- Sección Orientativa Terraplén.



Ayuntamiento de
Villanueva de la Cañada

B) DOCUMENTOS ANEXOS

1.- Memoria de Viabilidad Económica

2.- Documento Medioambiental

3.- Convenio urbanístico entre el Ayuntamiento de Villanueva de la Cañada y el de Brunete para la planificación y ejecución de una infraestructura viaria de ámbito supramunicipal – senda ciclable y peatonal – que discurrirá entre el caso urbano de Villanueva de la Cañada y la Urbanización “La Raya del Palancar”.

4.- Certificación catastral descriptiva y gráfica de todas las fincas afectadas del término municipal de Villanueva de la Cañada.