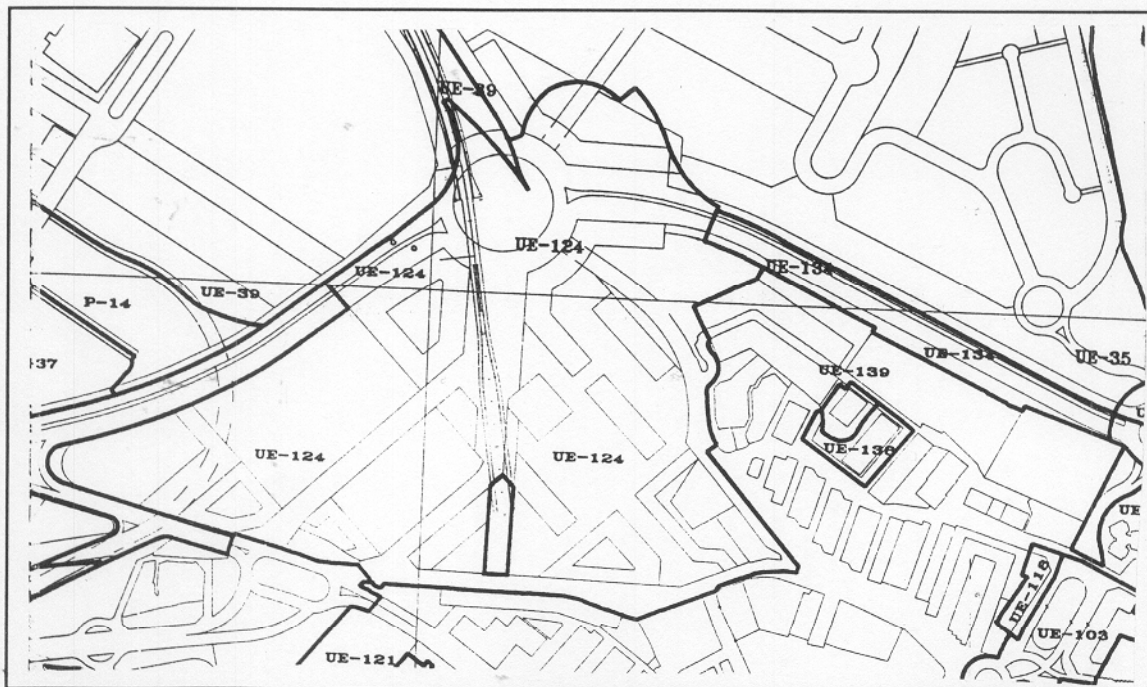


PLANO DE LOCALIZACION

PLANO ZONAL



# UNIDAD DE EJECUCION

# 124

DENOMINACION	IDENTIFICACION	HOJAS PLANO
AREADECENTRALIDAD	UE-124	41, 54, 55

CLASE SUELO	CUATRIENIO	USO CARACTERISTICO	AREA REPARTO	APROVECHAMIENTO TIPO	m2ch/m2sb
SUAS	1°	OR-1-3-8	AR-104	1,467	

SUPERFICIES		
DESARROLLO m2sb	SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS m2sb	TOTAL m2sb
132.109	25.912	158.021

CESIONES			
SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS		SISTEMAS LOCALES	
CALIFICACION	SUPERFICIE m2sb	CALIFICACION	SUPERFICIE m2sb
SG TC	25.912		
OTROSADEFINIRPORP.E.		OTROSADEFINIRPORP.E.	

CALIFICACION	
USO CARACTERISTICO:	OR-1-3-8
USOS AUTORIZADOS:	OR-3 TERCIARIO OR-1
USOS PROHIBIDOS:	PRODUCTIVO

FIGURAS DESARROLLO	SISTEMA ACTUACION	CARACTER CALIFICACION PLAN GENERAL
PE	DIRECTA	INDICATIVA

## **OTRAS CONDICIONES:**

1. Objeto: Creación de una futura área de centralidad que reequilibre la estructura urbana de Arganda del Rey a fin de asumir el desplazamiento del centro actual motivado por la implantación del Metro en un área actualmente marginal.

### 2. Medidas estratégicas:

- a) Conversión del antiguo trazado del FFCC del Tajuña en paseo peatonal.
- b) Translación de parte de las instalaciones deportivas.
- c) Ejecución de la estación de Metro.
- d) Conversión del paso a desnivel de la CN-III sobre la Ctra. de Loeches en glorieta al mismo nivel.
- e) Conexión del SG-TC de enlace de la UE-32 (nuevo nudo de acceso a Arganda desde la A-3, Madrid-Valencia), con la antigua CN-III, precisamente en la glorieta futura, a través del área de centralidad y en las inmediaciones de la estación del Metro.
- f) Creación de una plaza pública peatonal de centralidad acompañada de edificios públicos relevantes funcional y formalmente que sirva de enlace del casco residencial actual con los futuros crecimientos al Norte del área de centralidad.
- g) Creación de un espacio público peatonal de acompañamiento y marco de la estación del ferrocarril, inmediato a la Plaza Central y bien conectado con el aparcamiento disuasorio.
- h) Creación de un gran aparcamiento disuasorio con buena accesibilidad a los SG-TC y a la estación de Metro.
- i) Dotación hotelera y de espacios de reunión y gestión para el polígono industrial que pueda compartir el uso de las instalaciones deportivas, de centralidad, de metro, de aparcamiento disuasorio, etc.

### 3. Objetivos de gestión:

Diseñar una pieza autosuficiente desde el punto de vista económico, en la que los costes públicos son los siguientes:

- Conversión paso a desnivel en glorieta.
- Cubrición de todo el trayecto del Metro en el área de centralidad.
- Urbanización general del área de centralidad.
- Construcción de edificio público representativo de centralidad.
- Ejecución aparcamiento disuasorio.
- Ejecución aparcamiento de servicio del área de centralidad en sótanos bajo la plaza.

- Reconversión FFCC Tajuña en paseo peatonal.

- Acondicionamiento de zonas deportivas.

Se equilibra con el valor del aprovechamiento emergente.

#### 4. Aprovechamiento urbanístico:

a) El área de centralidad queda englobada en un Area de Reparto específica por su singularidad funcional y de gestión pública directa.

b) Su aprovechamiento tipo se ha definido teniendo en cuenta el Objetivo 3.- y tomando como referencia los de las áreas de reparto centrales y de entre ellos el más bajo de residencial colectivo 1,467 m<sup>2</sup>ch/m<sup>2</sup>s.

c) Su densidad de uso debe de ser neta a fin de que eluda la generación de un vacío funcional entre el casco actual y los futuros crecimientos.

El máximo será de 100 vifs./Ha., equivalente a las zonas de crecimientos recientes en el casco.

#### 5. Gestión.

La iniciativa de desarrollo (Plan Especial), gestión (actuación directa) y ejecución corresponde en exclusiva al Ayuntamiento, quien incorporará a la gestión y/o a la ejecución a cuantos operadores puedan contribuir al éxito de la operación, tales como Metro, Portland, Valderribas, FCC, S.A., empresas urbanizadoras, etc.