

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

43**TORREJÓN DE ARDOZ**

URBANISMO

Por el Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada en fecha 7 de febrero de 2025, se ha adoptado acuerdo de aprobación definitiva de Plan Especial.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 65 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, se remite una copia del citado Plan Especial a los efectos de su depósito en el Registro de Planes de Ordenación Urbanística, de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad.

Asimismo, como Anexo I al presente anuncio, se publica el contenido de la normativa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 66 de la Ley 9/2001 de 17 de julio del Suelo de la Comunidad de Madrid, en relación con el 70.2 de la Ley de Bases de Régimen Local.

Frente a la presente Resolución, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el plazo de dos meses, contados desde el día siguiente de la presente publicación, en virtud de lo establecido en el art. 46.1 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, de 13 de julio de 1998, sin perjuicio de la interposición de cualquier otro recurso que es-time pertinente en defensa de sus intereses y derechos.

ANEXO I

3. OBJETO, ÁMBITO, ALCANCE Y CONTENIDO.

El objeto de este Plan Especial es la concreción de las determinaciones del Plan General de Torrejón de Ardoz para su ámbito, denominado UGDB-1 que se limitan al trazado de las vías de cesión y a la coordinación de las mismas con las soluciones adoptadas en el entorno.

No modifica la edificabilidad ni los usos asignados por el Plan General, reflejando las condiciones de ubicación de la edificación y de los accesos a la misma, así como la aplicación de la ordenanza del Plan General a la parcela, definiendo el área de movimiento resultante de la aplicación de las determinaciones de la misma, que no se modifican, procediéndose exclusivamente a la aclaración de la edificabilidad tenido en cuenta el aprovechamiento del área de Reparto en la que se incluye, la supresión del requerimiento de justificar en el uso industrial las necesidades funcionales para alcanzar la altura máxima de 15 m admitida por la ordenanza previa justificación y el ajuste de los usos permitidos en el espacio de retranqueos.

3.1 ORDENANZAS PARTICULARES.

ORDENANZA ZU-R2-UGDB1.

Definición.

Regula el uso y la edificación en el suelo lucrativo de la UGDB-1

Determinaciones de Aprovechamiento.

Alineaciones y Rasantes. Serán las especificadas en el plano correspondiente (las rasantes podrán ajustarse en el Proyecto de Urbanización. Deberá respetarse la línea de edificación de la Autovía A-2 caso de suponer un retranqueo mayor de la edificación.

Altura máxima. La altura máxima para el uso industrial será de 15 m, y 12 m para el resto de los usos salvo necesidades justificadas por razones funcionales. El número máximo de plantas será tres

Aprovechamiento. Será el resultado de aplicar un coeficiente de edificabilidad de $1\text{m}^2\text{c}/\text{m}^2$ s sobre parcela neta.

Fachada mínima. La fachada mínima será de 16 metros.

Ocupación de la parcela. La ocupación máxima sobre rasante será del 50% de la parcela inicial ubicada en el término municipal de Torrejón de Ardoz. Es decir $8.787,5\text{ m}^2$ s. Una superficie menor que el área de movimiento definida por las determinaciones de retranqueos

Parcela mínima. La parcela mínima será de 1.000 m^2 , en la que pueda inscribirse un círculo de radio 10 m. No se establece parcela máxima.

Ajardinamiento. Deberá garantizarse un ajardinamiento mínimo de 1 árbol por cada 100 m^2 de parcela no ocupada por la edificación. Teniendo en cuenta que la ocupación máxima es de $8.787,5\text{ m}^2$ s y el tamaño de la parcela neta es de 13.144 m^2 s, el número mínimo de árboles a ubicar en la parcela neta asciende a 44.

Separación entre edificios en el interior de la parcela. Será de seis metros, salvo edificaciones adosadas.

Edificaciones bajo rasante. Se permite la construcción de plantas bajo rasante con destino a aparcamiento, almacén y servicios complementarios, con las mismas condiciones de ocupación que las plantas sobre rasante, aunque no tienen que coincidir necesariamente el espacio utilizado. La planta bajo rasante podrá tener una superficie máxima de $8.787,5\text{ m}^2$ s No tiene por qué coincidir con la ocupación sobre rasante, aunque el cómputo se realizará por el perímetro exterior a ambas.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo IV.3.2 de las Ordenanzas Generales, no computarán edificabilidad las plantas bajo rasante cuando se destinen a aparcamientos, dotaciones de servicios e instalaciones complementarias del edificio

Cerramiento. A linderos exteriores tendrá una altura máxima de tres metros con un soporte opaco de altura máxima $0,50\text{ m}$.

A linderos laterales y traseros se permiten cerramientos hasta dos metros de altura.

Frente continuo edificado. 100 m salvo en instalaciones de una sola industria.

Retranqueos.

A alineación exterior 10 m

A linderos laterales 5 m

El área de movimiento es la zona en que puede situarse la edificación bajo o sobre rasante, que viene definida por los retranqueos sin que pueda superarse la ocupación máxima

Usos permitidos en espacios de retranqueos.

A alineación exterior

Se permiten

Carga y descarga

Ajardinamiento

Aparcamiento

Paso de vehículos

Garitas de control y vigilancia de accesos.

Instalación de luminarias y similares (señales de tráfico, carteles orientativos de localización, focos...)

Se prohíben.

Almacenamiento

Construcciones auxiliares excepto garitas de control y vigilancia.

Instalaciones auxiliares sobre rasante excepto transformadores y similares integrados en el cerramiento Depósitos de residuos no controlados

A linderos laterales y posterior

Se permiten

- Carga y descarga
- Ajardinamiento
- Aparcamiento
- Paso de vehículos
- Instalaciones y construcciones auxiliares como transformadores, integradas en el cerramiento, dejando un paso libre de 3,00 m anchura y 4,50 m de altura para paso de vehículos de emergencia.
- Luminarias y similares (señales de tráfico, carteles orientativos de localización...)

Se prohíben.

- Obstaculizar el paso de vehículos.
- Construcciones auxiliares
- Depósitos de residuos no controlados

En la superficie de la parcela no ocupada por la edificación se permiten instalaciones no consumidoras de volumen, depósitos, instalaciones tales como transformadores (que deberán computarse como superficie ocupada y edificada) acopio de materiales, actividades productivas al aire libre que pueden protegerse con toldos y similares

Vuelos.

Se permiten vuelos tales como marquesinas y similares que, dejando una altura libre mínima de 4,50 m podrán invadir el 50% de la anchura del retranqueo. En el espacio delimitado por las líneas de retranqueos se permiten vuelos cerrados sin limitación, con una altura libre de 4,50 m, computando ocupación en lo que excedan de 0,80 m.

Determinaciones sobre uso y destino de la edificación y el suelo.

Todos los usos deberán cumplir las condiciones que para los mismos se determinan en las Condiciones Generales de Uso

Uso global. Productivo.

Usos predominantes.

Industrial y Almacenes, en:

- Categorías I.1, I.2 en cualquier situación.
- Categorías I.3, I.4,
- Terciario Industrial Terciario.
- Comercial C.7 y C.8.

Dentro del uso de almacenes debe entenderse incluido el uso aparcamiento.

Usos complementarios. Los ligados funcionalmente al uso principal, sin acceso desde el exterior.

Usos compatibles.

En edificio exclusivo: Oficinas

- Servicios Administrativos
- Estaciones de Servicio.
- Hostelero HO.2

Compartidos: Usos indicados en el siguiente cuadro, que no podrán consumir más del 25% del aprovechamiento de la manzana. Se prohíben los no especificados.

Teniendo en cuenta que la edificabilidad es de 1 m² /m² sobre parcela neta, (13.144 m²c), el uso de oficinas como compatible podría alcanzar los 3.286 m²c, y el 75 % restante sería uso industrial de talleres que podría incluir un 30% de usos complementarios, (2.957 m²c). de acuerdo con lo dispuesto en el artículo V.5 de las Ordenanzas Generales del PGTOR. En cualquier caso, el uso global predominante debe consumir más del 50% de la edificabilidad. (más de 6.572 m²c).

Aparcamientos.

Dado que el uso inicialmente propuesto es el taller de reparación de autobuses, con una superficie de oficinas que puede alcanzar, como uso compatible los 3.286 m², deberá reservarse 65 plazas para dicho uso y un número similar para el uso característico. En cualquier caso, el número total de plazas no será inferior a 1 plaza por cada 75 m² de superficie de taller (incluyendo en su caso las oficinas no computadas como uso compatible sino como uso complementario), en las que podrán computarse las plazas de autobuses como espacio de reparación, siempre que su superficie sea como mínimo 44 m². (3 m x 14 m). El número máximo de plazas para vehículos de dos ruedas será el 15% del total de plazas excluidas las plazas de autobuses.

En síntesis:

Oficinas como uso compatible (máximo 3.286 m²): 1 plaza por cada 50 m²
Taller y usos complementarios incluidas las oficinas al servicio del taller. 1 plaza por cada 75 m²
De total de plazas excluidas las de autobuses el máximo para vehículos de dos ruedas será del 15%.
El espacio de estacionamiento de autobuses para su reparación se computará como plaza siempre que su superficie sea de 44 m² como mínimo.

En cualquier caso, podrá materializarse el aprovechamiento en cualquiera de los usos admitidos por la ordenanza o mantener el uso actual de aparcamiento de autobuses sin consumir la totalidad del aprovechamiento asignado, en cuyo caso, como se ha dicho, deberá presentarse un estudio de ordenación del mismo en la parcela neta resultante de la cesión del viario.

Accesos.

Los accesos no podrán situarse a menos de 25 m de la intersección de las alineaciones. Su número deberá justificarse por razones funcionales de la actividad. El Plan Especial establece cuatro accesos, de ubicación indicativa: uno para el aparcamiento subterráneo y vehículos ligeros, un acceso de entrada de autobuses por la calle Norte y dos accesos para autobuses y vehículos ligeros de entrada y salida. La propuesta se justifica por la menor incidencia en el tráfico de las calles públicas y por necesidades funcionales de acceso y salida de autobuses que en muchas ocasiones accederán remolcados por grúas, dado que se trata de un taller de reparación, lo que, debido a los radios de giro puede generar menos impacto sobre las vías del polígono con un mayor número de accesos dado que se trata de un taller de reparación.

Condiciones de control semafórico.

Como consecuencia de los resultados del estudio de tráfico se establecen las condiciones de control semafórico que se incluyen en el mismo y se reflejan a continuación. Obviamente, tienen carácter referencial y podrán ser modificadas justificadamente por los servicios municipales en función de la evolución del tráfico.

Dado en que las condiciones de circulación empeoran en algunos viarios tras la puesta en servicio de los desarrollos incluidos en el PE, se propone unas modificaciones en los ciclos semafóricos en situación futura con el objeto de no empeorar las condiciones de tráfico existentes. Adicionalmente en la calle Maestro Rodrigo se propone el cambio de la señal de stop por una de ceda el paso.

Manteniendo la duración de los ciclos en situación actual, se realizan algunas variaciones en la duración de los grupos semafóricos, proponiéndose los siguientes

Plan de control situación futura, avda. de las Fronteras-Torrejón HPT

Arbolado.

Para el cumplimiento del número de árboles a plantar, derivada de la desaparición de ejemplares existentes, se computarán los que se localice en las aceras y, en su caso, en el interior de la parcela. Para los restantes el Ayuntamiento indicará el lugar de la plantación y podrá optar por la sustitución por su equivalente en metálico para ser plantados por los servicios municipales de jardinería.

Servidumbres aeroportuarias.

El proyecto para el que se solicite licencia de obra deberá ser informado, con carácter previo a la concesión, por AESA y el Ministerio de Defensa.

ORDENANZA ZU-RV (Red Viaria)**Definición**

Regula el régimen del suelo y la edificación en los terrenos ocupados u ocupables en base a las previsiones del Plan por usos de dominio público para la circulación de vehículos o peatones en Suelo Urbano y Urbanizable. Se complementa con la N-RV para Carreteras y Caminos.

El Plan General señala las alineaciones que se entienden obligatorias y una distribución/sección transversal que podrá ajustarse en el proyecto de urbanización correspondiente a partir de los estudios de tráfico que puedan realizarse.

Condiciones de diseño

El diseño y trazado se regulará por lo dispuesto en las Condiciones Generales del Uso Red Viaria, señalándose aquí algunas matizaciones para el diseño de calles compartidas, y plataformas reservadas, que deben entenderse subsidiarias de las que se incluyan en la Instrucción para el Diseño de la Red Viaria a redactar por el Ayuntamiento.

Calles compartidas o calles de coexistencia

Las bandas destinadas específicamente a la circulación de peatones, con un trazado que no sea tortuoso deberán tener una anchura comprendida entre 2,50 y 3 m.

Se diferenciarán unas bandas de protección de la edificación de 0,50 a 0,75 m.

Las bandas de circulación de vehículos tendrán una dimensión máxima de 3 metros admitiéndose su diferenciación con un leve desnivel de 3 a 5 m. respecto al resto de la calle.

Las plazas de aparcamiento estarán perfectamente delimitadas en el pavimento.

Si en la calle de coexistencia circula un autobús, el carril debe disponerse por el centro con una señalización clara del tipo bolardos o similar.

En lo que se refiere a firmes se recomienda el firme con base de hormigón, y en relación a los pavimentos, se recomienda el adoquinado, o enlosado, o el hormigón.

Plataformas reservadas**Carril-bus.**

La dimensión recomendable para el carril-bus será de 3,30 m. con un mínimo de 3,00 m. para un sentido de circulación y 6,00 m. para dos sentidos.

Siempre que sea posible, el pavimento del carril-bus debe diferenciarse por el color o el tipo de pavimento del resto de la calzada.

Carril-bici.

Hasta tanto se redacte la instrucción técnica para los proyectos de urbanización, se establecen las siguientes recomendaciones de diseño:

1. El pavimento será de distinto color que el de la acera (se recomienda adoquín rojo sin bisel o similar), con un desnivel de 4 cm. y 10 cm. respecto a la acera o calzada/apto respectivamente.
2. En las calles con carril-bici unidireccional los árboles se plantarán entre éste y la acera.
3. Si existen aparcamiento el carril discurrirá entre éste y la acera con los desniveles especificados en el punto 1.
4. Se dispondrá de la adecuada señalización y balizamiento, en la embocadura de cada tramo se instalará una señal expresiva del uso (bicicleta blanco sobre fondo azul).
5. Los vados para los carriles se señalarán mediante balizas de trazo discontinuo. Se rebajará la rasante de los pavimentos en todas las intersecciones del carril con calzadas hasta una altura

máxima de 2 cm. Cuando sea previsible la invasión por el automóvil, se tomarán las medidas necesarias para impedirlo (bolardos, árboles, etc.).

Plantaciones arbóreas

El tamaño mínimo de los árboles será de 2,5 m. de altura para los árboles de hoja perenne y 16 cm. de perímetro del tronco medido a 1 m. del suelo en los de hoja caduca.

Deberá preverse los correspondientes tutores con al menos dos guías verticales y las abrazaderas correspondientes.

Plazas de aparcamiento

Las plazas de aparcamiento en línea debidamente señalizadas no superarán consecutivamente como referencia las cuatro unidades prolongándose la acera hasta la calzada en una longitud de 5 m. entre cada cuatro plazas.

En caso de aparcamientos en batería la distancia máxima de referencia en contigüidad será de 15 m. Haciéndose avanzar la acera, como en el caso anterior en una longitud mínima de 2 m.

El Ayuntamiento en zonas específicas podrá ampliar o disminuir la longitud del espacio acerado intermedio entre conjuntos de aparcamiento.

Colocación de báculos en calzadas de vehículos

La distancia entre el borde de la calzada y báculos de luz o arbolado será como mínimo de 0,45 m.

Determinaciones de instalación

Trazado. En el diseño de la urbanización se tendrá en cuenta la legislación vigente sobre supresión de barreras arquitectónicas.

Evacuación de pluviales. Para facilitar la evacuación de pluviales se dispondrán de pozos[1]sumideros según las indicaciones de los técnicos municipales o las ordenanzas de urbanización municipales.

Servicios de infraestructuras. Los servicios se colocarán por las aceras siempre que sea posible, protegiendo las instalaciones en cruces de calzadas de acuerdo con las indicaciones de las compañías suministradoras y Normas Técnicas Municipales.

Usos Permitidos

Además de los servicios indicados en las aceras se permite la instalación de:

Farolas y báculos de iluminación.

Pequeños centros de mando para el alumbrado.

Bocas de incendios.

Cabinas telefónicas.

Puestos de periódicos, flores, caramelos, rifas y similares (previa autorización municipal y en la ubicación que los Servicios Técnicos determinen).

Mobiliario urbano (banco, papeleras... etc.).

Monopostes de expedición de carburantes previa concesión administrativa.

La instalación de estaciones de servicio o monopostes se autorizará teniendo en cuenta su impacto en la circulación de vehículos.

NOTA. *En el Plano de Estructura Urbana se incluye la red principal de itinerarios no motorizados.*

Torrejón de Ardoz, a 2 de enero de 2026.—El alcalde (firmado).

(02/46/26)

