



## **ANEXO I. RESUMEN EJECUTIVO**

### **PLAN PARCIAL DEL SECTOR S-2 “ESCOBARES I” DEL PLAN GENERAL DE ALCOBENDAS**

**Autor del Encargo: COMISIÓN GESTORA DEL SECTOR S-2 “ESCOBARES I”**

Alcobendas (Madrid)

JULIO de 2024

## ESTÁNDAR DE CALIDAD

El autor de este trabajo declara haber cumplido los protocolos de calidad desarrollados por Arnaiz 4.0 AIE para sus empresas y, en consecuencia, manifiesta que:

- Ha contado con la colaboración de profesionales cualificados y habilitados administrativamente para el desempeño de su carrera y ejercicio profesionales, bajo las premisas de independencia de criterio y solvencia técnica.
- El trabajo se ha desarrollado en un entorno de conocimiento colaborativo en el que Arnaiz 4.0 AIE garantiza los canales de comunicación para que los colaboradores de las empresas asociadas compartan su experiencia profesional y conocimientos científicos en áreas tan diversas como la Arquitectura, la Ingeniería, el Urbanismo, las Nuevas Tecnologías, la Construcción, la Economía, el Derecho, la Medicina, el Medio Ambiente, etc.
- Ha asignado suficientes medios materiales y dispone de solvencia financiera para el desarrollo del trabajo con plena independencia de criterio empresarial para la ordenación de sus propios recursos en términos de eficiencia.
- Posee medios tecnológicos y aplicaciones informáticas amparados en licencias y autorizaciones de proveedores de la más alta calidad.
- El tratamiento de la información y de los datos de sus clientes y proveedores se somete a protocolos permanentes de monitorización de seguridad para garantizar la confidencialidad y la ausencia de vulnerabilidades o ataques externos al entorno de trabajo.
- Sus procedimientos productivos se desarrollan bajo protocolos de cumplimiento normativo con especial énfasis en el respeto a la seguridad y salud laborales y al medio ambiente.

## AVISO LEGAL

Este documento ha sido preparado en nombre y para el uso exclusivo del Cliente, y está sujeto y emitido de conformidad con el acuerdo entre el Cliente y el Autor.

El Autor no acepta responsabilidad alguna por el uso que terceras partes hagan de este informe. No está permitida la copia de este informe sin el permiso del Cliente o del Autor.

### A) Regla de confidencialidad

Tampoco está permitida la reproducción o aprovechamientos de terceros de los procedimientos y sistemática de los mismos, cuya propiedad intelectual pertenece en exclusiva al autor y se destina a la utilidad de su cliente.

### B) Implantación de los protocolos

Todos los datos personales a los que se tuviera acceso como consecuencia de la puesta en marcha del protocolo contenido en este documento se encuentran protegidos por la Ley Orgánica de Protección de Datos de Carácter Personal (LOPD) y su Reglamento.

## ÍNDICE

<b>ANEXO I. RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Introducción.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Objeto, entidad promotora y legitimación del Plan Especial .....</b>	<b>5</b>
2.1. Objeto .....	5
2.2. Entidad promotora .....	5
2.3. Legitimación .....	5
<b>3. Información del ámbito.....</b>	<b>6</b>
<b>4. Descripción de la solución de ordenación adoptada.....</b>	<b>8</b>
4.1. Zonificación y ordenación general .....	8
<b>5. Cuadros resumen de superficies de la ordenación .....</b>	<b>16</b>
<b>6. Ámbitos en los que se altera la ordenación vigente.....</b>	<b>19</b>
<b>7. Ámbitos en los que se suspende la ordenación o los procedimientos de ejecución .....</b>	<b>19</b>

## ANEXO I. RESUMEN EJECUTIVO

### 1. Introducción

El Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, recoge la exigencia de introducir en los instrumentos de ordenación urbanística un Resumen Ejecutivo:

*“Artículo 25. Publicidad y eficacia en la gestión pública urbanística*

*(...)*

*3.-En los procedimientos de aprobación o de alteración de instrumentos de ordenación urbanística, la documentación expuesta al público deberá incluir un resumen ejecutivo expresivo de los siguientes extremos:*

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

Además de esto, la Ley 3/2007, de 26 de julio, de Medidas Urgentes de Modernización del Gobierno y la Administración de la Comunidad de Madrid, introduce un nuevo artículo 56.bis en la LSCM, donde también se exige la inclusión en los instrumentos urbanísticos de un resumen ejecutivo:

*“Artículo 56.bis*

*(...)*

*En la documentación que se someta a información pública deberá incluirse, además de la exigible para cada clase de instrumento urbanístico, un resumen ejecutivo expresivo, en primer lugar, de la delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de su situación, y alcance de dicha alteración; y en segundo lugar, en su caso, de los ámbitos en los que se suspendan la ordenación o los procedimientos de ejecución y la duración de dicha suspensión.*

*Los Ayuntamientos adoptarán las medidas necesarias para la publicidad telemática del anuncio de sometimiento a información pública”.*

El precepto se refiere a la tramitación y aprobación de cualquier tipo de instrumento de ordenación que se exponga al público, sea de planeamiento general, de desarrollo, o de sus modificaciones.

El precepto legal no establece que el Resumen Ejecutivo tenga carácter vinculante, pero, al ser una transcripción de una parte de las determinaciones normativas del Plan, indirectamente lo hace, por ser un resumen de un documento vinculante, si bien, en el supuesto de discrepancia con las determinaciones del Plan, por el carácter genuino de éste, prevalece el Plan sobre el presente Resumen.

En el presente documento se delimitan gráficamente los ámbitos territoriales en los que se modifica la ordenación vigente y se expone el alcance de la alteración. La exigencia legal introduce transparencia en el procedimiento de aprobación del planeamiento al facilitar la localización y comprensión del contenido de los cambios a los ciudadanos. También facilita la realización del informe del Plan que han de hacer los técnicos de las Administraciones municipal y autonómica y la comprensión de los Órganos que lo aprueban.

El presente Anexo da cumplimiento al citado requisito legal.

## **2. Objeto, entidad promotora y legitimación del Plan Especial**

### **2.1. Objeto**

El objeto del presente Plan Parcial es la ordenación pormenorizada del Sector S-2 “Escobares I” del Suelo Urbanizable Sectorizado del Plan General de Alcobendas (Madrid), cuya aprobación definitiva se produjo por Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid el 9 de julio de 2009 (BOCM nº173, de 23 de julio de 2009).

Se trata de un Plan Parcial de Iniciativa Privada, en función del Sistema de Actuación de Compensación, establecido para el Sector por el Plan General de Alcobendas.

### **2.2. Entidad promotora**

El presente Plan Parcial se promueve por la Comisión Gestora del Sector S-2 “Escobares I”, con CIF número V-05269782 y domicilio en la Calle Méndez Álvaro, 56 (Madrid); constituida el 8 de noviembre de 2019 ante el Notario de Alcobendas D<sup>a</sup> Pilar M. Ortega Rincón al número 1.873 de su orden de protocolo por propietarios que ostentan la mayoría del suelo del Sector S-2 “Escobares I”, con objeto de desarrollar urbanísticamente el Sector.

### **2.3. Legitimación**

Teniendo en cuenta lo establecido en el art. 56.1 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (en adelante LSCM), los Planes Parciales son instrumentos de planeamiento urbanístico de desarrollo susceptibles de ser formulados por los particulares.

En consecuencia, queda justificada la legitimación de la entidad promotora para la redacción del presente Plan Parcial.

### 3. Información del ámbito

Los terrenos objeto de ordenación pormenorizada a través del presente Plan Parcial se encuentran ubicados en el Sector S-2 “Escobares I” de Suelo Urbanizable Sectorizado del Plan General de Alcobendas (Madrid).

El Sector se encuentra situado al Este del municipio de Alcobendas, en colindancia con la autovía A-1 con la que limita en su parte Oeste, y la autovía M-12, con la que limita al Sur. El Sector está atravesado por el arroyo Carboneros.



Figura. Ubicación del Sector S-2 “Escobares I” sobre Google Maps.

El Sector, tiene los siguientes límites físicos:

- Al Norte, el denominado Camino de Los Escobares, que forma parte de la vía pecuaria “Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes”. El extremo noroeste de la vía pecuaria, en un tramo de unos 151 metros, queda dentro del ámbito y el resto de la linde transcurre por el eje del camino citado.
- Al Este, por el denominado Camino de Burgos que forma parte de la vía pecuaria “Colada de los Toros o Camino de Burgos”. El límite del sector transcurre por el eje de este camino.
- Al Sur, la autovía M-12 de Alcobendas al Aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez.
- Al Oeste, la autovía A-1 Madrid-Burgos.



Figura. Delimitación del Sector S-2 "Escobares I" sobre Google Maps.

La superficie total del ámbito de ordenación del Sector S-2 "Escobares I", según levantamiento topográfico del terreno, es de **585.953 m<sup>2</sup>s**. De esta superficie, **8.487 m<sup>2</sup>s** corresponden a la superficie que ocupa el Dominio Público Hidráulico del arroyo Carboneros, **11.686 m<sup>2</sup>s** corresponden al Dominio Público Pecuario de la Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes y la Colada de los Toros o Camino de Burgos y **256 m<sup>2</sup>s** al dominio público de la Autovía A-1. Estas superficies de Dominios Públicos (Hidráulico, de vías pecuarias y de la autovía) no computarán a los efectos del cálculo de la edificabilidad ni generarán aprovechamiento, por lo que **la superficie generadora de aprovechamiento del Sector es de 565.524 m<sup>2</sup>s**.

Esta superficie es inferior en un 2,34% de la establecida en la ficha del Plan General (579.084,80 m<sup>2</sup>s), debido a la medición topográfica utilizada y al Estudio Hidrológico de delimitación del Dominio Público Hidráulico realizado para definir la superficie del arroyo Carboneros.

Esta variación se encuentra dentro del límite del 5% permitido por las Normas Urbanísticas del Plan General de Alcobendas, en su art. 11.2. *Desarrollo del Suelo Urbanizable Sectorizado*, y del límite del 5% de variación máxima permitida en el artículo 47.4 de la LSCM.

## 4. Descripción de la solución de ordenación adoptada

### 4.1. Zonificación y ordenación general

El diseño adoptado en la Ordenación Pormenorizada respeta parcialmente el criterio de ordenación de los viarios estructurantes (Redes Generales) del Plan General de Alcobendas que desarrolla, dado que se propone la conexión viaria con el barrio de El Juncal, al Oeste de la autovía A-1, mediante un paso subterránea bajo ella, ya ejecutado, la conectividad Norte con el futuro desarrollo del Sector S-3 “Escobares II”, un viario Norte, paralelo al trazado de la vía pecuaria “Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes” y un viario interior en forma de “C”, con un paso sobre el arroyo de los Carboneros para dotar de conexión a la parcela planteada al Este del arroyo.

Por otro lado, el presente Plan Parcial plantea la conexión directa con la autopista M-12, planteada en el esquema del Plan General. Esta conexión, al igual que la que se plantea desde la A-1, deberá ser informada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, dado que las distancias entre enlaces desde la salida de la Radial R-2 a la autopista M-12 y el acceso al Sector planteado cumplen muy ajustadas.

En el caso de la conexión desde la A-1, se situará en su margen derecha (sentido creciente del kilometraje), y será compatible con el proyecto que está elaborando el Ministerio de Fomento para dotar de vías colectoras a la A-1 hasta El Molar. En el caso de la M-12 se desarrollará en la margen Norte de esta vía y permitirá la conexión con el viario perimetral en la esquina Suroeste.

Por otro lado, en un sentido similar al que recoge la ficha del Pan General, se crean dos franjas de Reserva Viaria en los frentes de la autovía A-1 y la autopista M-12 con un doble objetivo, que sirvan de zonas de reserva para la implantación futura de vías de servicio y reserva de estas carreteras y como “colchón” acústico del Sector, sobre todo en la fachada de la A-1.

Por lo que respecta al viario interior, se plantea una solución en forma de anillo para crear una gran manzana destinada al uso de Servicios Empresariales (Centro de Proceso de Datos) en la parte central del Sector y una segunda manzana entre este anillo, al Sureste del arroyo, y el límite Este del Sector.

Como se indicará en la Normativa Particular de cada una de estas manzanas lucrativas, la manzana central, con una superficie de 308.576 m<sup>2</sup>s, se destinará exclusivamente al uso de Centro de Proceso de Datos, con un doble objetivo:

- El primero de ellos, en la línea que indica el recientemente aprobado Plan Especial de Regulación del Uso Servicios Empresariales en los ámbitos de uso característico Terciario Oficinas, apoyar y promocionar a las empresas innovadoras y pioneras proponiendo una gran superficie para la implantación de un centro de datos, de manera que Alcobendas sea el HUB dentro de la Comunidad de Madrid y del Sur de Europa en esta nueva infraestructura digital.
- El segundo, dada las particularidades de estos edificios de Centros de Proceso de Datos respecto al tráfico que generan, puesto que el bloque de centro de datos es una zona estanca y climatizada con acceso muy restringido que ocupa generalmente más del 80% de la superficie edificada total, en la cual no hay ocupantes de forma continuada ni temporal, salvo en ocasiones puntuales de instalación, mantenimiento y/o reparación de equipos, realizadas por personal técnico destinado en el bloque administrativo, se permitirá una drástica reducción del tráfico, tanto hacia el Sector como de salida del mismo.

Por otro lado, la segunda manzana, en la margen Este del arroyo, con una superficie de 38.751 m<sup>2</sup>s, se destinará a cualquier actividad terciaria e, igualmente, podrá compatibilizar su uso, en la línea que indica el recientemente aprobado Plan Especial, con los Servicios Empresariales.



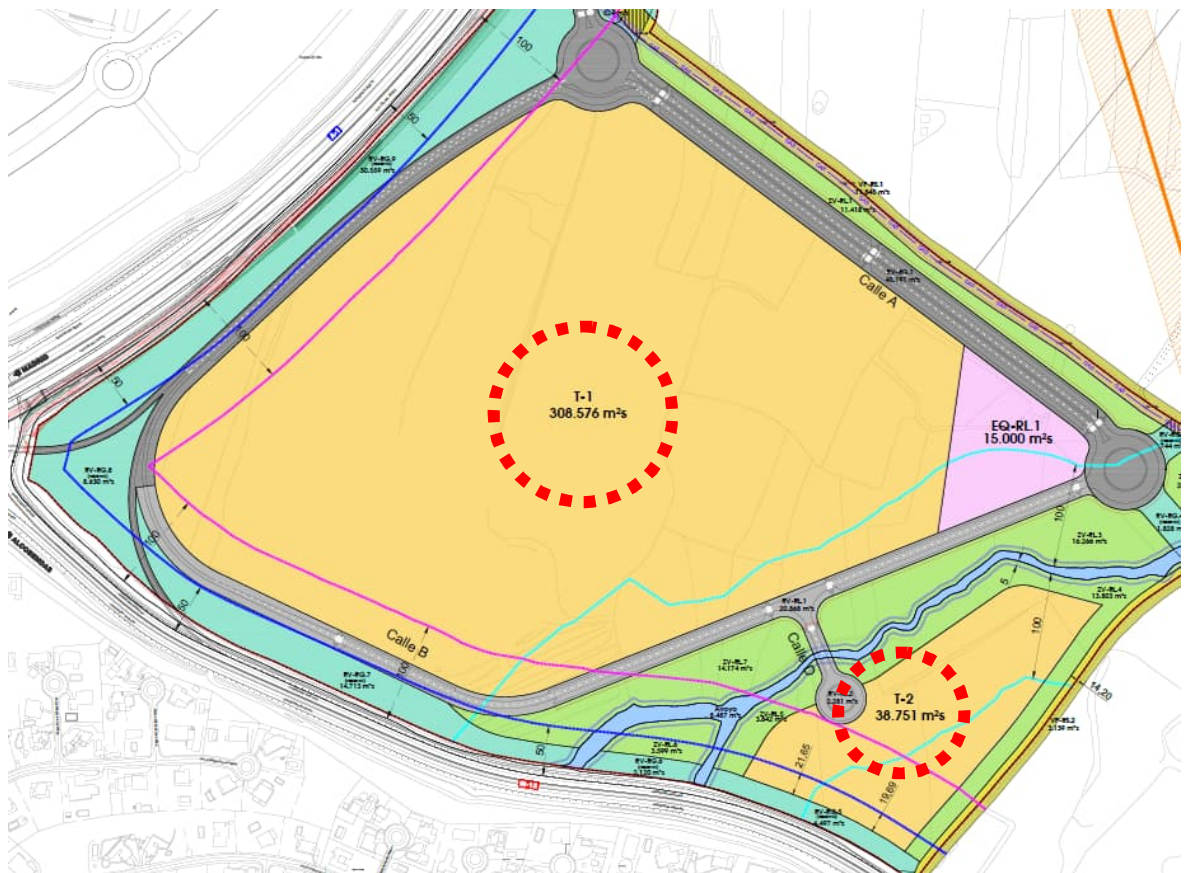


Figura. Manzanas lucrativas planteadas en el Sector

Así mismo, se plantea un gran parque fluvial en el entorno del arroyo de Carboneros que sirva como pulmón verde del Sector y como zona de protección del arroyo; de igual manera se plantean dos grandes parques lineales en paralelo al trazado de las vías pecuarias “Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes” (al Norte) y “Colada de los Toros o Camino de Burgos” (al Este).

Como se indicará más adelante, el límite del Sector, tanto en su zona Norte como en su zona Este, se ha tomado al eje de los caminos existentes, desde donde se ha establecido el eje de la “Colada de los Toros o Camino de Burgos”, definiendo la mitad de su anchura legal dentro del Sector, y, dada la tramitación del deslinde de la “Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes” (al Norte), se ha establecido ésta en la ordenación que se plantea, de manera que sea compatible desde ya con la solución de deslinde propuesta por el Área de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

En este sentido, en el paso inferior de la autovía A-1, al tener que coexistir tanto el paso de vehículos como el paso de esta vía pecuaria “Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes”, se propone una solución consensuada con el organismo de vías pecuarias, donde la “Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes” se desplazará por el borde Norte de la rotonda y del viario previsto, necesitando un estrechamiento puntual bajo este paso, para recuperar nuevamente su anchura legal al conectar con el trazado de la vía pecuaria del Sector “El Juncal”. La solución que se propone con el presente Plan Parcial resuelve esta conexión del Sector y garantiza la continuidad de la vía pecuaria bajo la A-1.

Esta solución necesitará realizar una adecuación del paso bajo los viaductos VI 18.50 CD y VI 18.50 CI para ampliar su anchura.

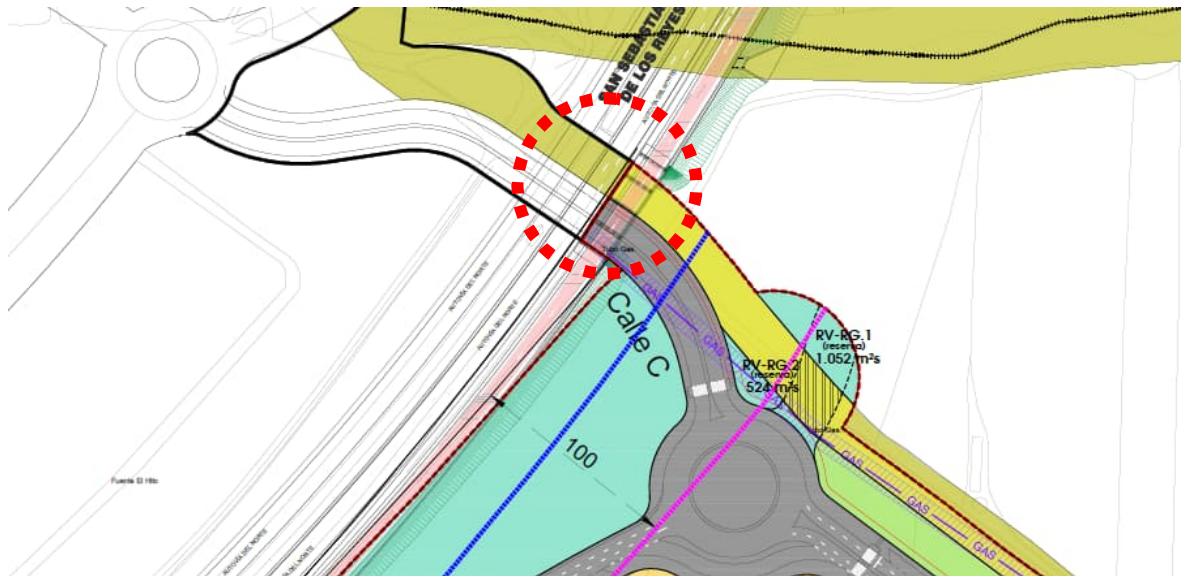


Figura. Vista de la zona Noroeste del Sector

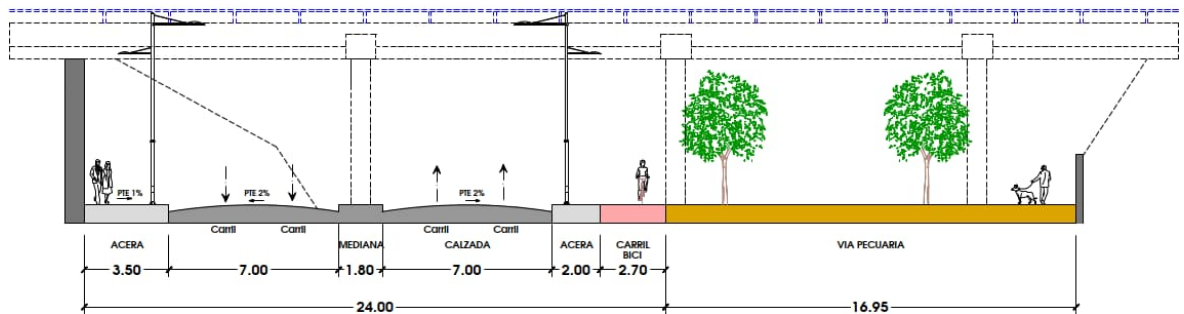


Figura. Solución propuesta para el paso inferior de la A-1 donde coexisten viario y vía pecuaria

El Sector S-2 "Escobares I" da, por tanto, respuesta a múltiples situaciones existentes:

Sirve de continuidad, en la zona al Noroeste, con el barrio en proceso de consolidación de "El Juncal", proporcionando una conexión y continuidad de la ciudad "al otro lado" de la barrera de la autovía A-1.

- La rotonda que se crea en esta zona servirá para distribuir el tráfico que llegue desde El Juncal, en un futuro desde la vía de servicio de la autovía A-1, para establecer la futura conexión viaria con el Sector S-3 "Escobares II" al Norte y como distribuidora del tráfico interior del Sector, al ser conexión con las calles B y A.

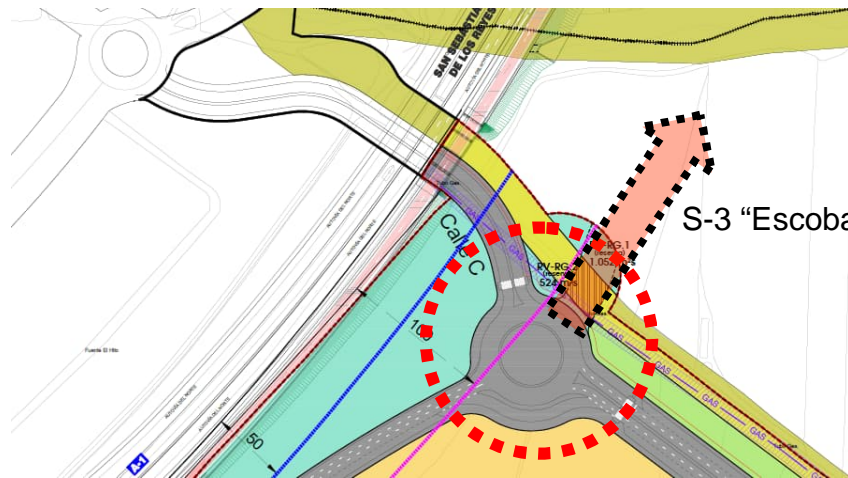


Figura. Vista de la zona Noroeste del Sector

- Como ya se ha indicado, se plantean 2 grandes franjas de Reserva Viaria de protección del Sector en las fachadas de la autovía A-1 y la autopista M-12.

La franja en la fachada de la autovía A-1 servirá como parte de la reserva de suelo (junto con el actual dominio público de la autovía, excluido del Sector) para la futura vía de servicio de esta carretera, dentro del proyecto elaborado por el Ministerio de Fomento para dotar de vías colectoras a la A-1 hasta El Molar, y que fue objeto en su momento de exposición pública.

Esta franja servirá también para construir las medidas correctoras acústicas que son necesarias para mitigar el ruido producido por la A-1 consistentes en la ejecución de un caballón de tierra en paralelo a la autovía A-1 con una sección trapezoidal con 4 metros de altura, 1 metro de anchura en su coronación y unos taludes con pendiente 1:1, tal y como se refleja en el plano P.O.11.2. Perfiles transversales. Caballón A-1.

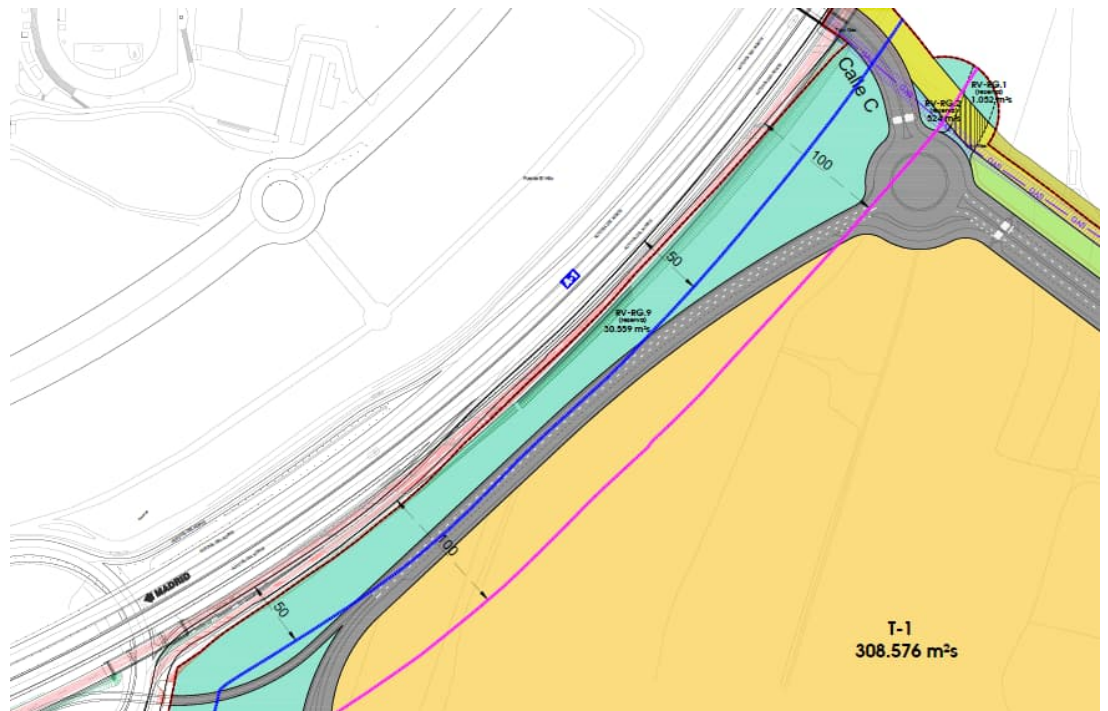


Figura. Vista de la zona Oeste y Suroeste del Sector



Figura. Sección A del caballón propuesto

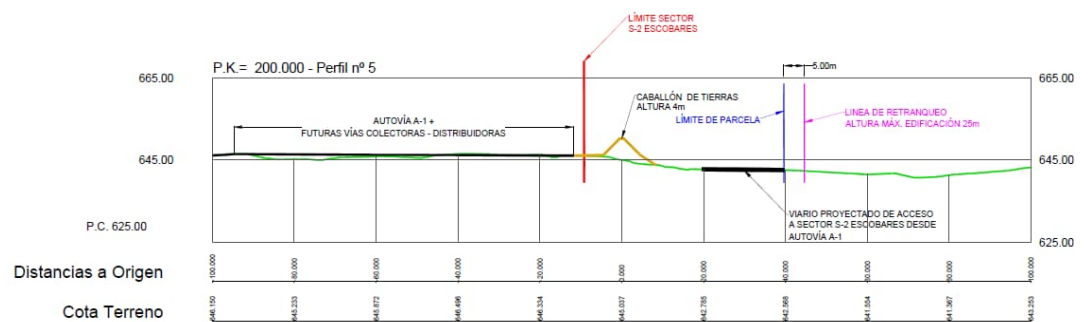


Figura. Sección B del caballón propuesto

- En la zona Suroeste, junto al actual enlace de la A-1 en el p.k.17 esta franja se ensancha para absorber los derrames de tierras.
- Por su parte, la franja de protección de la autopista M-12 también se plantea desde esta perspectiva de reserva de suelo para proteger el Sector de esta carretera. En la propuesta se plantea la ejecución de una vía de servicio que conectar con la calle B que tiene reservada anchura suficiente para esta conexión.

La franja servirá como amortiguadora de los efectos acústicos de esta carretera (con menor tráfico que la A-1 por lo que no genera problemas acústicos que den lugar a la instalación de medidas correctoras).

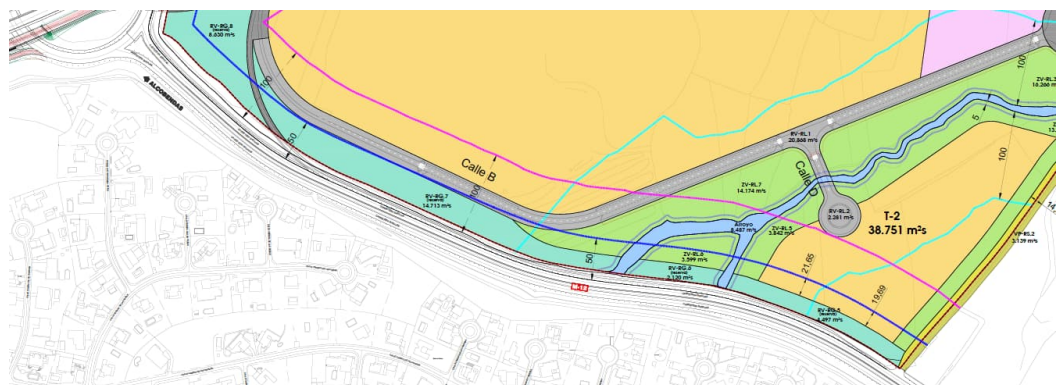


Figura. Vista de la zona Sur del Sector

Si algo caracteriza a la ordenación del Sector, son, sin duda, la naturaleza e intencionalidad de sus espacios libres abiertos y zonas verdes, que se jerarquizan de forma clara en 2 unidades diferenciadas:

- El parque fluvial a lo largo del trazado del arroyo Carboneros, que divide en dos partes el Sector y lo recorre de Sur a Noreste. La intención de esta zona verde es que sirva de zona de esparcimiento y de protección del propio arroyo para que sea ajardinado con un tratamiento natural, con especies autóctonas y aspecto silvestre, que defienda el espacio del dominio público hidráulico.
- Los parques lineales de acompañamiento y protección a las dos vías pecuarias, la "Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes" (al Norte) y la "Colada de los Toros o Camino de Burgos" (al Este). Estas zonas verdes servirán para defender el dominio público pecuario y definir un paseo peatonal y ciclista de manera que sirva para revitalizar el uso de esparcimiento de las vías pecuarias.

Estos parques lineales podrán ser utilizados por la población de Alcobendas como zona de paseo o uso ciclista, en una zona abierta.

Los viarios planteados, en forma de anillo, además de conectar el Sector con la ciudad y dotarle de un acceso desde la A-1, dan apoyo de manera firme a lo anteriormente descrito sobre zonas verdes y espacios libres, al tiempo que consiguen una jerarquización de los recorridos y las conexiones con la ciudad existente.

La red viaria está compuesta por 4 calles:

- La primera, la calle A, es la que cierra el anillo interior del Sector, uniendo las dos glorietas que se proponen en los extremos Noroeste y Noreste, y cuya prolongación servirá para enlazar con el futuro desarrollo del Suelo Urbanizable No Sectorizada del Plan General (hacia el Este) y con el Sector S-3 "Escobares II" (hacia el Norte). Esta calle acompaña el trazado del parque lineal paralelo a la "Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes" (al Norte). La calle A va acompañada de un carril bici a lo largo de todo su desarrollo
- La segunda, la calle B, es el viario principal del Sector, ya que configura la mayor parte del anillo de circulación y a la que conectan los accesos al Sector por la A-1 y la M-12. Incluye en su sección carril bici en todo su desarrollo.
- La tercera calle, la calle C, es la conexión del Sector con El Juncal que discurre bajo la autovía A-1. El carril bici que acompaña a este viario se sitúa por encima de su banda norte.
- La cuarta calle, la calle D, es la calle de acceso a la manzana lucrativa T-2 que se localiza en la margen Este del arroyo Carboneros.

El Sector desarrollará usos Terciarios y Servicios Empresariales y las dos manzanas lucrativas propuestas se han tratado de la misma manera en cuanto a edificabilidades, alturas, retranqueos, etc. La única diferencia que se ha propuesto, como antes se ha indicado, se refiere al régimen de usos que está claramente diferenciado: en la manzana T-1 se establece como uso característico únicamente el de Servicios Empresariales Centro de Proceso de Datos y en la T-2 se establece, además, los usos Terciarios.

Por otro lado, como ya se ha indicado en las afecciones del Sector, en la zona Suroeste hay un área, a partir de la corta 650 msnm, donde el terreno natural vulnera la servidumbre aeronáutica del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid – Barajas.

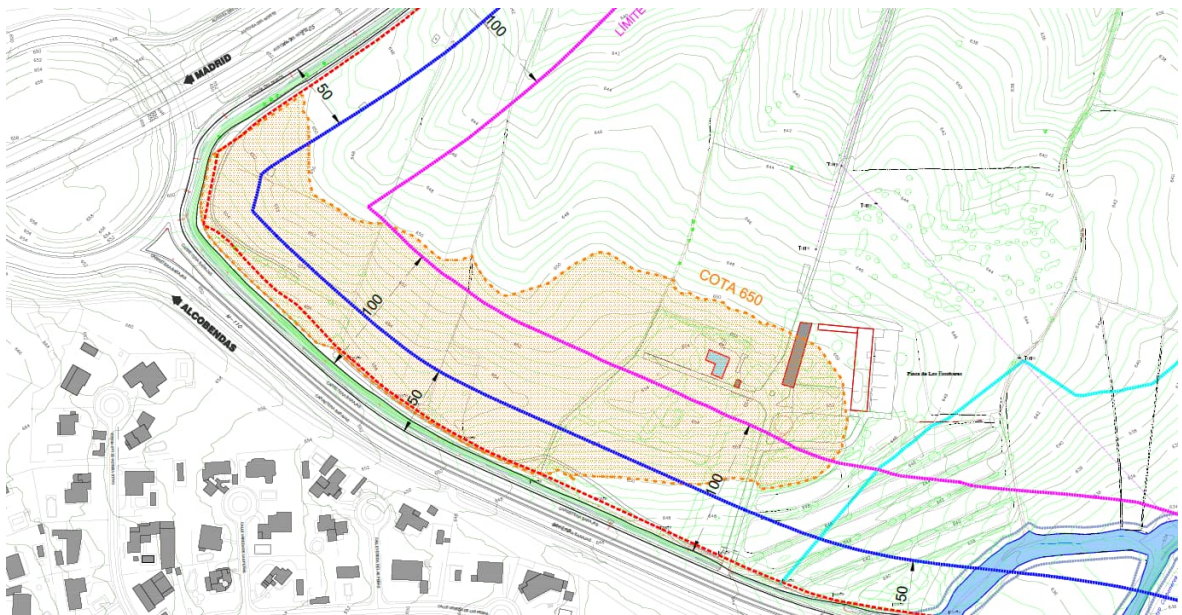


Figura. Detalle de la zona Sur del Sector, donde el actual terreno natural vulnera la servidumbre aeronáutica del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid - Barajas

Según lo dispuesto en el Real Decreto 369/2023, aunque exista esta vulneración las parcelas propuestas pueden ser autorizadas si se cumple:

**“Artículo 34. “1. La autoridad nacional de supervisión civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus respectivas competencias, **podrán autorizar actuaciones en aquellos casos en que, a pesar de constituir un obstáculo de acuerdo con la definición dada en el artículo 3, por penetrar o vulnerar las servidumbres aeronáuticas, cuando quede acreditado, a juicio del órgano competente, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves.****

(...)

**3. A tales efectos previstos en los apartados 1 y 2, **podrá requerirse a los promotores de nuevas actuaciones la presentación de estudio aeronáutico de seguridad en el que se justifique que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves o que se trata de un supuesto de apantallamiento.****

Para ello, el presente Plan Parcial incorpora como Anexo VII, un Estudio Aeronáutico de Seguridad del Sector, tal y como se establece en el citado Real Decreto 369/2023. Como conclusión de este estudio, que se desarrollará más adelante de la presente Memoria, se indica que las alturas máximas propuestas por el Plan Parcial, tanto por las edificaciones como por sus elementos de construcción (grúas), no afectan a los procedimientos de vuelo instrumental publicados para el aeropuerto Adolfo Suárez, Madrid-Barajas, al cumplirse el margen de franqueamiento de obstáculos (MOC) correspondiente a cada una de las maniobras.

No obstante, hay que señalar que la cota modificada del terreno (calles A y B) y, asociado a ello, la cota de las parcelas resultantes, como puede comprobarse en el plano *PO.4.2. Justificación de servidumbres aeronáuticas*, irá en descenso, desde la cota 648,59 msnm de la calle B hasta la cota 626,32 msnm de la calle A.

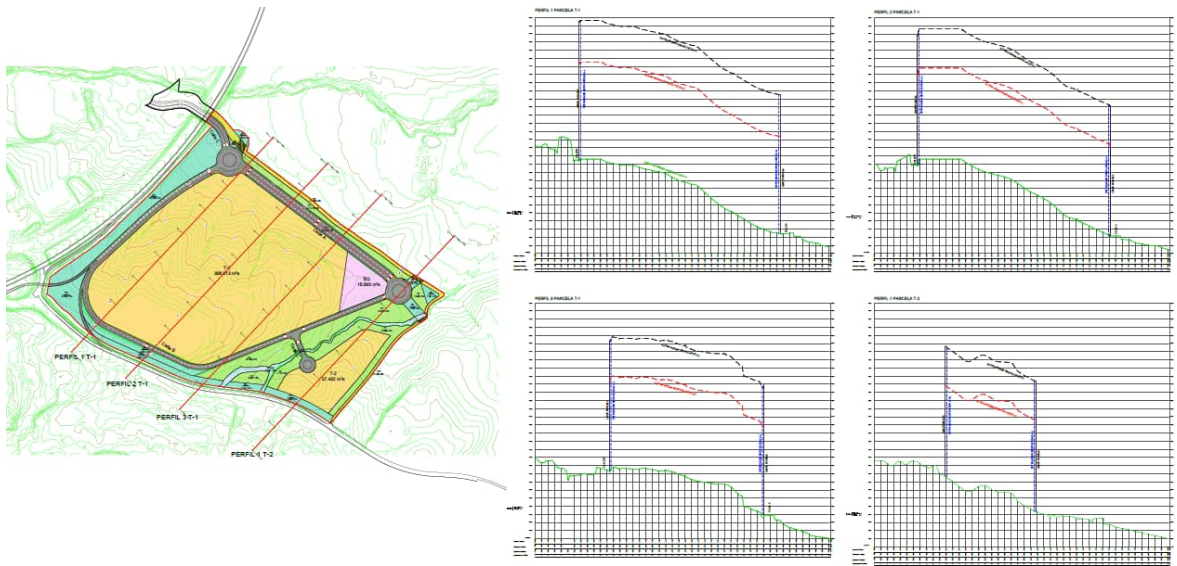


Figura. Perfiles transversales de las manzanas lucrativas desde la calle B a la calle A. Plano PO.3.2

En cualquier caso, los perfiles de las calles se podrán ajustar y afinar en el futuro proyecto de urbanización del Sector por lo que podrá sufrir ligeras modificaciones, siempre dentro de las limitaciones establecidas por el Estudio Aeronáutico de Seguridad realizado para el Sector.

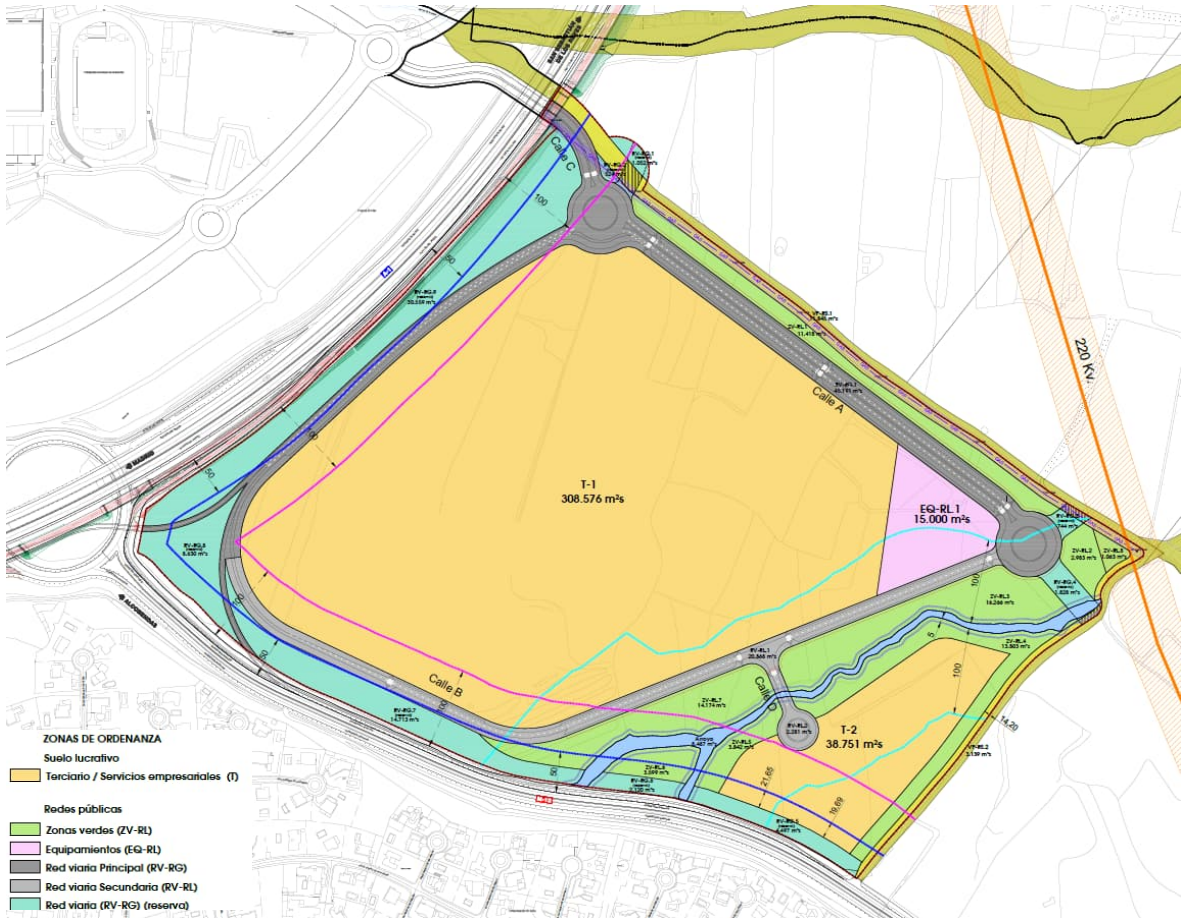


Figura. Ordenación Pormenorizada propuesta para el Sector S-2 "Escobares I"

## 5. Cuadros resumen de superficies de la ordenación

SECTOR S-2 "ESCOBARES I" (Alcobendas)	
<b>Uso global</b>	<b>Terciario</b>
Superficie total Sector (m <sup>2</sup> <sub>s</sub> )	585.953
Superficie DPH Arroyo Carboneros (m <sup>2</sup> <sub>s</sub> )	8.487
Superficie DPP Vereda de Barajas a SS de los Reyes y Colada de Burgos (m <sup>2</sup> <sub>s</sub> )	11.686
Superficie DPC Autovía A-1 (m <sup>2</sup> <sub>s</sub> )	256
<b>Superficie Sector (reparcelable) (m<sup>2</sup><sub>s</sub>)</b>	<b>565.524</b>
Aprovechamiento unitario (u.a. uso característico)	0,4560
<b>Aprovechamiento total (u.a. uso característico)</b>	<b>257.879</b>
Coefficiente de edificabilidad (m <sup>2</sup> <sub>c</sub> /m <sup>2</sup> <sub>s</sub> )	0,4750
<b>Edificabilidad lucrativa máxima total (m<sup>2</sup><sub>c</sub>)</b>	<b>268.624</b>

Redes Públicas		Estándar Ley 9/2001		PG Alcobendas (*)			Plan Parcial						
		m <sup>2</sup> <sub>s</sub> /100 m <sup>2</sup> <sub>c</sub>	Reserva mínima (m <sup>2</sup> <sub>s</sub> )	m <sup>2</sup> <sub>s</sub> /100 m <sup>2</sup> <sub>c</sub>	Reserva mínima (m <sup>2</sup> <sub>s</sub> )		Denominación Red PP	Ordenanza PP	Reserva (m <sup>2</sup> <sub>s</sub> )		m <sup>2</sup> <sub>s</sub> /100 m <sup>2</sup> <sub>c</sub>	% Suelo	
Redes Supramunicipales	Otros	0,00	0	0	0,00	0	0	Red Supramunicipal Vía Pecuaria (VP-RS)	VP	3.298	3.298	1,23	0,58%
Redes Generales	Zonas verdes / Equipamientos / Servicios / Infraestructuras	20,00	53.725	53.725	20,00	53.725	53.725	Red General Infraest. Comunicación Viaria (RV-RG)	RV	44.935	109.602	40,80	19,38%
									RV (reserva)	64.667			
Redes Locales	Espacio libre arbolado (>50%)	30,00	80.587	80.587	30,00	80.587	80.587	Red Local Zonas Verdes y Espacios Libres (ZV-RL)	ZV	67.148 (**)	82.148 (**)	30,58	14,53%
								Red Local Equipamiento Social (EQ-RL)	EQ	15.000			
								Red Local Infraest. Comunicación Viaria (RV-RL)	RV	23.149 (***)			
<b>TOTAL REDES PÚBLICAS</b>		<b>50,00</b>	<b>134.312</b>		<b>50,00</b>	<b>134.312</b>				<b>218.197</b>		<b>81,23</b>	<b>38,58%</b>

(\*) Conforme a lo señalado en el apartado 11.4 Intensidad de uso lucrativo, del Capítulo 11°. Suelo Urbanizable Sectorizado de las NNUU del PG de Alcobendas

(\*\*) 1.063 m<sup>2</sup>s no computables a efectos de estándar mínimo de Redes por encontrarse afectados por pasillo eléctrico de la LAAT

(\*\*\*) No computables a efectos de estándar mínimo de Redes

Suelo Lucrativo									
Usos	Superficie suelo (m <sup>2</sup> <sub>s</sub> )	% Suelo	Altura Máx.	% medio ocupación	Coef. Edif. (m <sup>2</sup> <sub>c</sub> /m <sup>2</sup> <sub>s</sub> )	Edificabilidad total (m <sup>2</sup> <sub>c</sub> )	coef ponderación	unidades de aprovechamiento	
Terciario / Serv. Empresariales (T)	347.327	61,42%	25 m	25,78%	0,773404	268.624	0,9600	257.879	
<b>TOTAL LUCRATIVO</b>	<b>347.327</b>	<b>61,42%</b>	-	-		<b>268.624</b>		<b>257.879</b>	

Tabla Resumen de Ocupación de Suelo		
Uso	m <sup>2</sup> suelo	porcentaje
Terciario/Serv. Empresariales (T)	347.327	61,42%
<b>Total Usos Lucrativos</b>	<b>347.327</b>	<b>61,42%</b>
Redes Supramunicipales	3.298	0,58%
Redes Generales	109.602	19,38%
Redes Locales	82.148	14,53%
<b>Total Redes Públicas</b>	<b>195.048</b>	<b>34,49%</b>
<b>Total reparcable</b>	<b>565.524</b>	<b>95,91%</b>
DPH arroyo	8.487	
DPP vías pecuarias	11.686	
DPC A-1	256	
<b>Total Sector</b>	<b>585.953</b>	



REDES PÚBLICAS	Sup. Mínima Redes Locales (Ley 9/2001: 30 m <sup>2</sup> /100m <sup>2</sup> c)		Sup. Mínima Redes Generales (Ley 9/2001: 20 m <sup>2</sup> /100m <sup>2</sup> c)		Sup. Mínima Redes Supramunicipales (Ley 9/2001: 0 m <sup>2</sup> /100m <sup>2</sup> c)		TOTAL REDES PÚBLICAS		
	80.587 m <sup>2</sup> s		53.725 m <sup>2</sup> s		0 m <sup>2</sup> s		Superficie	%	
Red Supramunicipal Vía Pecuaria (VP-RS)	0 m <sup>2</sup> s		0 m <sup>2</sup> s		3.298 m <sup>2</sup> s		3.298 m <sup>2</sup> s	0,61%	
Red General Infraest. Comunicación Viaria (RV-RG)	0 m <sup>2</sup> s	0 m <sup>2</sup> s	44.935 m <sup>2</sup> s	109.602 m <sup>2</sup> s	0 m <sup>2</sup> s	0 m <sup>2</sup> s	44.935 m <sup>2</sup> s	109.602 m <sup>2</sup> s	20,21%
	0 m <sup>2</sup> s		64.667 m <sup>2</sup> s		0 m <sup>2</sup> s		64.667 m <sup>2</sup> s		
Red Local Zonas Verdes y Espacios Libres (ZV-RL)	67.148 m <sup>2</sup> s (*)		0 m <sup>2</sup> s		0 m <sup>2</sup> s		67.148 m <sup>2</sup> s (*)	12,38%	
Red Local Equipamiento Social (EQ-RL)	15.000 m <sup>2</sup> s		0 m <sup>2</sup> s		0 m <sup>2</sup> s		15.000 m <sup>2</sup> s	2,77%	
Red Local Infraest. Comunicación Viaria (RV-RL)	23.149 m <sup>2</sup> s (**)		0 m <sup>2</sup> s		0 m <sup>2</sup> s		23.149 m <sup>2</sup> s (**)	4,27%	
<b>SUBTOTAL REDES PÚBLICAS</b>	<b>105.297 m<sup>2</sup>s</b>		<b>109.602 m<sup>2</sup>s</b>		<b>3.298 m<sup>2</sup>s</b>		<b>195.048 m<sup>2</sup>s</b>	<b>35,96%</b>	

Estándar PP

30,19 m<sup>2</sup>s/100m<sup>2</sup>c40,80 m<sup>2</sup>s/100m<sup>2</sup>c1,23 m<sup>2</sup>s/100m<sup>2</sup>c72,22 m<sup>2</sup>s/100m<sup>2</sup>c(\*) 1.063 m<sup>2</sup>s no computables a efectos de estándar mínimo de Redes por encontrarse afectados por pasillo eléctrico de la LAAT

(\*\*) No computables a efectos de estándar mínimo de Redes

USOS LUCRATIVOS				Edificabilidad			Aprovechamiento		Superficies de Suelo		
Norma Zonal	Manzana	Altura Máx.	% Ocupación máxima	Coefficiente	Máxima	%	Coefficiente Homog.	Máximo	Superficie	%	
Terciario / Serv. Empresariales (T)	T-1	25 m	65%	0,773404 m <sup>2</sup> c/m <sup>2</sup> s	238.653,9 m <sup>2</sup> c	100,00%	0,960000	229.108 m <sup>2</sup> cuc	308.576 m <sup>2</sup> s	347.327 m <sup>2</sup> s	64,04%
	T-2	25 m	65%	0,773404 m <sup>2</sup> c/m <sup>2</sup> s	29.970,2 m <sup>2</sup> c		0,960000	28.771 m <sup>2</sup> cuc	38.751 m <sup>2</sup> s		
<b>SUBTOTAL LUCRATIVO</b>				<b>0,4953 m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>s</b>	<b>268.624 m<sup>2</sup>c</b>	<b>100,00%</b>	<b>0,4755 m<sup>2</sup>cuc/m<sup>2</sup>s</b>	<b>257.879 m<sup>2</sup>cuc</b>	<b>347.327 m<sup>2</sup>s</b>	<b>64,04%</b>	
<b>TOTAL SECTOR</b>				<b>268.624 m<sup>2</sup>c</b>			<b>257.879 m<sup>2</sup>cuc</b>		<b>542.375 m<sup>2</sup>s</b>	<b>100,00%</b>	

REDES PÚBLICAS						
Categoría	Norma Zonal	Denominación Red PP	Superficie			
Supramunicipales	Vía Pecuaría (VP)	Red Supramunicipal Vía Pecuaría (VP-RS)	VP-RS.1	11.845 m²s	14.984 m²s*	
			VP-RS.2	3.139 m²s		
Generales	Red Viaria (RV)	Red General Infraest. Comunicación Viaria (RV-RG)	RV-RG.1	45.191 m²s**		
	Red Viaria (RV) (reserva)		RV-RG.1 (reserva)	1.052 m²s	64.667 m²s	109.858 m²s**
			RV-RG.2 (reserva)	524 m²s		
			RV-RG.3 (reserva)	744 m²s		
			RV-RG.4 (reserva)	1.828 m²s		
			RV-RG.5 (reserva)	4.497 m²s		
			RV-RG.6 (reserva)	2.120 m²s		
			RV-RG.7 (reserva)	14.713 m²s		
			RV-RG.8 (reserva)	8.630 m²s		
			RV-RG.9 (reserva)	30.559 m²s		
Locales	Zonas Verdes (ZV)	Red Local Zonas Verdes y Espacios Libres (ZV-RL)	ZV-RL.1	11.418 m²s	67.148 m²s	
			ZV-RL.2	2.983 m²s		
			ZV-RL.3	16.266 m²s		
			ZV-RL.4	13.803 m²s		
			ZV-RL.5	3.842 m²s		
			ZV-RL.6	3.599 m²s		
			ZV-RL.7	14.174 m²s		
			ZV-RL.8	1.063 m²s***		
	Equipamientos (EQ)	Red Local Equipamiento Social (EQ-RL)	EQ-RL.1	15.000 m²s		
	Red Viaria (RV)	Red Local Infraest. Comunicación Viaria (RV-RL)	RV-RL.1	20.868 m²s***	23.149 m²s***	
RV-RL.2			2.281 m²s***			
<b>SUBTOTAL REDES</b>			<b>230.139 m²s</b>			

\* De los que 11686 m²s son de Dominio Publico Pecuario Preexistente (no computable)

\*\* De los que 256 m²s son de Dominio Publico de Carreteras Preexistente (no computable)

\*\*\* No computables a efectos de estándar mínimo de Redes

USOS LUCRATIVOS								
Norma Zonal	Manzana	Altura máx.	Superficie		Edificabilidad		Aprovechamiento	
Terciario / Serv.	T-1	25 m	308.576 m²s	88,8%	238.654 m²c	88,8%	229.108 m²cuc	88,8%
Empresariales (T)	T-2	25 m	38.751 m²s	11,2%	29.970 m²c	11,2%	28.771 m²cuc	11,2%
<b>SUBTOTAL LUCRATIVO</b>			<b>347.327 m²s</b>	<b>100,0%</b>	<b>268.624 m²c</b>	<b>100,0%</b>	<b>257.879 m²cuc</b>	<b>100,0%</b>

## 6. Ámbitos en los que se altera la ordenación vigente

La ordenación propuesta por el Plan Parcial altera las determinaciones pormenorizadas en el Sector S-2 "Escobares I" del Plan General de Alcobendas, dado que se establece la ordenación detallada del Sector en base a las determinaciones estructurantes establecidas por el Plan General del municipio.


## 7. Ámbitos en los que se suspende la ordenación o los procedimientos de ejecución

Se suspende la ordenación o los procedimientos de ejecución en todo el ámbito del Sector S-2 "Escobares I".

Esta suspensión se mantendrá hasta la entrada en vigor del presente Plan Parcial, con las limitaciones establecidas en la LSCM.

En Alcobendas, julio de 2024.

**ARNAIZ Arquitectos, S.L.P.**

  
**D. Leopoldo Arnaiz Eguren**  
 Arnaiz Arquitectos S.L.P.  
 Colegiado COAM nº3.208

  
**D. Luis Arnaiz Rebollo**  
 Arnaiz Arquitectos S.L.P.  
 Colegiado COAM nº18.940

  
**D. Gustavo Romo García**  
 Arnaiz Arquitectos S.L.P.  
 Colegiado COAM nº24.468