

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

27

MADRID

URBANISMO

Área de Gobierno de Desarrollo Urbano

Expediente: 135-2019-02400.

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 23 de diciembre de 2020, adoptó el siguiente acuerdo:

«Primero.—Desestimar la alegación presentada durante el trámite de información pública, en los términos y con base en los argumentos recogidos en el informe técnico del Departamento de Actuaciones Urbanas II de la Subdirección General de Actuaciones Urbanas de fecha 25 de noviembre de 2020, obrante en el expediente.

Segundo.—Aprobar definitivamente el Plan Especial de mejora de redes públicas en el entorno de la calle 51, incluida en el ámbito del Área de Planeamiento Específico 16.11 “Ciudad Aeroportuaria-Parque de Valdebebas”, en el distrito de Barajas, promovido por la Junta de Compensación del ámbito, de conformidad con lo establecido en el artículo 59.4, en relación con el artículo 57 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

Tercero.—Publicar el presente acuerdo en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, en cumplimiento del artículo 66 de la citada Ley 9/2001, de 17 de julio, con indicación de haberse previamente procedido a su depósito en el registro administrativo de la Consejería competente en materia de ordenación urbanística».

Asimismo, a tenor de lo dispuesto en el art. 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, modificado por la Ley 39/1994, de 30 de diciembre, a continuación se publica el texto de las Normas del Plan Especial de referencia:

NORMAS Y ESPECIFICACIONES DEL PROYECTO

TÍTULO I

Marco legal y determinaciones urbanísticas

Capítulo 1

Marco legal

El marco legal de aplicación en materia urbanística está constituido por la normativa recogida en la siguiente tabla:

NORMATIVA DE APLICACIÓN

NORMATIVA AUTONÓMICA	
▪	Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid
NORMATIVA ESTATAL	
▪	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.
▪	Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
▪	Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se establece el Reglamento de Planeamiento Urbanístico

Figura 16. Normativa urbanística de aplicación

Capítulo 2

Determinaciones urbanísticas

A los efectos del Plan Especial de Mejora de Redes Públicas, en cuanto a las determinaciones urbanísticas de aplicación, se estará a lo establecido en los textos normativos del planeamiento vigente en el ámbito de actuación, para aquellos aspectos no regulados en el presente documento.

En este sentido, se considera como instrumento de planeamiento vigente en el ámbito la Revisión Parcial del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1985 y Modificación del Plan General de Madrid de 1997.

Sin perjuicio de lo anterior, en cuanto a las condiciones normativas que regularán el diseño y ejecución de la red viaria prevista en el ámbito del Plan Especial de Mejora de Redes Públicas, serán de aplicación las determinaciones fijadas en la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública del Ayuntamiento de Madrid, aprobada definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid, en su sesión del 21 de diciembre del 2000.

TÍTULO II

Medidas generales de protección del medio ambiente

Capítulo 1

Cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras propuestas en el capítulo 11 del DAE

Se recogen en este capítulo las medidas previstas para prevenir, reducir, y en su caso compensar cualquier efecto negativo sobre el medio ambiente recogidas en el capítulo 11 del DAE, donde se establece el conjunto de medidas preventivas y correctoras que se consideren necesarias para minimizar los impactos que han sido evaluados de cada una de las materias estudiadas en el Documento Ambiental Estratégico que se somete a procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégico simplificado.

Los impactos son el resultado de los efectos producidos por la interacción de la propuesta de ampliación del vial sobre cada una de las materias estudiadas, medidos de forma cualitativa o cuantitativa.

Se ha diseñado el conjunto de medidas como condiciones particulares (normas de protección del medio ambiente) que serán de aplicación en la fase posterior a la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificado.

A continuación, se describen de forma pormenorizada las medidas ambientales consideradas, indicando su fase de aplicación y su frecuencia prevista.

1.1. Medidas preventivas para la Hidrología (MP01).

Fase: previo al inicio de la obra.

- Descripción: se estará a lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, solicitando la correspondiente autorización de ocupación a la Confederación Hidrográfica del Tajo para cualquier actuación futura que se quiera desarrollar en la zona de DPH y zona de policía afectada por el ámbito de actuación.

Fase: ejecución de la obra.

- Descripción: se supervisarán ambos márgenes del arroyo de la plata (DPH y zona de policía) para garantizar la integridad y calidad superficial del cauce (cumplimiento del RDL 1/2001).
- Frecuencia: diaria.

1.2. Medidas preventivas para la Hidrogeología (MP 02).

Fase: ejecución de la obra.

- Descripción: se supervisarán las zonas de influencia de afección a las capas subterráneas más vulnerables (materiales cuaternarios) del ámbito de actuación para evitar la alteración de la calidad de las aguas subterráneas.
- Frecuencia: diaria.

1.3. Medidas preventivas para la calidad de los suelos (MP 03).

Fase: previo al inicio de las obras.

- Descripción: en cumplimiento del RD 9/2005, para llevar a cabo la futura reubicación del centro de transformación, en caso de tratarse de una actividad potencialmente contaminadora del suelo, se realizará una caracterización detallada del terreno afectado en la actualidad por la instalación, para su clausura, cuyos resultados se presentarán ante el órgano competente de la Comunidad de Madrid en esta materia.

1.4. Medidas preventivas para el control arqueo-paleontológico (MP 04).

Fase: movimiento de tierras.

- Descripción: se realizarán inspecciones visuales durante los movimientos de tierras ante una posible aparición de restos materiales arqueológicos o paleontológicos. En caso de detectarse algún hallazgo, se comunicará de inmediato a la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid (cumplimiento Ley 3/2013).
- Frecuencia: diaria.

1.5. Medidas correctoras para la Hidrología (MC 01).

Fase: ejecución de la obra.

- Descripción: con carácter trimestral, se realizarán campañas analíticas de aguas superficiales en dos puntos del cauce arroyo de la Plata hasta el fin de la ejecución de la modificación de la calle 51 propuesta (aguas arriba y aguas abajo), cuyos resultados estarán a disposición de la administración (cumplimiento valores del RD 1/2016 por el que se aprueba la revisión del Plan Hidrológico del Tajo).

1.6. Medidas correctoras para la Hidrogeología (MC 02).

Fase: ejecución de la obra.

- Descripción: con carácter trimestral, se realizarán campañas analíticas de aguas subterráneas en dos puntos localizados en zona con presencia de materiales cuaternarios, cuyos resultados estarán a disposición de la administración (cumplimiento valores RD 1514/2009 y el RD 1/2016).

1.7. Medidas correctoras para la calidad de los suelos (MC 03).

Fase: ejecución de la obra.

- Descripción: se supervisarán las zonas anexas al vial de ejecución para garantizar que los terrenos naturales no se ven afectados por vertidos, acopios incontrolados de residuos, instalaciones auxiliares y materiales de obra. En caso de ser afectados, deberán ser devueltos a su estado original a la finalización de los trabajos.
- Frecuencia: diaria.

Capítulo 2

Cumplimiento del plan de vigilancia ambiental recogido en el capítulo 12 del DAE tanto en la fase de ejecución como la de funcionamiento

En la actualidad el ámbito cuenta con un Programa de Vigilancia Ambiental propio validado por el órgano ambiental (D. G. de Medioambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid).

Durante la fase de obras de ejecución de la propuesta de modificación del vial de la calle 51, se incorporarán al Programa de Vigilancia Ambiental vigente las medidas preventivas y correctoras que han sido establecidas en el presente documento ambiental estratégico:

- Hidrología:
 - Vigilar que no se producen vertidos y acopios en DPH y zona de policía del arroyo de la plata y realizar controles analíticos trimestrales de aguas superficiales, aguas arriba y aguas abajo del arroyo de la Plata.
- Hidrogeología:
 - Vigilar que no se producen vertidos sobre terreno desnudo en la zona de influencia de las capas subterráneas del ámbito de actuación realizar controles

analíticos trimestrales de aguas subterráneas, en dos puntos localizados sobre terrenos cuaternarios.

- Calidad de los suelos:
 - Gestionar y tramitar con el órgano competente la documentación asociada por la reubicación del centro de transformación, dando cumplimiento al RD 9/2005.
 - Vigilar que no se producen vertidos y acopios incontrolados sobre terreno natural desnudo.
- Arqueología y Paleontología:
 - Vigilar que no aparecen restos de materiales arqueológicos y/o paleontológicos.
- Arbolado urbano:
 - Vigila la no afección al arbolado presente en las zonas anexas al ámbito de actuación.

La información recabada durante las labores de vigilancia ambiental es recogida en informes mensuales que el promotor tiene a disposición de la Administración, cuyos contenidos y procedimientos serán extensibles a todas las actuaciones realizadas dentro del ámbito objeto del Plan Especial de mejora de la Calle 51.

La vigilancia ambiental de la obra de ampliación del vial de la calle 51 será controlada, además, mediante un Sistema de Gestión Ambiental implantado, con alcance a la gestión y desarrollo de las obras de urbanización del APE 16.11, conforme a la norma UNE-EN ISO 14001:2015 y al Reglamento Europeo EMAS III certificado por un organismo acreditado.

Capítulo 3

Consideraciones a tener en cuenta para el desarrollo del Plan Especial

3.1. Cumplimiento de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y los Reales Decretos que la desarrollan.

El Área Municipal competente velará porque no se superen los siguientes valores objetivos:

- En zona acústica c) los valores objetivo de la Tabla A del Anexo II.
- En el límite perimetral de la zona acústica tipo f) no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos, en este caso concreto los que corresponden al área tipo c) del Dotacional Deportivo Privado.
- Asimismo, se establecerán zonas de transición cuando se superen en 5 dBA los valores objetivos aplicables a cada una de las áreas implicadas.

3.2. Afección a la calidad de los suelos.

A la vista del informe del Área de Planificación y Gestión de Residuos y tal como se señala en el Documento Ambiental Estratégico, tanto para el caso del centro de transformación, si cumple con las condiciones para ser considerada actividad potencialmente contaminante conforme a la definición dada en el artículo 2.e del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, como para la implantación de nuevas actividades sometidas al mismo, se deberá cumplir el artículo 3.4:

Artículo 3. *Informes de situación.*

...

4. Los titulares de las actividades potencialmente contaminantes estarán obligados, asimismo, a remitir periódicamente al órgano competente informes de situación. El contenido y la periodicidad con que los informes de situación han de ser remitidos serán determinados por el órgano competente de las comunidades autónomas, particularmente en los supuestos de establecimiento, ampliación y clausura de la actividad.

3.3. Afecciones aeronáuticas.

La altura de las construcciones e instalaciones, así como de cualquier otra actuación que se contemple en el Plan Especial, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, no podrá superar las altu-

ras establecidas en el plano de “Alturas Máximas Permitidas según Estudio Aeronáutico en el APE 16.11”, que vienen representadas en el plano PO-04 Altura Máxima Permitida según Estudio Aeronáutico en el APE 16.11 del “Plan Especial de mejora de redes públicas en el entorno de la Calle 51 incluida en el ámbito APE 16.11 ‘Ciudad Aeroportuaria-Parque Valdebebas’ (Distrito Barajas-Madrid)”.

Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme a lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de servidumbres aeronáuticas. Dado que las servidumbres aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacua solo podrá generar algún derecho a indemnización cuando afecte a derechos ya patrimonializados.

Al encontrarse la totalidad del ámbito de estudio en las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72, en su actual redacción.

3.4. Tráfico y movilidad.

En cualquier caso, el Ayuntamiento, en el ejercicio de sus competencias, garantizará la movilidad en coste y tiempo razonable, basándose en un adecuado equilibrio entre todos los sistemas de transporte, aunque dando preferencia al transporte público y colectivo y potenciando los desplazamientos a pie y en bicicleta. Al respecto, deberá asegurarse la capacidad de absorción del tráfico rodado por el viario interno y externo del sector, por franjas horarias.

En los tramos urbanos de carreteras corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del Ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a las zonas de dominio público y servidumbre (conforme al art. 47.2 de la Ley de Carreteras).

En los viales que se vayan a construir en ejecución del planeamiento, se deberá garantizar que el tráfico que circula por los mismos no afecte con su alumbrado al que lo hace por las carreteras del Estado, instalando, si fuera necesario, medios antideslumbrantes, que serán ejecutados a cargo de los promotores de los sectores, previa autorización del Ministerio de Fomento, corriendo su mantenimiento y conservación a cargo de dichos promotores.

En cumplimiento de la normativa de ruido, en caso de resultar necesarias medidas de protección acústica, éstas serán ejecutadas a cargo de los futuros promotores urbanísticos, previa autorización del Ministerio de Fomento, pudiendo situarse, en su caso, dentro de la zona de dominio público.

3.5. Protección de los recursos hídricos e hidrogeología.

La interacción del dominio público hidráulico y zona de servidumbre del arroyo de la Plata con el ámbito de actuación se produce en la zona que ha sido entubada conforme a la autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo por lo que no se generará afección sobre la integridad del cauce. A pesar de que el arroyo de la Plata se encuentra entubado en ese tramo, se estará a lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, solicitando la correspondiente autorización de ocupación a la Confederación Hidrográfica del Tajo para cualquier actuación futura que se pretenda desarrollar en la zona afectada por el ámbito de actuación.

Por lo que respecta a las obras en la zona de afección de dominio público hidráulico (en este caso, arroyo de la Plata), si se cumple todo lo recogido en la autorización otorgada por el organismo de cuenca, los posibles impactos sobre la hidrología quedarán minimizados o al menos tendrán carácter de compatibles.

Para evitar posibles afecciones a las aguas subterráneas al tratarse de una zona con sensibilidad probable de ser afectada será necesario tomar medidas de protección. Dado que se trata de un vial existente cuya modificación ya ha sido contemplada y valorada en los diferentes instrumentos de ordenación aprobados y vigentes, se entiende que cumpliendo las condiciones ya establecidas los impactos se verán minimizados y quedan controlados.

TÍTULO III**Medidas para la ejecución de la urbanización****Capítulo 1***Condiciones para la urbanización*

A los efectos del Plan Especial de Mejora de Redes Públicas, en cuanto a las determinaciones urbanísticas de aplicación, se estará a lo establecido en los textos normativos del planeamiento vigente en el ámbito de actuación, para aquellos aspectos no regulados en el presente documento.

En cuanto al diseño de la Calle 51 se tendrá en cuenta las recomendaciones de la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid y demás Normativa Municipal (Normalización de Elementos Constructivos del Ayuntamiento de Madrid).

Se plantea una calle con una calzada con dos carriles de único sentido de salida del ámbito, que finalizarán, en un solo carril, en la rotonda existente de acceso a la parcela del Real Madrid desde la M-11, ya ejecutada. Con este diseño se intenta minimizar los recorridos vehiculares, estudiando para ello las direcciones de los movimientos en hora punta y tratando de facilitar la conexión directa con las vías de la red principal o con otras áreas.

Para garantizar el cumplimiento de las funciones de la vía con la máxima eficiencia, la Calle 51 se ejecutará con un ancho de 10 metros, contando con dos carriles de ancho superior a 2,75 m cada uno, y una acera mínima de 2,8 m, con 1,8 m al menos de anchura libre, en su linde con el DEP-PR (Dotacional Deportivo Privado).

A continuación, se adjunta unos esquemas con unas propuestas de la sección transversal tipo prevista para la Calle 51, que tendrá que definirse en el Proyecto de Urbanización. Se adecuará a lo estipulado en los correspondientes permisos y trámites, en lo referente a la definición de las redes de servicios urbanos, afectando a:

- Extensión de la red de saneamiento y abastecimiento (la ampliación de redes no sería objeto de nueva viabilidad del Canal de Isabel II, dado que no se incrementa la edificabilidad del ámbito, quedando pendiente del proyecto de urbanización).
- Extensión de la red de comunicaciones (se dispone de la viabilidad de telefónica).
- Retranqueo de las redes de alumbrado y de energía eléctrica.

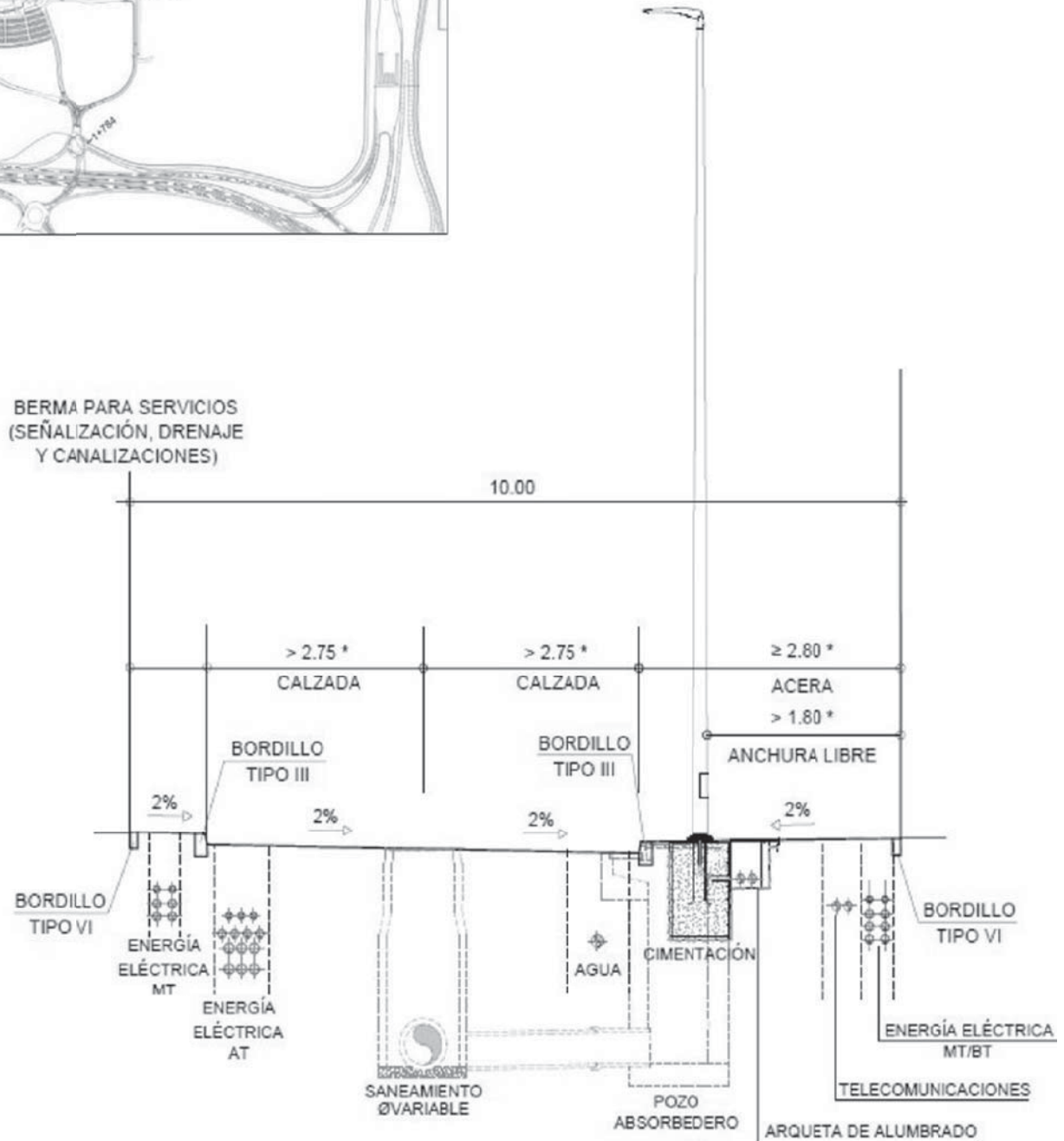


Figura 17. Sección Tipo del PK 0,00 – 160,00 (a definir en el proyecto de urbanización)

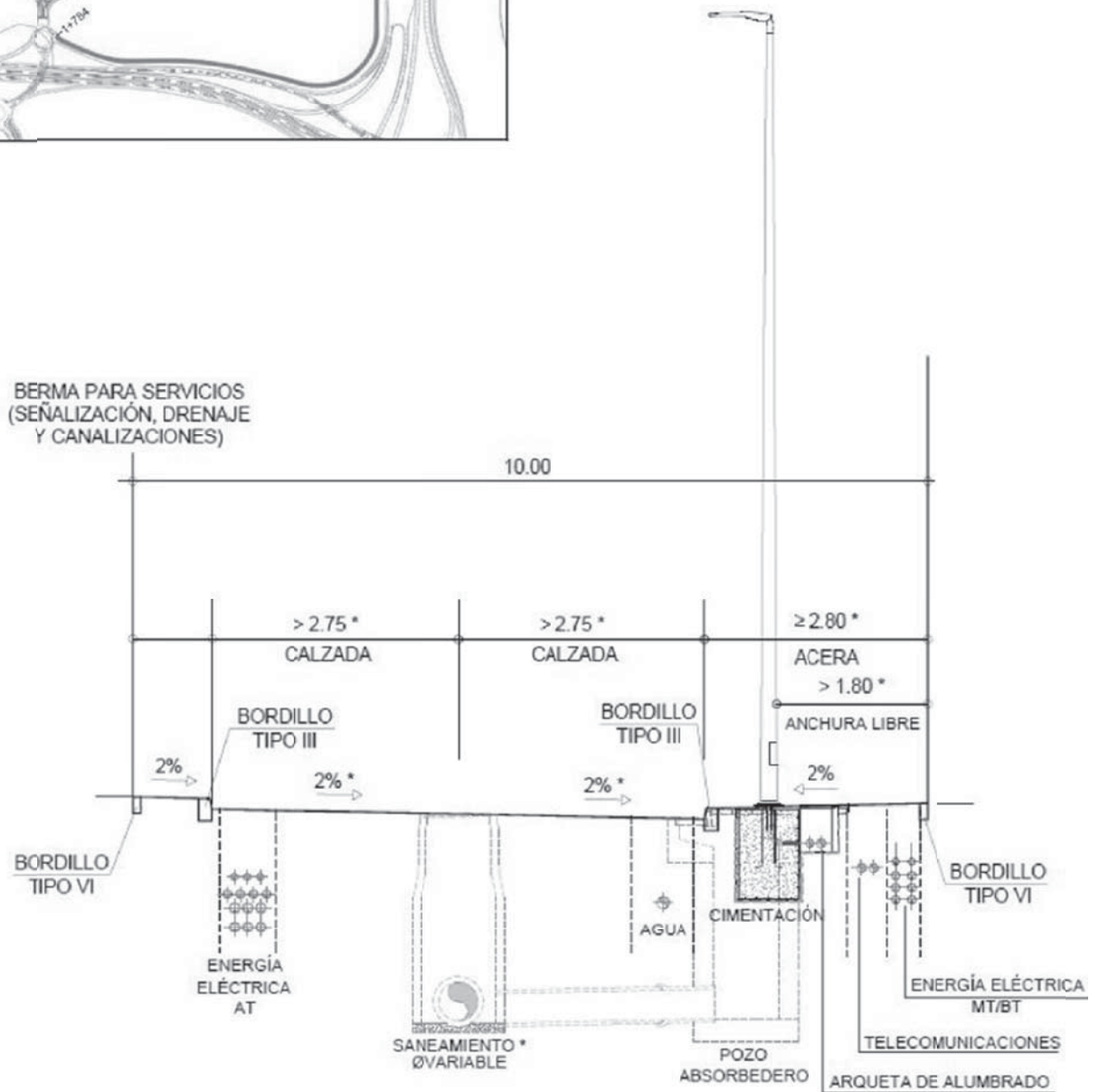


Figura 18. Sección Tipo del PK 160,00 – 1.784,00 (a definir en el proyecto de urbanización)

La acera, colindante con la parcela del Real Madrid, dispondrá de alumbrado, tipo LED, para garantizar la seguridad de todos sus usuarios, dificultando la aparición de comportamientos que atenten a la seguridad ciudadana.

Se prestará especial atención al ruido (materiales fonoabsorbentes), la emisión de contaminantes (reducción de la velocidad), así como la posibilidad de uso por los niños (itinerarios peatonales, paradas autobús) y las condiciones estéticas.

Se contemplará la correcta accesibilidad de todos los posibles usuarios de la vía pública, particularmente la de aquellos que padezcan algún tipo de discapacidad, eliminando barreras e incorporando texturas y cuantas medidas se consideren necesarias. Para proporcionar la máxima accesibilidad y oportunidades al peatón en condiciones de seguridad, comodidad y confort ambiental, garantizando el acceso y conexión a los puntos generadores de tráfico peatonal y evitando los conflictos entre vehículos y peatones.

Se contemplará la correcta accesibilidad de todos los posibles usuarios de la vía pública, particularmente la de aquellos que padezcan algún tipo de discapacidad, eliminando barreras e incorporando texturas y cuantas medidas se consideren necesarias. Se proporcionará la máxima accesibilidad y oportunidades al peatón, en condiciones de seguridad, comodidad y confort ambiental, garantizando el acceso y conexión a los puntos generadores de tráfico peatonal y evitando los conflictos entre vehículos y peatones. Se definirá la señalización vertical y horizontal adecuada a la vía, así como los pasos de peatones (pasos de peatones con barbacana para minusválidos y loseta especial para invidentes), todo ello de acuerdo con la Normativa de Supresión de Barreras Arquitectónicas:

- Cualquier elemento o instalación se situará de forma que no obstaculice ni la circulación rodada o peatonal. En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento y una altura libre de paso no inferior a 2,20 m. No presentará escalones aislados ni resaltes. La pendiente transversal máxima será del 2% y la longitudinal máxima será del 6%. A continuación, se incluyen unas pendientes orientativas del trazado de la calle 51 a falta de una mayor definición del Proyecto de Urbanización:

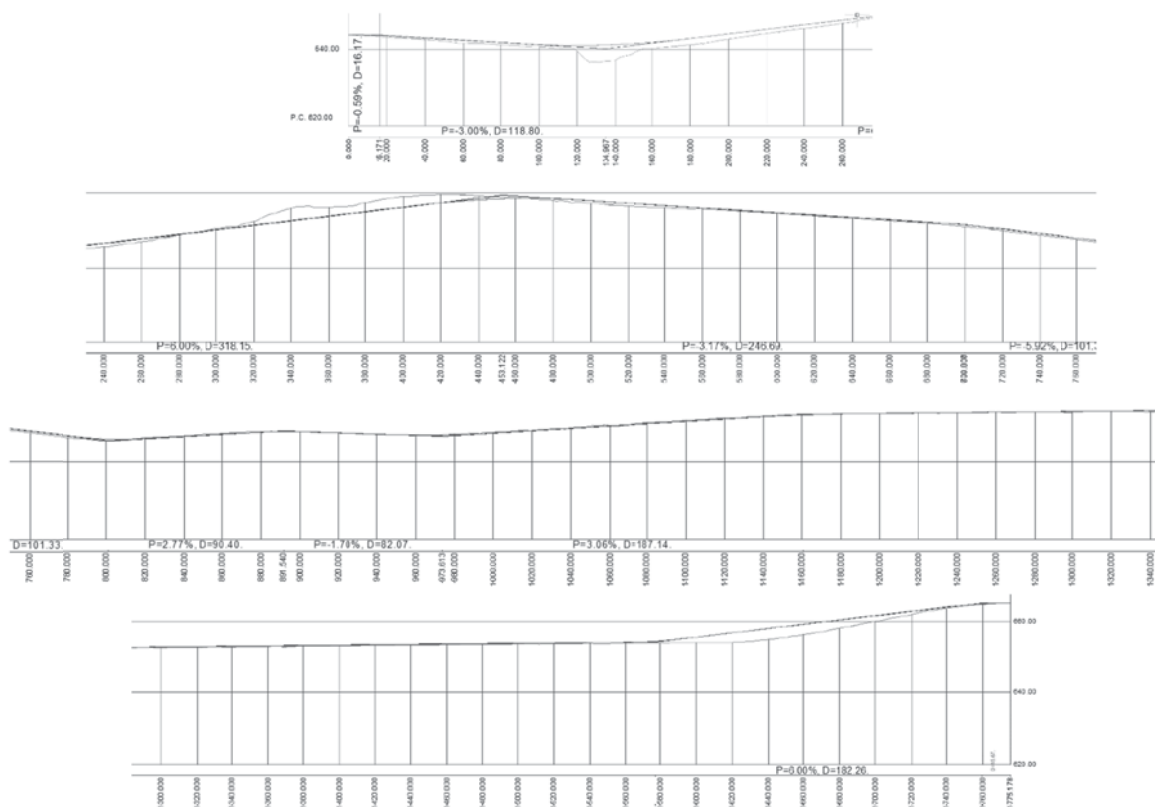


Figura 19. Perfil longitudinal de la calle 51 (orientativo, a definir en el proyecto de urbanización)

- Se dará continuidad a los itinerarios peatonales accesibles en los puntos de cruce con el itinerario vehicular. Los pasos de peatones (con barbacana para minusválidos y loseta especial para invidentes) deben mantener la continuidad del recorrido peatonal, ya que sirven de conexión entre los distintos itinerarios. El pavimento del itinerario peatonal accesible será duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos. Su colocación y mantenimiento asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes.
- Las rejillas y tapas de instalación ubicados en las áreas de uso peatonal se colocarán de manera que no invadan el itinerario peatonal accesible, salvo en aquellos casos en que las tapas de instalación deban colocarse, necesariamente, próximas a la línea de fachada o parcela y enrasadas con el pavimento circundante. No debe darse la existencia de bolardos, bancos o postes que reduzcan la anchura mínima exigida, ni la presencia de farolas, voladizos o señalización que impidan la altura mínima.
- Se dispondrá un sistema de señalización y comunicación que contenga elementos visuales, sonoros o táctiles, a disposición de las personas en los espacios públicos urbanizados para garantizar el acceso a la información.
- El ancho de la acera posibilita la colocación de bancos, y así, debido a la longitud de la calle, facilitar el acceso de este itinerario peatonal a todo tipo de colectivos.
- Instalación de un alumbrado eficiente energéticamente, que permita reducir los costes de mantenimiento en función de su durabilidad, cumpliendo con los requisitos de iluminación requeridos por el tipo de vía y condiciones de seguridad. Se propondrá al Ayuntamiento de Madrid la posibilidad de disponer en todo el desarrollo de la calle un nivel mínimo de iluminación de 20 luxes, proyectado de manera homogénea y evitando el deslumbramiento. Las luminarias se colocarán uniformemente y en línea en el espacio de uso peatonal. Se resaltarán puntos de interés tales como carteles informativos de los itinerarios, utilizando luces directas sobre ellos, sin producir reflejos ni deslumbramientos, para facilitar su localización y visualización.
- Se estudiará la ejecución de algún templado de tráfico que evite que se puedan alcanzar velocidades imprudentes, así como la colocación de marcas viales con microesferas de vidrio para mejorar la visibilidad.

— Para la atenuación del ruido ambiental se plantea la posibilidad de utilización de aglomerado viario con mezclas fonoabsorbentes.

Se tendrá en cuenta lo establecido en la legislación estatal y autonómica actualmente en vigor en cuestión de gestión de residuos de construcción y demolición.

Capítulo 2

Proyecto de urbanización

El proyecto de urbanización tendrá en cuenta lo estipulado en el artículo 3.9 de las Normas Pormenorizadas APE.16.11 Ciudad Aeroportuaria y Parque Valdebebas incluidas en el documento de la Revisión Parcial del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1985 y Modificación del Plan General de Madrid de 1997, aprobado mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de 1 de agosto de 2013, donde entre otros aspectos se contempla:

“... En los servicios urbanísticos explotados por compañías de suministradoras o concesionarias será de aplicación la normativa propia de cada una de ellas.

...

Las obras de urbanización deberán ser plenamente conformes con la Ordenanza de Gestión y Uso eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid.

...

El proyecto de urbanización debe cumplir la reglamentación sectorial específica en materia de Carreteras, y en particular la Ley de Carreteras del Estado y su Reglamentación.

...

Las necesarias actuaciones de demolición para la correcta ejecución del planeamiento”.

Siguiendo las indicaciones del informe de la Subdirección General de Planificación de la movilidad y Transportes de 4 de septiembre de 2020, el proyecto de Urbanización deberá justificar la procedencia de la sección, con uno o dos carriles en la Calle 51, con el fin de evitar problemas de seguridad vial por exceso de velocidad de los vehículos e igualmente en la ampliación de la glorieta, proponiendo la regulación del tráfico más conveniente en el momento de su tramitación.

Lo que se publica para general conocimiento, en cumplimiento del artículo 66.1 de la Ley 9/2001 de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, significando que ha sido remitido un ejemplar del Plan Especial al Registro Administrativo de la Consejería competente en materia de ordenación urbanística y que el transcrito acuerdo pone fin a la vía administrativa, pudiendo interponer contra el mismo Recurso Contencioso Administrativo ante la Sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el plazo de DOS MESES, a contar desde el día siguiente a la publicación del presente anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 29/1998 de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, todo ello sin perjuicio de que se pueda utilizar cualquier otro recurso que se estime pertinente para la defensa de sus derechos.

Madrid, a 19 de enero de 2021.—El director general de Planeamiento, Javier Hernández Morales.—El secretario general de Pleno, Federico Andrés López de la Riva Carrasco.

(02/1.686/21)

