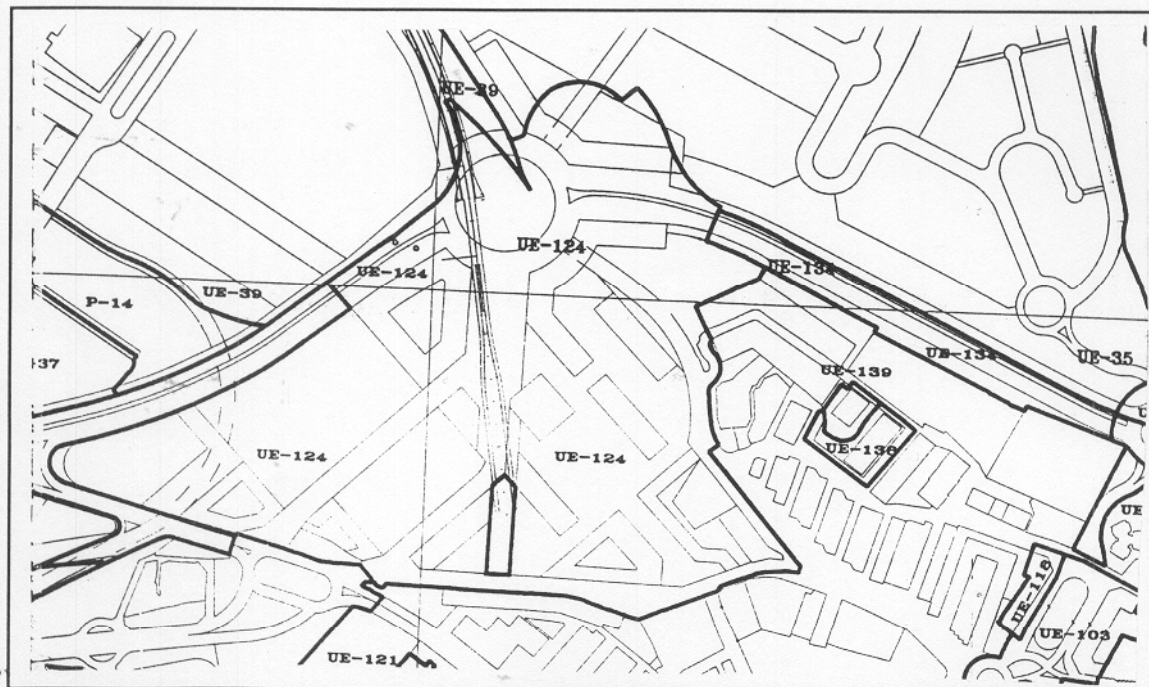


PLANO DE LOCALIZACION

PLANO ZONAL



UNIDAD DE EJECUCION

124

DENOMINACION	IDENTIFICACION	HOJAS PLANO
AREADE CENTRALIDAD	UE-124	41, 54, 55

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

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

CESIONES			
SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS		SISTEMAS LOCALES	
CALIFICACION	SUPERFICIE	CALIFICACION	SUPERFICIE
	m2sb		m2sb
SG TC	25.912		
OTROS A DEFINIR POR P.E.		OTROS A DEFINIR POR P.E.	

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

FIGURAS	SISTEMA	CARACTER	CALIFICACION	PLAN GENERAL
DESARROLLO	ACTUACION			
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 m²ch/m²s.

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.