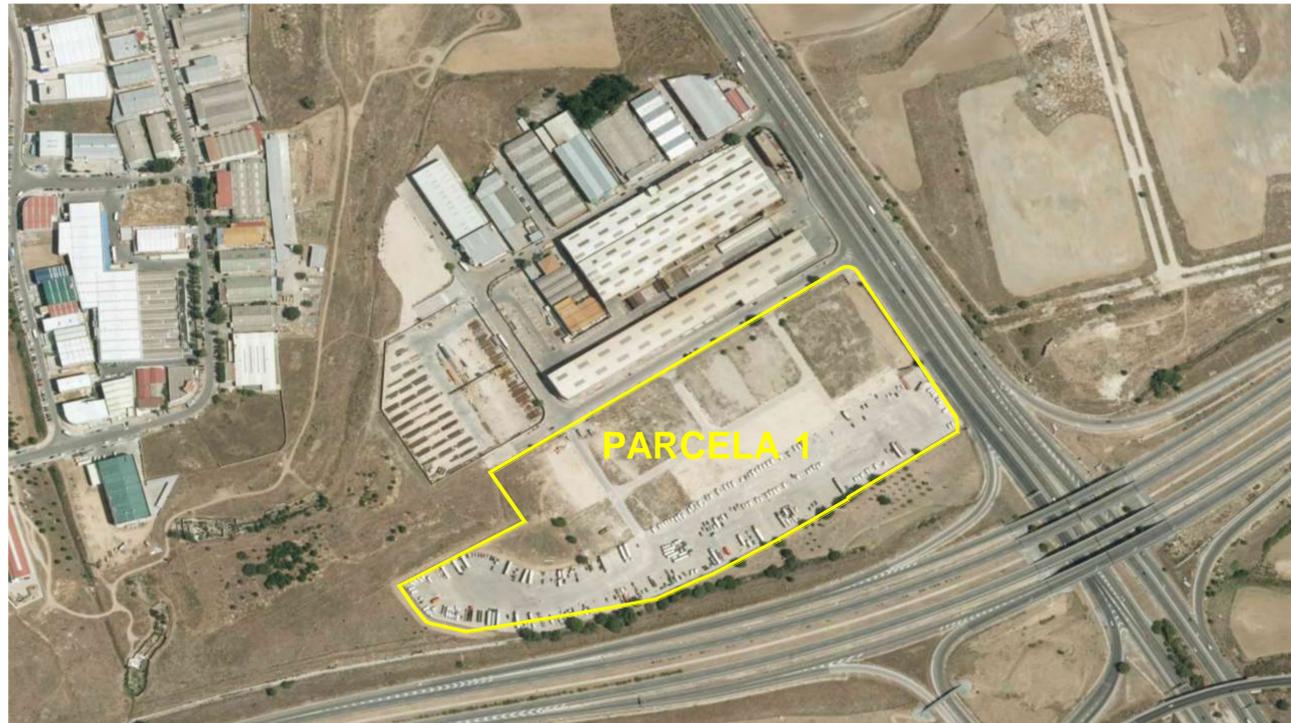


ANEXO 5

**DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO SIMPLIFICADO.
PARCELA 1. APR-14 FUENLABRADA. (MADRID).
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE USOS DEL SUELO**



UBICACIÓN PARCELA 1. APR-14. FUENLABRADA



FOTOGRAFÍA AÑO 1975

ÁMBITO DE ESTUDIO

LA PARCELA OBJETO DE ESTUDIO SE LOCALIZA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE FUENLABRADA. LINDA AL NORTE CON LA CALLE HERREROS, AL SUR CON PARCELA CATASTRAL DE REFERENCIA 8925810VK2682N0001HZ, DESTINADA A RED PÚBLICA DE ZONA VERDE Y LA AUTOPISTA DE PEAJE RADIAL 5, AL ESTE CON LA M-506 Y AL OESTE CON PARCELAS CATASTRALES 3, 4, 32 y 35 DEL POLÍGONO 22.

— LÍMITE PARCELA 1. APR-14.

USOS DEL SUELO. AÑO 1975.

En este año han aparecido edificaciones en las parcelas colindantes a la zona de estudio. En el plano de ocupación se puede observar como en estas parcelas comienza la actividad industrial tanto en el polígono Callfersa como en el polígono La Fuensanta perteneciente a Móstoles. También aumenta la superficie de ocupación urbana, extendiéndose el casco urbano de Móstoles hacia el Sur y aparecen las primeras edificaciones en Miraflores.

En el polígono Callfersa lejos de la parcela objeto de análisis aparecen las primeras instalaciones de la empresa del mismo nombre dedicada a la construcción de estructuras metálicas.

Se puede observar el desarrollo de infraestructuras de comunicación como por ejemplo un vial en la zona norte del polígono Callfersa y la M-506.

En el resto de la zona la actividad agrícola continua.



PLANO DE OCUPACIÓN AÑO 1975

**DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO SIMPLIFICADO.
PARCELA 1. APR-14 FUENLABRADA. (MADRID).
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE USOS DEL SUELO**



UBICACIÓN PARCELA 1. APR-14. FUENLABRADA



FOTOGRAFÍA AÑO 1991

ÁMBITO DE ESTUDIO

LA PARCELA OBJETO DE ESTUDIO SE LOCALIZA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE FUENLABRADA. LINDA AL NORTE CON LA CALLE HERREROS, AL SUR CON PARCELA CATASTRAL DE REFERENCIA 8925810VK2682N0001HZ, DESTINADA A RED PÚBLICA DE ZONA VERDE Y LA AUTOPISTA DE PEAJE RADIAL 5, AL ESTE CON LA M-506 Y AL OESTE CON PARCELAS CATASTRALES 3, 4, 32 y 35 DEL POLÍGONO 22.

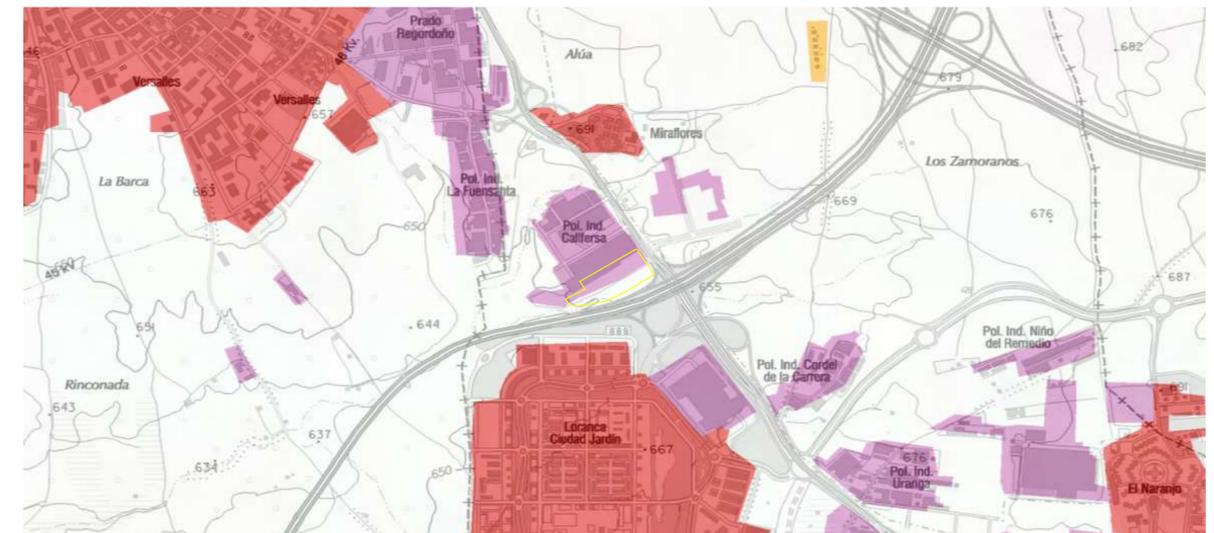
— LÍMITE PARCELA 1. APR-14.

USOS DEL SUELO. 1975-1991

Transcurridos quince años, es evidente el aumento de las zonas urbanas en los suelos colindantes hacia el noreste del término municipal Móstoles .

En el polígono Callfersa ya están presentes casi todas las naves existentes en la actualidad. En la parcela objeto de estudio se ha comenzado la construcción de viales que darán acceso a un futuro edificio que finalmente nunca tuvo actividad.

La carretera M-506 ha sido ampliada y aparecen los primeros viales de acceso a Loranca ciudad Jardín y a los futuros polígonos industriales situados al Sureste del APR-14.



PLANO DE OCUPACIÓN AÑO 1991

**DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO SIMPLIFICADO.
PARCELA 1. APR-14 FUENLABRADA. (MADRID).
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE USOS DEL SUELO**



UBICACIÓN PARCELA 1. APR-14. FUENLABRADA



FOTOGRAFÍA AÑO 1999

ÁMBITO DE ESTUDIO

LA PARCELA OBJETO DE ESTUDIO SE LOCALIZA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE FUENLABRADA. LINDA AL NORTE CON LA CALLE HERREROS, AL SUR CON PARCELA CATASTRAL DE REFERENCIA 8925810VK2682N0001HZ, DESTINADA A RED PÚBLICA DE ZONA VERDE Y LA AUTOPISTA DE PEAJE RADIAL 5, AL ESTE CON LA M-506 Y AL OESTE CON PARCELAS CATASTRALES 3, 4, 32 y 35 DEL POLÍGONO 22.

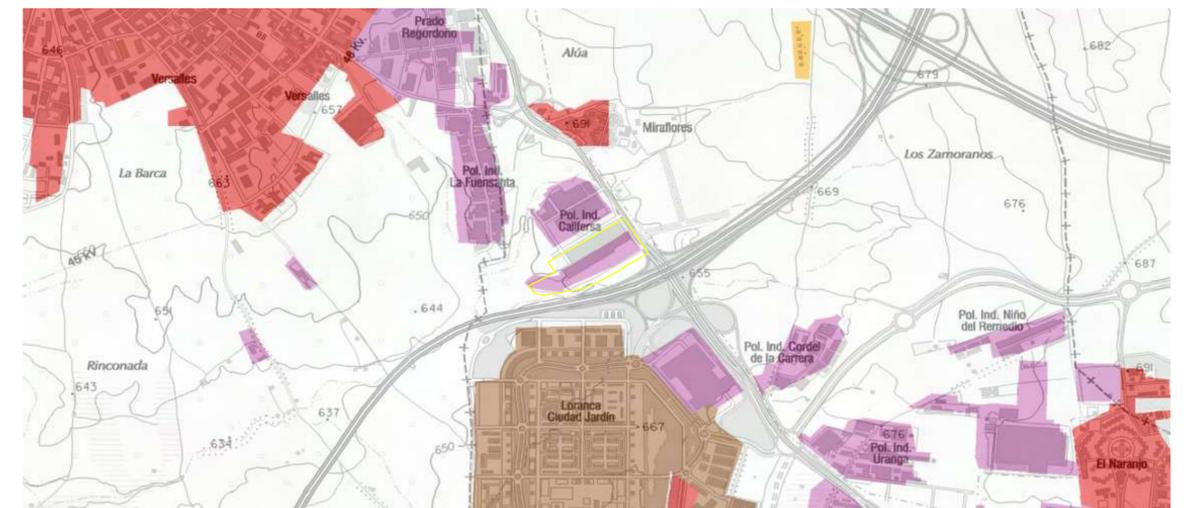
— LÍMITE PARCELA 1. APR-14.

USOS DEL SUELO. 1991-1999.

En el transcurso de los años 1991 y 1999 se completa la construcción de la edificación en la parcela objeto de estudio que estaba formado por cinco naves, tres viales y una zona de aparcamiento. Cabe señalar que estas instalaciones nunca tuvieron uso.

Los alrededores siguen creciendo, en Loranca Ciudad Jardín ya aparecen los primeros edificios así como las instalaciones del Supermercado Alcampo adyacente. Aumentando también el número de viales que dan acceso a esta zona.

La actividad industrial de la zona sigue en aumento, aumentando el número de instalaciones en todos los polígonos industriales de la zona.



PLANO DE OCUPACIÓN AÑO 1995-1997

**DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO SIMPLIFICADO.
PARCELA 1. APR-14 FUENLABRADA. (MADRID).
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE USOS DEL SUELO**



UBICACIÓN PARCELA 1. APR-14. FUENLABRADA



FOTOGRAFÍA AÑO 2001

ÁMBITO DE ESTUDIO

LA PARCELA OBJETO DE ESTUDIO SE LOCALIZA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE FUENLABRADA. LINDA AL NORTE CON LA CALLE HERREROS, AL SUR CON PARCELA CATASTRAL DE REFERENCIA 8925810VK2682N0001HZ, DESTINADA A RED PÚBLICA DE ZONA VERDE Y LA AUTOPISTA DE PEAJE RADIAL 5, AL ESTE CON LA M-506 Y AL OESTE CON PARCELAS CATASTRALES 3, 4, 32 y 35 DEL POLÍGONO 22.

— LÍMITE PARCELA 1. APR-14.

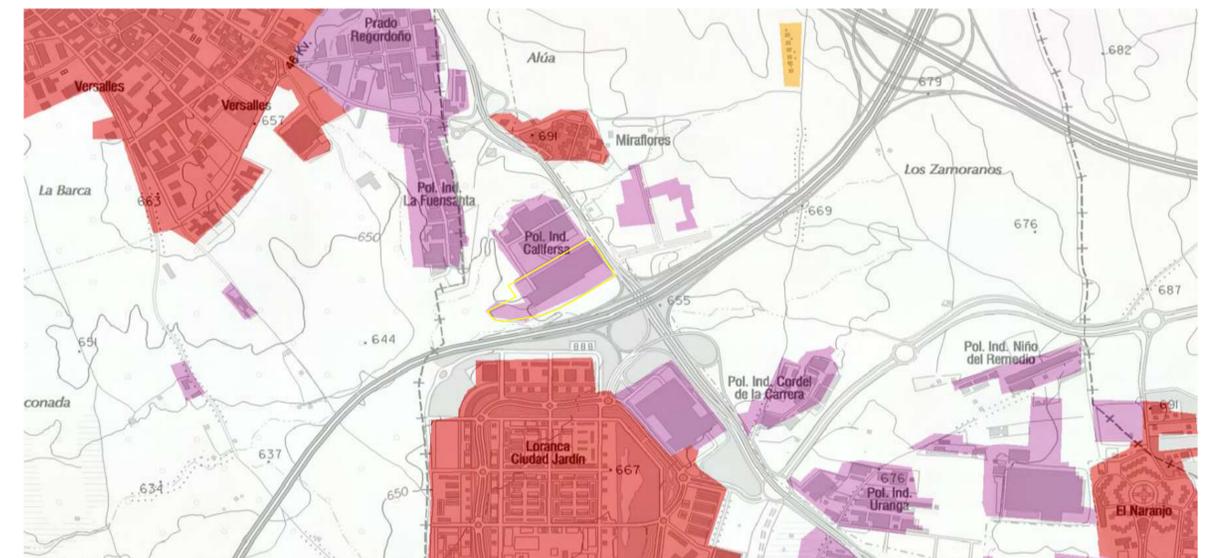
USOS DEL SUELO. 1999-2001

El cambio más evidente en el año 2001 es el comienzo de la expansión de la futura R-5.

Continúa la edificación en el polígono Callfersa.

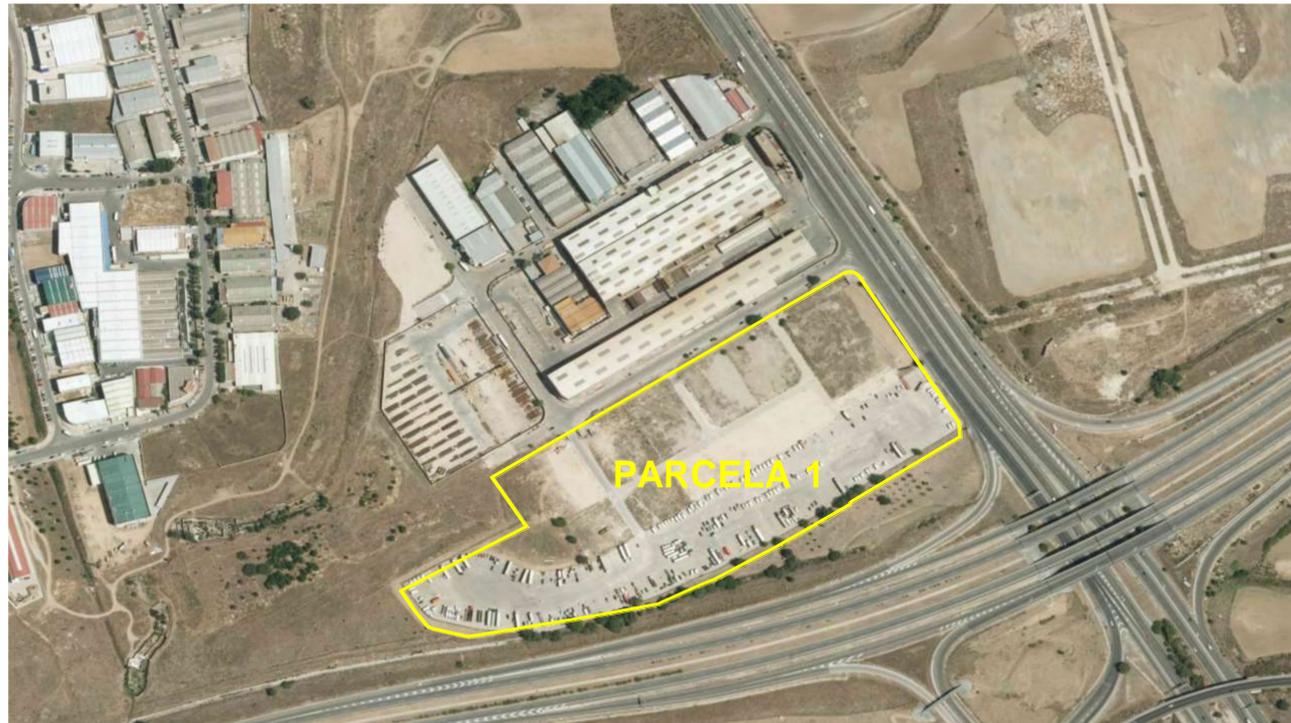
La actividad industrial continúa creciendo y aparecen nuevas instalaciones y viales al este de la parcela objeto de estudio.

Las instalaciones en la parcela 1 del APR-14 continúan en pie aunque sin actividad.

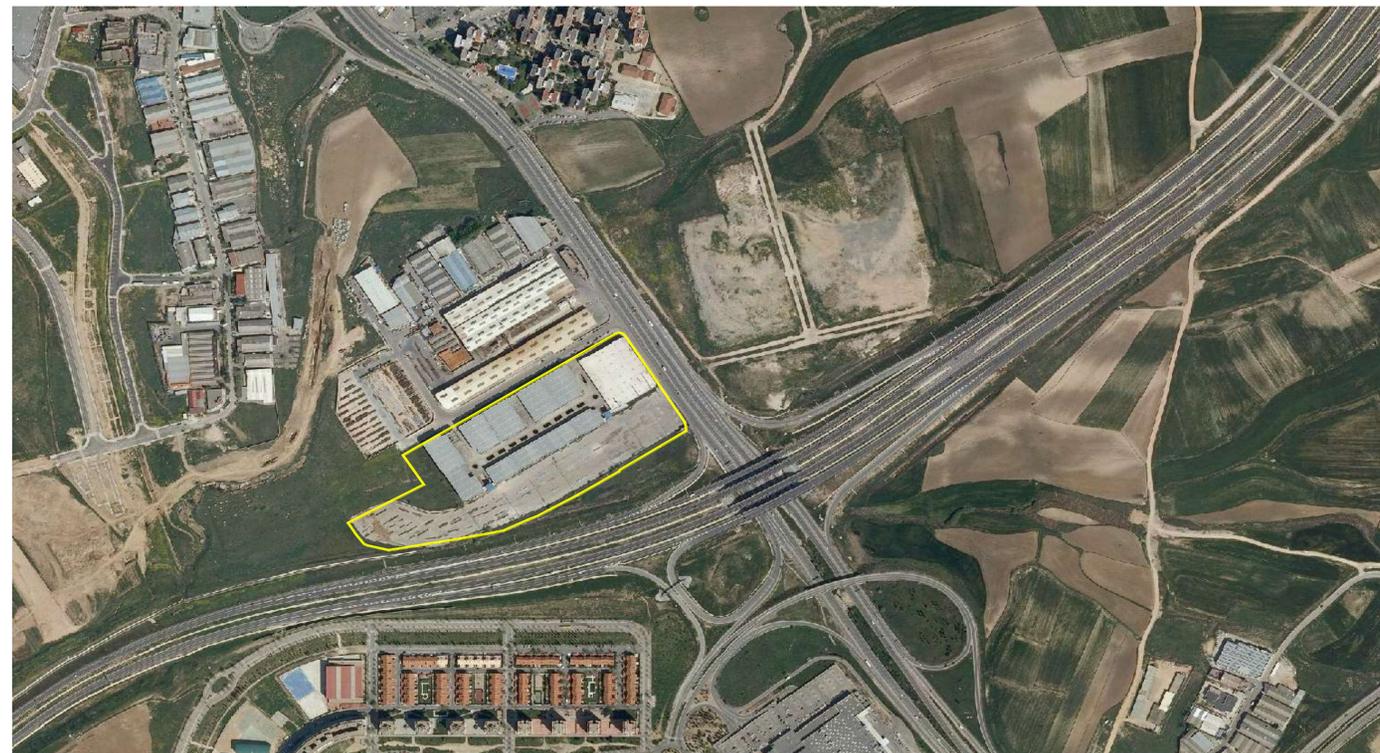


PLANO DE OCUPACIÓN AÑO 2001

**DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO SIMPLIFICADO.
PARCELA 1. APR-14 FUENLABRADA. (MADRID).
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE USOS DEL SUELO**



UBICACIÓN PARCELA 1. APR-14. FUENLABRADA



FOTOGRAFÍA AÑO 2006

ÁMBITO DE ESTUDIO

LA PARCELA OBJETO DE ESTUDIO SE LOCALIZA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE FUENLABRADA. LINDA AL NORTE CON LA CALLE HERREROS, AL SUR CON PARCELA CATASTRAL DE REFERENCIA 8925810VK2682N0001HZ, DESTINADA A RED PÚBLICA DE ZONA VERDE Y LA AUTOPISTA DE PEAJE RADIAL 5, AL ESTE CON LA M-506 Y AL OESTE CON PARCELAS CATASTRALES 3, 4, 32 y 35 DEL POLÍGONO 22.

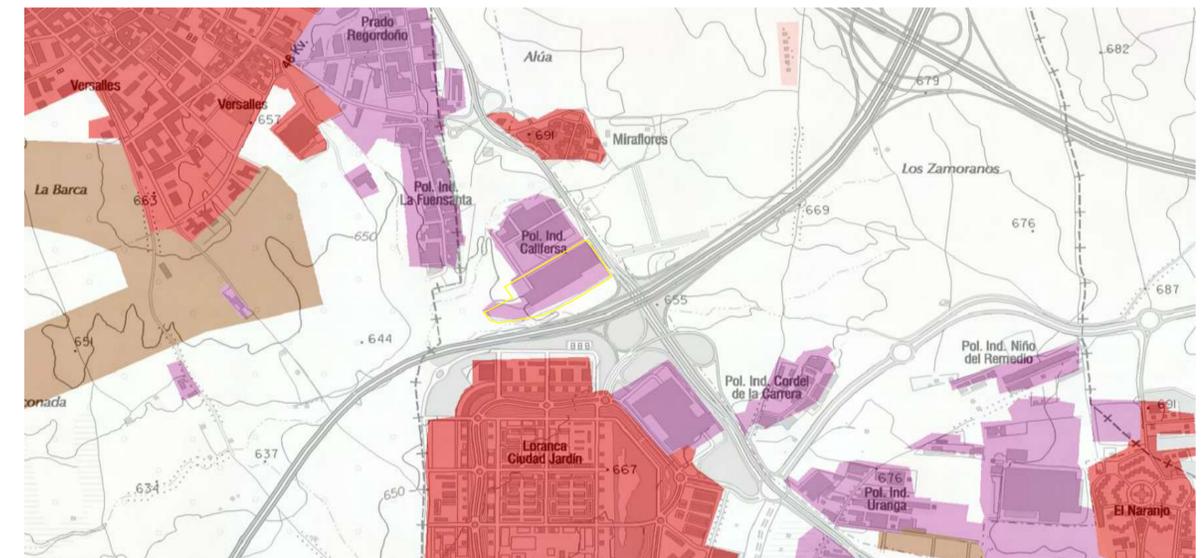
— LÍMITE PARCELA 1. APR-14.

USOS DEL SUELO. 2001-2006.

El cambio más evidente respecto al año 2001 es la R-5 inaugurada en el año 2004 que linda con el extremo Sur de la parcela objeto de estudio. Además la M-506 al este de la parcela también ha sido ampliada.

Las instalaciones situadas al este de la parcela en la margen opuesta de la M-506 han sido demolidas.

En el APR-14 aparecen nuevas instalaciones para el almacenaje de la empresa Callfersa. En la zona de parking de la parcela objeto de estudio se puede observar el depósito de algunos elementos constructivos.



PLANO DE OCUPACIÓN AÑO 2005

**DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO SIMPLIFICADO.
PARCELA 1. APR-14 FUENLABRADA. (MADRID).
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE USOS DEL SUELO**



UBICACIÓN PARCELA 1. APR-14. FUENLABRADA



FOTOGRAFÍA AÑO 2009



FOTOGRAFÍA AÑO 2011

ÁMBITO DE ESTUDIO

LA PARCELA OBJETO DE ESTUDIO SE LOCALIZA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE FUENLABRADA. LINDA AL NORTE CON LA CALLE HERREROS, AL SUR CON PARCELA CATASTRAL DE REFERENCIA 8925810VK2682N0001HZ, DESTINADA A RED PÚBLICA DE ZONA VERDE Y LA AUTOPISTA DE PEAJE RADIAL 5, AL ESTE CON LA M-506 Y AL OESTE CON PARCELAS CATASTRALES 3, 4, 32 y 35 DEL POLÍGONO 22.

— LÍMITE PARCELA 1. APR-14.

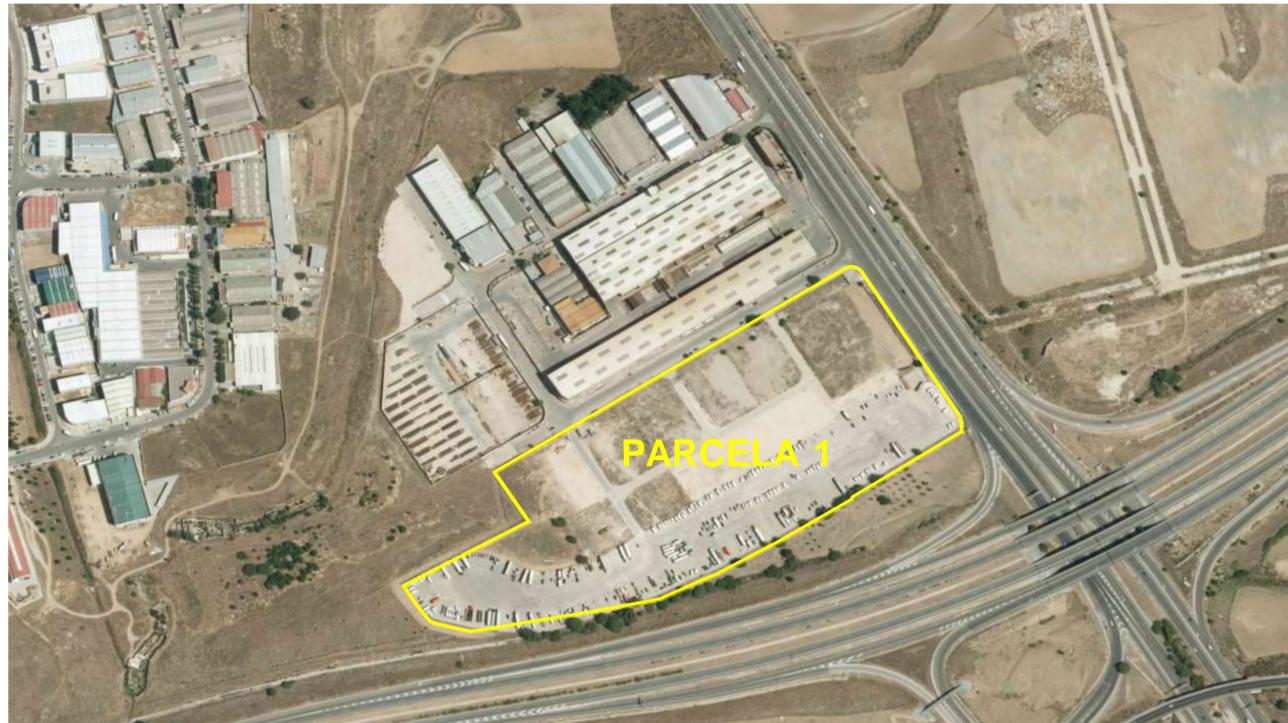
USOS DEL SUELO. 2006-2011

No existen cambios hasta el año 2008. En el transcurso de este año las instalaciones situadas en la parcela objeto de estudio han sido demolidas quedando únicamente los viales y la zona de parking, despues de ser aprobada la Modificación del Plan Especial del Mejora del Medio Urbano APR-14 en la Parcela 1", aprobada definitivamente el 2 de octubre de 2.008 .

La parcela no presenta ningún tipo de actividad, y continua así entre los años 2009-2011.

En los alrededores continua la actividad industrial.

**DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO SIMPLIFICADO.
PARCELA 1. APR-14 FUENLABRADA. (MADRID).
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE USOS DEL SUELO**



UBICACIÓN PARCELA 1. APR-14. FUENLABRADA

ÁMBITO DE ESTUDIO

LA PARCELA OBJETO DE ESTUDIO SE LOCALIZA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE FUENLABRADA. LINDA AL NORTE CON LA CALLE HERREROS, AL SUR CON PARCELA CATASTRAL DE REFERENCIA 8925810VK2682N0001HZ, DESTINADA A RED PÚBLICA DE ZONA VERDE Y LA AUTOPISTA DE PEAJE RADIAL 5, AL ESTE CON LA M-506 Y AL OESTE CON PARCELAS CATASTRALES 3, 4, 32 y 35 DEL POLÍGONO 22.

— LÍMITE PARCELA 1. APR-14.

USOS DEL SUELO. 2011-2014

No existen cambios sustanciales en estos años. La única diferencia es que durante el año 2013 la zona de parking de la parcela es utilizada para el aparcamiento de vehículos que dejó de utilizarse en 2014, volviendo a no tener ningún uso.



FOTOGRAFÍA AÑO 2013



FOTOGRAFÍA AÑO 2014

**DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO SIMPLIFICADO.
PARCELA 1. APR-14 FUENLABRADA. (MADRID).
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE USOS DEL SUELO**



UBICACIÓN PARCELA 1. APR-14. FUENLABRADA



FOTOGRAFÍA AÑO 2016



FOTOGRAFÍA ESTADO ACTUAL

ÁMBITO DE ESTUDIO

LA PARCELA OBJETO DE ESTUDIO SE LOCALIZA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE FUENLABRADA, LINDA AL NORTE CON LA CALLE HERREROS, AL SUR CON PARCELA CATASTRAL DE REFERENCIA 8925810VK2682N0001HZ, DESTINADA A RED PÚBLICA DE ZONA VERDE Y LA AUTOPISTA DE PEAJE RADIAL 5, AL ESTE CON LA M-506 Y AL OESTE CON PARCELAS CATASTRALES 3, 4, 32 y 35 DEL POLÍGONO 22.

— LÍMITE PARCELA 1. APR-14.

USOS DEL SUELO. AÑO 2014-ACTUALIDAD

Desde el año 2014 la parcela no ha tenido ningún uso y no presenta ningún cambio, únicamente aparecen unos montones de escombros resto de demoliciones.

Debido al abandono poco a poco la vegetación ha ido invadiendo la parcela en las zonas no asfaltadas hasta presentar el estado actual.

ANEXO 6



Ayuntamiento de FUENLABRADA
 Concejalía de Urbanismo,
 Infraestructuras, Industria
 y Mayores

AYUNTAMIENTO DE FUENLABRADA
REGISTRO GENERAL DE SALIDA
Num.Reg.: 2018006156
Fecha: 22/05/2018 09:35
CASA CONSISTORIAL

ASUNTO: INFORMACIÓN SOBRE ACUERDOS O AUTORIZACIONES CON AFECCIÓN SOBRE EL MEDIO AMBIENTE EN EL ÁMBITO DE LAS PARCELAS 1 Y 10 DEL PLAN ESPECIAL DE MEJORA DEL MEDIO URBANO DEL APR-14

En relación con su solicitud de información sobre licencias de actividad, declaraciones, acuerdos o cualquier otro tipo de autorización de cuyo contenido pudieran derivarse afecciones obre el medio ambiente en general, y sobre los suelos en particular, que se hubiesen otorgado sobre las parcelas nº 1 y 10 del Plan Especial de Mejora del Medio Urbano del Área de Planeamiento Remitido nº 14 (APR-14) del Plan General de Fuenlabrada, identificadas respectivamente con las fincas catastrales nº 8925802VK2682N y 8925810VK2682N, le informamos que una vez consultados y revisados al respecto los expedientes existentes en los archivos municipales **no existen acuerdos con tales afecciones**, ni sobre el medio Ambiente en general, ni sobre los suelos en particular.

Plaza de la Constitución, 1 - 28943 Fuenlabrada (Madrid)
 www.ayto-fuenlabrada.es

Fuenlabrada, 21 de mayo de 2018

Alberto López Torrellas
 ARQUITECTO MUNICIPAL
 (Firmado electrónicamente con Código Seguro de Verificación)

DIAPLAN, S.A.P.
 C/ Sagasta 19, 4º Exterior Izquierda.
 28004 –MADRID

Código Seguro De Verificación	H1C6z1vezCVFvXJOHM9xvg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Alberto Lopez Torrellas - Arquitecto	Firmado	21/05/2018 14:47:02	
Observaciones		Página	1/1	
Url De Verificación	https://sede.ayto-fuenlabrada.es/verifirmav2/code/H1C6z1vezCVFvXJOHM9xvg==			

ANEXO 7

ANEXO 8

VALORACIÓN DE AFECCIONES A LA RED DE CARRETERAS ESTATAL Y AUTONÓMICA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 2 DEL PLAN ESPECIAL DE MEJORA URBANA DEL APR-14 FUENLABRADA

1. IDENTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DE PLANEAMIENTO QUE SE PLANTEA:

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 2 DEL PLAN ESPECIAL DE MEJORA URBANA DEL APR-14 FUENLABRADA (en adelante, PEMU_APR14_PM2)

2. ÁMBITO AL QUE AFECTA LA MPNº2_APR-14:

La modificación afecta exclusivamente a los terrenos, incluidos en el APR-14, que constituyen la Parcela nº 1, calificados de uso Industrial Grado 2º.

Estos terrenos coinciden con la **parcela catastral de referencia 8925802VK2682N0001JZ, Finca Registral 39.469** del Registro de la Propiedad de Fuenlabrada nº 2, Parcela nº 1 del PEMU.

Dicha parcela cuenta con una superficie de 80.223 m²s según planeamiento aprobado, Proyecto de Reparcelación y Registro de la Propiedad.

Se acompaña como Anexo I Plano de Situación y Localización del ámbito afectado por la PEMU_APR14_PM2.

3. LOCALIZACIÓN.

La Parcela nº 1 se localiza en la zona sur del APR-14 de Fuenlabrada, en la actualidad conocido como “Polígono Callfersa”, situado al Noroeste del municipio, al Suroeste de la carretera M-506 (Red Viaria de la Comunidad de Madrid) y al Noroeste de la autopista de peaje Radial 5 (Red de Carreteras del Estado) y LINDA:

- Noroeste: Calle de los Herreros.
- Noreste: la Carretera M-506.
- Suroeste: parcelas catastrales 3, 4, 32 y 35 del Polígono 22.
- Sureste: parcela catastral de referencia 8925810VK2682N0001HZ, destinada a red pública de zona verde y la autopista de peaje Radial 5.

4. ANTECEDENTES DE PLANEAMIENTO, GESTIÓN Y EJECUCIÓN URBANÍSTICA.

a. Planeamiento General.

El Plan General de Ordenación Urbana de Fuenlabrada –en adelante PGOUF-, aprobado definitivamente el 15 de abril de 1999 (B.O.C.M. suplemento al Núm. 118 de 20 de mayo de 1999) clasificó como suelo urbano, en su categoría de no consolidado, los terrenos afectados por esta modificación, que constituyen una parte del Área de Planeamiento Remitido APR-14, denominado CALFER S.A-2, que delimitó el Plan General.

b. Plan Especial de Mejora del Medio Urbano del APR-14, instrumentos de gestión y ejecución urbanística.

En ejecución de las determinaciones del PGOUF, el 7 de abril de 2.005, se aprobó definitivamente el Plan Especial de Mejora del Medio Urbano del APR-14 (B.O.C.M. Núm. 105 de 4 mayo de 2005).

La parcela que constituye ámbito de la de aplicación del Grado 2º de la Ordenanza, Finca Registral nº 39.469, nació: (i) de una primera agrupación contemplada en el Convenio Urbanístico recogido en el propio PEMU_2005 (Escritura Pública de 16 de junio de 2005 y acceso al Registro de la Propiedad el 28 de julio de 2005) y (ii) de la adjudicación de resultado prevista en el Proyecto de Reparcelación del APR-14 (aprobado definitivamente el 3 de febrero de 2.006, B.O.C.M. Núm. 55, de 6 de marzo de 2.006).

Finalmente, el 7 de julio de 2.006, se aprobó con carácter definitivo el Proyecto Complementario de Urbanización del Polígono APR-14 (B.O.C.M. Núm. 194 de 16 de agosto de 2006).

c. Recepción de las obras de urbanización y disolución de la Junta de Compensación.

El proceso de gestión y ejecución urbanística culminó el 9 de mayo de 2.008 con la aprobación, por la Junta de Gobierno Local, de la recepción de las obras complementarias de urbanización y la disolución inicial de la Junta de Compensación (B.O.C.M. Núm. 146 de 20 de junio de 2.008), que hoy consta disuelta en el Registro de Entidades Urbanísticas de la Comunidad de Madrid.

Con la recepción y la consecuente obtención de los servicios urbanísticos básicos, la Parcela nº 1 pasó a tener la consideración de solar considerándose Suelo Urbano Consolidado

d. **Modificación nº 1 del Plan Especial de Mejora del Medio Urbano APR.14 en la Parcela 1.**

Recibidas las obras, el entonces propietario de la Finca Registral nº 39.469, identificada como Parcela nº 1, promovió una Modificación del Plan Especial de Mejora con objeto de revisar las determinaciones pormenorizadas establecidas para el Grado 2º.

Bajo la denominación de “Modificación del Plan Especial del Mejora del Medio Urbano APR-14 en la Parcela 1” – en adelante MPEMU_2008- se aprobó definitivamente el 2 de octubre de 2.008 (B.O.C.M. Núm. 248 de 17 de octubre de 2.008).

5. **OBJETO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 2 DEL PLAN ESPECIAL DE MEJORA URBANA DEL APR-14 FUENLABRADA OBJETO DE INFORME.**

Tal y como indica en el Ap. 4 de la modificación de planeamiento planteada, su contenido altera exclusivamente la regulación referida a la tipología de la edificación stricto sensu, manteniendo la edificabilidad, superficie lucrativa y uso predominantemente industrial. No se modifica, por tanto, ninguna determinación de carácter estructurante.

6. **ANÁLISIS DE LAS POSIBLES AFECCIONES A LA RED DE CARRETERAS ESTATAL Y AUTONÓMICA.**

La Parcela nº 1 (ámbito de la modificación), en su parte Este, linda con zonas asociadas con la protección y seguridad de la **Carretera Autonómica M-506.**

También con zonas asociadas con la protección y seguridad de la **Carretera Estatal R-5.** Dicha infraestructura no es directamente colindante pero si próxima, situándose, al sur, una vez atravesada la parcela calificada de zona verde municipal.

Se ha realizado un plano específico de afecciones por Carreteras, que se acompaña como Anexo II, en el que reflejan las distintas zonas de dominio y protección de ambas carreteras.

6.1. Afecciones a la Red de Carreteras Autonómica: M-506.

En lo que al ámbito de la modificación se refiere, **la M-506 atraviesa un tramo de suelo urbano consolidado**, al estar, como se ha indicado, las obras de urbanización del APR-14 completamente concluidas y recepcionadas.

La **Modificación nº 2 no plantea modificación de las alineaciones previstas por el planeamiento precedente** (a que se hecho referencia en el Ap. 4). Se fija, en consecuencia, **la zona de dominio público coincidiendo con las alineaciones actuales que son idénticas a las recogidas en el planeamiento que ahora se modifica.** Todo

ello, de acuerdo con el Art. 30.1. Párrafo 4º de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid (en adelante, LCCM/1991).

Respecto a la zona de protección, tampoco se modifican los retranqueos previstos en el planeamiento anterior. Considerando lo anterior, se fija el límite de esta zona haciéndolo coincidir con los retranqueos previstos y, en todo caso, a una distancia de 10 metros del límite del dominio público. Superior, en todo caso, al mínimo exigido por el Art. 31.1. 2º Párrafo de la LCCM/1991.

6.2. Afecciones a la Red de Carreteras del Estado: R-5.

El plano recogido como Anexo II refleja las distancias que han sido consideradas en la modificación de planeamiento que se plantea. Éstas coinciden con las previstas en la legislación vigente.

Como garantía normativa del respecto a las zonas de protección de la R-5, la modificación incorpora, en el **Ordenanza Zonal Industrial del APR-14** propuesta, las siguientes determinaciones:

a) Define el Área de movimiento de la edificación (Art.8.3.12.) como:

*“La resultante de aplicar las determinaciones sobre retranqueos **y línea límite de edificación de las Carreteras colindantes**, que quedan reflejadas en el Plano nº 4 Modificado”.*

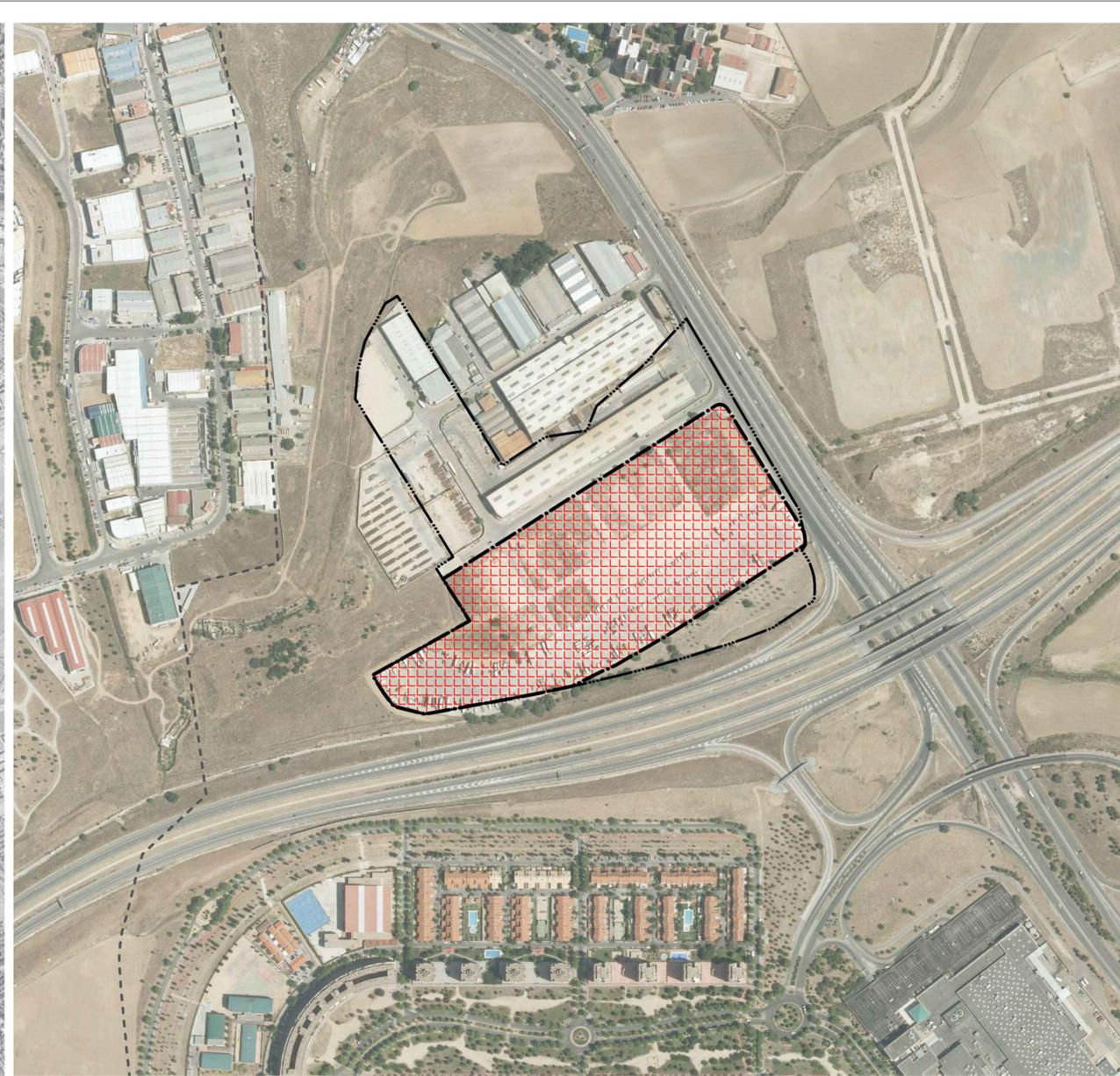
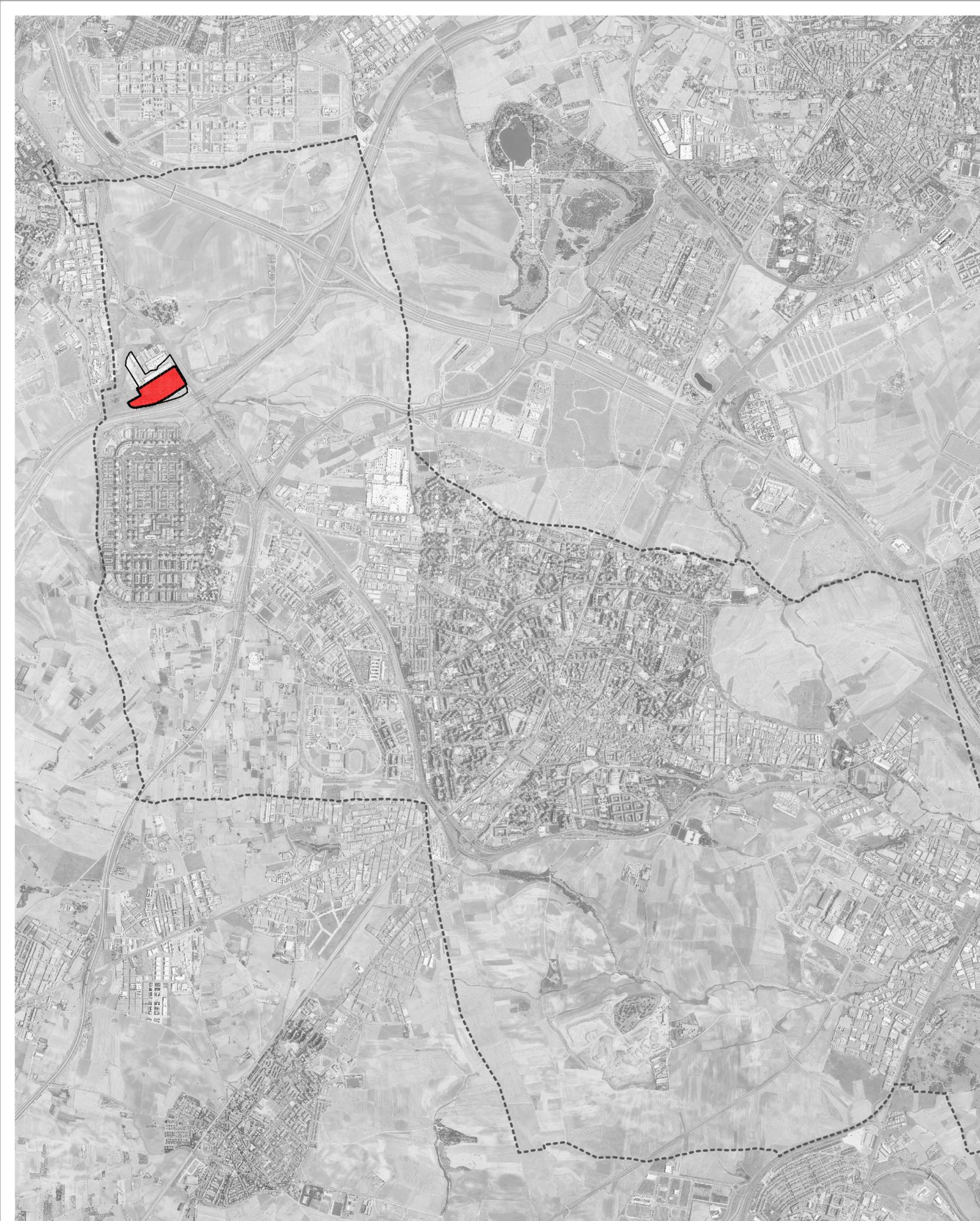
b) Se incluye nuevo apartado 4. F), con el siguiente tenor literal:

“F) Requeridos necesarios para la edificación en zona la zona de afección de la R-5.

***Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras** o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se **requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento**, conforme a lo establecido en el Art. 32.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras del Estado.*

La denegación de la autorización en la parte de la zona de afección, sólo podrá fundamentarse en razones de seguridad viaria, o en la adecuada explotación de la vía, o en las previsiones de los planes, estudios o proyectos de construcción, conservación, ampliación o variación de carreteras del Estado, conforme lo establecido en el apartado 4 del mismo artículo.”

ANEXO I



-  ZONA AFECTADA POR LA MODIFICACIÓN PE
-  Límite Polígono Callfersa (APR14)
-  Límite Término Municipal



MODIFICACIÓN Nº 2 DEL PLAN ESPECIAL DE MEJORA DEL MEDIO URBANO DEL APR-14 DE FUENLABRADA (MADRID)				 <small>ETRS89 UTM-30N</small>
<small>TÉCNICO POR DIAPLAN, S.A.P:</small>	<small>PROPIEDAD:</small>	<small>FECHA:</small>	<small>PLANO Nº:</small>	
CARLOS SÁNCHEZ-CASAS PADILLA	VGP (PARK) ESPAÑA 4 SLU	OCTUBRE 2018	-	
<small>TÍTULO:</small>	SITUACIÓN		<small>ESCALA:</small>	
			1/25000 1/5000	

ANEXO II



- - - - - LÍNEA LÍMITE DE PROTECCIÓN AUTOVÍA M-506
- — — — — LÍNEA EXTERIOR DE ZONA DE DOMINIO PÚBLICO AUTOVÍAS M-506 Y R5
- - - - - LÍNEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN AUTOVÍA R-5
- — — — — LÍNEA EXTERIOR DE ZONA DE SERVIDUMBRE AUTOVÍA R5
- - - - - LÍNEA EXTERIOR DE ZONA DE AFECCIÓN AUTOVÍA R5
- — — — — COTAS
- — — — — LÍMITE DE PARCELA
- 632.30
○ COTA DE RASANTE
- ÁREA DE MOVIMIENTO (ALINEACIÓN MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN)
- ZONA AFECTADA POR LA MODIFICACIÓN Nº2 DEL PE
- · - · - · - Límite Polígono Callfersa (APR14)

	MODIFICACIÓN Nº 2 DEL PLAN ESPECIAL DE MEJORA DEL MEDIO URBANO DEL APR-14 DE FUENLABRADA (MADRID)			 <small>ETRS89UTM-30N</small>
	<small>TECNICO POR DIAPLAN, S.A.P:</small> CARLOS SÁNCHEZ-CASAS PADILLA	<small>PROPIEDAD:</small> VCP (PARK) ESPAÑA 4 SLU	<small>FECHA:</small> OCTUBRE 2018	<small>PLANO Nº:</small> -
	<small>TÍTULO:</small> AFECCIONES CARRETERAS		<small>ESCALA:</small> 1/2000	

ANEXO 9

Fuenlabrada, a 17 de junio de 2008.—El alcalde-presidente, Manuel Robles Delgado.

(03/17.882/08)

FUENLABRADA

URBANISMO

La Junta de Gobierno Local de fecha 9 de mayo de 2008 adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

Primero.—Aprobar la recepción de las obras complementarias de urbanización comprendidas en el proyecto de urbanización del polígono denominado "Callfer, Sociedad Anónima", APR-14, de acuerdo con el informe técnico emitido al efecto.

Segundo.—Aprobar con carácter inicial la disolución de la Junta de Compensación del polígono "Alua", cuyo ámbito de actuación comprende el APR-14, abriendo un período de información pública de un mes, haciendo saber a los propietarios que si en el transcurso del plazo no se presentaran alegaciones, el presente acuerdo adquirirá el carácter de definitivo.

Tercero.—Hacer saber a los propietarios integrados en el APR-14 la conveniencia de constituir una Entidad Urbanística de Conservación para el mantenimiento y conservación de las obras de urbanización del polígono "Callfer, Sociedad Anónima", APR-14.

Fuenlabrada, a 2 de junio de 2008.—El alcalde, Manuel Robles Delgado.

(02/8.222/08)

FUENLABRADA

LICENCIAS

Por la empresa que seguidamente se relaciona, se ha solicitado de este Ayuntamiento licencias de apertura para las actividades que igualmente se detallan:

"Hermanos Andrés, Sociedad Limitada" (0310-NLAC-08), garaje-aparcamiento privado en la calle de Ernesto Che Guevara, número 15-1.

Lo que se hace público para general conocimiento y para que por todas aquellas personas que se consideren afectadas de algún modo por las actividades a establecer puedan presentar las reclamaciones que estimen pertinentes dentro del plazo de veinte días, que determina el artículo 45 de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid.

Fuenlabrada, a 13 de junio de 2008.—El concejal-delegado de Urbanismo, Obras Públicas y Mantenimiento Urbano (por decreto de delegación 809/2007, de 22 de junio), firmado.

(02/8.771/08)

GETAFE

RÉGIMEN ECONÓMICO

Habiendo intentado practicar, sin resultado positivo, la notificación individual de desestimación del Recurso de Reposición en la forma prevista en el artículo 59.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se hace público, de conformidad con lo previsto en el apartado 5 del mismo artículo y en el artículo 61 del citado texto legal, lo siguiente:

Pongo en su conocimiento, que en las Resoluciones de las fechas que figuran a continuación, la Concejala Delegada de Presidencia, mujer e igualdad y Seguridad Ciudadana, ha dispuesto:

*Vislas las resoluciones dictadas en los siguientes expedientes, los recursos de reposición interpuestos por los interesados, así como las pruebas incorporadas a los mismos:

RESULTANDO: Que, el Recurso de Reposición no está comprendido en los casos de nulidad o anulabilidad previstos en los artículos 62 y 63 de la Ley 30/92 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Que de la documentación de los expedientes consta, que en los siguientes procedimientos, se han cumplido los requisitos de incoación, instrucción y resolución legalmente establecidos en el artículo 75.3 de la Ley de Seguridad Vial, habiéndose notificado conforme a lo establecido en los artículos 77 y 78 de la misma. Que los interesados han dispuesto del plazo establecido en el artículo 79.1 de la Ley de Seguridad Vial, para formular y proponer o aportar las pruebas que consideraron oportunas. Que las mencionadas alegaciones, no desvirtúan las motivaciones jurídicas que dieron lugar a las resoluciones impugnadas.

En uso de las facultades que me han sido delegadas por Decreto de Alcaldía-Presidencia de 20 de mayo de 2008. Y en virtud de las competencias atribuidas en el artículo 68.2 del Real Decreto Legislativo 339/1.990 de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en relación con el artículo 68.1 de la vigente Ordenanza Municipal de Circulación.

HE RESUELTO: Desestimar los recursos de reposición interpuestos por los interesados, y confirmar las resoluciones recaídas en los expedientes referenciados, debiendo continuar su tramitación.

Lo manda y firma la Concejala Delegada de Presidencia, mujer e igualdad y Seguridad Ciudadana en el lugar y fecha indicados. De lo que como Secretaria General doy fé."

Contra los presentes Decretos que agotan la vía Administrativa, de acuerdo con lo previsto en el artículo 46 de la Ley 29/1.998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, podrán interponer recurso Contencioso-Administrativo ante los juzgados de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, en el plazo de DOS MESES contados desde el día siguiente al de la notificación del presente Decreto, sin perjuicio de que pueda ejercitarse cualquier otro que estime procedente, de conformidad con la legislación vigente.

FORMAS DE PAGO:

En cualquier sucursal de la Entidad Colaboradora CAJA DE MADRID, acompañando el impreso de cobro que les facilitarán en el Negociado de Multas de Policía Local, (Av. De Juan Carlos I nº 24) de lunes a viernes de 9 a 14 horas. El pago deberá realizarse con dinero de curso legal en España o mediante adeudo en cuenta (siempre que tenga abierta cuenta en la Entidad Colaboradora).

El importe de las multas fijadas será hecho efectivo durante el plazo de QUINCE DÍAS HÁBILES, contados a partir del siguiente al de publicación de la presente notificación. Transcurrido el plazo sin abonar su importe, se procederá a su recaudación por la vía de apremio con los recargos e intereses legales correspondientes.

En las infracciones GRAVES podrá imponerse además, la sanción de suspensión del permiso o la licencia de conducción hasta TRES MESES. En el supuesto de infracciones MUY GRAVES, esta sanción se impondrá en todo caso. (Artículo 67 de la Ley 19/2.001, B.O.E. del 20-12-2.001). Así mismo, dichas infracciones cuando sean firmes, llevarán aparejada la pérdida de puntos, conforme a lo establecido en el Artículo 60 de la Ley 17/2005, B.O.E. de 20-07-2005.

Ref. del expediente.-Matric. del vehículo.-Destinatario.-DNI/CIF.-Fecha de la infracción.-Hora de la infracción.-Lugar de la infracción.-Precepto infringido.-Clave de la infracción.-Calificación de la infracción.-Número del Agente.-Fecha de incoación.-Fecha de Resolución.-Importe de la sanción

2006/19214.-CC8496G.-NUÑEZ MATIAS J.-007949243Y.-18/11/2006.-19:10.-CL DOCTOR MARAÑON-c/Cataluña.-OMC.-38.6.-Grave.-14/11/2006.-09/10/2007.-150,25 euros.
 2006/22492.-7859DPL.-NUÑEZ MATIAS J.-007949243Y.-15/11/2006.-17:45.-CL CRISANTEMO.-OMC.-39.19.-Leve.-17/01/2007.-13/09/2007.-60,1 euros.
 2006/24601.-CC8496G.-NUÑEZ MATIAS J.-007949243Y.-11/12/2006.-03:20.-CL MURCIA 8.-OMC.-38.6.-Grave.-19/01/2007.-13/09/2007.-150,25 euros.
 2007/2086.-M1707YD.-MEDYNSKY V.-X6765843W.-20/01/2007.-19:45.-Av Comandante Jose Manuel Ripollés (De)-Frente C.C. Bercial.-OMC.-39.28.-Leve.-26/02/2007.-25/07/2007.-60,1 euros.
 2007/2805.-M8386SM.-ALONSO HERNANDO I.-000038371F.-30/01/2007.-08:45.-Av CIUDADES (DE LAS) 32.-OMC.-39.24.-Leve.-02/03/2007.-13/12/2007.-90,15 euros.
 2007/4448.-1963DPR.-MARMOL BENITEZ G.-005356310R.-13/02/2007.-10:08.-CL CASTILLA 14.-OMC.-39.19.-Leve.-06/07/2007.-14/12/2007.-60,1 euros.
 2007/5272.-3482CBV.-ESPINEL GARCIA J.-047315208E.-20/02/2007.-18:20.-Av ARAGON-c/ badajoz.-OMC.-38.6.-Grave.-13/04/2007.-30/01/2008.-150,25 euros.
 2007/7645.-M1732OU.-NAVARRO GALAN M.-001106510A.-18/03/2007.-17:20.-CL ORIENTE 10.-OMC.-39.24.-Leve.-25/04/2007.-14/12/2007.-90,15 euros.
 2007/9399.-4525CRB.-LEOCADIO CONDE A.-011787863H.-13/04/2007.-10:35.-CL TURQUIA-S/N.-OMC.-39.24.-Leve.-16/07/2007.-14/12/2007.-90,15 euros.
 2007/12984.-M1700XW.-RETANA RODRIGUEZ P.-052981805V.-27/05/2007.-08:00.-CL MANZANA 1.-OMC.-38.6.-Grave.-06/07/2007.-30/01/2008.-150,25 euros.
 2007/13670.-A0302CN.-NUÑEZ MATIAS J.-007949243Y.-06/06/2007.-13:50.-CL CRISANTEMO 6.-OMC.-39.19.-Leve.-16/07/2007.-09/10/2007.-60,1 euros.
 2007/13675.-1738DDM.-RODRIGUEZ REAL A.-052084410J.-06/06/2007.-13:40.-CL CRISANTEMO 4.-OMC.-39.18.-Leve.-16/07/2007.-30/01/2008.-90,15 euros.
 2007/13926.-5324CZS.-SEGADO SUJAR A.-052503227T.-09/06/2007.-00:50.-CL MARIANO RON 11.-OMC.-39.24.-Leve.-27/07/2007.-30/01/2008.-90,15 euros.
 2007/14010.-M7323ZJ.-SHIGUANGO ABAD C.-X3832442K.-11/06/2007.-00:55.-Av FUERZAS ARMADAS (DE LAS)-con c/T.de Velasco.-OMC.-39.13.-Leve.-08/08/2007.-29/01/2008.-60,1 euros.
 2007/14271.-5399CNR.-YANEZ ROCHE C.-005403136E.-17/06/2007.-19:10.-Pz CUESTAS (DE LAS)-s/n.-OMC.-39.24.-Leve.-08/08/2007.-29/01/2008.-90,15 euros.

ANEXO 10



Calle Errotradores

Calle Metalúrgicos

Calle de los Fundidores

Calle de los Herreros

Calle de los Matriceros

Calle de los Calefactores

Calle de los Curidores

Calle de los Enzudadores

Ctra R-5

Ctra M-506 (Villaviciosa-Pinto)

Ctra R-5

Ctra M-506 (Villaviciosa-Pinto)

VA.64CA-56

VA.64CA-57

DE.64CB-179

VA.64CB-52

VA.64CB-55

DE.64CB-54

VA.64CB-19

VA.64CB-20

VA.64CB-19

VA.64CB-108

VT.64CB-21

VA.64CB-22

VA.64CB-23

VA.64CB-24

HI.64CB-84

DE.64CB-27

VA.64CB-28

VA.64CB-25

VA.64CB-26

HI.64CB-187

DE.64CB-51

VA.64CB-3

VA.64CB-4

HI.64CB-186

DE.64CB-5

VA.64CB-6

DE.64CB-11

DE.64CB-7

VA.64CB-8

VA.64CB-9

VA.64CB-10

DE.64CB-12

VA.64CB-14

DE.64CB-13

DE.64CB-15

VA.64CB-16

VA.64CB-31

DE.64CB-32

VA.64CB-33

HI.64CB-188

DE.64CB-29

VA.64CB-30

HI.64CB-190

HI.64CB-90

CM.64CB-225

VT.64CB-228

DE.64CB-193

150 FD

200 FD

150 FD

100 FD

100 FD

100 FD

200 FD

300 AC

300 FD

800 JIC

800 FD

ANEXO 11



CANAL DE ISABEL II

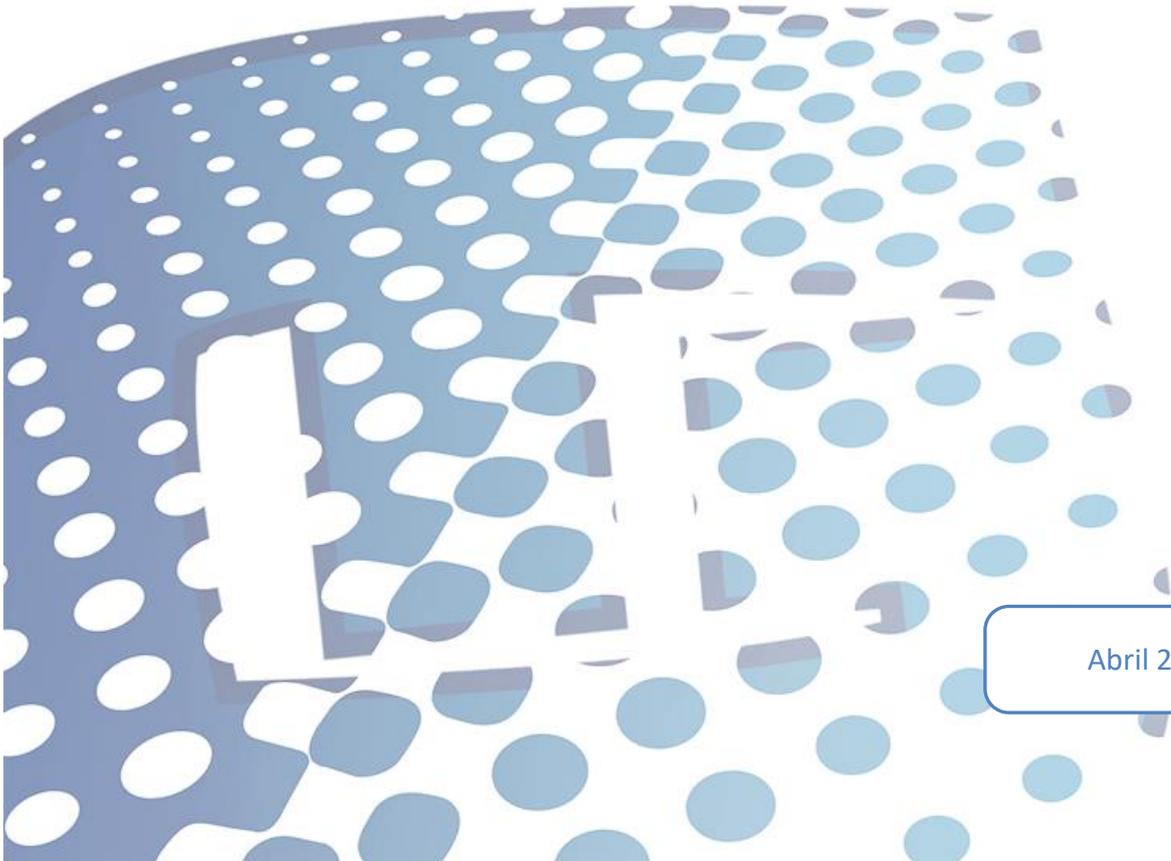
- Imbornal
- Pozo
- Colector

FUENTE: MAQUETACIÓN DE DIAPLAN,SAP A PARTIR DE INFORMACIÓN OBTENIDA DE LAS BASES CARTOGRÁFICAS DE REDES DE INKOLAN

ANEXO 12



Estudio de Tráfico
Acceso M-506. C/Herreros
Fuenlabrada



Abril 2018

ÍNDICE

1. Introducción	4
2. Modificación del uso del suelo	5
3. Características del viario.....	6
4. Caracterización del tráfico actual	9
5. Caracterización del tráfico en los Escenarios 1 y 2.....	12
5.1. Generación de tráfico.....	12
6. Funcionamiento del tráfico. Niveles de servicio	15
6.1. Escenario 1	17
6.2. Escenario 2	18
7. Conclusiones.....	19
ANEJO I. Aforo de Vehículos.....	20
ANEJO II. Datos estaciones de aforo permanentes.....	22

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Situación de la parcela APR 14	4
Figura 2. Localización de la parcela objeto de estudio	5
Figura 3. Delimitación de la parcela objeto de estudio.....	5
Figura 4. Vista aérea M-506	7
Figura 5. Vista desde M-506 en el tramo de estudio	7
Figura 6. Vista aérea R-5	8
Figura 7. Vista desde R-5 en el tramo de estudio	8
Figura 8. Trabajos de campo. Ubicación del aforador	9
Figura 9. Intensidades de tráfico obtenidas del aforo	10
Figura 10. Reparto horario de tráfico en la A-5. E 832-0	10
Figura 11. Reparto horario de tráfico en la A-5. E 832-0	11
Figura 12. Estimación viajes generados. Escenario 1. Trip Generation Manual. ITE	13
Figura 13. Estimación viajes generados. Escenario 2. Trip Generation Manual. ITE	14
Figura 14. Nivel de servicio. Escenario 1	17
Figura 15. Tiempo de demora. Escenario 1.....	17
Figura 16. Nivel de servicio. Escenario 2	18
Figura 17. Tiempo de demora. Escenario 2.....	18

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Reparto horario de tráfico en la A-5. E 832-0.....	10
Tabla 2. Reparto horario de tráfico en la M-40. E 120-0.....	11
Tabla 3. Matriz origen/destino (vehículos/hora). Situación actual.....	11
Tabla 4. Matriz Demora-Nivel de servicio para cada movimiento.....	19
Tabla 5. Aforos	21
Tabla 6. Estación E-32-0 situada en la A-5	23
Tabla 7. Estación E-120-0 situada en la M-40	25

1. Introducción

El presente estudio tiene por objeto evaluar el impacto que la modificación del actual uso de la parcela APR14 (de pequeña a gran industria) provocará en el acceso a la vía de servicio de la M-506 desde la calle Herrerros.

Figura 1. Situación de la parcela APR 14



El documento se ha estructurado de la siguiente manera:

1. Modificación del uso del suelo
2. Características del viario.
3. Caracterización del tráfico actual.
4. Caracterización del tráfico en los Escenarios 1 y 2.
5. Funcionamiento del tráfico. Niveles de servicio.
6. Conclusiones.

En el Anejo I se adjuntan los datos recogidos en los trabajos de campo.

2. Modificación del uso del suelo

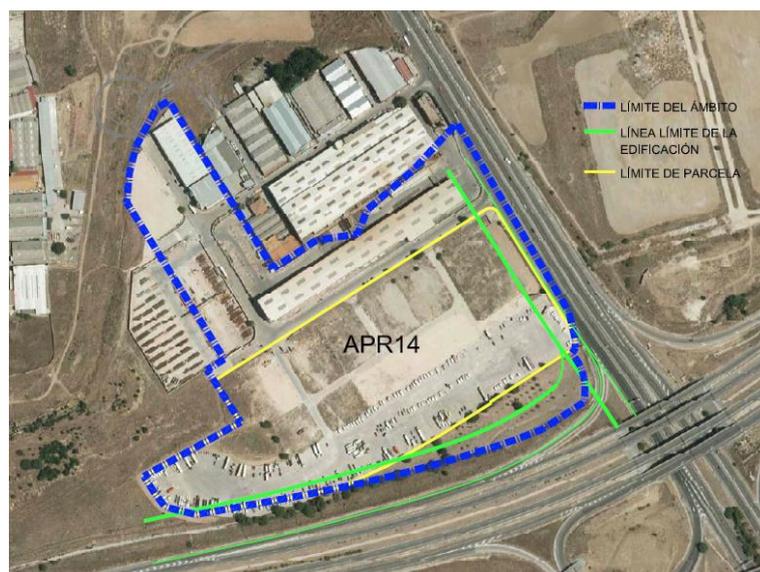
La parcela objeto de estudio se sitúa en la margen de la carretera M-506, y en la misma está prevista la modificación del uso del suelo.

- Escenario 1. Uso actual: minipolígono (pequeña industria).
- Escenario 2. Uso futuro: gran industria (logística).

Figura 2. Localización de la parcela objeto de estudio



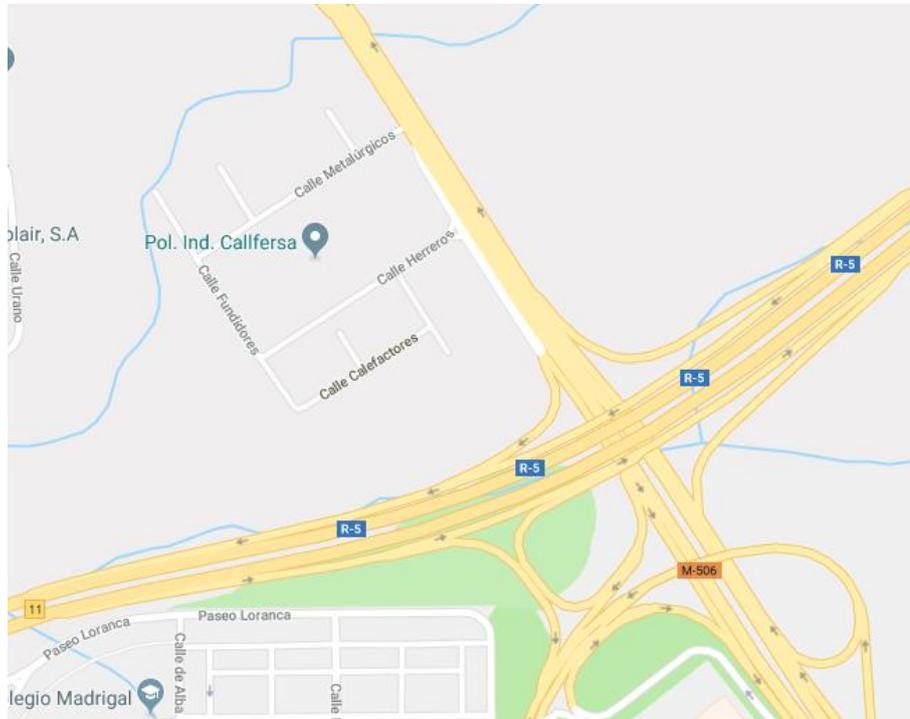
Figura 3. Delimitación de la parcela objeto de estudio



3. Características del viario

En la siguiente figura se muestra la red viaria del entorno.

Figura 7. Localización del viario en el entorno



El viario del entorno está compuesto por las siguientes vías:

- M-506: carretera autonómica de la Comunidad de Madrid (España). Une las autovías y autopistas A-3, A-4, R-4, A-42, R-5, A-5 y M-501. La M-506 bordea y es circunvalación por tanto los municipios de San Martín de la Vega, Pinto, Fuenlabrada, Móstoles y Villaviciosa de Odón y es exterior a la M-50. En el tramo más cercano a la parcela de estudio consta de dos carriles además de una vía de servicio para cada sentido que cuenta con 3 carriles.

Figura 4. Vista aérea M-506



Figura 5. Vista desde M-506 en el tramo de estudio



- R-5: La Autopista Radial 5 o R-5 es una autopista de peaje de España perteneciente a la Red de Carreteras del Estado con sentido suroeste. Parte de la M-40, a la altura de Carabanchel, y finaliza en Navalcarnero, donde enlaza con la A-5. El tramo más cercano a la parcela de estudio cuenta con dos carriles para cada sentido.

Figura 6. Vista aérea R-5



Figura 7. Vista desde R-5 en el tramo de estudio

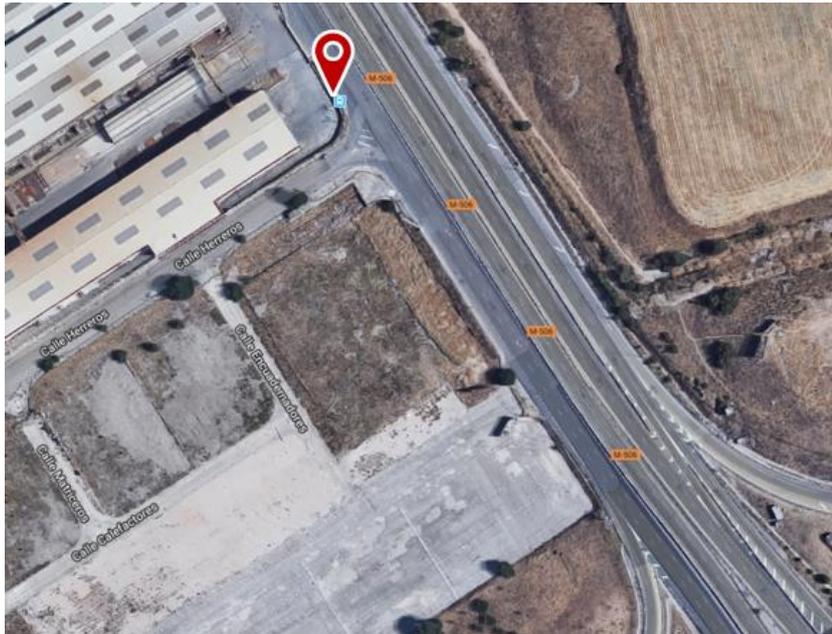


- Viario interior del polígono. Adicionalmente existen otra serie de vías internas en el polígono de menor entidad, las cuales son, en general de doble sentido: calles Herreros, Metalúrgicos, Carpinteros, Fundidores, Torneros, Matriceros, Calefactores, Encuadernadores, Curtidores y Encofradores.

4. Caracterización del tráfico actual

La caracterización del tráfico se ha obtenido a partir del aforo manual realizado en la intersección de la calle Herreros con la vía de servicio de la M-506 el día 4 de abril de 2018 (miércoles), entre las 7 y las 14 horas y las estaciones de aforo permanentes E 832-0 situada en la A-5 y E 120-0 situada en la carretera M-40.

Figura 8. Trabajos de campo. Ubicación del aforador

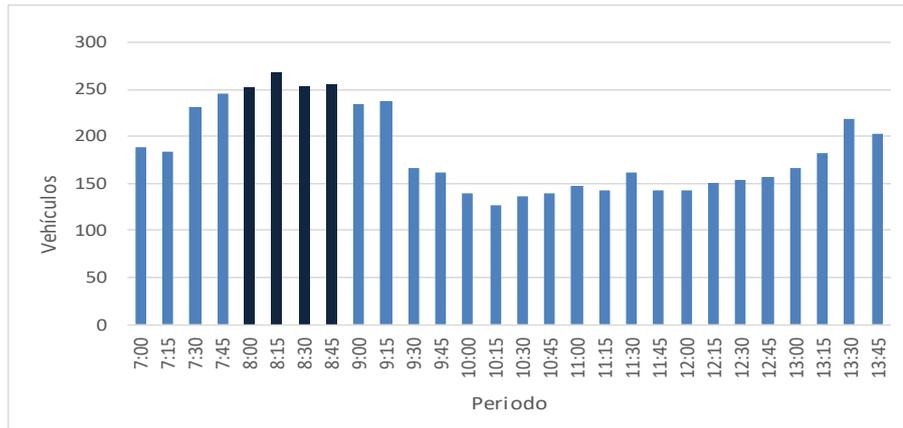


En dichos trabajos se aforaron los vehículos que salían de la calle Herreros a la vía de servicio, los que accedían a la calle Herreros desde la vía de servicio, los vehículos que pasaban por la vía de servicio sin desviarse hacia la calle Herreros y los que se desviaban de la vía de servicio a la autopista R-5.

En el Anejo I se recogen los datos de campo recogidos en los puntos de aforo antes indicados.

En la siguiente figura se muestran las intensidades horarias para todos los movimientos.

Figura 9. Intensidades de tráfico obtenidas del aforo



Se puede observar que la hora punta se corresponde al periodo de 8:00 a 9:00, cuya intensidad de tráfico se utilizará para obtener el nivel de servicio de la intersección posteriormente.

Para comprobar que este periodo es el más transitado se han obtenido datos de las siguientes estaciones de aforo:

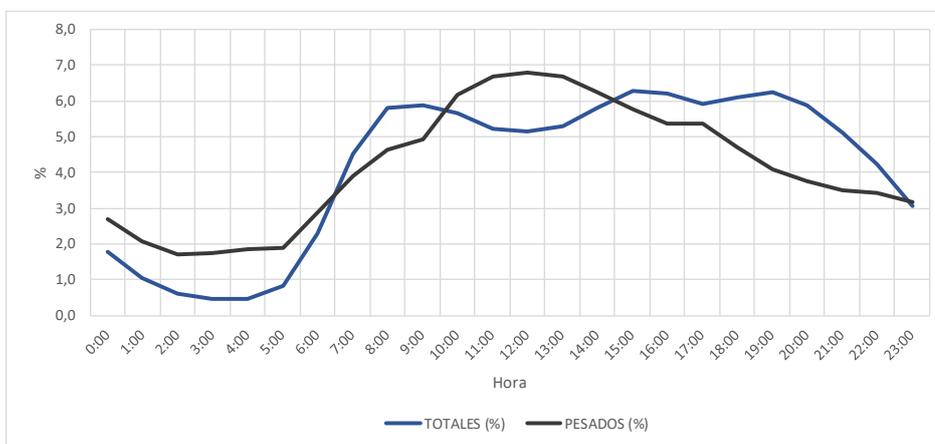
- E 832-0 (situada en la A-5)

Se trata de la estación permanente más cercana a la parcela de estudio. Se observa que el volumen de tráfico es mayor en la tarde que en la mañana.

Tabla 1. Reparto horario de tráfico en la A-5. E 832-0

E 832-0 Situada en la A-5	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h
TOTALES (%)	1,8	1,1	0,6	0,5	0,5	0,8	2,3	4,5	5,8	5,9	5,7	5,2	5,2	5,3	5,8	6,3	6,2	5,9	6,1	6,3	5,9	5,1	4,2	3,1
PESADOS (%)	2,7	2,1	1,7	1,7	1,9	1,9	2,9	3,9	4,7	4,9	6,2	6,7	6,8	6,7	6,3	5,8	5,4	5,4	4,7	4,1	3,8	3,5	3,4	3,2

Figura 10. Reparto horario de tráfico en la A-5. E 832-0



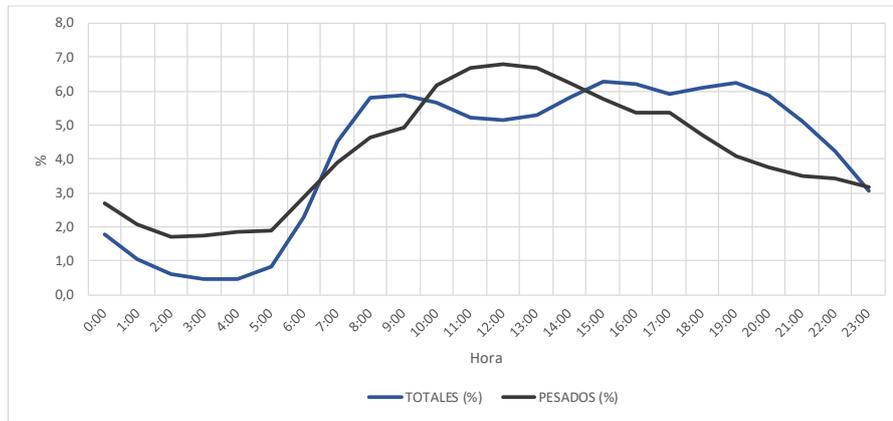
- E 120-0 (situada en la M-40)

A pesar de situarse más lejos que la anterior estación, los datos se asimilan más a los obtenidos en los trabajos de campo por lo que se utilizará esta distribución para justificar que la hora con más vehículos del día es de 8 a 9 de la mañana.

Tabla 2. Reparto horario de tráfico en la M-40. E 120-0

E 832-0 Situada en la A-5	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h
TOTALES (%)	0,7	0,4	0,3	0,2	0,3	0,8	4,1	7,8	8,0	6,8	4,9	4,5	4,6	5,1	6,4	6,7	5,7	6,5	7,4	6,6	5,1	3,5	2,3	1,3
PESADOS (%)	1,4	1,2	1,3	1,1	1,4	2,1	4,4	5,2	5,7	7,8	7,6	7,6	7,8	6,9	5,5	5,8	6,2	5,4	4,4	3,1	2,3	1,9	1,8	1,6

Figura 11. Reparto horario de tráfico en la A-5. E 832-0



Se ha obtenido la siguiente matriz origen-destino para el periodo considerado.

Tabla 3. Matriz origen/destino (vehículos/hora). Situación actual.

Entrada / Salida	Vía de servicio	Calle Herreros	R-5
Vía de servicio	1011	6	10
Calle Herreros	2	0	-

Como se puede ver, actualmente hay muy poco tráfico que entre y salga del polígono por la calle Herreros ya que éste apenas tiene desarrollos, registrándose la mayor intensidad de vehículos en el movimiento de paso por la vía de servicio.

5. Caracterización del tráfico en los Escenarios 1 y 2

El tráfico en la situación futura será el que hay en la actualidad, más el generado por los usos que se pretenden modificar.

Para determinar el volumen de tráfico que generan los nuevos usos, se utilizarán los criterios del Manual Trip Generation, publicado por el Institute Transportation Engineers (ITE).

Una vez calculado el volumen de tráfico generado, se analizará cómo se distribuye dicho tráfico, en relación con los posibles orígenes y destinos posibles. El resultado final es una matriz origen-destino, con el mismo número de filas y columnas que la que caracteriza la situación actual.

El tráfico futuro se obtendrá como suma de ambas matrices, la de la situación actual y la del tráfico generado por los nuevos usos.

5.1. Generación de tráfico

Para llevar a cabo la estimación del tráfico atraído por la estación de servicio se utilizará los criterios establecidos en el Manual Trip Generation, publicado por el Institute Transportation Engineers (ITE).

En el caso que nos ocupa, se utilizarán dos tipos de usos:

- Escenario 1: General Light Industrial
- Escenario 2: Industrial Park

Tanto para el Escenario 1 como para el Escenario 2 la superficie edificable será de 53.161,64 m².

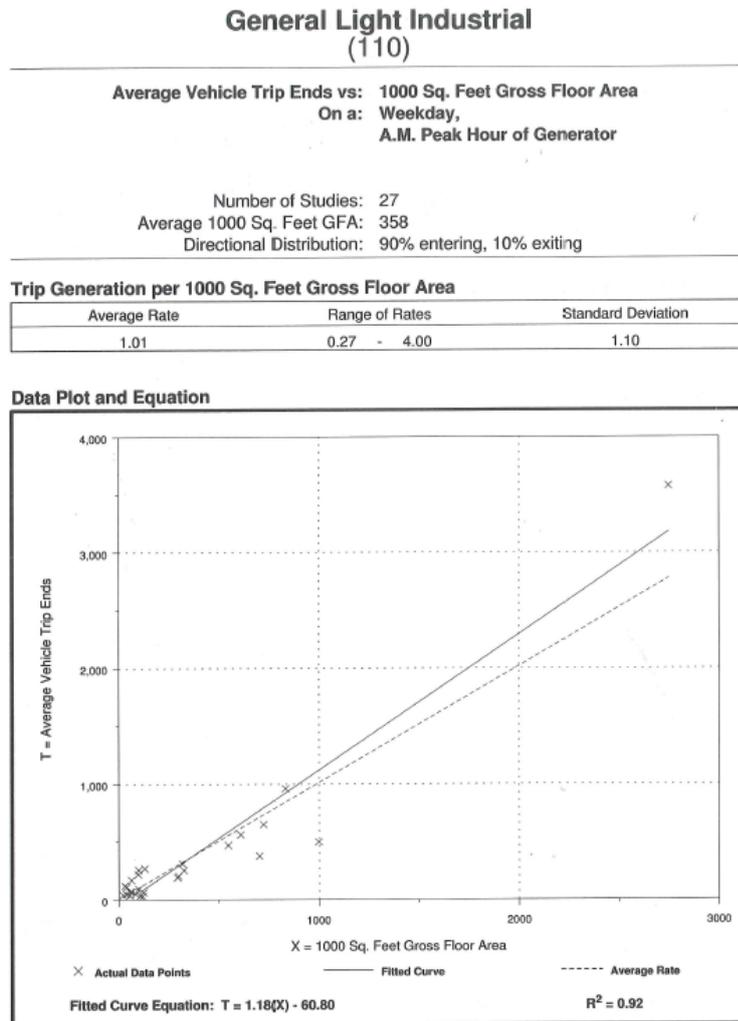
El Manual contempla la estimación para diferentes momentos: hora punta de la mañana, hora punta de la tarde, etc. En nuestro caso, vamos a considerar la hora punta de la mañana, para coincidir con el tráfico pésimo en la M-506.

Se considerará para obtener posteriormente el nivel de servicio que todos los viajes generados al polígono entrarán y saldrán por la calle Herreros y su intersección con la vía de servicio de la carretera M-506.

• **Escenario 1**

En la siguiente figura se recogen los parámetros indicados por el Manual para la estimación de tráfico para el caso del Escenario 1.

Figura 12. Estimación viajes generados. Escenario 1. Trip Generation Manual. ITE



Según dicha figura, el número de viajes de vehículos (entradas + salidas) en hora punta de tráfico en acceso (8h00-9h00) son 1,01 por 1000 pies cuadrados, es decir 1,087 viajes por 100 metros cuadrados.

De acuerdo con estos supuestos, **para un desarrollo con 53.161,64 m² edificables se estima un total de 578 vehículos (520 entradas + 58 salidas) en la hora punta de la mañana.**

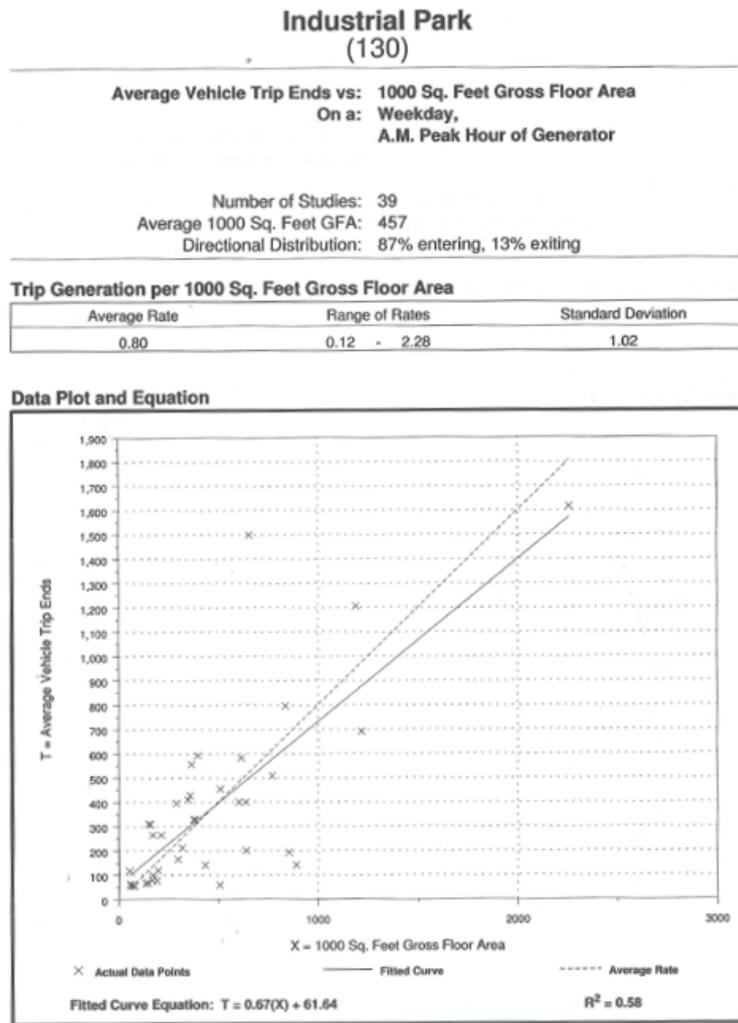
Por lo que el tráfico final en hora punta sumando los viajes generados a los actuales será:

- De vía de servicio a calle Herrerros: 526 vehículos
- De calle Herrerros a vía de servicio: 60 vehículos
- Continúan por la vía de servicio: 1011 vehículos

- **Escenario 2**

En la siguiente figura se recogen los parámetros indicados por el Manual para la estimación de tráfico para el caso del Escenario 2

Figura 13. Estimación viajes generados. Escenario 2. Trip Generation Manual. ITE



Según dicha figura, el número de viajes de vehículos (entradas + salidas) en hora punta de tráfico en acceso (8h00-9h00) son 0,8 por 1000 pies cuadrados, es decir 0,86 viajes por 100 metros cuadrados.

De acuerdo con estos supuestos, **para un desarrollo con 53.161,64 m²² edificables se estima un total de 457 vehículos (398 entradas + 59 salidas) en la hora punta de la mañana.**

Por tanto, el tráfico final en hora punta sumando los viajes generados a los actuales será:

- De vía de servicio a calle Herrerros: 404 vehículos

- De calle Herrerros a vía de servicio: 61 vehículos
- Continúan por la vía de servicio: 1011 vehículos

6. Funcionamiento del tráfico. Niveles de servicio

Se han analizado los niveles de Servicio de las intersecciones del entorno, con el programa de modelización VISTRO en su versión 4.0.

Conocidos los tráficos en Hora Punta del ámbito de estudio, se procede a modelizar un escenario Base, mediante la construcción de una red representativa de la situación actual, en el programa PTV VISTRO.

***PTV VISTRO**, es una herramienta usada específicamente para el análisis de tráfico, ayuda a los planificadores de transporte y los ingenieros de tráfico con sus proyectos proporcionando una configuración rápida y fácil de la red a estudiar. Entre sus numerosas ventajas, destaca la facilidad que aporta a los planificadores para evaluar y comparar alternativas de red dentro de un mismo proyecto.*

*PTV Vistro ofrece una selección de las metodologías de análisis, dentro de las cuales está el **Highway Capacity Manual (HCM) de 2010** que muestra resultados de capacidad de la vía o tramos (V/C), nivel de servicio (LOS) y los retrasos medidos en segundos por vehículo (Delay) de forma instantánea.*

Para el cálculo de los niveles de servicio (LOS) **se ha empleado la metodología del Manual de Capacidad de Carreteras, en su versión del año 2010 (HCM 2010) para la intersección no semaforizada**, valorando las demoras en cada intersección a partir de la siguiente correspondencia:

Nivel de servicio en función de la demora media. HCM 2010, LOS Criteria, Unsignalized Intersections.

Demora Media (s/veh)	N.S por ratio volumen capacidad	
	V/C ≤ 1.0	V/C >1.0
0-10	A	F
>10-15	B	F
>15-25	C	F
>25-35	D	F
>35-50	E	F
>50	F	F

El Nivel de Servicio “A” describe operaciones con una demora media de 10 segundos o menos y un ratio volumen – capacidad no mayor a 1. Este nivel, es asignado cuando el ratio volumen – capacidad es bajo y su progresión es excepcionalmente favorable, representando el mejor Nivel de Servicio

posible en la intersección. Por el contrario, el Nivel de Servicio “E”, a partir del cual existen problemas de circulación en intersecciones urbanas, describe operaciones con una demora media de más de 55 segundos y un ratio de volumen – capacidad no mayor a 1. Este nivel es asignado cuando el ratio volumen- capacidad es alto y la progresión no es favorable.

Los niveles de servicio tienen la descripción cualitativa descrita recogida en la siguiente figura.

Niveles de Servicio

NIVEL DE SERVICIO	CONDICIONES DE FLUJO	DESCRIPCIÓN DE CIRCULACIÓN
A		Alta calidad de servicio. El tráfico fluye libremente con poca o ninguna restricción de velocidad o maniobra. No hay demoras
B		El tráfico es estable y fluye libremente. La capacidad de maniobra se encuentra tan solo levemente restringida. No hay demoras
C		Se mantiene en zona estable, pero muchos conductores empiezan a sentir restricciones en su libertad para seleccionar su propia velocidad, y la libertad de maniobra está restringida. Los conductores deben ser más cuidadosos en los cambios de carril. Demoras mínimas
D		La velocidad disminuye ligeramente y aumenta la densidad. La libertad de maniobra se encuentra notablemente limitada. Demoras mínimas
E		Proximidad de los vehículos entre sí, con poco espacio para maniobras. La comodidad de los conductores es escasa. Demoras significativas
F		Tráfico muy congestionado con atascos, especialmente en áreas donde los vehículos confluyen. Demoras significativas

6.1. Escenario 1

En las siguientes figuras se muestran las demoras obtenidas del cálculo, y los niveles de servicio que corresponden a esas demoras, en la hora punta para este escenario

Figura 14. Nivel de servicio. Escenario 1

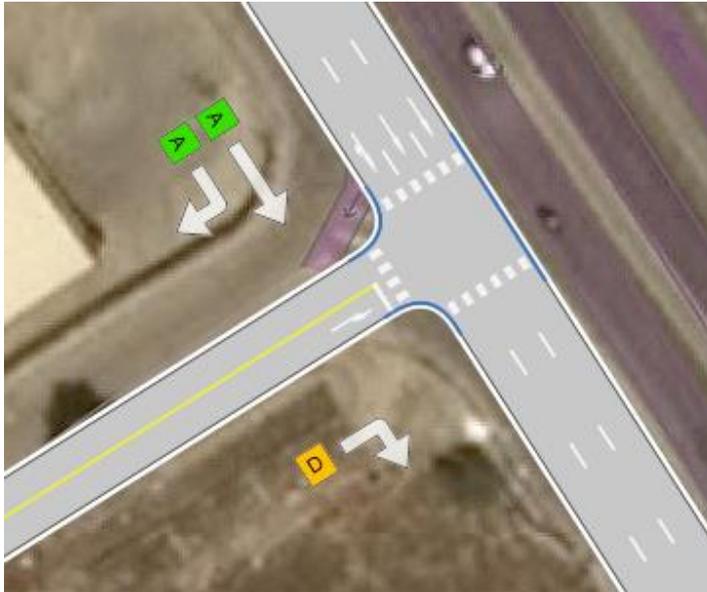
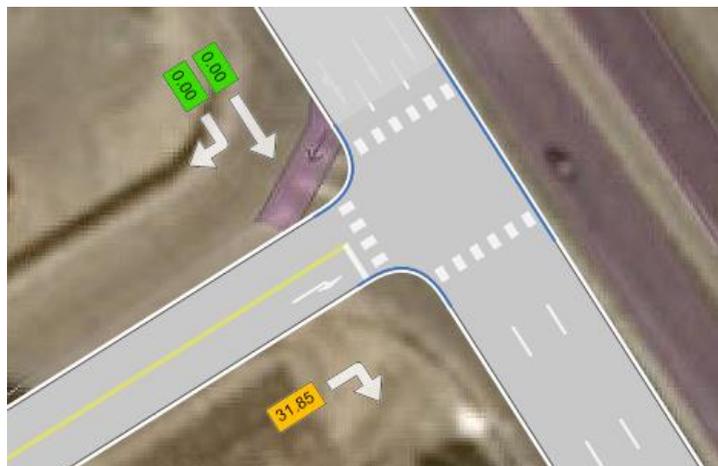


Figura 15. Tiempo de demora. Escenario 1



Se obtiene que el peor nivel de servicio se dará en la incorporación de la calle Herreros a la vía de servicio (Nivel D) el cual tendrá un tiempo de demora de 31,85 segundos.

6.2. Escenario 2

En las siguientes figuras se muestran las demoras obtenidas del cálculo, y los niveles de servicio que corresponden a esas demoras, en la hora punta para este escenario

Figura 16. Nivel de servicio. Escenario 2



Figura 17. Tiempo de demora. Escenario 2



Se obtiene que el peor nivel de servicio se dará en la incorporación de la calle Herreros a la vía de servicio (Nivel D) el cual tendrá un tiempo de demora de 29,03 segundos.

Este tiempo es mejor que el del Escenario 1 por lo que la situación mejorará con la modificación de uso.

7. Conclusiones

El presente estudio tiene como objetivo establecer el impacto que tiene sobre el tráfico de la vía de servicio de la carretera M-506 la modificación del uso de la parcela APR14 situada en la margen de dicha vía. Actualmente esta parcela tiene uso de pequeña industria y se pretende modificar a gran industria.

La **hora punta del viario se produce entre las 8:00 y las 9:00 de la mañana**, siendo el volumen de vehículos que se dirigen y salen de esta parcela muy reducido actualmente

Para analizar y comparar el impacto de los nuevos usos, se han calculado los tráficos generados por el uso actual y el nuevo. Posteriormente, se han sumado esos tráficos a los existentes, lo que ha permitido obtener una matriz de movimientos que caracteriza ambos escenarios. Los niveles de servicio obtenidos a partir de esos nuevos valores de tráfico son los resumidos en la siguiente tabla.

Tabla 4. Matriz Demora-Nivel de servicio para cada movimiento.

	Escenario 1		Situación futura	
	Demora (seg.)	Nivel servicio	Demora (seg.)	Nivel servicio
Continúan por la vía de servicio	0,00	A	0,00	A
De vía de servicio a c/Herrerros	0,00	A	0,00	A
De c/Herrerros a vía de servicio	31,85	D	29,03	D

Como se puede ver, el único movimiento que produce demoras es la salida de la calle Herrerros a la vía de servicio y este tiempo se reduce al modificar el tipo de uso por lo que esta modificación resultará beneficiosa para el tráfico en la hora punta de la mañana.

ANEJO I. Aforo de Vehículos

Tabla 5. Aforos

Fecha	Movs.	Descripción	Tipo	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	Totales	
04-04-18	1	Vía de servicio a Calle Herreros	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
04-04-18	1	Vía de servicio a Calle Herreros	L	0	3	5	6	4	0	0	2	0	3	0	0	0	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	2	3	34	
04-04-18	1	Vía de servicio a Calle Herreros	P	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
04-04-18	2	Calle Herreros a vía de servicio	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
04-04-18	2	Calle Herreros a vía de servicio	L	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	7	2	2	0	20
04-04-18	2	Calle Herreros a vía de servicio	P	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	8
04-04-18	3	Vía de servicio siguen recto	M	0	1	1	3	0	1	2	1	0	0	0	2	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	2	1	0	0	1	19	
04-04-18	3	Vía de servicio siguen recto	L	177	172	217	230	236	257	239	242	225	218	161	152	126	118	128	133	137	128	151	134	132	144	139	150	143	169	203	189	4.850	
04-04-18	3	Vía de servicio siguen recto	P	10	5	5	3	7	7	10	9	8	12	3	6	7	6	5	2	5	12	7	6	8	6	8	3	14	8	5	8	195	
04-04-18	4	Vía de servicio a peaje	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
04-04-18	4	Vía de servicio a peaje	L	1	1	0	4	4	3	3	0	1	3	3	1	3	1	4	2	2	3	1	1	1	1	2	2	0	3	6	2	58	
04-04-18	4	Vía de servicio a peaje	P	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	

ANEJO II. Datos estaciones de aforo permanentes

Tabla 6. Estación E-32-0 situada en la A-5

GOBIERNO DE ESPAÑA		MINISTERIO DE FOMENTO		SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS		SECRETARÍA GENERAL DE CARRETERAS		INTENSIDADES HORARIAS MEDIAS EN LAS 24 HORAS DEL DIA MEDIO 2016																							
Estación: E-32-0				Tipo de Datos: Validados Mensual		Dia: Miércoles																									
Provincia: MADRID				Tipo: PERMANENTE		Población: MOSTOLES																									
Carretera: A-5		PK: 15,87		Núm. Calzadas: 2		Conv. Carriles: 2+2																									
Calzada: 1		Porcentajes Horarios																													
Camión	Tipo	L0	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11	L12	L13	L14	L15	L16	L17	L18	L19	L20	L21	L22	L23	I.M.D.					
1	Ligeros	2,78	1,78	1,02	0,65	0,54	0,71	1,55	3,02	4,43	5,00	5,11	5,16	5,29	5,45	5,97	6,32	6,28	5,93	6,04	6,00	5,94	5,74	5,13	4,15	14.357					
1	Pesados	2,70	1,90	1,97	2,12	2,27	2,05	3,14	4,09	4,68	4,68	6,29	6,65	6,58	6,80	6,21	5,77	5,19	5,34	4,46	3,73	3,36	3,22	3,44	3,36	1.368					
1	Total	2,78	1,79	1,11	0,79	0,70	0,83	1,69	3,11	4,45	4,98	5,20	5,29	5,41	5,57	5,99	6,27	6,18	5,88	5,90	5,81	5,71	5,52	4,98	4,08	15.736					
2	Ligeros	1,41	0,63	0,22	0,12	0,10	0,15	0,59	1,82	3,56	4,35	4,45	4,30	4,60	5,14	6,34	7,79	7,93	7,34	7,63	8,30	7,89	6,83	5,21	3,29	10.704					
2	Pesados	2,04	0,00	0,00	0,00	2,04	0,00	2,04	2,04	4,08	4,08	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	8,16	8,16	8,16	6,12	4,08	2,04	4,08	49						
2	Total	1,41	0,62	0,23	0,13	0,11	0,16	0,59	1,83	3,57	4,36	4,45	4,31	4,61	5,15	6,34	7,79	7,92	7,34	7,63	8,29	7,88	6,81	5,20	3,29	10.764					
Todos	Ligeros	2,20	1,28	0,69	0,43	0,35	0,47	1,14	2,51	4,06	4,73	4,82	4,79	5,00	5,32	6,13	6,95	6,98	6,53	6,72	6,98	6,77	6,20	5,17	3,79	25.072					
Todos	Pesados	2,66	1,82	1,89	2,10	2,31	2,03	3,08	3,99	4,69	4,69	6,23	6,65	6,58	6,79	6,23	5,81	5,25	5,39	4,55	3,85	3,43	3,22	3,43	3,36	1.429					
Todos	Total	2,22	1,32	0,75	0,52	0,46	0,56	1,25	2,59	4,09	4,72	4,90	4,89	5,08	5,40	6,13	6,89	6,88	6,47	6,60	6,81	6,59	6,04	5,07	3,76	26.512					


INTENSIDADES HORARIAS MEDIAS EN LAS 24 HORAS DEL DIA MEDIO 2016

Estación: E-32-0 Tipo de Datos: Validados Mensual
 Día: Miércoles

Provincia: MADRID Tipo: PERMANENTE Población: MOSTOLES
 Carretera: A-5 PK: 15,87 Núm. Calzadas: 2 Conv. Carriles: 2+2

Calzada: 2

Porcentajes Horarios

Carril	Tipo	L0	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11	L12	L13	L14	L15	L16	L17	L18	L19	L20	L21	L22	L23	I.M.D.
1	Ligeros	1,82	1,12	0,69	0,57	0,75	1,49	3,35	5,73	6,31	6,11	5,79	5,35	5,20	5,27	5,48	5,66	5,58	5,46	5,64	5,76	5,32	4,68	3,92	2,98	16.159
1	Pesados	2,71	2,33	1,64	1,45	1,45	1,89	2,65	3,78	4,54	5,04	5,99	6,62	7,00	6,56	6,31	5,80	5,49	5,36	4,85	4,22	4,04	3,78	3,53	2,96	1.586
1	Total	1,90	1,23	0,77	0,65	0,82	1,52	3,28	5,55	6,14	6,01	5,81	5,47	5,36	5,38	5,55	5,67	5,57	5,45	5,56	5,62	5,21	4,60	3,89	2,97	17.756
2	Ligeros	0,59	0,24	0,09	0,07	0,10	0,55	3,42	7,61	9,27	8,31	7,14	5,72	5,06	5,00	5,42	5,75	5,56	5,34	5,73	5,83	5,06	3,78	2,74	1,62	14.805
2	Pesados	2,20	1,10	0,00	0,00	0,00	0,00	2,20	4,40	6,59	6,59	8,79	7,69	7,69	7,69	5,49	5,49	5,49	5,49	5,49	5,49	4,40	3,30	2,20	2,20	91
2	Total	0,60	0,25	0,09	0,07	0,11	0,55	3,41	7,59	9,25	8,29	7,14	5,74	5,07	5,01	5,42	5,75	5,55	5,34	5,74	5,82	5,06	3,77	2,74	1,63	14.907
Todos	Ligeros	1,23	0,70	0,40	0,33	0,45	1,04	3,38	6,63	7,72	7,16	6,44	5,53	5,13	5,14	5,45	5,70	5,57	5,40	5,68	5,79	5,20	4,25	3,36	2,33	30.977
Todos	Pesados	2,72	2,31	1,54	1,36	1,42	1,78	2,66	3,79	4,62	5,15	6,10	6,69	6,99	6,57	6,28	5,74	5,51	5,33	4,85	4,32	4,09	3,79	3,43	2,96	1.689
Todos	Total	1,31	0,79	0,47	0,39	0,50	1,08	3,34	6,48	7,56	7,05	6,42	5,59	5,22	5,21	5,49	5,70	5,56	5,39	5,64	5,71	5,14	4,22	3,37	2,36	32.679

Tabla 7. Estación E-120-0 situada en la M-40

GOBIERNO DE ESPAÑA			MINISTERIO DE FOMENTO			SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS			SECRETARÍA GENERAL DE CARRETERAS			INTENSIDADES HORARIAS MEDIAS EN LAS 24 HORAS DEL DIA MEDIO													2016	
Estación: E-120-0						Tipo de Datos: Validados Mensual																				
Dia: Miércoles																										
Provincia: MADRID			Tipo: PERMANENTE			Población: CUATRO VIENTOS																				
Carretera: M-40			PK: 31,50			Núm. Calzadas: 2			Conv. Carriles: 3+3																	
Calzada: 1			Porcentajes Horarios																							
Carril	Tipo	L0	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11	L12	L13	L14	L15	L16	L17	L18	L19	L20	L21	L22	L23	I.M.D.
1	Ligeros	0,84	0,44	0,24	0,19	0,41	1,36	5,85	9,19	8,69	7,17	5,44	4,99	4,89	5,15	5,79	5,47	5,12	5,30	5,69	5,34	4,67	3,66	2,55	1,56	18.856
1	Pesados	1,34	1,24	1,39	1,24	1,69	3,12	6,59	5,70	4,86	7,29	8,53	8,13	7,93	6,64	5,35	5,85	5,95	4,41	3,07	2,33	2,03	1,93	1,74	1,64	2.017
1	Total	0,89	0,52	0,36	0,29	0,54	1,53	5,93	8,85	8,32	7,18	5,74	5,29	5,18	5,29	5,74	5,51	5,20	5,21	5,43	5,05	4,41	3,49	2,48	1,58	20.888
2	Ligeros	0,60	0,29	0,15	0,10	0,20	0,93	6,15	8,18	7,22	7,03	5,82	5,31	5,16	5,58	6,58	6,16	5,56	5,61	6,06	5,65	4,80	3,54	2,14	1,18	24.070
2	Pesados	0,27	0,00	0,27	0,00	0,27	0,82	9,81	13,35	14,44	13,62	7,90	5,72	5,45	4,63	3,81	3,81	5,45	3,27	2,45	1,63	1,36	1,09	0,27	0,27	367
2	Total	0,59	0,29	0,16	0,11	0,20	0,93	6,20	8,25	7,33	7,13	5,85	5,31	5,16	5,56	6,54	6,12	5,56	5,57	6,00	5,59	4,75	3,50	2,11	1,17	24.449
3	Ligeros	0,15	0,04	0,02	0,02	0,03	0,10	0,84	6,08	8,83	6,16	3,21	2,83	3,14	4,01	6,25	8,89	6,18	9,76	12,51	10,42	5,92	2,68	1,46	0,46	14.199
3	Pesados	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	6,67	6,67	6,67	6,67	13,33	26,67	13,33	3,33	0,00	0,00	0,00	30
3	Total	0,16	0,04	0,02	0,02	0,03	0,10	0,84	6,07	8,82	6,15	3,22	2,83	3,15	4,01	6,26	8,89	6,18	9,76	12,54	10,43	5,91	2,67	1,46	0,46	14.235
Todos	Ligeros	0,57	0,28	0,15	0,12	0,23	0,87	4,73	7,99	8,10	6,86	5,05	4,58	4,57	5,05	6,24	6,61	5,57	6,54	7,54	6,73	5,03	3,36	2,11	1,13	57.146
Todos	Pesados	1,15	1,03	1,23	1,03	1,48	2,76	6,95	6,79	6,29	8,19	8,31	7,69	7,49	6,33	5,10	5,55	5,88	4,36	3,29	2,39	1,97	1,81	1,52	1,40	2.431
Todos	Total	0,59	0,31	0,20	0,15	0,28	0,94	4,82	7,94	8,03	6,91	5,18	4,71	4,69	5,10	6,19	6,57	5,58	6,45	7,36	6,55	4,91	3,30	2,08	1,14	59.597



INTENSIDADES HORARIAS MEDIAS EN LAS 24 HORAS DEL DIA MEDIO 2016

Estación: E-120-0 Tipo de Datos: Validados Mensual
 Día: Miércoles

Provincia: MADRID Tipo: PERMANENTE Población: CUATRO VIENTOS
 Carretera: M-40 PK: 31,50 Núm. Calzadas: 2 Conv. Carriles: 3+3

Calzada: 2

Porcentajes Horarios

Carril	Tipo	L0	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11	L12	L13	L14	L15	L16	L17	L18	L19	L20	L21	L22	L23	I.M.D.
1	Ligeros	1,26	0,68	0,41	0,39	0,48	0,93	2,37	5,20	6,19	5,02	4,13	4,17	4,47	5,11	6,68	7,32	5,91	7,27	8,66	7,74	6,03	4,34	3,22	2,02	16.100
1	Pesados	1,97	1,63	1,77	1,39	1,63	1,77	2,06	3,36	4,60	6,71	7,09	7,96	8,25	7,67	5,85	5,80	6,52	6,04	4,99	3,60	2,68	2,21	2,40	2,06	2.086
1	Total	1,34	0,79	0,57	0,51	0,62	1,03	2,34	4,99	6,01	5,21	4,47	4,60	4,90	5,40	6,58	7,14	5,98	7,13	8,24	7,26	5,65	4,09	3,13	2,03	18.201
2	Ligeros	0,93	0,45	0,30	0,35	0,38	0,72	2,21	5,57	6,70	5,85	4,67	4,58	4,84	5,42	6,59	7,13	6,38	7,33	7,68	7,10	5,90	4,18	3,04	1,68	23.325
2	Pesados	0,90	0,45	0,22	0,22	0,22	0,45	0,90	2,91	4,93	9,64	6,73	6,50	7,85	7,62	6,73	7,85	6,95	8,97	8,52	5,38	2,91	1,35	1,12	0,67	446
2	Total	0,93	0,45	0,30	0,35	0,38	0,71	2,19	5,52	6,66	5,92	4,71	4,62	4,89	5,46	6,59	7,15	6,38	7,36	7,69	7,06	5,84	4,13	3,01	1,67	23.783
3	Ligeros	0,06	0,02	0,01	0,00	0,01	0,17	6,94	15,17	13,44	10,20	4,64	3,38	3,22	4,09	6,30	5,45	4,40	4,52	5,76	5,35	3,79	2,09	0,74	0,24	12.555
3	Pesados	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,76	23,81	38,10	21,43	4,76	2,38	0,00	0,00	2,38	0,00	2,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42
3	Total	0,06	0,02	0,01	0,00	0,01	0,17	6,93	15,20	13,52	10,24	4,63	3,37	3,21	4,07	6,28	5,43	4,40	4,51	5,75	5,33	3,79	2,09	0,74	0,24	12.602
Todos	Ligeros	0,83	0,42	0,27	0,28	0,32	0,65	3,40	7,78	8,17	6,64	4,50	4,16	4,33	5,00	6,55	6,78	5,75	6,63	7,52	6,87	5,43	3,73	2,54	1,44	52.002
Todos	Pesados	1,73	1,42	1,46	1,16	1,39	1,50	1,93	3,66	5,20	7,43	6,97	7,59	8,05	7,55	5,93	6,08	6,51	6,47	5,51	3,85	2,70	2,04	2,12	1,77	2.597
Todos	Total	0,87	0,47	0,32	0,32	0,37	0,69	3,33	7,58	8,03	6,68	4,61	4,33	4,51	5,12	6,52	6,75	5,79	6,62	7,42	6,73	5,30	3,65	2,52	1,46	54.611

ANEXO 13



Sociedad de Estudios del Territorio e Ingeniería, S. A. CIF A80628597

C/ Manuel Tovar 19, Oficina 3 – 28034 Madrid Telf. 913 581 352 Fax 913 581 196 e-mail: proyectos@setisa.es

INFORME DEMANDA DE SERVICIOS, MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE MEJORA APR14 PARCELA 1, FUENLABRADA

29/05/2.018

1. ANTECEDENTES

El ámbito se encuentra en la zona sur del APR-14 conocido como Polígono Calfersa, situado al suroeste de la M-506 en su enlace con la Radial 5.

En el ámbito del APR 14 de Fuenlabrada, se aprobó Proyecto de Urbanización el 06/10/1.989. Este proyecto disponía de viarios que pasaban por el interior de la parcela actual.

El Plan Especial de Mejora del Medio Urbano APR14 en la Parcela 1, Fuenlabrada fue aprobado el 07/04/2.005

En 02/10/2.008 se aprobó una Modificación del Plan Especial de Mejora del Medio Urbano APR 14 en Parcela 1 que es el planeamiento vigente actualmente.

En la primera Modificación del Plan Especial se cambiaron las determinaciones de la ordenanza industrial en su grado segundo para realizar una reordenación integral de la parcela con objeto de ejecutar un minipolígono.

2. OBJETO DE LA MODIFICACION ACTUAL PROPUESTA.

El objeto de la Modificación actual del Plan Especial de Mejora es una modificación de las determinaciones del Grado 2º de la Ordenanza Zona Industrial del APR-14 se limita exclusivamente a la alteración de la tipología de la edificación estrictamente manteniendo las condiciones de edificabilidad, superficie lucrativa y uso predominante.

En definitiva se trata, dentro de la tipología edificatoria de uso industrial, pasar del minipolígono en 9 manzanas a actividades logísticas y de almacenaje en edificio único o edificios de gran tamaño para albergar distintas actividades independientes.

Por tanto, se mantienen en esta nueva Modificación del Plan Especial la superficie de suelo, edificabilidad, el uso sigue siendo el industrial, si bien en vez de industria de menor tamaño se pasa a edificio único o edificios de mayor tamaño y uso logístico y almacenaje.

Superficie de la parcela	80.223 m2s
Edificabilidad	53.161 m2c



Sociedad de Estudios del Territorio e Ingeniería, S. A. CIF A80628597

C/ Manuel Tovar 19, Oficina 3 – 28034 Madrid Telf. 913 581 352 Fax 913 581 196 e-mail: proyectos@setisa.es

3. DEMANDA DE SERVICIOS. COMPARACION CON SITUACION VIGENTE.

Manteniendo la edificabilidad, la superficie de la parcela y el uso industrial, se pasa de varias manzanas en minipolígono con tamaño medio a edificación de gran tamaño y actividad logística y de almacenaje.

A los efectos de la demanda de servicios la modificación no produce alteración puesto que los m2 construidos y el uso industrial se mantiene.

En realidad la demanda de servicios para la actividad logística y de almacenaje, es inferior al uso industrial general, dado que en la actividad logística el proceso es simplemente de carga y descarga de mercancías, clasificación, empaquetado etc todo ello con escaso consumo energético o de agua.

En la pequeña industria, los procesos productivos pueden ser variados y algunos con importante consumo de energía o de agua como por ejemplo en talleres de pintura y secado, lavado, etc

En determinadas circunstancias en desarrollos logísticos la dotación de energía eléctrica tras la correspondiente justificación y resolución de la Dirección Gral de Industria ha reducido la dotación de los 125 w/m2c a 60 w/m2c para suministros en Media Tensión propios de edificios de gran superficie.

MODIFICACIÓN PLAN ESPECIAL MEJORA MEDIO URBANO			
APR-14, PARCELA 1, FUENLABRADA.			
MAYO 2,018			
DEMANDA DE SERVICIOS.			
Energía Eléctrica			
	Dotación w/m2c	Edif m2c	Demanda
Plan Esp Vigente.	125	53161	6645
Modif P. Esp Propuesta	125	53161	6645
Agua Potable.			
	Dotación l/m2c día	Edif m2c	Demanda m3/día
Plan Esp Vigente.	8	53161	425
Modif P. Esp Propuesta	8	53161	425
Aguas Residuales.			
	Dotación l/m2c día	Edif m2c	Demanda m3/día
Plan Esp Vigente.	6,8	53161	361
Modif P. Esp Propuesta	6,8	53161	361



Sociedad de Estudios del Territorio e Ingeniería, S. A. CIF A80628597

C/ Manuel Tovar 19, Oficina 3 – 28034 Madrid Telf. 913 581 352 Fax 913 581 196 e-mail: proyectos@setisa.es

Por tanto, la dotación reglada de los servicios es idéntica a la existente al seguir siendo un uso industrial, si bien la real será en general inferior.

Para el gas natural, la dotación para el uso residencial en la vivienda tipo esta establecido en 1 Nm³/hora y para el uso industrial no esta establecida de manera reglamentada, siendo habituales en las zonas industriales unas dotaciones inferiores en general.

Para el uso de almacenaje, en realidad el consumo lo marca en general la zona de oficinas que suele ser un porcentaje muy bajo de la edificabilidad.

Por tanto en la demanda de gas la actividad logística no supone tampoco incremento alguno, y en la práctica es claramente inferior a industria de pequeño tamaño.

4. **CONCLUSION.**

La Modificación actual propuesta del Plan Especial de Mejora del Medio Urbano del APR-14 Parcela 1 en Fuenlabrada, en que se mantiene la edificabilidad, suelo, y el uso industrial, y se modifica la tipología edificatoria pasando de industria en 9 manzanas en minipolígono con pequeño tamaño a edificación única o de gran tamaño con actividad logística y de almacenaje no supone incremento alguno de la demanda de los servicios.

Desde el punto de vista de la demanda reglada, esta se mantiene sin variación alguna. En realidad los consumos son previsiblemente inferiores por el bajo consumo general de la actividad logística.

Fdo.: Alfonso Cariñena Toro

Ingeniero de Caminos

Colegiado 6.277