

EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL



**ÁREA DE GOBIERNO DE ECONOMÍA Y HACIENDA, URBANISMO E INFRAESTRUCTURAS
CONCEJALÍA DE URBANISMO
SERVICIO DE PLANEAMIENTO Y OFICINA DE SUPERVISIÓN DE PROYECTOS**



**MODIFICACIÓN Nº 21 DEL PGOU DE CIUDAD REAL.
DESCLASIFICACIÓN DE ÁMBITOS DE SUELOS
URBANOS NO CONSOLIDADOS NO
PROGRAMADOS**

REDACTOR: ISIDRO J. ZAPATA ROMERO
INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS



ABRIL 2025

1. MEMORIA INFORMATIVA.....	4
1.1. ANTECEDENTES	4
1.1.1. El Plan General Vigente y su desarrollo	4
1.1.2. Legislación y normativa de aplicación.....	4
1.1.3. Estudio, informe o evaluación de impacto ambiental	5
1.2. JUSTIFICACIÓN DETALLADA DE LA MODIFICACIÓN	5
1.2.1. Justificación de la modificación en la legislación urbanística y territorial	5
1.2.2. Antecedentes administrativos de la modificación. Instrucción y acuerdo de iniciación.	6
1.3. IDENTIFICACIÓN DEL ÁMBITO AFECTADO	7
1.3.1. Información urbanística	7
A) Delimitación del ámbito de desclasificación.....	7
B) Superficies afectadas por la modificación	21
C) Los Sistemas Generales en el PGOU 1997	28
D) Modelo urbanístico establecido por el PGOU de 1997	29
E) Memoria Económica del PGOU.....	34
1.3.2. Situación actual	38
2. MEMORIA JUSTIFICATIVA.....	49
2.1. OBJETO, CONVENIENCIA Y JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN	49
2.1.1. Objeto.....	49
2.1.2. Conveniencia y justificación de la modificación.....	50
A) Justificación de la eficiencia del modelo de movilidad actual	51
B) Justificación de la innecesaridad del uso como variante de Ciudad Real.....	54
C) Necesidad de evitar impacto acústico del Sistema General en zonas residenciales ..	58
D) Justificación de la no necesidad de los Sistemas Generales de Zonas Verdes	63
E) Justificación del impacto económico de la realización de los Sistemas Generales	65
2.2. DETERMINACIONES DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	67
2.2.1. Modificación propuesta	67
2.2.2. Modificación de las NNUU y los planos.....	69
2.3. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA.....	69



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

2.3.1. Justificación de la solución propuesta	69
2.3.2. Justificación de la categoría de suelo asignado	70
2.3.3. Justificación del cumplimiento de los artículos 31 del TRLOTAU, 21 y 24 de Reglamento de Planeamiento.....	72
2.3.4. Justificación del artículo 39 del TRLOTAU y 120 del Reglamento de Planeamiento.....	72
2.3.5. Estudio económico y financiero	72
2.4. TRAMITACIÓN	73
2.4.1. Clasificación de los suelos como urbano no consolidados.....	74
2.4.2. Sin programar, pese a haber transcurrido los plazos legales para ello.....	78
2.6. EFECTOS DE LA MODIFICACIÓN	81
ANEXOS 01. PLANOS	82
PLANOS DE INFORMACIÓN	82
PLANOS DE ORDENACIÓN	82



1. MEMORIA INFORMATIVA

Con fecha 3 de febrero de 2025 el Ayuntamiento de Ciudad Real ha determinado la necesidad del inicio del expediente de la redacción de una modificación puntual del PGOU, y dada la urgencia y relevancia de estas actuaciones, así como por la falta de personal suficiente, carencia de medios especializados y plazos incompatibles se acuerda la contratación por medios externos.

El técnico redactor de la presente propuesta de Modificación es D. Isidro J. Zapata Romero, Ingeniero de Caminos para la empresa Estrategias Urbanas y Civiles, SL, siendo el Responsable del contrato el Director General de Urbanismo, D. David García-Manzanares Vázquez de Agredos.

1.1. ANTECEDENTES

1.1.1. El Plan General Vigente y su desarrollo

El planeamiento en vigor es el Plan General de Ordenación Urbana de Ciudad Real (en adelante PGOU), Aprobado por la C.P.U. de Ciudad Real el 2/5/1997, y publicado en el DOCM de 16/5/1997 y en el B.O.P. 4/6/1997.

La vigencia del PGOU, queda acreditada por la Disposición Transitoria Segunda de la LOTAU98, establece:

"Los planes e instrumentos de ordenación vigentes en el momento de la entrada en vigor de esta Ley.

1. Todos los planes y los instrumentos de ordenación aprobados definitivamente con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley conservarán su vigencia hasta su revisión o total cumplimiento; si bien se ejecutarán de conformidad con /as previsiones de esta Ley.

2. No obstante lo dispuesto en el número anterior, los Municipios podrán formular y aprobar adaptaciones de los planes y restantes instrumentos, que podrán ser totales o parciales. La Consejería competente en materia de ordenación territorial y urbanística podrá aprobar instrucciones orientativas sobre el contenido y alcance de dichas adaptaciones"

1.1.2. Legislación y normativa de aplicación

Principalmente son de aplicación:



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

- Decreto Legislativo 1/2023, de 28 de febrero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística (TRLOTAU)
- Decreto 248/2004, de 14 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de la Ley 2/1998, de 4 de junio, de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística (RPLOTAU)
- 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 (TRLSyR)

1.1.3. Estudio, informe o evaluación de impacto ambiental

El carácter de la modificación no requiere Evaluación de Impacto Ambiental, ya que no concurren ninguna de las circunstancias previstas en los artículos 39.8 y 39.9 del TRLOTAU.

La tramitación mediante la Disposición Adicional Cuarta del TRLOTAU indica que para las tramitaciones que se realicen de desclasificación de ámbitos que cumplan las condiciones del artículo no será necesario el sometimiento a evaluación ambiental.

1.2. JUSTIFICACIÓN DETALLADA DE LA MODIFICACIÓN

1.2.1. Justificación de la modificación en la legislación urbanística y territorial

La presente modificación del Plan General se formula dentro las esferas de competencia asignadas al Municipio en el marco del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística (TRLOTAU) al amparo de lo establecido en el artículo 34 del TRLOTAU, por el que *“...corresponderá a los Municipios elaborar, modificar y revisar sus respectivos Planes de Ordenación Municipal...”*.

La reconsideración del contenido del Plan General objeto de este documento es subsumible en el concepto de “Modificación del Plan General”. En los siguientes apartados se justifica que las modificaciones propuestas tienen carácter puntual y que en ningún caso representan un replanteamiento global y sustantivo del contenido del planeamiento en vigor.

Este procedimiento de modificación se ajusta a lo establecido en el artículo 41 del TRLOTAU y 119 del Reglamento de Planeamiento de Castilla-La Mancha.

La presente modificación del Plan General se fundamenta en la Disposición adicional cuarta del TRLOTAU ‘Régimen de desclasificación de ámbitos de suelos urbanizables y urbanos no consolidados no programados para los que haya transcurrido la fecha legalmente establecida



para ello' estando compuesto el documento por memoria informativa, memoria justificativa y planos.

1.2.2. Antecedentes administrativos de la modificación. Instrucción y acuerdo de iniciación.

Después de 28 años de vigencia del PGOU de 1997 existen una serie de Sistemas Generales de Infraestructuras viarias y de espacios libres y zonas verdes que no han sido ejecutados al no haber sido necesarios para el desarrollo urbanístico de la ciudad. El PGOU no asoció el desarrollo de estos Sistemas Generales a ninguna Unidad de Actuación de Suelo Urbanizable o de Suelo Urbano No Consolidado con aprovechamiento, por lo que el desarrollo de los mismos estaba previsto en base a los presupuestos municipales y/o de la administración regional.

Llegado este tiempo el Ayuntamiento de Ciudad Real en base a los parámetros de eficiencia en movilidad urbana y calidad ambiental, así como en la sostenibilidad económica de los presupuestos municipales ha realizado una serie de trabajos para evaluar la necesidad real de los mismos, concluyendo que no es necesaria la ejecución de los viales y espacios libres asociados en esa zona de la ciudad, ya que queda constatado que el nivel de servicio de los viales existentes será el adecuado para el crecimiento del tráfico en los próximos años, así como que se están desarrollando infraestructuras a modo de variante de la ciudad que supone la pérdida de eficiencia de la inversión en estos Sistemas Generales, pudiendo ocasionar su ejecución mayores problemas de ruido en los desarrollos residenciales que se han desarrollado en el periodo de vigencia del PGOU que los problemas que pueden resolver.

A esto hay que sumar la importante inversión económica a realizar en la adquisición de los suelos y en la ejecución de las obras de urbanización, ya que las previsiones económicas realizadas con la aprobación del PGOU han quedado desfasadas en cuanto a previsiones de ingresos y gastos, además de la aprobación de una sentencia¹ que ha aumentado el coste de adquisición de los suelos supera lo inicialmente previsto en el PGOU, además de estar planificada la ejecución con aportación mayoritaria de presupuesto de otras administraciones, como es la Administración regional, sobre la que no existe ningún compromiso financiero concreto.

De esta forma con fecha 3 de febrero de 2025 el Ayuntamiento de Ciudad Real ha determinado la necesidad del inicio del expediente de la redacción de modificación puntual del PGOU, y dada la urgencia y relevancia de estas actuaciones, así como por la falta de personal suficiente, carencia de medios especializados y plazos incompatibles se acuerda la contratación por medios externos.

¹ Sentencia nº 175/2024. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección 2ª. Tribunal Superior Justicia Castilla La Mancha



1.3. IDENTIFICACIÓN DEL ÁMBITO AFECTADO

1.3.1. Información urbanística

Vamos analizar la información urbanística del PGOU vigente respecto del ámbito de la desclasificación, tanto su delimitación física, como la clasificación de los suelos afectados por la modificación, la forma en que se obtendrían y desarrollarían estos Sistemas Generales, así como el modelo urbanístico del Plan, y el impacto en la memoria económica.

A) Delimitación del ámbito de desclasificación

La franja de Sistemas Generales de infraestructuras viarias y de zonas verdes discurre desde la Calle Sol hasta la Carretera de Puertollano según la imagen anexa.





AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

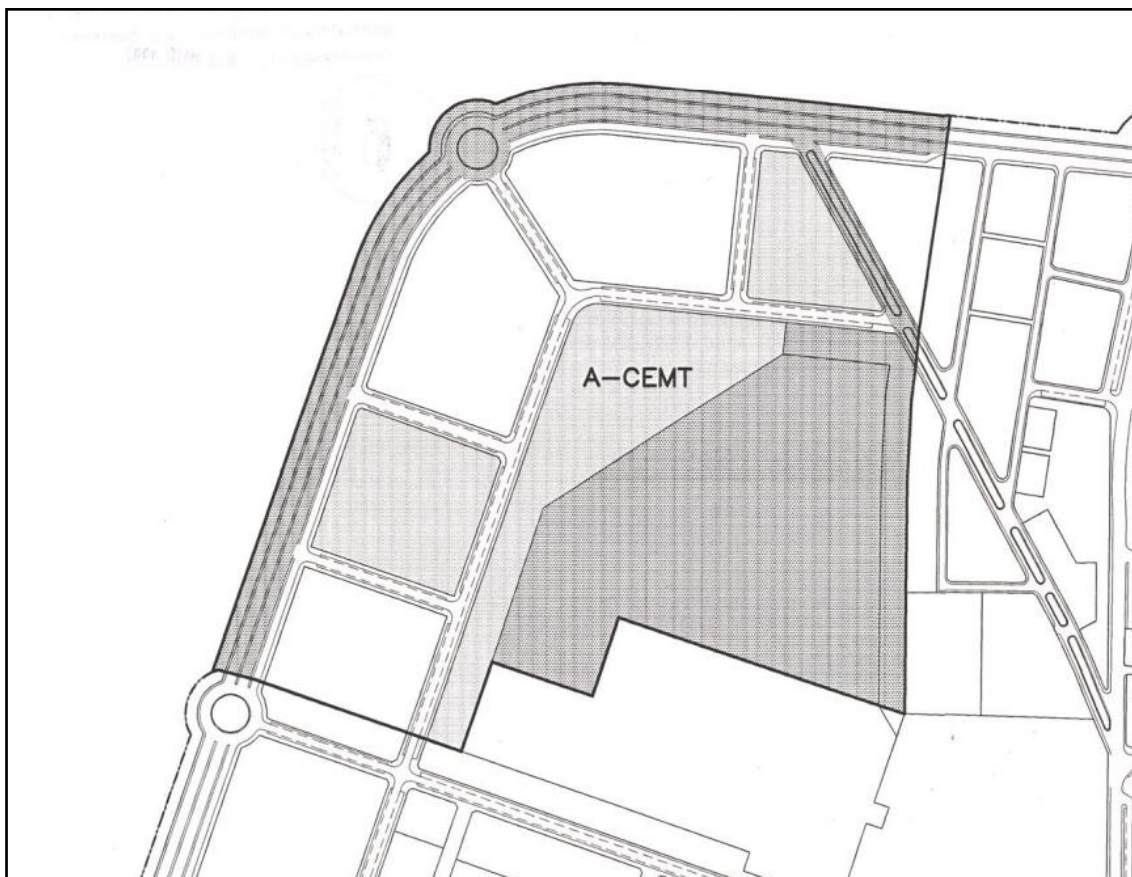
Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

El ámbito de la actuación se encuentra en la zona Oeste del núcleo de población, en lo que constituye una franja límite del suelo urbano de la ciudad, en la línea de separación entre el crecimiento residencial hacia el interior de la ciudad, según lo previsto en el PGOU de 1997, y el suelo rústico hacia el exterior.

La longitud del tramo norte es de 2.081 metros, y la del tramo sur es de 1.155 m, con lo cual el total de longitud afectada es de 3.236 metros.

La parte norte del Sistema General tiene continuidad en un Sector de Suelo Urbanizable No Programado, el Sector A-CEMT, donde los Sistemas Generales se ejecutará dentro del desarrollo del sector, por tanto, lo excluimos de nuestro trabajo al no tener la misma situación urbanística que nuestros suelos.





AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

En la zona intermedia conocida como la Ronda del Jaleo, los Sistemas Generales presentan una discontinuidad, debido a que en el lado oeste de los mismos se encuentra el Sector de Suelo Urbanizable No Programado A-CCAMP, siendo por tanto un sector de suelo comprendido entre un Suelo Urbano y un Suelo Urbanizable, y para tener continuidad y no suponer una franja de suelo rústico se elimina de la delimitación de nuestra desclasificación de suelo, manteniendo por tanto las mismas características que le otorgó el PGOU 1997.





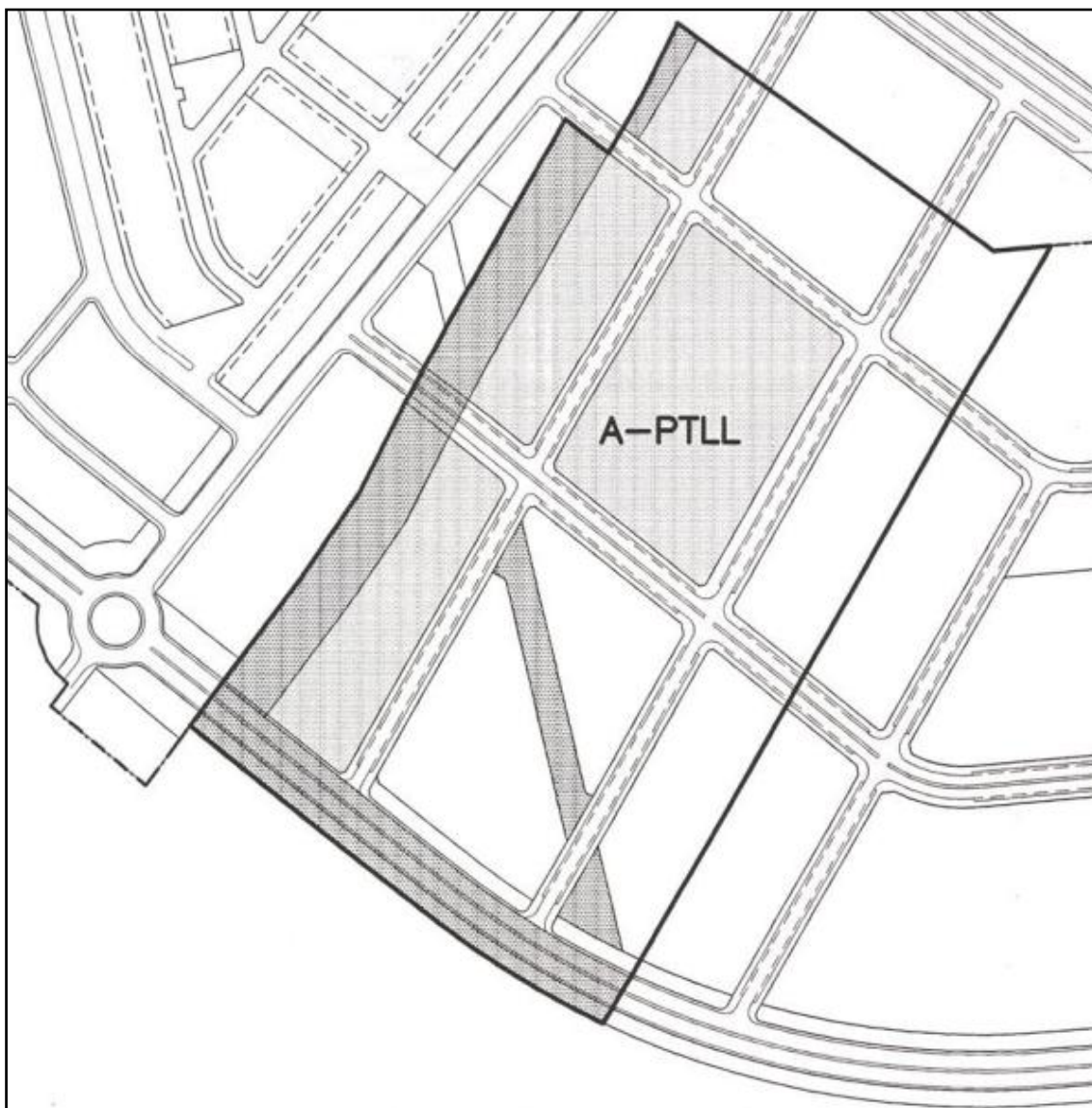
AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

En la parte final, una vez cruzada la Carretera de Puertollano, nos encontramos con una franja de Sistema General de 30 metros, que se encuentra entre dos suelos urbanos ya desarrollados, y con una franja de Suelo Urbanizable A-PTLL ya desarrollada, por lo que encontramos que es encuentra rodeada de Suelo Urbano, no cambiando su clasificación y dejándolo fuera de la delimitación que estamos efectuando.





AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

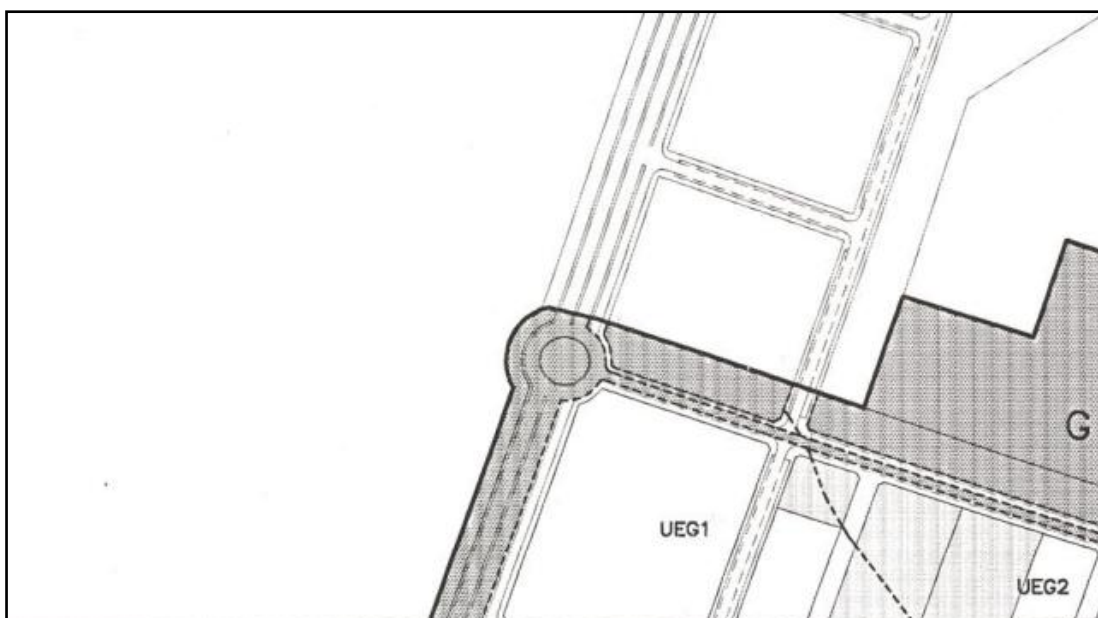
Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

En el '*Plano nº 5A. Gestión del suelo urbano*' del PGOU 1997 vemos la diferenciación de las dotaciones públicas Sistemas Generales y de las dotaciones públicas de carácter local, que son contiguas, pero que tenían la diferenciación de que las de carácter local se encuentran ejecutadas al estar adscritas a Unidades de Actuación que se han ido desarrollando durante los años de vigencia del plan. Sin embargo, los Sistemas Generales no lo estaban, no habiendo sido desarrollados en la zona de nuestro estudio.

Las hojas afectadas por nuestra zona de trabajo son:

- Hoja 1, '*Plano nº 5A. Gestión del suelo urbano*' del PGOU 1997



Dotaciones Públicas



de carácter local

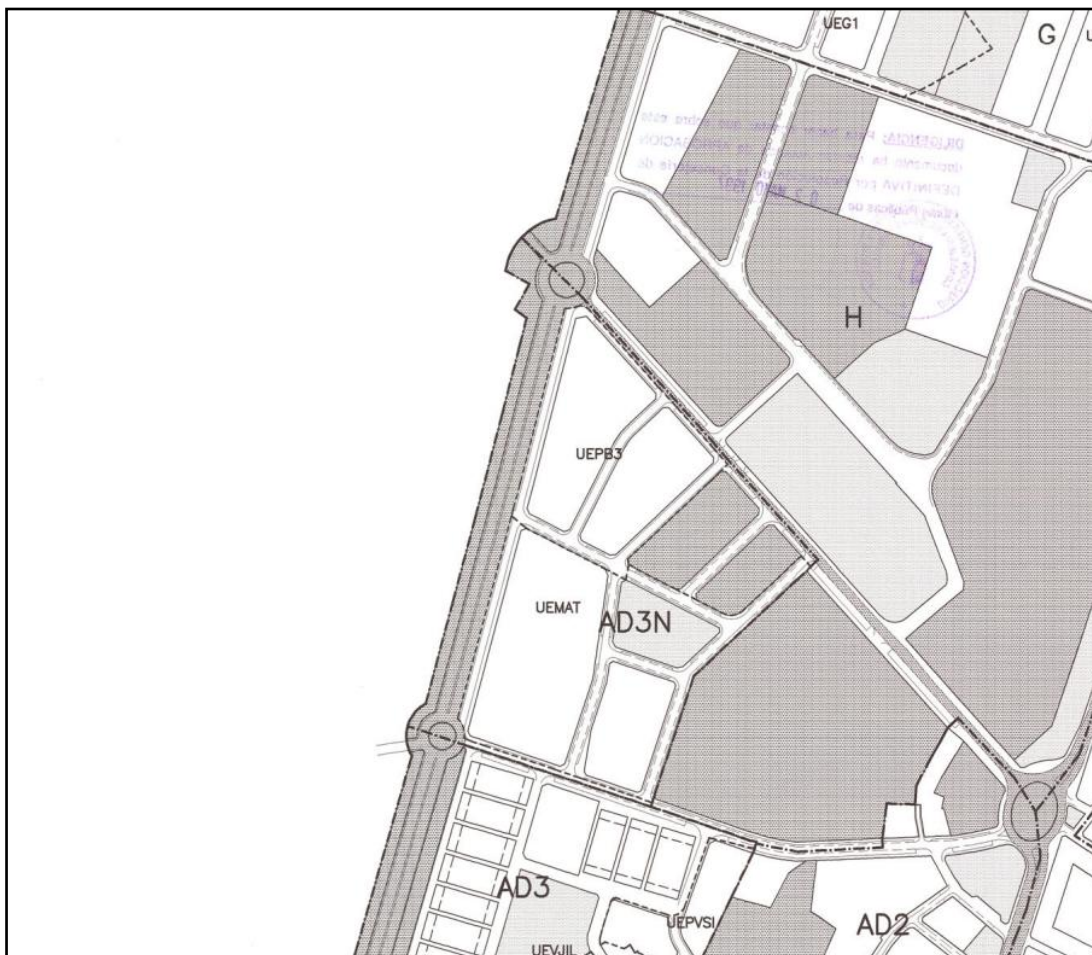


sistemas generales



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

- Hoja 3, 'Plano nº 5A. Gestión del suelo urbano' del PGOU 1997



Dotaciones Públicas



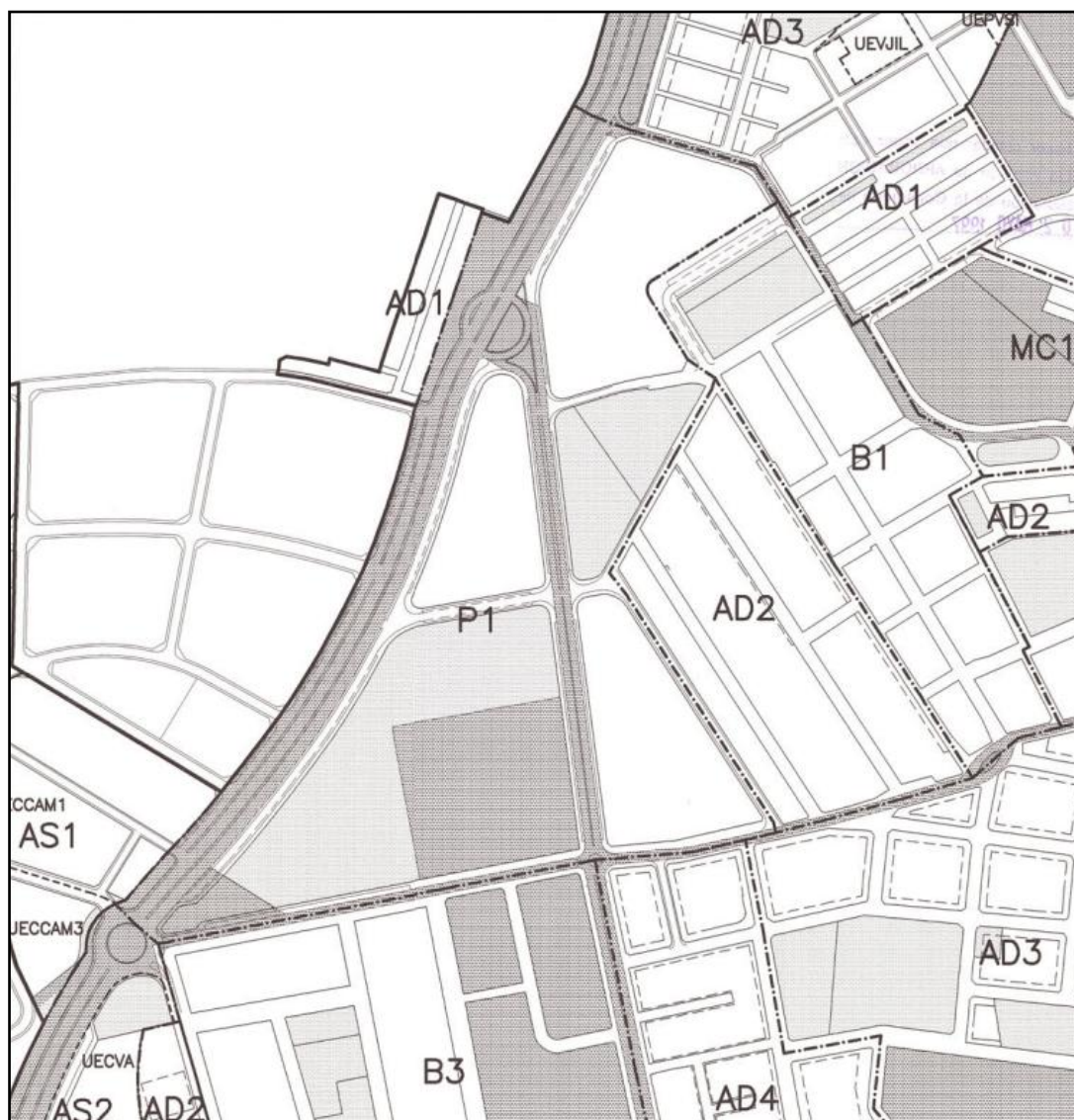
de carácter local



sistemas generales



- Hoja 5, 'Plano nº 5A. Gestión del suelo urbano' del PGOU 1997



Dotaciones Públicas



de carácter local

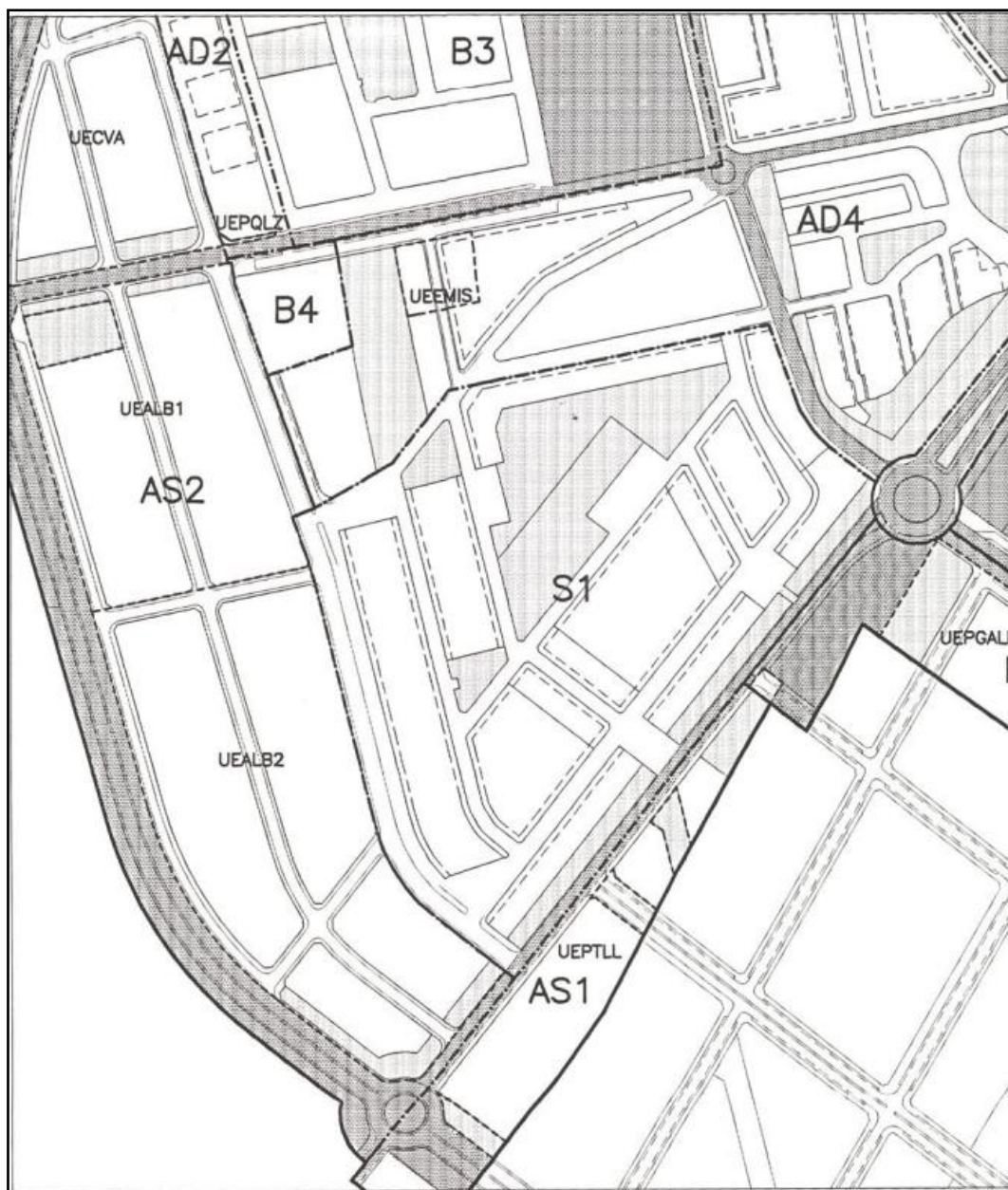


sistemas generales



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

- Hoja 7, 'Plano nº 5A. Gestión del suelo urbano' del PGOU 1997



Dotaciones Públicas



de carácter local



sistemas generales



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

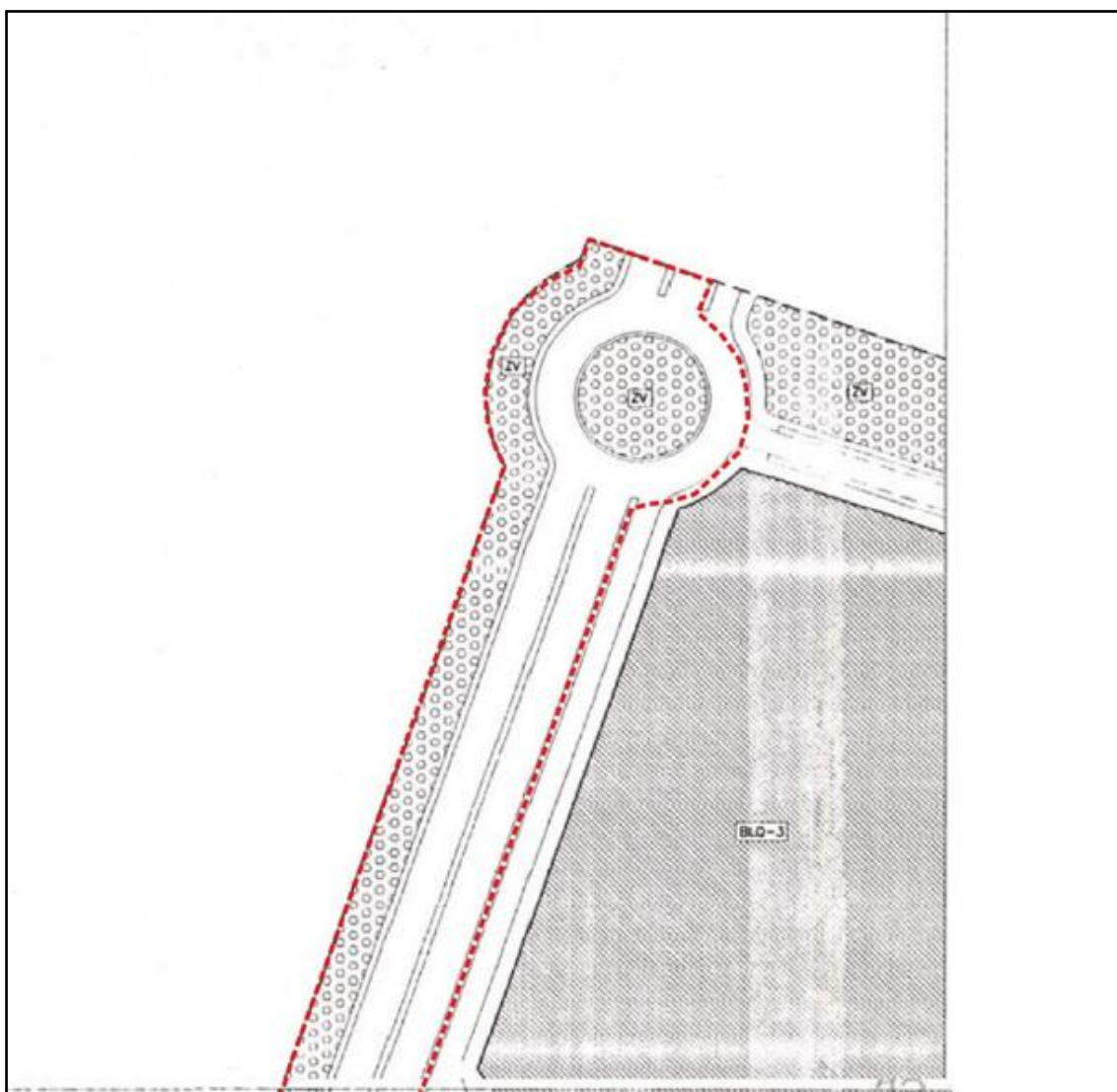
Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

Adoptamos la delimitación del ámbito de desclasificación de Sistemas Generales de nuestra actuación a la delimitación de las Dotaciones Públicas de Sistemas Generales que vienen establecidos en el '*Plano nº 5A. Gestión Suelo Urbano.*'

En el '*Plano nº 3. Calificación del Suelo*' del PGOU de 1997 vemos que la delimitación del ámbito de desclasificación está formado por suelos clasificados como Dotacional Infraestructura viaria y como Espacios libres Parques y zonas verdes. Añadimos a este plano la nueva línea del ámbito de nuestra delimitación, resultando:

- Hoja 757-4, '*Plano nº 3. Calificación del Suelo*' del PGOU de 1997

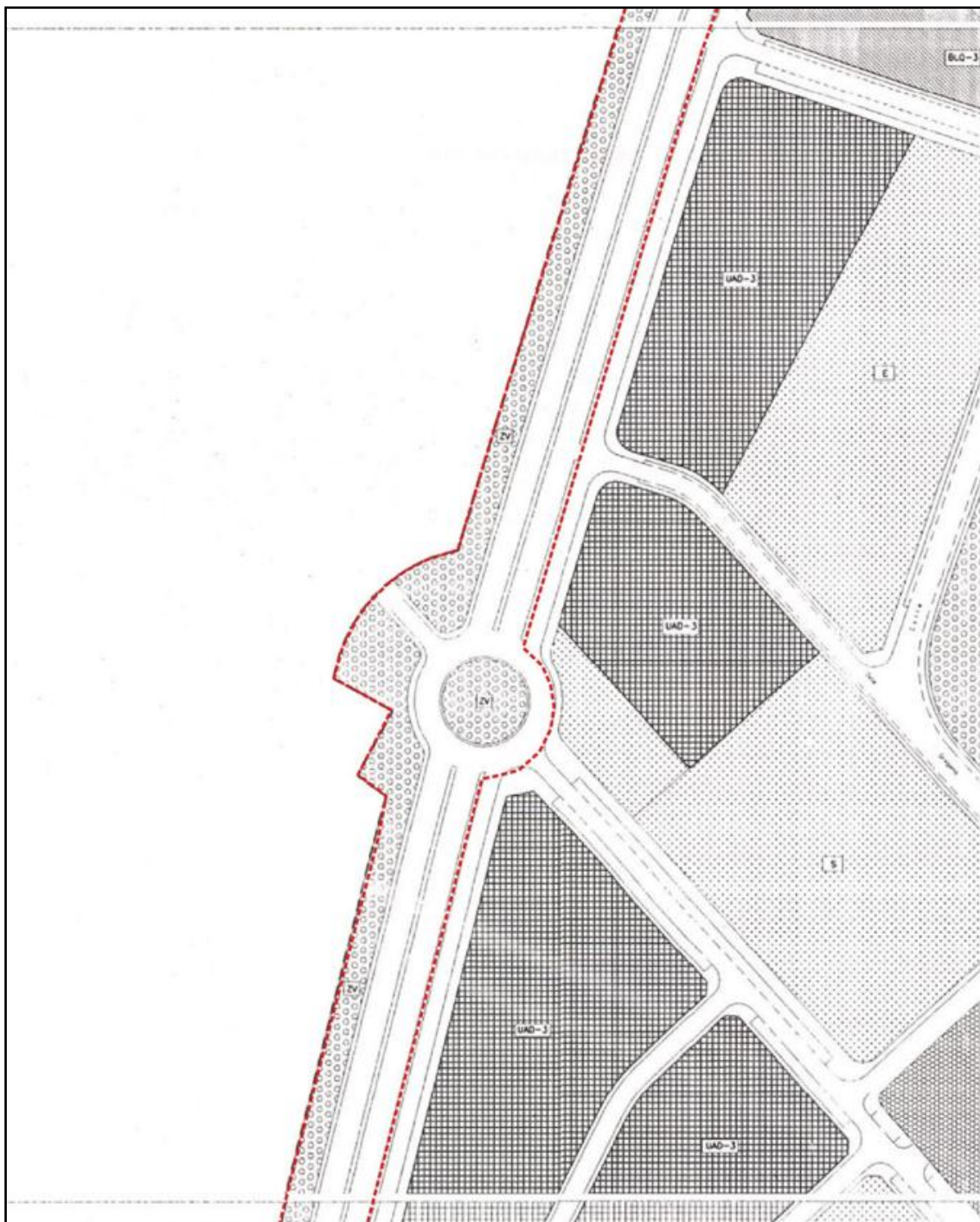


----- Delimitación desclasificación Sistemas Generales Infraestructuras viarias y Zonas Verdes



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

- Hoja 757-9, 'Plano nº 3. Calificación del Suelo' del PGOU de 1997

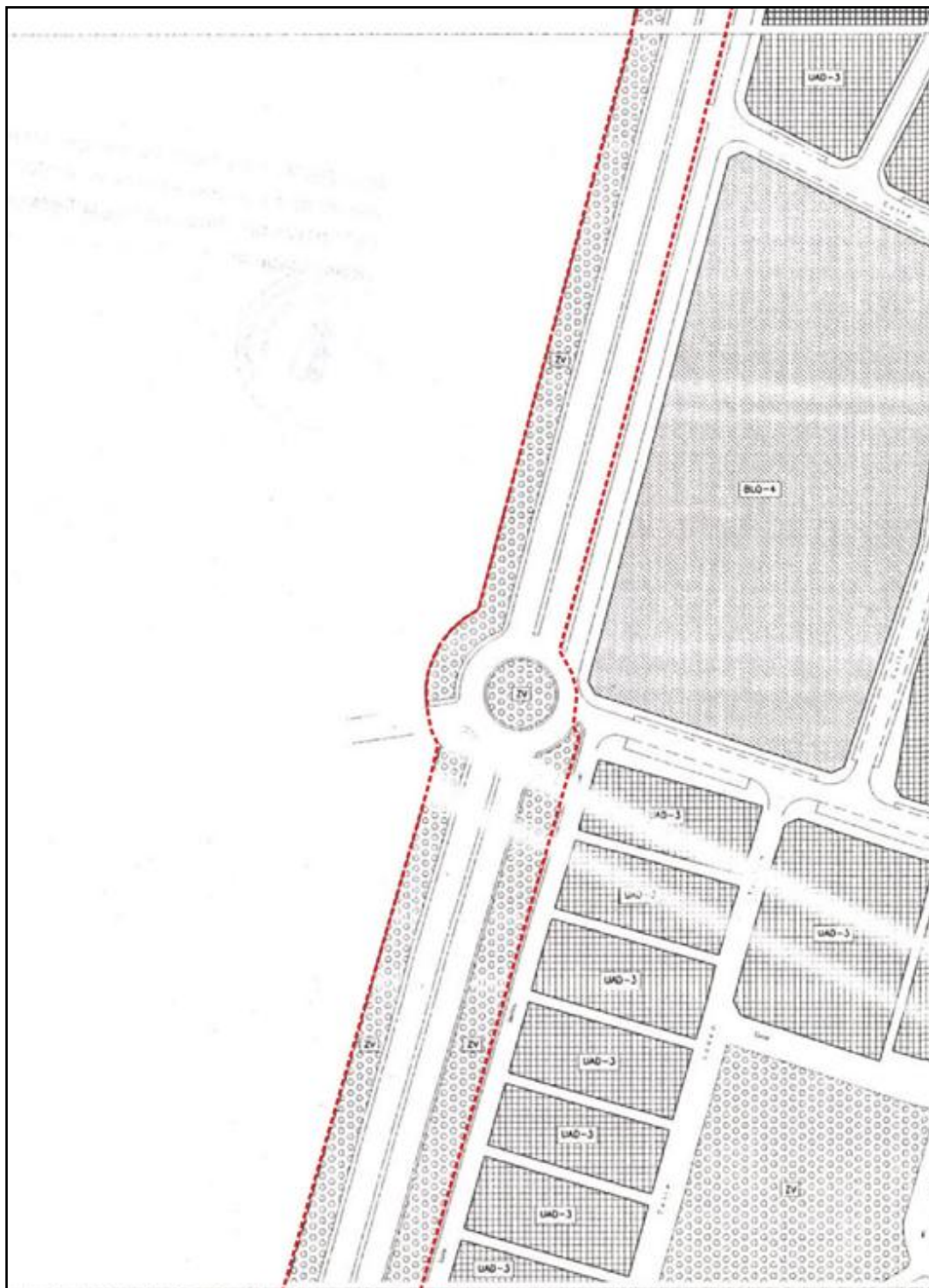


----- Delimitación desclasificación Sistemas Generales Infraestructuras viarias y Zonas Verdes

- Hoja 757-14, 'Plano nº 3. Calificación del Suelo' del PGOU de 1997



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

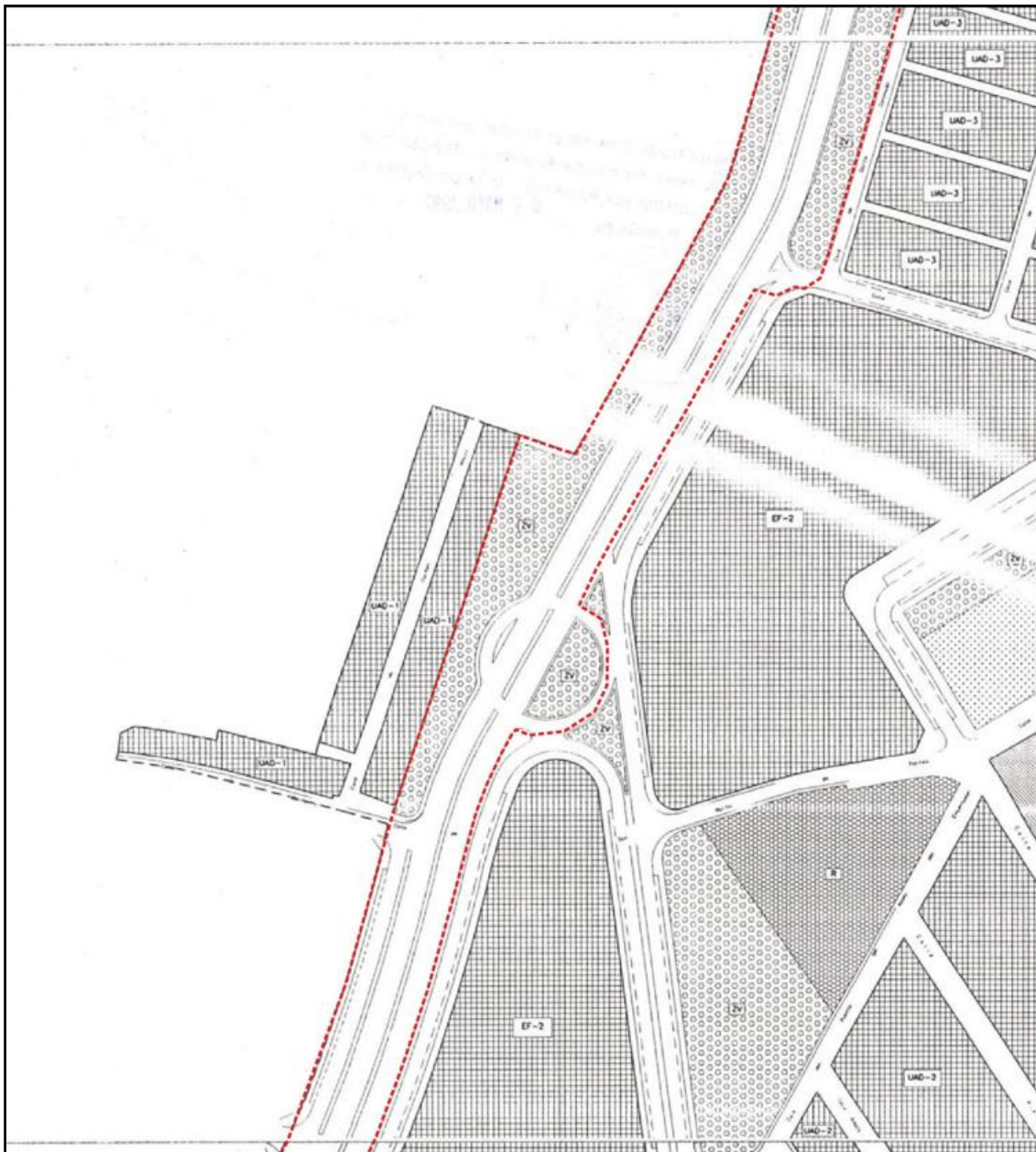


----- Delimitación desclasificación Sistemas Generales Infraestructuras viarias y Zonas Verdes

- Hoja 757-19, 'Plano nº 3. Calificación del Suelo' del PGOU de 1997



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.



----- Delimitación desclasificación Sistemas Generales Infraestructuras viarias y Zonas Verdes

- Hoja 757-24, 'Plano nº 3. Calificación del Suelo' del PGOU de 1997



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

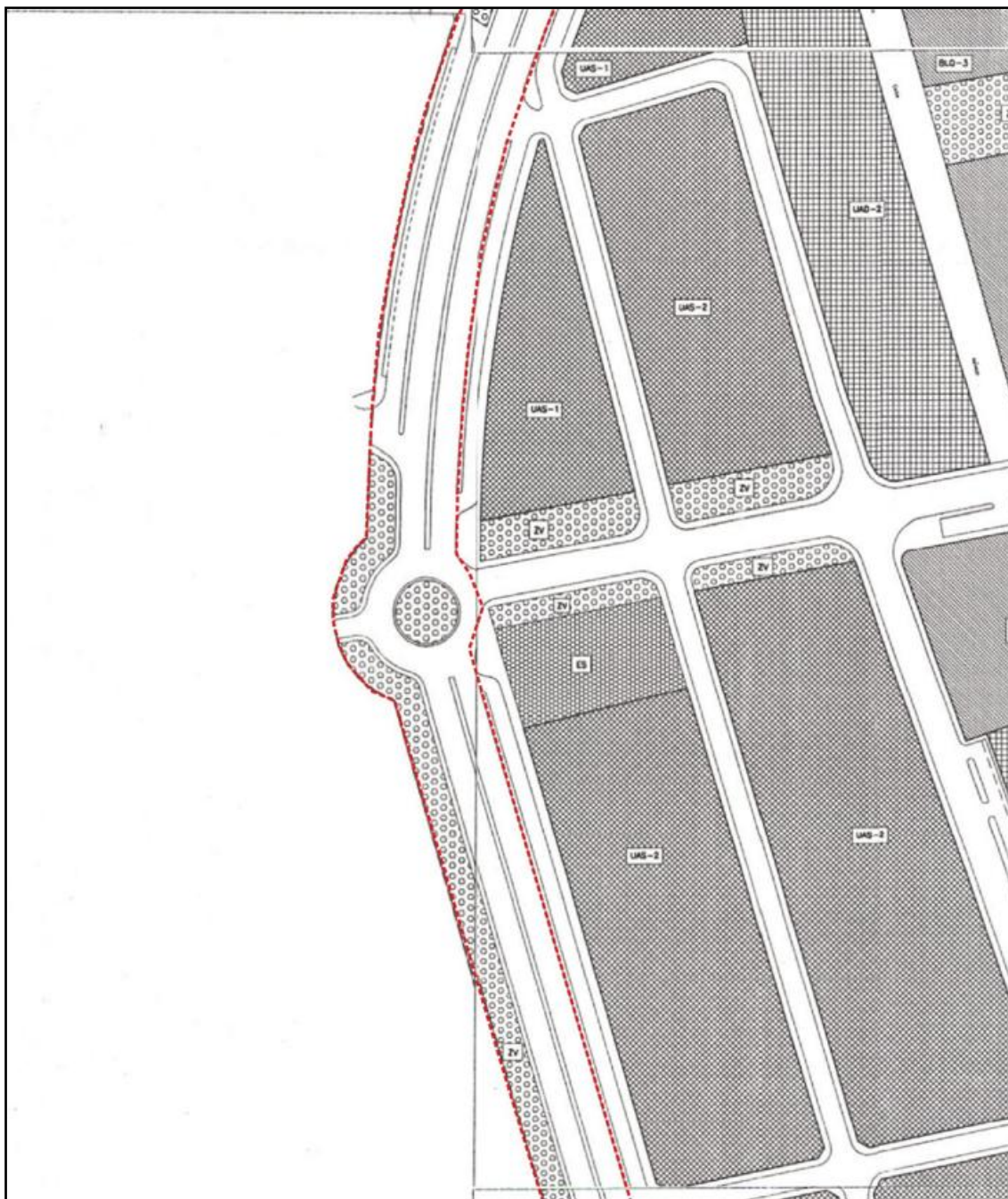


----- Delimitación desclasificación Sistemas Generales Infraestructuras viarias y Zonas Verdes



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

- Hoja 794-3 y 4, 'Plano nº 3. Calificación del Suelo' del PGOU de 1997



----- Delimitación desclasificación Sistemas Generales Infraestructuras viarias y Zonas Verdes



-
- The site plan shows a proposed development with several lots. The lots are labeled with their zoning designations: LMS-2, LMS-1, and EF-2. The plan also shows a proposed road layout, including a main road and several access roads. A red dashed line indicates the boundary of the proposed development. The plan is oriented with North at the top.

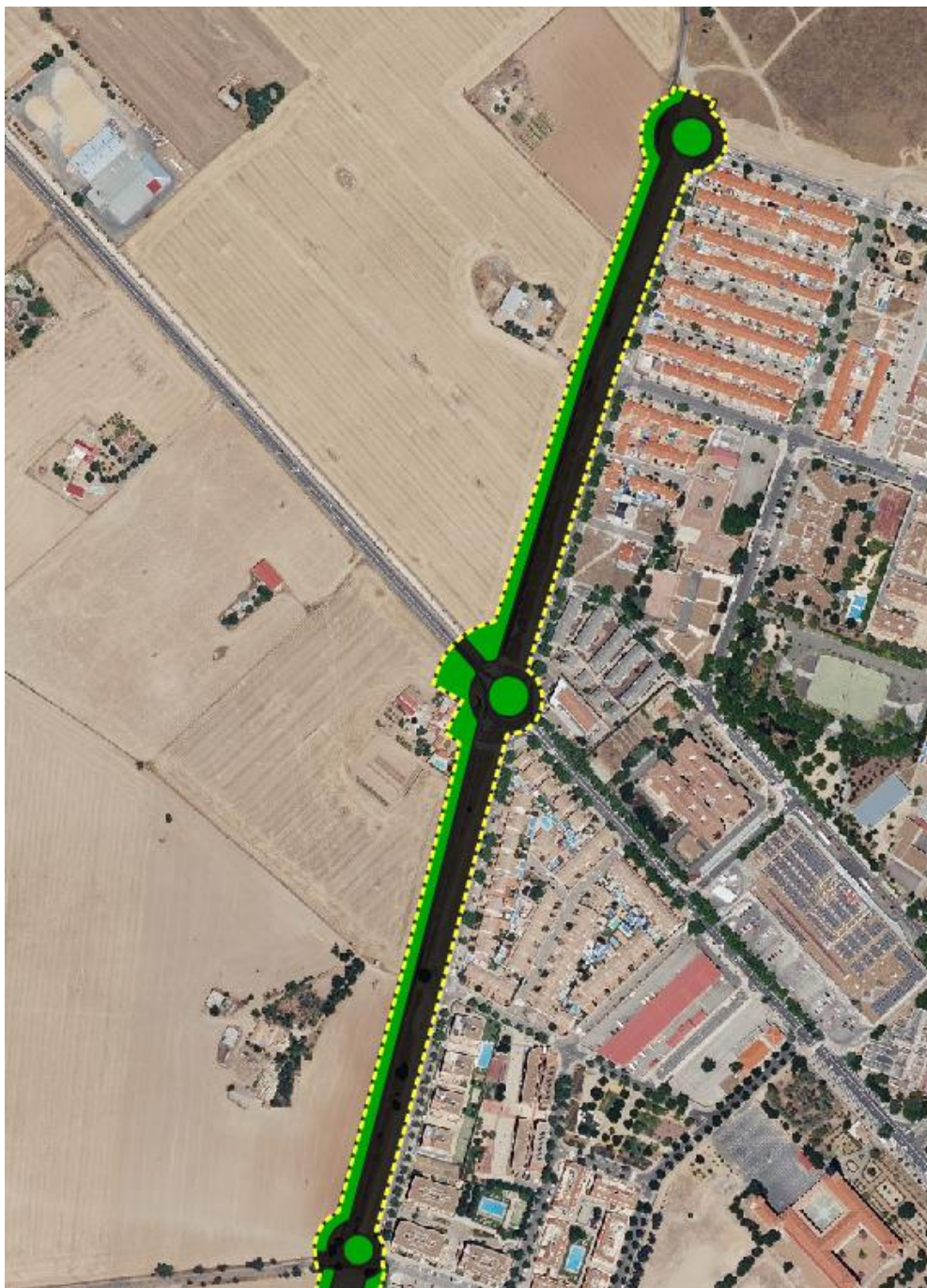
El efecto límite del Suelo Urbano que marca el Sistema General se marca por el diseño del viario de hasta 4 carriles de circulación más una franja de zona verde hacia el exterior, sin duda para separar esta infraestructura de posibles desarrollos urbanísticos futuros al otro lado del suelo, por lo que su funcionalidad va íntimamente unida.

La delimitación de los Sistemas Generales de infraestructuras viarias y de Zonas Verdes afectadas por la presente modificación suponen una superficie total de 137.031 m2, de los



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

cuales son Sistemas Generales viales 92.226 m², y Zonas Verdes o Espacios libres: 44.805 m².
Se distribuyen gráficamente de la siguiente forma:





AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.



	SUPERFICIE ZONA VERDE
	SUPERFICIE SISTEMA GENERAL VIARIO
	DELIMITACIÓN ÁMBITO DESCLASIFICACIÓN



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.



	SUPERFICIE ZONA VERDE
	SUPERFICIE SISTEMA GENERAL VIARIO
	DELIMITACIÓN ÁMBITO DESCLASIFICACIÓN



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

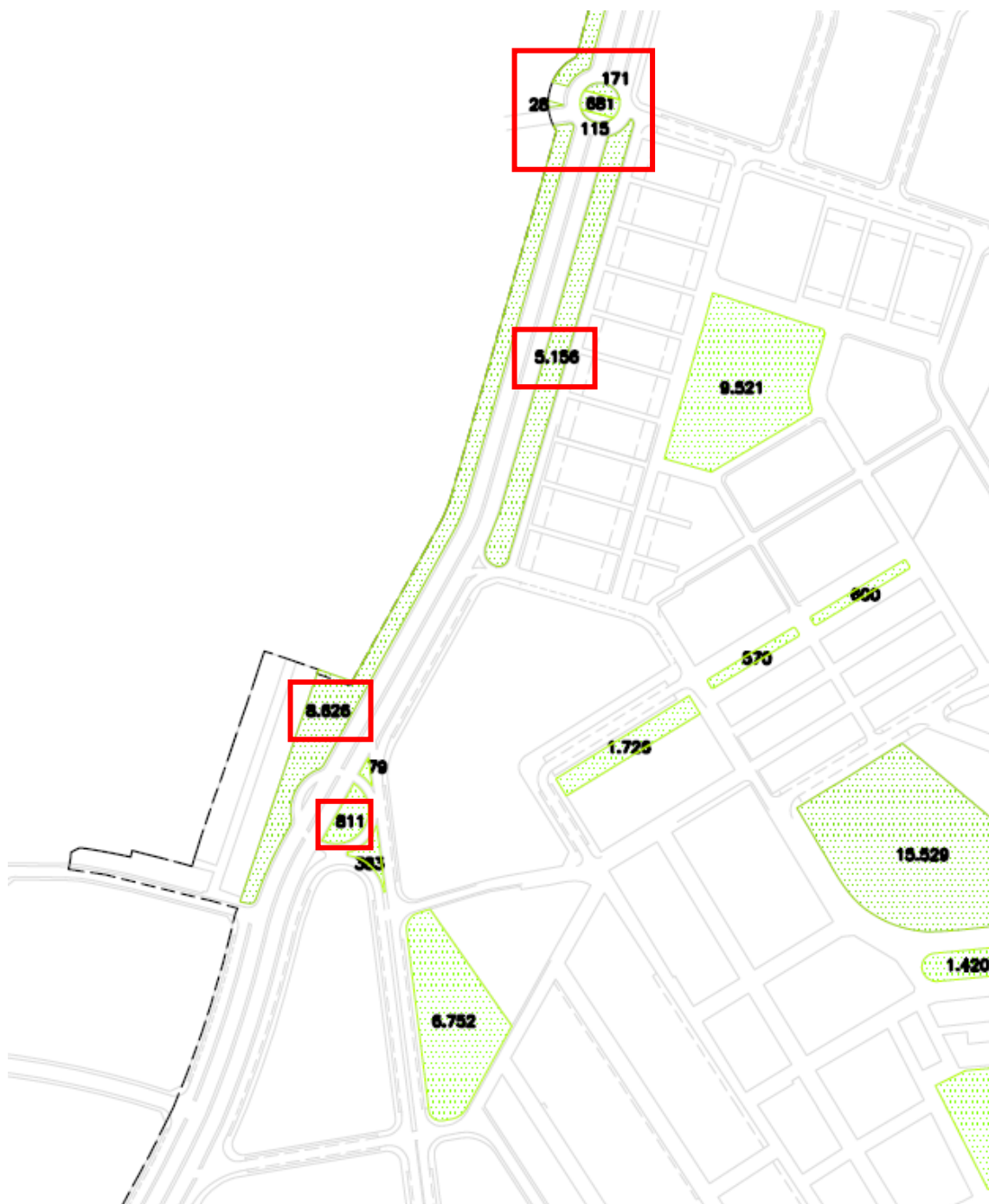
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

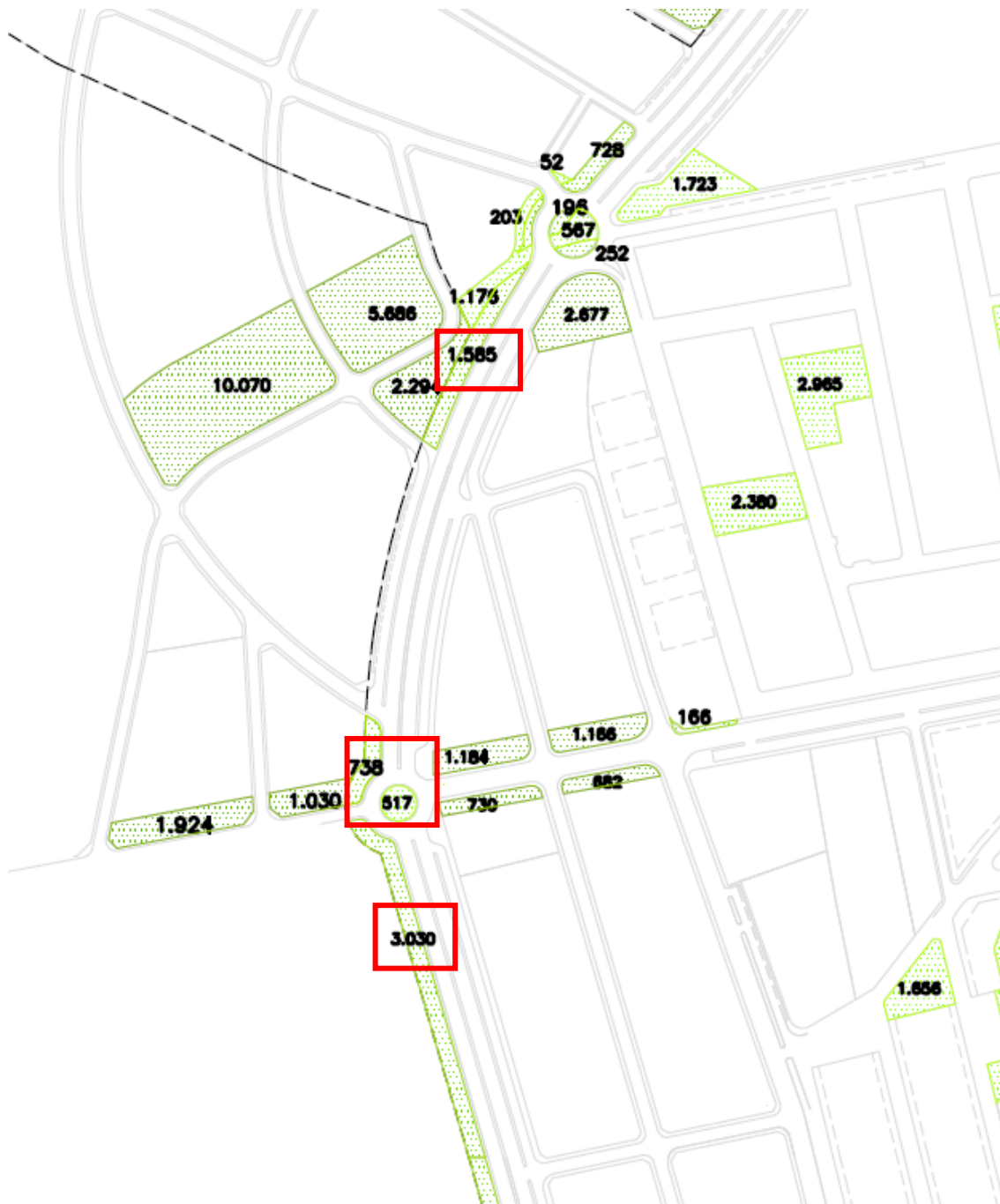
Según el 'Plano de Ordenación 5E. Gestión del Suelo Urbano. Zonas Verdes' del PGOU 1997 las Zonas Verdes afectadas, y la superficie de las mismas son las siguientes:

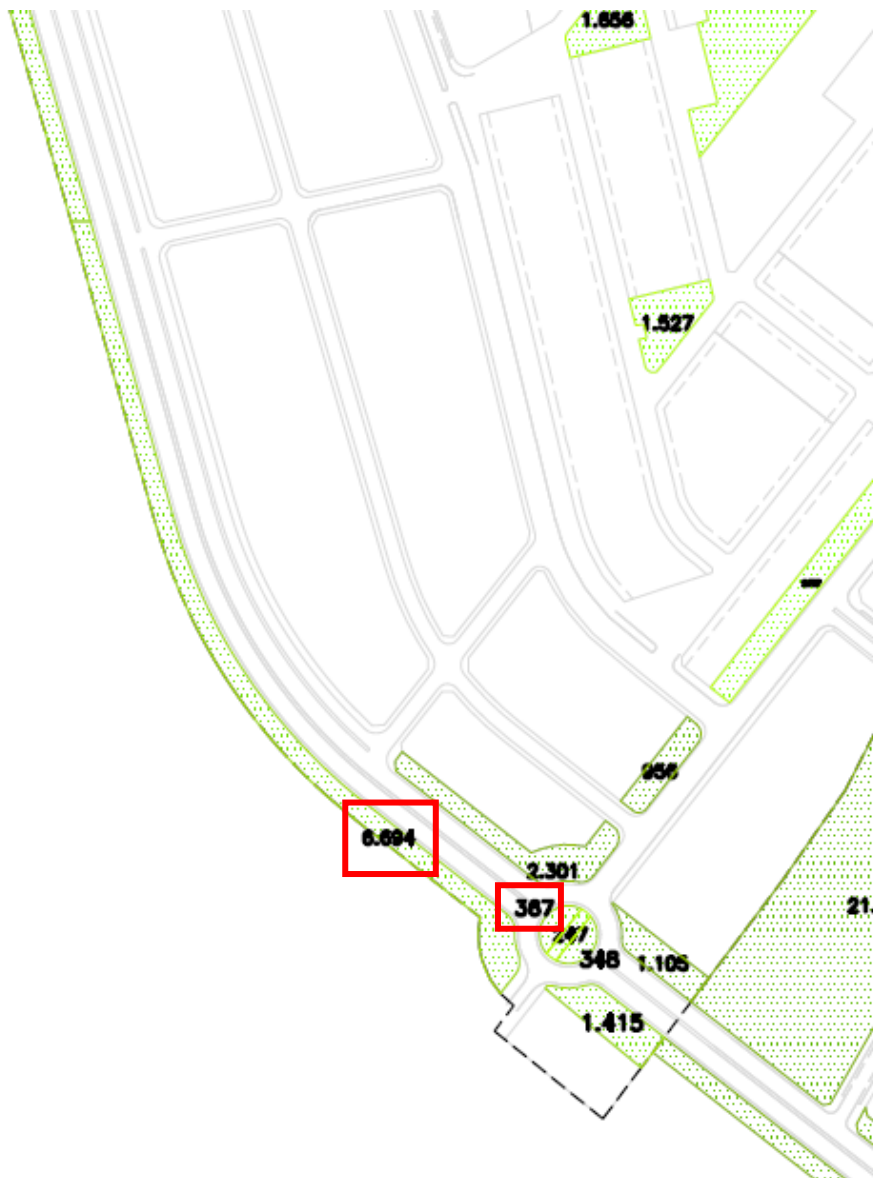






AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.





La superficie total de Zonas Verdes de Sistemas Generales y Sistemas Locales es la siguiente:

- Zonas Verdes de Sistemas Generales: 592.025 m²
- Zonas Verdes de Sistemas Locales: 555.310 m²

C) Los Sistemas Generales en el PGOU 1997

Uno de los aspectos más relevantes en el PGOU del 1997 es la forma en que estaba prevista la ejecución de los Sistemas Generales de Infraestructuras viarias y de las Zonas Verdes objeto de nuestra modificación, situados entre la Carretera de Puertollano y la Calle del Sol.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

En este sentido hay que apuntar que no estaba adscrita su ejecución a ningún sector urbanístico o unidad de ejecución, ni de suelo urbanizable ni de suelo urbano, por lo que debían desarrollarse de forma directa por la Administración.

Dentro del apartado de Áreas de Reparto y Aprovechamiento Tipo (Memoria. Normas Urbanísticas, página 15) establece claramente que:

‘En suelo urbano quedarán excluidos de las áreas de reparto los terrenos destinados a sistemas generales adscritos o incluidos en él, aunque por claridad gráfica aparecen dentro de las áreas de reparto’.

En la página 16 vuelve a establecer:

‘en suelo urbano los sistemas generales adscritos se han excluido de las áreas de reparto, de acuerdo con lo establecido en el TRLS’

No incluye los Sistemas Generales de Infraestructuras Viarias y de Zonas Verdes dentro de Unidades de Actuación ni en Suelo Urbano No consolidado ni en Suelo Urbanizable, por lo que el desarrollo se produciría de forma independiente a los mismos.

Aunque la delimitación los *‘Planos O.05A de Gestión del Suelo Urbano’* los Sistemas Generales aparecen dentro de la delimitación de las Áreas de Reparto, sin embargo en el documento del PGOU de Áreas de Reparto se establece en las fichas de cada Área de Reparto la siguiente frase:

‘Los Sistemas Generales en el ámbito de la delimitación gráfica del área, se consideran adscritos a la misma. Quedan, no obstante excluidos de esta a efectos de cálculo de aprovechamientos’.

Por lo tanto queda claro que el desarrollo de los Sistemas Generales no va asociado al desarrollo de las Unidades de Actuación que forman parte de su Área de Reparto.

D) Modelo urbanístico establecido por el PGOU de 1997

El planeamiento vigente en Ciudad Real es el Plan General de Ordenación Urbana de Ciudad Real (en adelante PGOU), Aprobado por la C.P.U. de Ciudad Real el 2/5/1997, y publicado en el DOCM de 16/5/1997 y en el B.O.P. 4/6/1997.

Este planeamiento se caracteriza por la búsqueda de suelo para desarrollar las viviendas necesarias para el crecimiento de la ciudad en el marco horizonte del plan, sin realizar estudios exhaustivos sobre el desarrollo y la necesidad de los Sistemas Generales de Infraestructuras



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

viarias o de la necesidad de Zonas Verdes, al desarrollarse de forma previa a la aprobación de la primera normativa urbanística regional en 1998.

De esta forma, el PGOU se configuraba en el Artículo 1.0.1. de las Normas Urbanísticas del mismo como *'el instrumento de ordenación integral del territorio del municipio. A tal efecto define los elementos básicos de la estructura general del territorio y clasifica el suelo para establecer el régimen jurídico correspondiente a cada clase del mismo'*, siendo redactado con la legislación urbanística vigente en ese momento, *'el Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, y los Reglamentos que la desarrollan y el Real Decreto LE 5/96 de siete de junio'*, siendo un instrumento de planeamiento general aprobado con antelación a la existencia de normativa urbanística de carácter autonómico.

Este Plan General sustituía al hasta entonces vigente Plan General de Ordenación Urbana aprobado según Orden de 11 de Marzo de 1.988, mediante el cual se había ordenado la ciudad hasta ese momento.

El PGOU de 1997 señalaba entre *'sus objetivos prioritarios reconducir el planeamiento, ajustándolo a las expectativas y necesidades actuales y programar el desarrollo de la ciudad a medio plazo. Al mismo tiempo se marcaban las directrices básicas de desarrollo de la ciudad a largo plazo (año 2.000) con dos premisas fundamentales: idoneidad de las futuras localizaciones y costes reducidos de ejecución.*

Como consecuencia de aspectos del desarrollo no previstos (AVE, grandes superficies, universidad, nuevo hospital..) han fallado las previsiones a corto y medio plazo establecidas en el Plan General de 1988.'

Por tanto se ponía de manifiesto que los hitos del desarrollo urbanístico que se había producido en la década de los 80 y 90 en la ciudad, y que la marcó para muchas décadas siguientes, se había producido sin estar contemplados en los planes urbanísticos vigentes, ni el de 1988 ni en el de 1978. En especial la llegada del AVE, la llegada de la universidad, la construcción del nuevo hospital y de las grandes superficies comerciales, eran aspectos que iban a marcar la fisonomía de la ciudad para muchas décadas, por lo que era necesario realizar un nuevo planeamiento general que las contemplara y revirtiera los efectos producidos.

En este sentido con la llegada de esas infraestructuras y equipamientos todos fuera de la Ronda histórica de Ciudad Real, y en la parte Este/Sur de la misma se abría la puerta a la construcción residencial fuera de rondas, advirtiéndose una gran preocupación por las construcciones en barrios dispersos que ya se habían producido en décadas anteriores como eran el Barrio de La Poblachuela y de La Atalaya, barrios aislados y separados del núcleo de población y que ocasionaban graves problemas de eficiencia en la gestión municipal, en cuanto a la demanda de servicios urbanos.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

También motivó la redacción del Plan General la entrada en vigor de la Ley 8/90 de 25 de Julio de Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo, refundida por el Real Decreto 1/92 de 26 de junio, y *‘cuyo fundamento estaba en combatir la especulación del mercado del suelo ofreciendo los mecanismos para que ello no se produzca’*, lo que se presentaba como *‘una oportunidad para la Administración Municipal de intervenir y controlar en lo posible el mercado del suelo, evitando y corrigiendo las prácticas especulativas,’*.

De esta forma en el PGOU se establece el siguiente incremento de viviendas en cada tipo de suelo:

- en suelo urbano, con la finalidad de completar los espacios que han ido gestionándose desde la aprobación del planeamiento de 1978. El suelo urbano todavía vacante tenía una capacidad aproximada de 9.190 viviendas (30.327 hab), incrementada por la sustitución edificatoria puntual y por la modificación en algún punto de las ordenanzas vigentes.
- en suelo urbanizable, la capacidad del programado es de 1.570 viviendas (5.181 habitantes) más las viviendas desocupadas y la renovación del parque inmobiliario suponen 3.839 viviendas.

En total el Plan General suma un incremento de 13.030 viviendas (que supondría un incremento de 42.999 habitantes), que comparado con la previsión más favorable de proyección de población según el estudio demográfico realizado arroja una cifra de crecimiento de 22.050 habitantes, pasando de los 60.230 habitantes en el año 1993 hasta los 82.280 habitantes, por lo que se considera que con dicho planteamiento quedaban cubiertas las necesidades de vivienda para el mayor incremento de población posible previsto.

POBLACIÓN

En el apartado de Demografía (memoria informativa, página 82) indica que *‘durante los años 70 la tendencia fue la de finalizar la construcción del núcleo interior a rondas, cubriendo los espacios libres....’*

Desde mediados de los años 80 la tendencia ha cambiado de forma radial, ya que aún sin abandonar la construcción de viviendas en el interior,..., ha comenzado una expansión geográfica novedosa sobretudo por el modelo de vivienda que se construye y la adquisición de nuevas forma de vida, o mejor dicho de vivir la ciudad’

Se indica también lo siguiente a continuación:

‘El desarrollo de los planes especiales de reforma interior (PERI), como el caso del Plan Especial que desarrolla los antiguos terrenos ferroviarios vacantes tras la construcción de la nueva estación de RENFE, contribuyen a darle al crecimiento de la ciudad una cierta continuidad geográfica, en vez de producir una dispersión y aislamiento de los nuevos barrios, tanto entre



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

ellos como respecto al centro, como ocurre en otras ciudades, debido a la presencia de grandes infraestructuras disgregadoras.'

Se manifiesta por tanto en el planeamiento el cambio producido en esa década de los 80 en cuanto a la expansión en nuevos barrios fuera de la ronda histórica de la ciudad, acompañado de nuevos modelos de edificación media y baja, por los que apuesta el nuevo plan, evitando en todo caso la proliferación de barrios dispersos, siendo conscientes de los problemas de las construcciones no contiguas a al núcleo urbano de población, como ya lo eran entonces los núcleos de La Poblachuela y de La Atalaya.

Las proyecciones de crecimiento de población, establecía como hipótesis más favorables la población de 100.000 habitantes para el año 2010, llegando a una horquilla de entre 73.300 a 90.352 habitantes para el año 2006, aunque ya reconocía el documento que las previsiones de crecimiento de población realizadas en los estudios siempre han sido mayores que las de la realidad.

TRANSPORTES Y TRÁFICO

Respecto a la Memoria Justificativa se indica en la página 10 en el apartado de Transportes y Plan de Tráfico se indica:

'El PGOU ha asumido el modelo de movilidad planteado por la Corporación proponiendo las modificaciones más convenientes para el desarrollo territorial global, y haciendo posibles y alcanzables los asentamientos de población, industrias, intercambios y encuentros. Son por ello de gran importancia, como ha sido reseñado con anterioridad, los planes que el MOPT tenía y tiene a corto y medio plazo para nuestra ciudad, tanto en lo que se refiere a la ejecución de las nuevas conexiones entre las crtas de Madrid y Toledo y entre las ctras de Puertollano y Piedrabuena, así como en lo que se refiere a la nueva autovía entre Ciudad Real y Atalaya de Cañavate (Cuenca). De conformidad con ello el plan prevé reservas de suelo destinado a variantes y autovía, para los distintos trazados que aparecen en los estudios informativos del Ministerio de Fomento clasificándolo de suelo no urbanizable de especial protección de vías de comunicación. El suelo de protección de aquellos trazados viarios posibles, pero que no resulten ser el trazado definitivo que se ejecute, retornarán a su clasificación de suelo no urbanizable común o en su caso de diseminados, una vez definido este.'

Nos parece clarificador por parte del planeamiento la frase final del párrafo en la que reconoce que los suelos destinados a viario en caso de no desarrollarse o no ser el trazado definitivo que se había reservado para ellos se desclasificarán y volverán a su situación anterior al planeamiento, lo que marca una clara intención en cuanto a no reservar esos suelos más allá de la utilidad pública que parecían tener en el momento de redactar el PGOU de 1997.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

Por tanto el modelo urbanístico se caracterizaba por: un modelo de ciudad compacta, que hasta la década de los años 80 se había desarrollado dentro de la primera ronda, y que ante los desarrollos urbanísticos dispersos y los nuevos equipamientos realizados necesitaba una segunda ronda que estableciera un límite físico a los crecimientos urbanos residenciales, como históricamente hizo la primera ronda. La necesidad de este suelo se cuantificaba en base al crecimiento poblacional esperado en las siguientes décadas, sin existir cálculos específicos o estudios de movilidad en función de los cuales se dimensionaran los sistemas generales viarios.

ZONAS VERDES

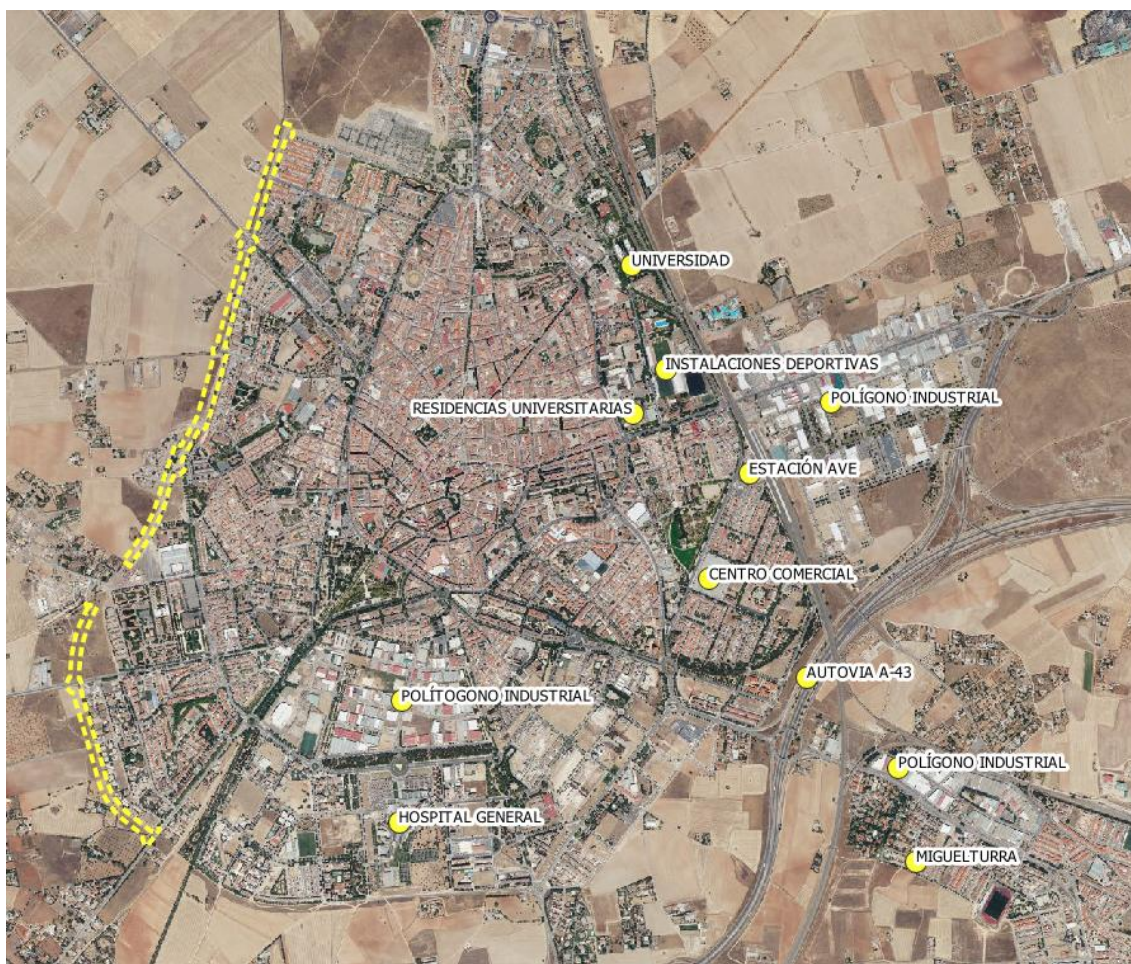
Respecto a las zonas verdes, la única referencia del PGOU se establece en el documento 'equipamientos' en el cual establece una relación de zonas verdes/habitantes, que establecía en base a la población de 1990 obteniendo un ratio de 7,03 m² zona verde/habitantes, y añadiendo la siguiente frase:

'Esta última cifra es superior a la media estimada de 5 m² por habitante que se considera necesaria para gozar de un adecuado nivel de calidad de vida en el medio urbano'.

EQUIPAMIENTOS

En el momento de la redacción del PGOU 1997 ya se advertía el desarrollo de los grandes equipamientos en la zona Este/Sur, lo que sería el preámbulo de necesitar más infraestructuras en esa zona, como así ha ocurrido posteriormente, al desarrollarse la Autovía A-43 que discurre a pocos metros de esos equipamientos, y dada también la cercanía de población de la localidad de Miguelturra que hace que funcione en cuanto a movilidad como un barrio más de la capital.

Podemos afirmar que el centro tractor de desplazamientos motorizados se desplazó en los años 80 y 90 del centro de la ciudad hacia el Este/Sur, dejando a nuestra zona de estudio como una zona residencial de baja densidad, y baja necesidad de infraestructuras viarias más allá de las que ya disponía, mientras que los desplazamientos motorizados se desplazaban a polígonos industriales, hospital, AVE, universidad y autovía A-43.



Sin embargo el PGOU mantuvo esos Sistemas Generales viarios como límite físico de separación entre el Suelo Urbano y el Suelo Rústico, reproduciendo el efecto de la ronda durante siglos, sin necesidad funcional de ejecutarlos, como así ha ocurrido durante los 28 años de vigencia del plan.

Como veremos más adelante, durante los últimos años se han planteado una serie de infraestructuras viarias alternativas que hacen innecesaria el eje viario que se establecía en el Plan General a modo de variante de la población.

E) Memoria Económica del PGOU

El PGOU dispone de un documento denominado 'Programa de actuación y estudio económico-financiero' donde se establece la programación de la realización de las infraestructuras, su importe y las administraciones que aportarán presupuesto.



Este Estudio Económico-Financiero establece las cuantías de las inversiones necesarias para cubrir los objetivos definidos por el Plan General.

Las previsiones de costes están calculadas por módulos y estándares, es decir, no se corresponden con la realización de proyectos concretos donde se precisen cuantías exactas para la realización.

Dentro de las actuaciones que se valoran, las que se corresponden con nuestro trabajo son:

- Ronda Exterior Norte-Oeste de nuevo trazado entre la Crta de Toledo y la de Piedrabuena (*)
- Ronda Exterior Oeste-Sur de nuevo trazado entre la Crta de Piedrabuena y la de Calzada. (**)

(*) El último tramo está dentro del SUB Cementerio

(**) El tramo entre la Crta de Puertollano y la Crta de Calzada (Fuensanta) ya está ejecutado por el Ayuntamiento.

En el capítulo segundo del anejo realiza una imputación temporal a las diferentes administraciones y a los agentes privados, con la siguiente cifra de inversión que hemos traducido a euros, manteniendo el importe que aparece con el valor de la moneda de 1995.

AGENTE	INVERSIÓN MILLONES EUROS	PARTICIPACIÓN %
COMUNIDAD EUROPEA	3,90	1,43
ESTADO	138,31	50,48
COMUNIDAD AUTÓNOMA	23,66	8,64
DIPUTACIÓN	1,05	0,38
EMPRESAS PÚBLICAS	36,76	13,42
AYUNTAMIENTO	34,10	12,45
PRIVADO	36,18	13,21
TOTALES	273,98	100

La previsión de la inversión se realizaba en el primer y segundo cuatrienio de vigencia del PGOU, señalando que la inversión del Estado se realizaría a través del Ministerio de Fomento y del Ministerio de Sanidad, estando avalada por los programas sectoriales de los distintos ministerios para los años siguientes al estudio.

Respecto a la inversión de la Comunidad Autónoma se realizaría en base a la cooperación entre las dos administraciones para la financiación de las actuaciones municipales que se estaba produciendo en esos años.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

Para asegurar la capacidad financiera del ayuntamiento durante esos 8 años de inversiones se hacía una protección de los ingresos y gastos corrientes, para establecer los presupuestos provisionales del periodo 1996-2003, con estimaciones como las siguientes:

- la población para el año 2003 se situaría en 72.863 habitantes,
- los ingresos corrientes medios por habitante serían de 302,33 €/año,
- los gastos corrientes medios por habitantes serían 226,40 €/año,
- el ahorro bruto medio por habitante sería de 74,77 €/año,
- la capacidad de ahorro sería del 24,7% de los ingresos corrientes previstos.

Con estos números se podría acceder a una financiación por parte del ayuntamiento para las inversiones con plazo de amortización de 12 años, y tipo de interés del 7,61% anual.

La tabla total de Ingresos totales previstos, Gastos previstos se muestra en la Tabla 19 de la Memoria:

CARGA FINANCIERA Y TASA DE ENDEUDAMIENTO

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
INGRESOS CORRIENTES PREVISTOS	3.045,07	3.258,71	3.472,34	3.685,98	3.899,61	4.113,25	4.326,88	4.540,52
INGRESOS PATRIMONIALES PREVISTOS	41,25	123,00	242,08	210,66	253,05	382,28	109,04	245,22
INGRESOS TOTALES PREVISTOS	3.086,32	3.381,71	3.714,42	3.896,64	4.152,66	4.495,53	4.435,92	4.785,74
CARGA FINANCIERA COMPROMETIDA	356,97	441,48	461,66	647,47	619,21	606,42	594,60	585,40
Tasa de endeudamiento comprometida	11,72%	13,55%	13,30%	17,57%	15,88%	14,74%	13,74%	12,89%
CARGA FINANCIERA PREVISTA	0,00	0,00	17,35	48,62	127,56	170,08	228,22	293,29
TOTAL CARGA FINANCIERA	356,97	441,48	479,01	696,09	746,77	776,50	822,82	878,69
Tasa de endeudamiento prevista	11,72%	13,55%	13,80%	18,68%	19,15%	18,88%	19,02%	19,35%

PRESUPUESTOS MUNICIPALES PREVISTOS

INGRESOS TOTALES PREVISTOS	3.086,32	3.381,71	3.714,42	3.896,64	4.152,66	4.495,53	4.435,92	4.785,74
OPERACIONES FINANCIERAS PREVISTAS	0,00	228,20	410,88	826,61	179,13	0,00	689,65	0,00
TOTAL DE INGRESOS	3.086,32	3.609,91	4.125,30	4.723,25	4.331,79	4.495,53	5.125,57	4.785,74
GASTOS CORRIENTES PREVISTOS	2.303,56	2.460,43	2.617,29	2.774,16	2.931,02	3.087,89	3.244,75	3.401,61
INVERSIONES PREVISTAS	353,00	708,00	1.029,00	1.253,00	654,00	455,00	1.058,00	165,00
OPERACIONES FINANCIERAS PREVISTAS	356,97	441,48	479,01	696,09	746,77	776,50	822,82	878,69
TOTAL GASTOS	3.013,53	3.609,91	4.125,30	4.723,25	4.331,79	4.319,39	5.125,57	4.445,30
SUPERAVIT O DEFICIT PREVISTO	72,79	0,00	0,00	0,00	0,00	176,14	0,00	340,44

Donde la cantidad de las Inversiones Previstas se corresponde con los 34,10 millones de € (5.675 millones de pesetas) que el ayuntamiento debe aportar y obtiene con el balance entre Ingresos y Gastos en el periodo 1996-2003.

En base a esos cálculos y como conclusión del documento se indica que los números '*acreditan la viabilidad económica y financiera para la ejecución del Plan por el Excmo Ayto de Ciudad Real, debiendo atenderse especialmente el cumplimiento de los objetivos en el tiempo, la aportación financiera que realizan el resto de los agentes, y especialmente, las que en el ejercicio de auténtica corresponsabilidad deberán aportar el resto de las administraciones públicas.*'

En el Anexo del documento aparece lo previsto para nuestros Sistemas Generales:



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

ACTUACIÓN	AÑO/ OBJETO	COSTE €	CUANTIA AGENTE		COSTE TOTAL €	MEDICION M2	COSTE €/M2
			CCAA	AYTO			
TOLEDO-PIEDR	4 S	2.776.675	4.747.995	2.776.675	7.909.319	97.597	28,45
	5 U	5.132.643		384.647		125.654	40,86
PIEDR-CALZADA	3 S	174.293	2.776.675	174.293	4.627.793	35.444	4,91
	4 U	4.453.499		1.676.823		108.986	40,86

(*) Valor del año 1995 en euros sin actualizar

(**)S (adquisiciones de suelo), U (urbanizaciones), O (Obras)

La inversión se realizaría entre la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento, e iría destinada tanto para la adquisición del suelo como para realizar las obras de urbanización.

Del total de las inversiones previstas, lo que correspondería a los sistemas generales de nuestro estudio por parte del Ayuntamiento serían 5.012.438 €, el 14,69% de la inversión total prevista por el PGOU.

El coste total incluyendo la aportación de Ayuntamiento y Junta de Castilla-La Mancha de las inversiones previstas para ambos tramos de Sistemas General ascendería en valores de 1995 a 12.537.112 €, que realizando una actualización del valor del dinero hasta el año 2025 (estimando una tasa promedio de inflación de 2,35 %) podrían ser de 25.199.595,12 €.

De este importe correspondería al Ayuntamiento el 39,98 % es decir: 10.075.000,38 €, mientras que correspondería a la Comunidad Autónoma el 60,01 % 15.124.594,74 €.

El importe que correspondería a la adquisición el suelo para la ejecución de los Sistemas Generales se estimaba en 1995 en 2.950.968 €, que traídos a € de 2.025 serían 5.931.445,58 €, mientras que para la ejecución de la obra serían 19.268.141,40 €

Como vemos el horizonte temporal de estos cálculos en base a los ingresos y gastos presupuestarios entre los años 1996 y 2003 ha quedado completamente desfasado, al encontrarnos en un escenario económico donde se han superado los periodos de estudio realizados en el Plan General.

Resulta evidente que la realización de la ejecución de los Sistemas Generales de infraestructuras viarias, tanto en la adquisición de los terrenos como en la ejecución de las obras supondría un coste que se debería asumir por el Ayuntamiento de Ciudad Real y por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, y en base a la eficiencia de gasto, queda acreditada la no necesidad de la ejecución de esos Sistemas Generales en base a las necesidades de movilidad de la ciudad, por lo que al no haber desde hace muchos años previsión económica para la adquisición y ejecución de esos Sistemas Generales.



Disponemos de dos referencias cercanas para evaluar el posible ahorro económico de la no realización de esos Sistemas Generales para las dos Administraciones que participan de su financiación.

Por un lado la sentencia nº 00175/2024 del Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha, sobre la fijación del justiprecio para la expropiación por ministerio de la ley del suelo con destino a sistema general viario en la circunvalación según el PGOU de Ciudad Real que finalmente estableció un precio del suelo de 309,30 €/m².

Por otro lado la ejecución de las obras del 'Proyecto Constructivo de la Ronda Sur de Ciudad Real Tramo entra la Calle Diego de Mazariegos y la Carretera de la Fuensanta (CM-412)' de fecha 2021, y que actualizando el precio supone un precio de ejecución de las obras de 129,26 €/m².

En base a estos números podemos comparar las previsiones del PGOU y los importes previsibles de la ejecución del Sistema General:

SSGG	ACTUACION	PGOU 1997		PGOU 1997 ACTUAL		PRECIOS 2025	
		CCAA	AYTO	CCAA	AYTO	CCAA	AYTO
	SUELO		2.776.675		5.581.117		28.323.220
	OBRAS	4.747.995	384.647	9.543.470	773.140	10.949.546	887.050
	SUELO		174.293		350.329		14.060.469
	OBRAS	2.776.675	1.676.823	5.581.117	3.370.414	2.212.432	3.663.598
€ APORTACIÓN		7.524.670	5.012.438	15.124.587	10.075.000	13.161.979	46.934.337
% CADA ADMON		60,02%	39,98%	60,02%	39,98%	21,90%	78,10%
SUMA TOTAL		12.537.108		25.199.587		60.096.315	

Como vemos el coste de la actuación aumenta considerablemente sobre la actualización de los precios del 1997 previstos, que se mantienen de forma similar en cuanto a la ejecución de las obras, pero aumentan por la consideración de los costes de adquisición del suelo, debido al a incidencia del valor establecido por las sentencias que han tenido lugar.

1.3.2. Situación actual

La situación actual de la franja objeto de nuestro estudio de desclasificación se caracteriza por mantener plenamente la funcionalidad desde que se aprobó el PGOU tanto en aspectos de movilidad como en aspectos de calidad ambiental, al existir una serie de Sistemas Locales viarios que se han ido ejecutando con las Unidades de Actuación de las que formaban según el PGOU, y que satisfacen el tráfico generado, constituyendo el límite físico entre el suelo urbano y el suelo rústico.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

Se trata de una zona caracterizada por ser zonas residenciales con baja densidad poblacional, predominando edificaciones unifamiliares, y que tienen satisfechas sus necesidades de dotaciones y espacios libres con otros viales dada su inclusión en la trama urbana del suelo urbano de la ciudad, y constituyendo siempre los viales de estudio la franja límite de separación física entre el suelo urbano y el suelo rústico, no existiendo actividades generadoras de tráfico.

Los ámbitos del PGOU en los que se han ejecutado los Sistemas Locales han sido los siguientes:

AREA: G



AREA: H



AREA AD3N



AREA AD3





AREA P1



AREA AS2



Los tramos que existen tienen las siguientes características constructivas y de tipos de edificaciones:

- Calle Oretana, viario existente y comprendido entre la Calle Sol y la rotonda de la Carretera de Porzuna CM-412, de unos 510 metros de longitud, urbanizado y disponiendo de los servicios urbanos, siendo una zona residencial de viviendas unifamiliares sin elementos generadores de tráfico.

El único punto generador de tráfico son las oficinas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana que se encuentran contiguas a la rotonda de la Carretera de Porzuna CM-412, y por la que se acceden, no interfiriendo el tráfico con nuestro vial de estudio.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.



- Calle Sierra Madrona, viario existente y comprendido entre la rotonda de la Carretera de Porzuna CM-412 y la Calle Camino de Sancho Rey, de unos 490 metros de longitud, urbanizado



y disponiendo de los servicios urbanos, siendo una zona residencial de viviendas unifamiliares y plurifamiliares de baja densidad sin elementos generadores de tráfico.



- Calle Escultor García Corona, con viario existente y comprendido entre Calle Camino de Sancho Rey y Calle Capellán Marcelo Corino, de unos 338 metros de longitud, urbanizado y



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

disponiendo de los servicios urbanos, siendo una zona residencial de viviendas unifamiliares sin elementos generadores de tráfico.



- Calle Barriada San Martín de Porres, con viario existente y comprendido entre Calle Capellán Marcelo Corino y Rotonda de la Avenida Puente de Retama, de unos 214 metros de



longitud, urbanizado y disponiendo de los servicios urbanos, siendo una zona residencial de viviendas unifamiliares sin elementos generadores de tráfico.



- Ronda del Jaleo, con viario existente y comprendido entre la Avenida Puente de Retama y la Calle Camino Viejo de Alarcos, de unos 630 metros de longitud, urbanizado y disponiendo de los servicios urbanos, siendo una zona de espacios no edificados y edificios dotacionales.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.



Se encuentran edificios como el IES Atenea que tiene acceso por la Avenida Puente de Retama, al igual que el Pabellón Ferial de Ciudad Real y zonas de ocio adyacentes, que tienen entrada principal por el Camino Viejo de Alarcos y la Avenida de los Descubrimientos de América a



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

través de las cuales llegan a para llegar a la la Ronda de Ciudad Real y a la Carretera de Piedrabuena N-430 respectivamente.

- Tramo entre Calle Camino Viejo de Alarcos y Carretera de Piedrabuena N-430, sin vial ejecutado, de unos 436 metros de longitud, sin urbanizar y sin servicios urbanos.



- Calle Hierbabuena tramo inicial, con viario existente y comprendido entre la Carretera de Piedrabuena N-430 y la Calle Azafrán, de unos 613 metros de longitud, urbanizado y



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

disponiendo de los servicios urbanos, siendo una zona residencial de viviendas unifamiliares sin elementos generadores de tráfico.





AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

- Calle Hierbabuena tramo final, con camino peatonal existente y comprendido entre la Calle Azafrán y la Carretera de Puertollano N-420, de unos 166 metros de longitud, urbanizado y disponiendo de los servicios urbanos.



Como vemos se trata de zonas consolidadas urbanísticamente de la ciudad, y en las que existen vías de comunicación y zonas verdes, de acuerdo al desarrollo de los sistemas locales asociados a los ámbitos urbanísticos.



2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

El contenido de la presente modificación se adapta a lo establecido por la Disposición Adicional Cuarta del TRLOTAU, que establece la necesidad de que el documento esté '*compuesto de memoria informativa y justificativa y planos*'.

En la presente memoria justificativa exponemos los motivos que justifican el interés general de la modificación y la forma en que quedarán incorporados al texto del Plan General de Ordenación Urbana de Ciudad Real.

2.1. OBJETO, CONVENIENCIA Y JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN

2.1.1. Objeto

El objeto de la presente modificación es el cambio de clasificación del suelo que en la actual planificación urbanística aparece como Sistema General de Infraestructuras viarias y de Zonas Verdes y espacios libres a Suelo Rústico de Reserva, adecuándolo a su estado actual original.

Estas zonas no han sido ejecutadas desde la aprobación del PGOU hace 28 años, habiéndose desarrollado urbanísticamente las zonas aledañas de Suelo Urbano y habiéndose establecido un sistema urbanístico que pone de manifiesto la no necesidad de las infraestructuras previstas en esa zona de la ciudad, por lo que el Excmo Ayuntamiento de Ciudad Real en base a sus competencias urbanísticas y a su autonomía y capacidad y potestades que el ordenamiento jurídico le confiere, ha valorado el interés general de la actuación, tomando la decisión de suprimir tanto los Sistemas Generales viarios como de Zonas Verdes.

La vigencia de los planes urbanísticos, como es el caso del PGOU de Ciudad Real no puede llevar a situaciones inmovilistas, y el Excmo Ayto debe atender a los requerimientos derivados de las distintas concepciones sociales, económicas y políticas siempre en evolución. El urbanismo no puede tener una concepción estática, sino que debe ser dinámico y respetuoso con las necesidades futuras de la población, sin necesidad de perpetuar ordenaciones urbanísticas obsoletas, erróneas o incluso perjudiciales para el interés público. Por ello los ayuntamientos tienen reconocida la potestad para alterar el planeamiento urbanístico, debiendo centrarse en la argumentación de que se realiza en base a necesidades sociales, del interés general y del bien común en aras a un mejor servicio a la sociedad.

En el siguiente punto vamos a justificar de forma exhaustiva los motivos que llevan al Excmo Ayto de Ciudad Real a la conveniencia de la modificación, con la justificación de cada uno de ellos, en base al interés general que prevalece en el cambio de clasificación del suelo como Sistema General viario y de Zonas Verdes a Suelo Rústico considerando los criterios de



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

eficiencia y sostenibilidad en las cuentas públicas que lleven a hacer el gasto presupuestario de la forma más racional posible, y argumentando para ello la innecesaridad de los Sistemas Generales viarios tanto desde el punto de vista de movilidad interna de la ciudad como de la movilidad externa por su uso como variante de la población, así como por evitar los perjuicios de calidad ambiental que ocasionaría su ejecución y que se advierte que no fueron valorados en el momento de aprobación del PGOU, así como la posibilidad de la eliminación de las Zonas Verdes asociadas a estos Sistemas Generales viarios y que sin los cuales pierden su funcionalidad y el servicio a los ciudadanos para el que fueron concebidos.

2.1.2. Conveniencia y justificación de la modificación

Vamos a analizar en los puntos siguientes la conveniencia y justificación de la modificación argumentándolo de la siguiente forma:

- A. Justificación de la eficiencia del modelo de movilidad actual
- B. Justificación de la innecesaridad del uso como variante de Ciudad Real
- C. Justificación de la necesidad de evitar impacto acústico del Sistema General en zonas residenciales
- D. Justificación de la no necesidad de los Sistemas Generales de Zonas Verdes
- E. Justificación del Impacto económico de la realización de los Sistemas Generales



A) Justificación de la eficiencia del modelo de movilidad actual

El primer punto que vamos a valorar es el modelo de movilidad actual en Ciudad Real y si el desarrollo de los Sistemas Generales viarios objetos de desclasificación vendrían a mejorarlo o serían necesarios en base a los escenarios futuros previstos de crecimiento y evolución del tráfico.

El Excmo. Ayuntamiento de Ciudad Real viene realizando durante los últimos años diferentes trabajos para analizar la gestión eficiente del tráfico y la movilidad de las infraestructuras actuales y su proyección en escenarios futuros para poder realizar una toma de decisiones con los datos más adecuados, como han sido el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en 2012 y su actualización en 2022.

Dentro de estos trabajos se ha realizado un Estudio de Tráfico en 2025² evaluado la necesidad del desarrollo del Sistema General de infraestructuras viarias previsto en el PGOU de 1997 en la zona oeste de la población, y que tras 28 años de vigencia no se han desarrollado, no detectando en principio factores de movilidad y tráfico que hagan necesaria su ejecución.

Como dato a resaltar, en el PGOU 1997 no existe estudio de movilidad, de tráfico o similar, existiendo únicamente referencias sobre el parque de vehículos y la evolución que había tenido en los últimos años previos a la aprobación del Plan. Los números que presentaba eran los siguientes:

- 1985: 16.524 vehículos,
- 1993: 28.336 vehículos,

En la actualidad, en el año 2024 el crecimiento ha llegado a 49.712 vehículos, siendo una cifra cercana al doble del número de vehículos en los años de realización del planeamiento, sin que la ciudad haya dado señales de agotamiento en cuanto a capacidad de vehículos.

El viario de nuestro estudio es el tramo comprendido entre la Carretera de Puertollano N-420 y la Calle del Sol, y que atraviesa las conexiones con la Carretera de Piedrabuena N-430, el Camino de Sancho Rey y la Carretera de Porzuna CM-4212, y que hemos descrito en los apartados anteriores.

² Estudio de tráfico para la construcción de la Ronda Oeste (Ciudad Real), Doymo, Enero 2025

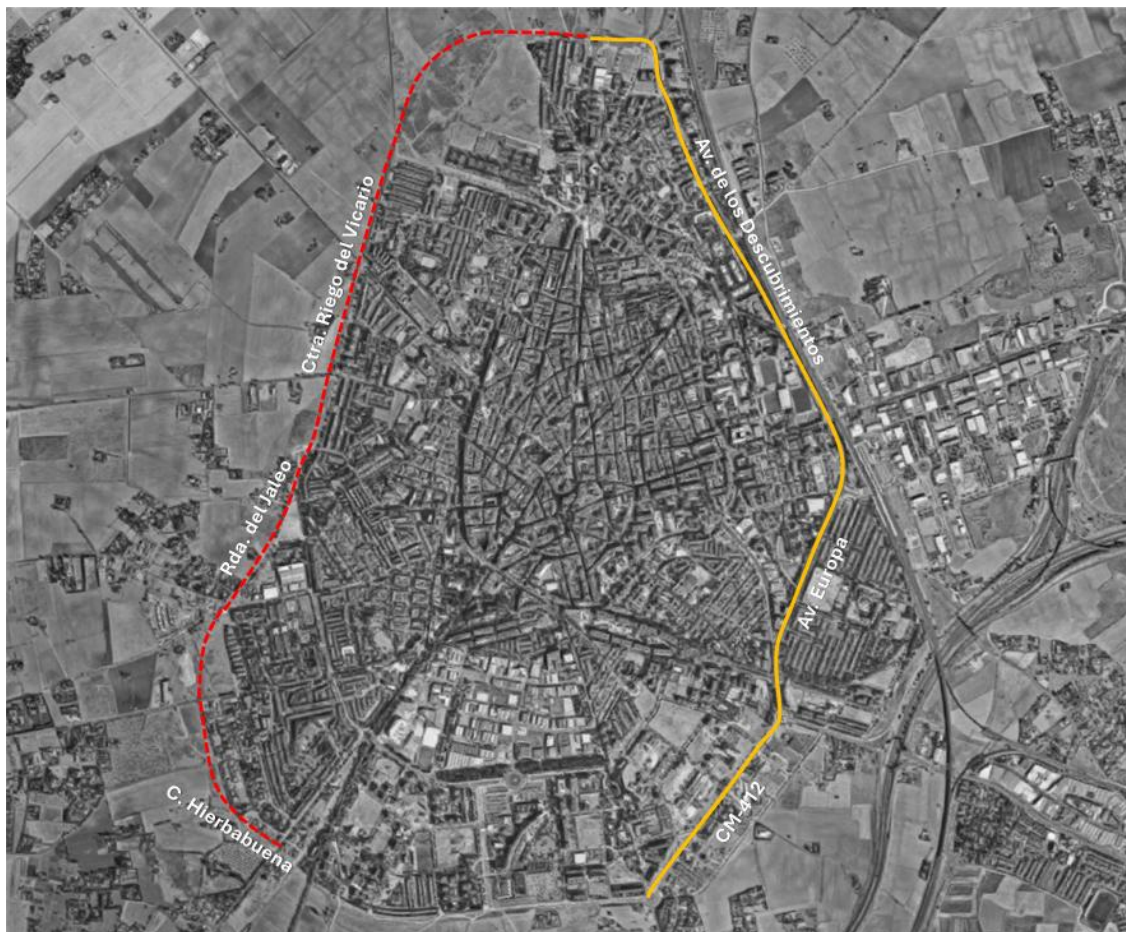


AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.



El estudio realizado tenía como finalidad analizar la movilidad en Ciudad Real, con especial énfasis en la incidencia del tráfico en la denominada segunda ronda (forma de referirse en la ciudad a los Sistemas Generales que aparecen en la imagen anterior, aunque es una terminología que no aparece en el PGOU 1997 en planos o memoria, únicamente en 1 ocasión para referirse al trazado de un colector de saneamiento), y las implicaciones de su desarrollo, realizando una evaluación de los patrones actuales de tráfico, una prognosis de la movilidad futura, una proyección a escenarios futuros y una valoración de la infraestructura del vial Oeste de Ciudad Real.

En base a este nuevo estudio se han realizado aforos en la ciudad para ver la evolución del tráfico desde los realizados en 2015, y se ha analizado la movilidad peatonal, la movilidad ciclista, el transporte público y la movilidad motorizada.

El crecimiento anual del tráfico en el periodo 2010-2022 en Ciudad Real ha sido de 0,401%.

En el estado actual de la red de tráfico la mayoría de las vías se encuentra en un nivel de servicio A, lo que indica una buena fluidez y capacidad suficiente para gestionar la demanda vehicular.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

Se ha analizado la demanda futura del tráfico con la entrada en servicio del Polígono Oretania, y considerando la realización de nuestros Sistemas Generales viarios y se observa que los niveles de servicio no muestran ningún cambio destacable, especialmente en la zona Oeste de la ciudad, que es donde las infraestructuras actualmente muestran menores niveles de tráfico, sin duda debido a la baja densidad de población y carencia de elementos generadores de tráfico, frente al lado Este de la ciudad que dispone de Universidad, Centros Comerciales, Centros Deportivos, AVE, etc. Por tanto el estudio concluye que:

‘La red viaria de Ciudad Real dispone actualmente de capacidad para gestionar el crecimiento de tráfico proyectado a 2029 sin necesidad inmediata de construir la Ronda Oeste.

Se recomienda, siguiendo la línea que marca el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2022, priorizar la implementación de medidas complementarias que optimicen el uso de las infraestructuras existentes y fomenten un desarrollo urbano más sostenible. Estas acciones permitirán maximizar los beneficios para la movilidad de la ciudad de manera eficiente y a menor coste.’

Como se viene actuando en la ciudad en la línea de sostenibilidad se están implementando medidas para mitigar el tráfico rodado en la ciudad, de forma armónica al crecimiento concéntrico planificado por el PGOU 1997 que permite que el punto más alejado del centro lo esté a menos de 2 kilómetros de distancia, lo que permite que siga siendo una ciudad que favorece la movilidad peatonal, lo que está haciendo que se consiga el crecimiento poblacional y residencial a la vez que se produce un moderado crecimiento en los desplazamientos a motor, sin que se prevean circunstancias que puedan alterar este modelo de ciudad y el grado de motorización a medio plazo.

Por tanto, en base al estudio de movilidad solo en el ámbito interior de la ciudad, el Sistema General viario planteado no tiene ninguna función de mejorar el tráfico rodado en la actualidad, ni existe previsión en los años futuros. Existen ya vías de circulación en servicio en las zonas afectadas por la modificación, desarrolladas como Sistemas Locales viarios y que han satisfecho la circulación de vehículos en las últimas décadas y son suficientes para los tráficos previstos .



B) Justificación de la innecesaridad del uso como variante de Ciudad Real

En este punto analizamos la funcionalidad del Sistema General viario como variante de la población de Ciudad Real, para comunicar las carreteras de carácter nacional que llegan en las zonas de la desclasificación, creando una segunda ronda que descargara de tráfico a la Ronda existente, evitando que los desplazamientos de larga distancia que no tengan su origen o salida en Ciudad Real.

Se han planteado en los últimos años una serie de infraestructuras viarias a modo de variante de Ciudad Real que satisfacen la conexión entre las carreteras que llegan y salen de la ciudad, y hacen que no sea necesaria como variante el Sistema General viario objeto de nuestro estudio.

La utilización de estos Sistemas Generales de Infraestructuras viarias como variante o como comúnmente se denomina ‘segunda ronda’ de Ciudad Real (término que únicamente se utiliza en 1 ocasión en el PGOU 1997, y es en relación al ramal de tuberías de saneamiento), hay que indicar que el impacto ambiental y acústico que ocasionaría su situación al lado de unas zonas residenciales de baja densidad harían muy difícil su viabilidad, al considerar el impacto ambiental que podría producir en una parte importante de la ciudad ya consolidada.

En los últimos meses han sido anunciadas las licitaciones por parte del Ministerio de Fomento³ tanto para la denominada Variante Suroeste de Ciudad Real, que comunicaría la Ctra Piedrabuena N-430 con la Autovía A-41/A-43.



³ Nota de prensa Ministerio de Fomento 03/06/2024: [Transporte inicia por 325.851 euros la redacción del estudio informativo de la Variante Suroeste de Ciudad Real | Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible](#)



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

De esta forma quedarían conectadas con esta variante suroeste las Carreteras nacionales N-430 Ciudad Real-Piedrabuena y dirección Portugal, y la Autovía A-41 Ciudad Real-Puertollano y dirección Córdoba.

Según se indica en las notas de prensa que acompañan a los anuncios de la puesta en marcha de la infraestructura se indica lo siguiente:

‘Actualmente, la conexión entre las citadas carreteras habría que hacerla a través de las rondas interiores de la ciudad, por lo que la construcción de dicha variante contribuirá a la mejora de las conexiones entre las vías de la Red de Carreteras del Estado (RCE), sin necesidad de circular por las travesías de la ciudad, reduciendo así la carga de tráfico y de emisiones contaminantes por la misma’.

Y también ha sido anunciado por el Ministerio de Fomento⁴ el estudio informativo para mejorar la Carretera N-401 entre Orgaz y Ciudad Real, que recogería la conexión de la variante de Peralvillo, conectándola con la Autovía A-43.

⁴ Nota de prensa Ministerio de Fomento 17/04/2024: [Transportes aprueba provisionalmente el estudio informativo para mejorar la carretera N-401, entre Orgaz y Ciudad Real | Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible](#)



Ámbito del Estudio Informativo para mejoras de la carretera N-401



Con esta actuación se conectaría la A-43 Andalucía-Albacete con la N-401 Toledo, por la zona Este del núcleo de población, atravesando también la N-430 en dirección Daimiel, y actuando como variante por la zona Este de la ciudad.

De esta forma, con las autovías ya existentes, y las dos variantes que se encuentran en ejecución con la puesta en marcha del estudio de su trazado por parte del Ministerio de Fomento se conseguiría la conexión entre las carreteras Nacionales que llegan a Ciudad Real (N-430, A-41, A-43, N-430 y N-401), evitando el actualmente necesario paso de vehículos por la Ronda de Ciudad Real. El trazado aproximado de estos desplazamientos (en función del resultado de los estudios en tramitación) como la imagen siguiente:



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.



De esta forma quedarían conectadas todas las carreteras de carácter nacional que llegan a Ciudad Real, permitiendo que el tráfico que se desarrolla sin tener ni origen ni destino la ciudad tengan que entrar a la Ronda como hacen actualmente, y disminuyendo con ello de forma considerable el tráfico y la contaminación que se originan.

Estas nuevas infraestructuras además harían del todo innecesaria la construcción del Sistema General de infraestructuras viarias para su uso como variante de Ciudad Real, desarrollo que no se ha producido en los 28 años de vigencia del PGOU, y que hace que su necesidad como variante de población haya decaído por el desarrollo planteado de nuevas infraestructuras viarias por parte de las administraciones titulares de las mismas.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

C) Necesidad de evitar impacto acústico del Sistema General en zonas residenciales

El origen en el planeamiento de todo el Sistema General de Infraestructuras viarias de la zona Oeste de Ciudad Real se remonta al Plan General de 1988, donde ya aparecía dibujado y planteado como una forma de recoger el tráfico de la Carretera de Puertollano y Carretera de Piedrabuena y conducirlo hacia la Carretera de Toledo, como así aparece en los Planos de Información nº 29. Síntesis PGOU-88 del PGOU 1997.





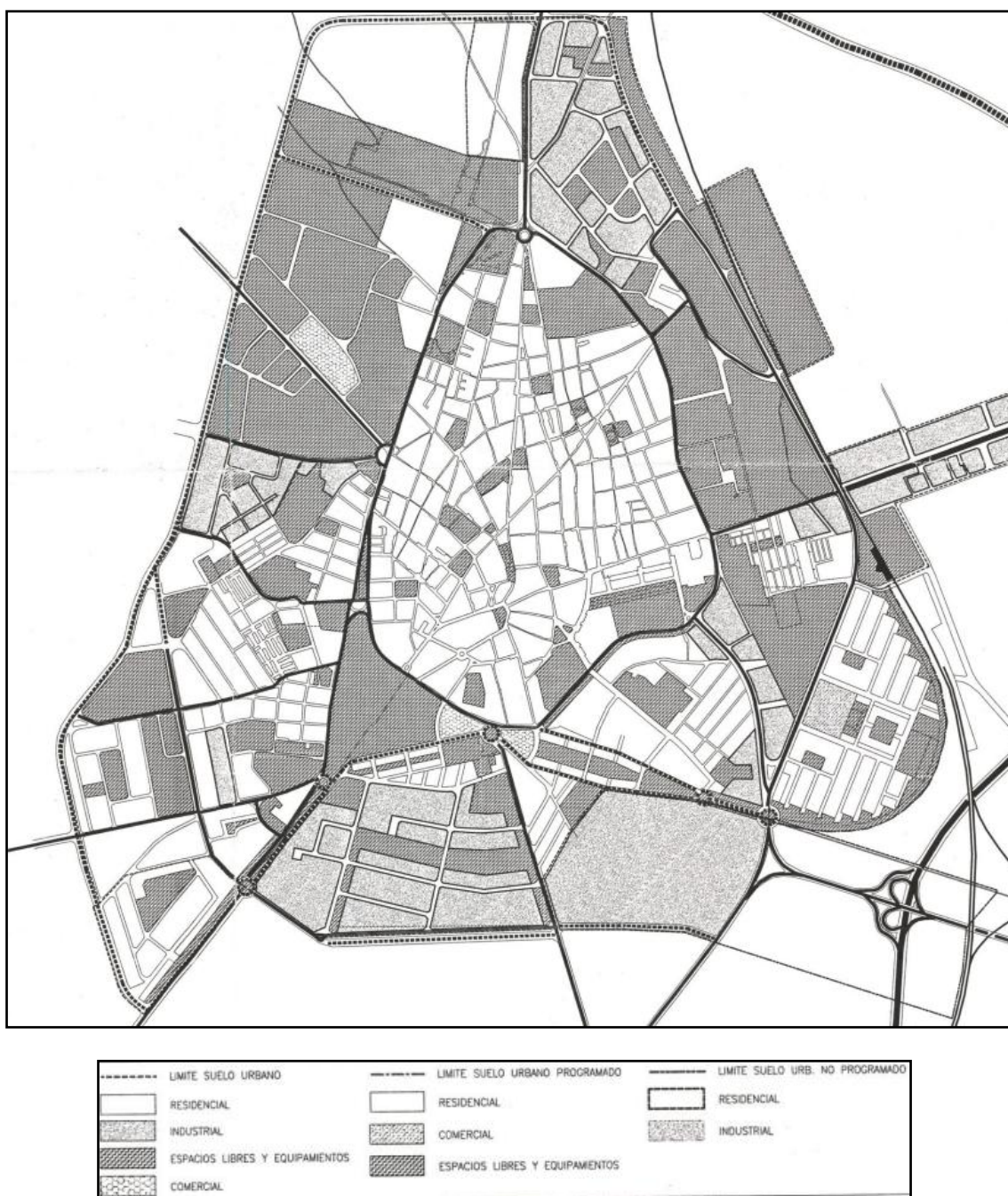
AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

También vemos que en el planeamiento de la ciudad hasta entonces se habían reservado los suelos residenciales en el interior de la Ronda, salvo algunos crecimientos aislados, mientras que el espacio exterior se destinaba a suelos industriales, comerciales o de espacios libres y equipamientos.





AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

De esta forma, la mayor parte del espacio urbano que rodeaba al Sistema General de nuestro trabajo estaba rodeado de suelos de carácter no residencial, donde el impacto del ruido provocado por la vía rodada era menor, ya que ésta se planteaba como una 2ª ronda para sacar el tráfico de la Ronda de Ciudad Real, entre otros motivos por el ruido provocado por el tráfico existente.

Sin embargo, el modelo del planeamiento de 1997 cambia completamente esta configuración en la distribución de suelos, y toda la zona oeste exterior a la Ronda para a tener usos residenciales, manteniendo el trazado del Sistema General de Infraestructuras viarias, y sin realizar ningún análisis en materia de contaminación acústica o ruido.

Por tanto, entendemos que en ese momento, al producirse un cambio en los usos del suelo que resultan colindantes con la infraestructura viaria debería haberse evaluado la incidencia de la contaminación acústica y las edificaciones residenciales que se construirían, limitándose el PGOU a mantener los Sistemas Generales sin valorar esta circunstancia.

La única referencia que encontramos al respecto en la Memoria Informativa en lo relativo a *'Aire. Contaminación Acústica. El Ruido'* (página 53)) donde se habla de la realización de un mapa acústico en 1991 donde los puntos más molestos serían:

- *'el cinturón de rondas a primera hora de la mañana y a última hora de la tarde, coincidiendo con la mayor intensidad de tráfico debido a la entrada y salida de vehículos de la ciudad.*
- *el centro de la ciudad...*
- *las zonas de carga y descarga...*
- *la zona de ocio del torreón...'*

Por lo que tampoco existe ningún estudio sobre la incidencia que tendría la ejecución de los Sistemas Generales de Infraestructuras viarias en las zonas residenciales contiguas, limitándose el plan general de 1997 a mantener el eje viario sin contemplar los efectos producidos por el cambio del uso de los suelos contiguos, que pasaron de usos industriales y dotacionales a usos residenciales, además de no contemplar la legislación ambiental que se ha desarrollado de forma posterior a la aprobación del plan general, a raíz de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, y la posterior Ley 37/2003, de 17 de noviembre del Ruido.

Durante estos años el Excmo Ayto de Ciudad Real ha trabajado en realizar actuaciones para establecer el mapa del ruido de la ciudad y un plan de acción. En concreto, en el documento⁵ del año 2020, se establece que el Ayuntamiento comenzó a trabajar en materia de contaminación acústica en el año 2002 con la aprobación de la Ordenanza Municipal sobre

⁵ Memoria Resumen del Mapa del Ruido y Plan de Acción contra el ruido de la aglomeración de Ciudad Real, Eurocontrol, 14 de abril de 2020.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

protección del medio ambiente contra la emisión de ruido y vibraciones, aprobada por el Pleno en sesión celebrada el 30 de mayo de 2002.

En el documento mencionado se establecen las siguientes conclusiones en cuanto al mapa de ruido de la ciudad:

- *‘el foco de ruido que genera una mayor afección acústica es el tráfico rodado. Concretamente las carreteras que generan niveles acústicos más altos son: la A-43, N-401, N-402, N-430 y CM-412.*
- *en cuanto a las calles del municipio, las que suponen una mayor afección acústica son: Ronda del Parque, Avda de los Reyes Católicos, C/ Parque de Cabañeros, Carretera de Ciudad Real a Valdepeñas y Avda de Europa. ‘*

Se muestran los siguientes planos de línea isófonas para ruido total, donde vemos que los mayores niveles sonoros están asociados a las carreteras.



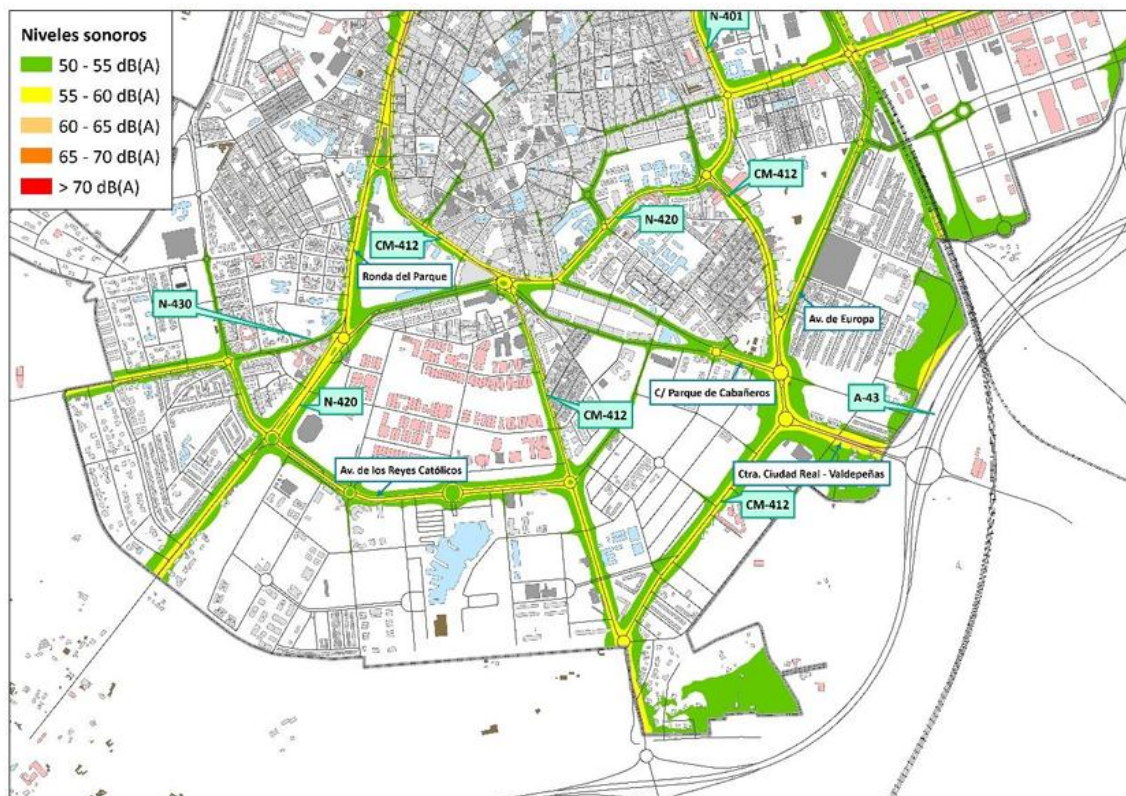


AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.



De esta forma vemos como las nuevas variantes planteadas en la ciudad por el organismo de carreteras estatal se realizan a una distancia de varios kilómetros con respecto al núcleo de población, o en zonas urbanas próximas a usos industriales, como originariamente se diseñó el Sistema General viario de nuestro estudio en los planes anteriores al de 1997, al estar rodeado de usos industriales, circunstancia que se modificó con el PGOU actual al cambiar los usos a residenciales, sin realizar una valoración adecuada.

Por tanto, la ejecución de una infraestructura viaria de gran capacidad de tráfico de más de 3.000 metros de longitud, de forma colindante a edificaciones residenciales, podría suponer una afección directa a más de 10.000 personas, lo que supondría un impacto ambiental que necesariamente habría que evaluar, y que requeriría medidas directas para mitigar el ruido ocasionado y que incluso podrían impedir o desaconsejar la ejecución de la infraestructura viaria.



D) Justificación de la no necesidad de los Sistemas Generales de Zonas Verdes

El Sistema General de Espacios Libres y Zonas Verdes se diseñó en el PGOU en el ámbito de nuestra modificación como una franja de terreno de anchura variable de 10 a 15 metros según las zonas, estableciendo un espacio entre el Sistema General de Infraestructura viaria y el límite del Suelo Urbano, y solo en un tramo de 360 m, entre las viviendas existentes y la Infraestructura viaria.

Sin duda el objeto de su delimitación estaría relacionado con acondicionar un espacio libre de zonas verdes en el mismo eje del viario que lo acompañara en toda su longitud creando un espacio para el desplazamiento peatonal o por medios no motorizados con condiciones arboladas y proporcionando sombras, como existe en otras zonas de la ciudad.

La disposición no crearía un efecto barrera acústica evitando la llegada de ruidos a los edificios residenciales, ya que salvo en el tramo mencionado anteriormente en el resto se sitúa entre el eje vial y el suelo rústico, quedando en el otro lado de la plataforma de circulación los vehículos.

Por tanto entendemos que dadas estas características el sistema de Zonas Verdes está íntimamente ligado a la existencia del Sistema General viario, no teniendo ni funcionalidad ni razón de ser de forma independiente, tal y como lo demuestra que tampoco ha sido desarrollado en ninguno de los tramos que forman parte de esta desclasificación de suelos.

De hecho tampoco sería estrictamente necesaria la desclasificación de este suelo de zonas verdes sino fuera porque al eliminar el Sistema General viario y volverlo a su situación actual de Suelo rústico quedaría una franja de terreno intermedia, hasta llegar a la franja de zonas verdes, lo cual supondría una falta de funcionalidad y de necesidad que no daría ningún uso a la ciudadanía.

La innovación urbanística que supone la eliminación de este espacio de Zonas Verdes y espacios libres tendrá necesariamente que someterse al dictamen del Consejo Consultivo según establece el artículo 39.3 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística, así como de la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

La intervención del Consejo Consultivo en el procedimiento no debe entenderse como una traba a la discrecionalidad de la que goza la Administración local, sino en '*valorar si el cambio de las zonas verdes se rige por el interés general y satisface otras necesidades de la comunidad, en base a las nuevas circunstancias demográficas, sociales o económicas*', como pone de



manifiesto en el dictamen emitido por dicho organismo⁶ en relación a una modificación similar, de eliminación de sistema general de zona verde previsto en el planeamiento y no ejecutado.

Estos cambios de circunstancias van unidos en los cambios en la ordenación del territorio que producen las nuevas infraestructuras viarias que se van a ejecutar son las que motivan el interés general de esta eliminación de zonas verdes, como se ha ido poniendo de manifiesto a lo largo de este documento, y ante la falta de necesidad de ejecutar la misma en los años futuros.

En este sentido, la disminución de superficie destinada a Zonas Verdes de Sistemas Generales que supone esta modificación es según establecimos en el punto 1.3.1. de la Memoria Informativa es de 44.805 m², por lo que la superficie quedará:

SUPERFICIES	SITUACIÓN ANTERIOR A LA MODIFICACIÓN	DESPUÉS DE LA MODIFICACIÓN
ZONAS VERDES SISTEMAS GENERALES	592.025 m ²	547.220 m ²
ZONAS VERDES SISTEMA LOCALES	555.310 m ²	555.310 m ²
ZONAS VERDES TOTALES	1.147.335 m ²	1.102.530 m ²

Hay que explicar la reconocida apuesta histórica del Excmo Ayto de Ciudad Real por la creación de espacios libres y de zonas verdes para el disfrute de la ciudad, y que la llevan a ser una de las capitales de provincia con más zonas verdes de España, que se pone de manifiesto con notas de prensa⁷ que ofrecen datos de que la ciudad dispone de más de 1.300.000 m² de parques y jardines, además de 30.000 árboles, lo que lleva a un ratio (no urbanístico) de 18 m² de espacios verdes por ciudadano⁸, contando con grandes superficies de parques históricos como el Parque de Gasset de más de 80.000 m², el Parque del Pilar con 80.000 m², y otros más recientes como el parque Juan Pablo II, el Parque Atocha, el Parque Antonio Gascón, y a los que hay que sumar la incorporación del Parque Forestal de La Atalaya con cerca de 600 hectáreas de terreno como espacio natural a disposición de los vecinos de la ciudad.

⁶ Expediente relativo a Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Puertollano para adecuación de los Sistemas Generales de Zonas Verdes. Dictamen nº 5/2022 del Consejo Consultivo de Castilla-La Mancha, de 13 de febrero

⁷ Nota de prensa, 05/06/2025, <https://cadenaser.com/castillalamancha/2025/06/05/mas-de-30000-arboles-y-18m2-por-vecino-ciudad-real-es-una-de-las-capitales-con-mas-zonas-verdes-de-espana-ser-ciudad-real/>, cadena ser.

⁸ Nota de Prensa Ayuntamiento Ciudad Real 06/04/2022, <https://www.ciudadreal.es/noticias/medio-ambiente/19339-ciudad-real-cuenta-con-casi-60-000-m2-de-nuevas-zonas-verdes,-300-%C3%A1rboles-m%C3%A1s-plantados-y-17,8-metros-cuadrados-de-zonas-verdes-por-habitante.html?highlight=WyJkZWJlIl0=>



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

En la memoria del PGOU se establecía una relación de superficies de zonas verdes de 423.246 m², y con la población en 1.990 de 58.175 habitantes suponía un parámetro de 7,27 m² de zona verde/habitantes, sobre lo cual añadía lo siguiente:

‘Esta última cifra es superior a la media estimada de 5 m² por habitante que se considera necesaria para gozar de un adecuado nivel de calidad de vida en el medio urbano’.

Por tanto, el planeamiento establecía la cifra de referencia de 5 m² de zona verde/habitante, la cual vemos que con el paso de los años, y considerando una población actual de Ciudad Real 75.909 (año 2024) y con el valor de la superficie de Sistemas Generales de Zonas Verdes posterior a la presente modificación tenemos un parámetro de 7,20 m² de zonas verde/habitante, por lo que se sigue ofreciendo una cifra superior a la establecida de referencia en el PGOU de 1997, y se mantiene el valor del momento de la aprobación del plan, pese a haber crecido la población en más de 17.000 habitantes.

Esta cifra de 5 m² de zona verde/habitante que se establecía en la legislación nacional urbanística con la que se redactó el PGOU, siendo previa al nacimiento de la legislación regional, fue trasladada a la Ley de Ordenación del Territorio y Actividad Urbanística de 1998 con un coeficiente de 15 m² de zona verde por cada 100 m² de techo residencial (considerando 3 habitantes cada 100 m² techo residencial), siendo un coeficiente que se ha mantenido en la creación de la legislación autonómica.

Por tanto vemos que el decremento de la superficie destinada a zonas verdes que supone la eliminación del Sistema General de zonas verdes puede ser asumido por la ciudad al disponer de espacios libres que aseguran los estándares mínimos de calidad urbana, y al existir espacios libres y zonas verdes que aseguran espacios de esparcimiento mitigando los factores contaminantes de invaden las ciudades.

E) Justificación del impacto económico de la realización de los Sistemas Generales

El impacto económico de la realización de una infraestructura viaria de las características de las diseñadas en el PGOU de 1997 sobre los presupuestos de las administraciones implicadas supondría el destino de grandes recursos económicos que no podrían destinarse a otros usos más eficientes y necesarios para la población.

En este sentido, las condiciones sociales y económicas están en constante evolución y el Excmo Ayto de Ciudad Real no puede quedarse anclado en las necesidades marcadas décadas atrás, y que supondrían el compromiso de grandes recursos públicos, y que ya no son prioritarios de



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

atender, por lo que este es uno de los principales motivos para promover la desclasificación de estos terrenos.

Como hemos visto en capítulos anteriores las previsiones económicas establecidas en el PGOU han quedado completamente desfasadas, al superarse con mucho el horizonte temporal de 12 años que se establece en el momento de redacción de estos documentos urbanísticos.

La actualización del coste de realización de esta infraestructura se situaría en un importe total de 60.096.315 €, realizando únicamente una actualización de los precios del PGOU de 1997, y sin atender a otros aspectos que se concretarían a la hora de realizar el proyecto de obras, y que dado el avance en aspectos ambientales y de minoración de generación de residuos de construcción podrían suponer un incremento importante del importe de la infraestructura:

SSGG	ACTUACION	PGOU 1997		PGOU 1997 ACTUAL		PRECIOS 2025	
		CCAA	AYTO	CCAA	AYTO	CCAA	AYTO
	SUELO		2.776.675		5.581.117		28.323.220
	OBRAS	4.747.995	384.647	9.543.470	773.140	10.949.546	887.050
	SUELO		174.293		350.329		14.060.469
	OBRAS	2.776.675	1.676.823	5.581.117	3.370.414	2.212.432	3.663.598
€ APORTACIÓN		7.524.670	5.012.438	15.124.587	10.075.000	13.161.979	46.934.337
% CADA ADMON		60,02%	39,98%	60,02%	39,98%	21,90%	78,10%
SUMA TOTAL		12.537.108		25.199.587		60.096.315	

Por hacernos una idea de lo que supondría esta inversión, el Excmo Ayto de Ciudad Real ha aprobado recientemente los presupuestos para el año 2025 que ascienden a 91.700.000 €, y donde el importe destinado para inversión en infraestructuras es de 8.000.000 €, por lo que tener que afrontar la ejecución del Sistema General viario supondría el compromiso de los presupuestos de inversión de la ciudad para muchos años, sin poder ejecutar otras inversiones que actualmente se consideran más prioritarias.

Por tanto, la imposibilidad de encontrar recursos económicos para la ejecución de estos Sistemas Generales viarios, es evidente, por lo que habría que recurrir a los compromisos de otros niveles de la administración provincial, regional o nacional para poder afrontar su ejecución, aunque actualmente no existe ninguna plasmación de la intención de realizar dichas obras, más bien todo lo contrario, como hemos visto anteriormente con la realización de 2 variantes sobre la población de ciudad real que se están afrontando desde el gobierno del Estado.



2.2. DETERMINACIONES DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN

2.2.1. Modificación propuesta

La propuesta que realizamos supone cambiar la clasificación del suelo de los Sistemas Generales de Infraestructuras viarias y de Espacios libres y Zonas Verdes no ejecutadas, dentro de la delimitación de suelo establecida, a Suelo Rústico, en función de lo dispuesto en la Disposición Adicional Cuarta del TRLOTAU:

‘1. Los terrenos que, a la fecha de entrada en vigor de esta ley, se encuentren clasificados como urbanizables o urbanos no consolidados y se encuentren sin programar pese a haber transcurrido los plazos legalmente establecidos para ello, siempre que sus características específicas y localización lo aconsejen, podrán ser objeto de desclasificación a suelo rústico.’

La franja de suelo pasará a tener la misma clasificación que el Suelo Rústico contiguo clasificado en el PGOU 1997, que se denomina Suelo No Urbanizable Reservado al Desarrollo Urbano, y que el Excmo Ayto de Ciudad Real asimila al Suelo Rústico de Reserva.

En el Plano nº1 Clasificación del suelo viene de la siguiente forma:



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.



SUELO NO URBANIZABLE	
	COMUN
	DISEMINADOS (SUJETOS A P.E.R.M.R.)
	RESERVADO AL DESARROLLO URBANO



2.2.2. Modificación de las NNUU y los planos

Las Normas Urbanísticas que aplicarán en la superficie que cambia de clasificación de Suelo Urbano al denominado como Suelo No Urbanizable no protegido, y están recogidas en el Título Sexto – Régimen del suelo no urbanizable y suelo urbanizable no programado de las Normas Urbanísticas del PGOU 1997, en concreto en los capítulos:

- Capítulo I. Disposiciones generales sobre suelo no urbanizable,
- Capítulo II. Usos del suelo no urbanizable,
- Capítulo III. Construcciones en el suelo no urbanizable,
- Capítulo IV. Suelo no urbanizable no protegido

Los planos que se cambian se encuentran en el Anexo de Planos que acompaña a este documento.

2.3. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

2.3.1. Justificación de la solución propuesta

Se justifica la solución de la presente modificación en la necesidad de adaptar en planeamiento urbano a las necesidades de la ciudad, para lo cual se han efectuado una serie de trabajos para valorar la necesidad de los Sistemas Generales de Infraestructuras viarias y espacios libres existentes en la zona Oeste de la ciudad, y la conclusión es que en base a la eficiencia y sostenibilidad de los recursos públicos no es necesario su desarrollo, existiendo ya una solución de movilidad que da solución al tráfico en los próximos años, y que da lugar a desclasificar esos suelos pasando a ser suelo rústico.

La conveniencia de la modificación ha sido la conclusión del análisis realizado a lo largo de todo el documento desde varios puntos de vista, concluyendo en cada uno de ellos la innecesariedad de la ejecución de los Sistemas Generales previstos, aplicando los criterios de eficiencia y sostenibilidad que deben regir las actuaciones de la administración pública.

Se han analizado en diferentes epígrafes del documento los siguientes aspectos:

- A. Justificación de la eficiencia del modelo de movilidad actual
- B. Justificación de la innecesariedad del uso como variante de Ciudad Real
- C. Justificación de la necesidad de evitar impacto acústico del Sistema General en zonas residenciales
- D. Justificación de la no necesidad de los Sistemas Generales de Zonas Verdes
- E. Justificación del Impacto económico de la realización de los Sistemas Generales



Como se ha señalado, la infraestructura de sistemas generales que desclasificamos es el extremo de la línea de separación entre la clasificación del Suelo Urbano y del Suelo Rústico en del Plan General vigente.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

SUELO URBANO	SUELO NO URBANIZABLE	SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCION ESPECIAL
SUELO URBANO	COMUN	CAUCES
SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO	DISEMINADOS (SUJETOS A P.E.R.M.R.)	AGRICULTURA
NO PROGRAMADO	RESERVADO AL DESARROLLO URBANO	VIAS DE COMUNICACION (FFCC, CTERAS, PECUARIAS)
		AREAS INTERES ARQUEOLOGICO Y PALEONTOLOGICO
		MASAS FORESTALES Y MONTE AUTOCTONO
		PAISAJE VOLCANICO

Según lo que aparece en la LOTAU en la *‘Disposición transitoria tercera. Régimen urbanístico del suelo’* establece en el punto 1.1. para los planeamientos existentes de forma previa a la aprobación de la legislación autonómica, y que aplicaría al PGOU de Ciudad Real:

‘1.1 Suelo clasificado como no urbanizable o rústico:

a) Cuando no esté sujeto a específicas medidas de protección por la legislación sectorial o por el planeamiento territorial y urbanístico por razón de sus valores naturales o culturales, ecológicos o medioambientales singulares, el régimen establecido para el suelo rústico de reserva en esta Ley.

b) Cuando esté sujeto a específica protección por la legislación sectorial o por el planeamiento territorial y urbanístico por razón de sus valores naturales o culturales, ecológicos o medioambientales singulares, el régimen establecido para el suelo rústico no urbanizable de especial protección en esta Ley.’

Como el Suelo visto anteriormente denominado ‘Reservado al Desarrollo Urbano’ se trata de un suelo que no está sujeto a medidas de protección por la legislación sectorial o en base a sus valores naturales o culturales, ecológicos o medioambientales singulares lo asimilaremos a un Suelo Rústico de Reserva, como por otra parte viene haciendo el Excmo Ayuntamiento de Ciudad Real.

Por tanto, la nueva categoría del suelo resultando de la presente modificación será la de Suelo Rústico de Reserva.



2.3.3. Justificación del cumplimiento de los artículos 31 del TRLOTAU, 21 y 24 de Reglamento de Planeamiento

Esta modificación no afecta a los estándares de calidad urbana de preceptiva observancia establecidos en el Plan General de Ordenación Urbana de Ciudad Real, no existiendo incremento de edificabilidad resultado de la presente innovación urbanística.

La innovación que afecta al Sistema General de Zonas Verdes y espacios libres se ha justificado en el epígrafe '*D. Justificación de la no necesidad de los Sistemas Generales de Zonas Verdes*' del punto '*1.4.2. Conveniencia y justificación de la modificación*'.

2.3.4. Justificación del artículo 39 del TRLOTAU y 120 del Reglamento de Planeamiento

Los condicionantes establecidos en el artículo 39 del TRLOTAU y 120 del Reglamento de Planeamiento sobre el 'Régimen de la innovación de la ordenación establecidas por los planes' se cumplen de la siguiente forma:

- la innovación del plan sigue la tramitación establecida en el TRLOTAU para modificar este tipo de planes, según justificamos en el punto '*1.7. Tramitación*',
- al desafectar zonas verdes se solicitará informe favorable de la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo así como dictamen del Consejo Consultivo de Castilla-La Mancha,

2.3.5. Estudio económico y financiero

Esta modificación no supone costes repercutibles como actuación urbanizadora o edificatoria, de conformidad con lo establecido en el artículo 30 del TRLOTAU y 41 del Reglamento de Planeamiento.

En el epígrafe '*E. Justificación de Impacto económico de la realización de los Sistemas Generales*' del punto '*1.4.2. Conveniencia y justificación de la modificación*', se hace una evaluación del impacto económico y financiero que tendría la ejecución de estos Sistemas Generales, según la previsión establecida en el PGOU y la actualización de esos costes. La eliminación de la necesidad para la administración local de la ejecución de los mismos supone por tanto el decaimiento de esas cargas de urbanización y de adquisición del suelo, y la disponibilidad de esos presupuestos para otros fines.



2.4. TRAMITACIÓN

La presente modificación se tramitará mediante la ‘Disposición Adicional Cuarta. Régimen de desclasificación de ámbitos de suelos urbanizables y urbanos no consolidados no programados para los que haya transcurrido la fecha legalmente establecida para ello’ del TRLOTAU, introducida en el ordenamiento jurídico regional a través de:

- Ley 5/2020, de 24 de julio, de Medidas Urgentes para la Declaración de Proyectos Prioritarios en Castilla-La Mancha, Nueva Disposición Adicional Quinta del TRLOTAU,
- Disposición adicional cuarta del Decreto Legislativo 1/2023, de 28 de febrero, del nuevo texto refundido de la LOTAU,
- Modificada la Disposición adicional cuarta por Ley 1/2024, de 15 de marzo, de medidas administrativas y de creación de la agencia de transformación digital de castilla-la mancha.

Dicha innovación normativa responde a una búsqueda de soluciones para que el suelo clasificado como urbanizable o urbano no consolidado y que no ha sido desarrollado, y previsiblemente no lo sea nunca, vuelva a la situación básica de suelo rural, creando un procedimiento específico para este tipo de modificaciones de la clasificación del suelo, y facilitando la vuelta a su situación original.

En la primera innovación del ordenamiento jurídico autonómico para la introducción de esta medida se aplicaba solo a los suelos urbanizables que se encontraran sin programar, mientras que en la última modificación producida en 2024 se amplía la desclasificación a los suelos urbanos no consolidados.

Por ello entendemos que el objeto de nuestra modificación coincide con el planteamiento de la innovación legislativa, agilizando y facilitando la tramitación de una innovación sobre ámbitos de la ciudad no ejecutados, adaptando la clasificación urbanística del planeamiento a su realidad física.

Los puntos que deben cumplir los suelos para poder aplicar esta Disposición Adicional son los siguientes:

1. Clasificados como urbanizables o urbano no consolidados,
2. Sin programar, pese a haber transcurrido los plazos legalmente establecidos para ello,



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

2.4.1. Clasificación de los suelos como urbano no consolidados.

En el caso de los suelos de los Sistemas Generales de Infraestructuras viarias y Zonas Verdes correspondientes a nuestra modificación observamos en los planos nº 1. Clasificación del Suelo como se encuentran dentro de la trama utilizada para el Suelo Urbano.

También se observa en el Plano nº 2. Calificación del suelo, donde vienen clasificados los Sistemas Generales de Infraestructuras viarias Zonas Verdes entre la delimitación de los edificios y el borde del Suelo Urbano.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
 Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
 Infraestructuras.
 Concejalía de Urbanismo
 Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.



USOS PUBLICOS Dotacional		
Infraestructuras		Espacios libres
 viario	 polivalente	 servicios públicos
 ferrocarril	 administrativo	 universitaria
 instalaciones	 educacional/cultural	 cementerio
 aparcamiento	 sanitario-asistencial	 espectáculos
	 deportivo	
		 parque, Zona verde
		 viario o espacio libre público



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

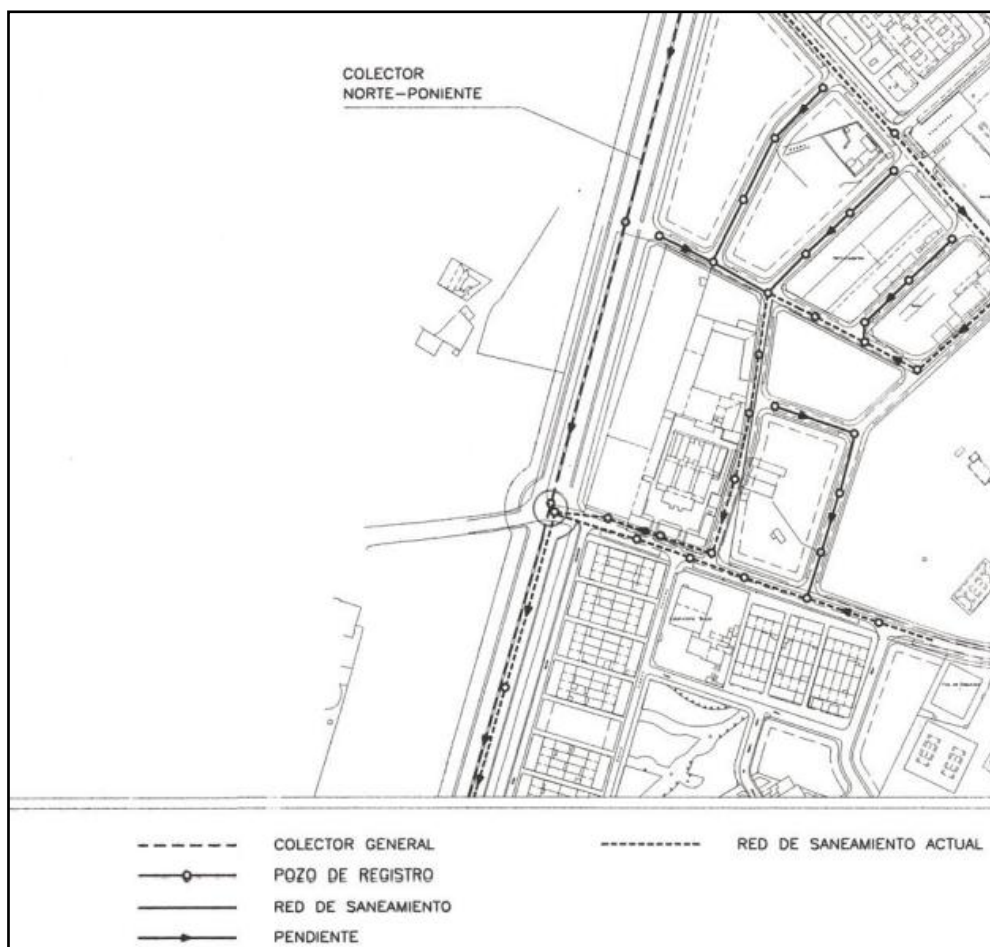
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

Por tanto la clasificación del suelo del PGOU para nuestro ámbito de modificación es Suelo Urbano.

Respecto a la situación del suelo como No Consolidado recurrimos a lo establecido en el *‘Artículo 45. El suelo urbano en los Municipios con Plan de Ordenación Municipal’*.

La existencia de una franja de Sistema General de Infraestructuras viaria y de un Sistema General de Zonas Verdes y espacios libres contiguo y alterno en varias fases de los tramos de estudio supone que existe una parcelación para diferenciar las zonas de viarios de las zonas de espacios libres, y que ambas necesitan para su normal funcionamiento servicios de abastecimiento, saneamiento, energía eléctrica, además del acceso pavimentado, como ponen de manifiesto los planos nº 12-14 Infraestructuras, donde aparecen las líneas de saneamiento, agua potable y alumbrado público que no han sido ejecutados, y que sería con su ejecución con lo que se adquiriría la condición de disponer de los servicios urbanos para adquirir la condición de solar.

Ejemplo Red Saneamiento



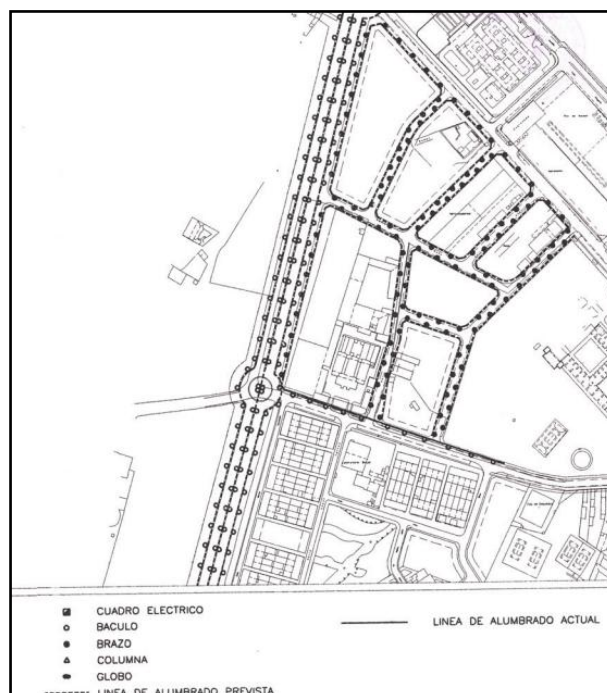


AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

Ejemplo red abastecimiento de agua



Red de alumbrado público





AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

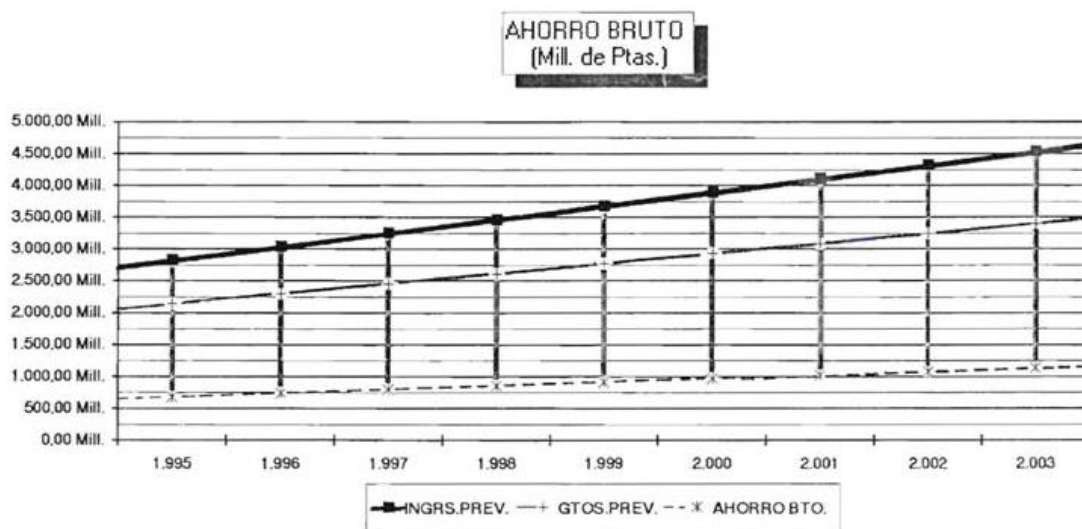
La ejecución de estos servicios urbanos le correspondería al Excmo Ayto de Ciudad Real en la propia ejecución de los Sistemas Generales, aunque podrían haberse realizado de forma independiente.

Estos servicios se encuentran únicamente en el espacio ya urbanizado que se encuentra en el lado Este de los Sistemas Generales viarios, careciendo de ellos tanto las parcelas de Sistema General viarios como las parcelas de zonas verdes, por lo que cumplen la definición de los suelos urbanos no consolidados del art 45.1.A).a) del TRLOTAU, y aplicando lo establecido en la *'Disposición transitoria tercera. Régimen urbanístico del suelo, punto 1.3.a) Suelo clasificado como urbano.'*

2.4.2. Sin programar, pese a haber transcurrido los plazos legales para ello.

El PGOU establecía una programación de plazos para el desarrollo de los Sistemas Generales a través de los plazos de las inversiones previstas en la Memoria Económica y Financiera, documento al que denomina 'Programa de obligado cumplimiento por parte de la Administración' y donde aparecía la ejecución de todos los Sistemas Generales dentro de los 8 primeros años de vigencia del Plan, estableciendo el plan de presupuestos, financiación, ingresos y gastos para ese periodo, siendo los principales datos:

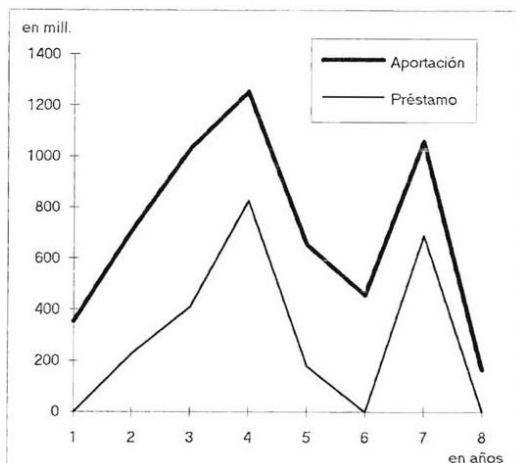
- Ahorro bruto en los presupuesto municipales para poder invertir en el periodo 1995-2003



Necesidades de financiación vía préstamo para ejecución del plan:



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
 Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
 Infraestructuras.
 Concejalía de Urbanismo
 Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.



	APORTACIÓN	PRÉSTAMO
1	353	0
2	708	228,2
3	1.029	410,88
4	1.253	826,61
5	654	179,13
6	455	0
7	1.058	689,65
8	165	0

Cuadro de amortizaciones para las inversiones municipales:

AÑO	IMPORTE	1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003	
		capital	intereses	capital	intereses	capital	intereses	capital	intereses	capital	intereses	capital	intereses	capital	intereses	capital	intereses
1	1.996	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	1.997	228,02	0	0	0	0	17,35	0	17,35	16,03	17,35	17,25	16,13	18,57	14,82	19,98	13,41
3	1.998	410,88	0	0	0	0	0	0	31,27	0	31,27	28,89	31,27	31,09	29,07	33,46	26,7
4	1.999	826,61	0	0	0	0	0	0	0	0	62,91	0	62,91	58,13	62,91	62,55	58,48
5	2.000	179,13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13,63	0	13,63	12,6	13,63
6	2.001	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	2.002	689,65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52,48
8	2.003	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2.334,29	0	0	0	0	0	17,35	0	48,62	16,03	111,53	46,14	123,94	107,79	120,43	128,59	164,7
		0		0		17,35		48,62		127,56		170,08		228,22		293,29	

* Cantidades en millones de pesetas

Y presupuestos municipales previstos en el periodo 1995-2003

INGRESOS TOTALES PREVISTOS	3.086,32	3.381,71	3.714,42	3.896,64	4.152,66	4.495,53	4.435,92	4.785,74
OPERACIONES FINANCIERAS PREVISTAS	0,00	228,20	410,88	826,61	179,13	0,00	689,65	0,00
TOTAL DE INGRESOS	3.086,32	3.609,91	4.125,30	4.723,25	4.331,79	4.495,53	5.125,57	4.785,74
GASTOS CORRIENTES PREVISTOS	2.303,56	2.460,43	2.617,29	2.774,16	2.931,02	3.087,89	3.244,75	3.401,61
INVERSIONES PREVISTAS	353,00	708,00	1.029,00	1.253,00	654,00	455,00	1.058,00	165,00
OPERACIONES FINANCIERAS PREVISTAS	356,97	441,48	479,01	696,09	746,77	776,50	822,82	878,69
TOTAL GASTOS	3.013,53	3.609,91	4.125,30	4.723,25	4.331,79	4.319,39	5.125,57	4.445,30
SUPERAVIT O DEFICIT PREVISTO	72,79	0,00	0,00	0,00	0,00	176,14	0,00	340,44

Además de estas previsiones en 8 años para ejecutar los sistemas generales del PGOU, el horizonte de vigencia de los planes establecido por del TRLOTAU se fija en 12 años, plazo a partir del cual se entiende superado el plazo de programación de las actuaciones contenidas en él, según establece el artículo 24 del TRLOTAU, que indica que el plan debe prever '*la expansión urbana para los doce años siguientes*'.

Por tanto, al haber transcurrido ambos plazos, tanto el propio del PGOU como el establecido en la legislación autonómica entendemos superado el plazo legal para haberlos desarrollado.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.

Concejalía de Urbanismo

Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

De esta forma se comparte el criterio establecido por la Comisión Regional de Ordenación de Territorio y Urbanismo, en el informe del procedimiento de Desclasificación del Sector Industrial SI-2 de la Revisión de NNSS⁹ establecía que el cumplimiento del plazo legalmente previsto para el desarrollo del planeamiento general se entiende cumplido con el paso de los doce años establecidos en el artículo 24.1 a) TRLOTAU, y por ende el cumplimiento del plazo para el desarrollo de un sector específico del plan para el que no se había establecido un plazo propio.

⁹ Acta de Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo de su sesión de 30 de abril de 2021, Modificación NNSS Masquaraque, Toledo.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

2.6. EFECTOS DE LA MODIFICACIÓN

Esta modificación de planeamiento entrará en vigor con la publicación de la aprobación definitiva en el DOCM, y la publicación de la normativa en el BOP de Ciudad Real, una vez concluida la tramitación del expediente de la modificación puntual, y los efectos son determinados en el artículo 42 del TRLOTAU.

En Ciudad Real

Firmado por ISIDRO J ZAPATA ****7297** ISIDRO
JAVIER ZAPATA (R: ****7926*) el día 08/07/2025 con
un certificado emitido por AC Representación,
Ingeniero de Caminos, nº Colegiado: 21336

Isidro J. Zapata Romero

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL
Área de Gobierno de Economía y Hacienda, Urbanismo e
Infraestructuras.
Concejalía de Urbanismo
Planeamiento y Oficina de Supervisión de Proyectos.

ANEXOS 01. PLANOS

PLANOS DE INFORMACIÓN

I01. SISTEMAS GENERALES PGOU. ORTOFOTO ÁMBITO

I02. CALIFICACIÓN SUELO PGOU

I03. ALINEACIONES PGOU

I04. SISTEMAS GENERALES PGOU

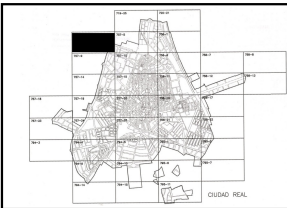
I05. ZONAS VERDES AFECTADAS

PLANOS DE ORDENACIÓN

O01. CLASIFICACIÓN SUELO

O01. CALIFICACIÓN SUELO

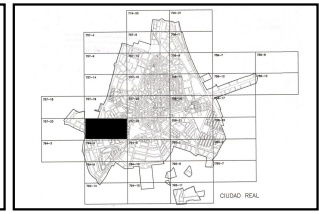






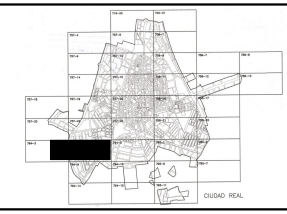




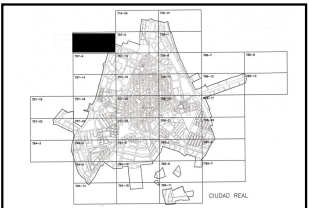
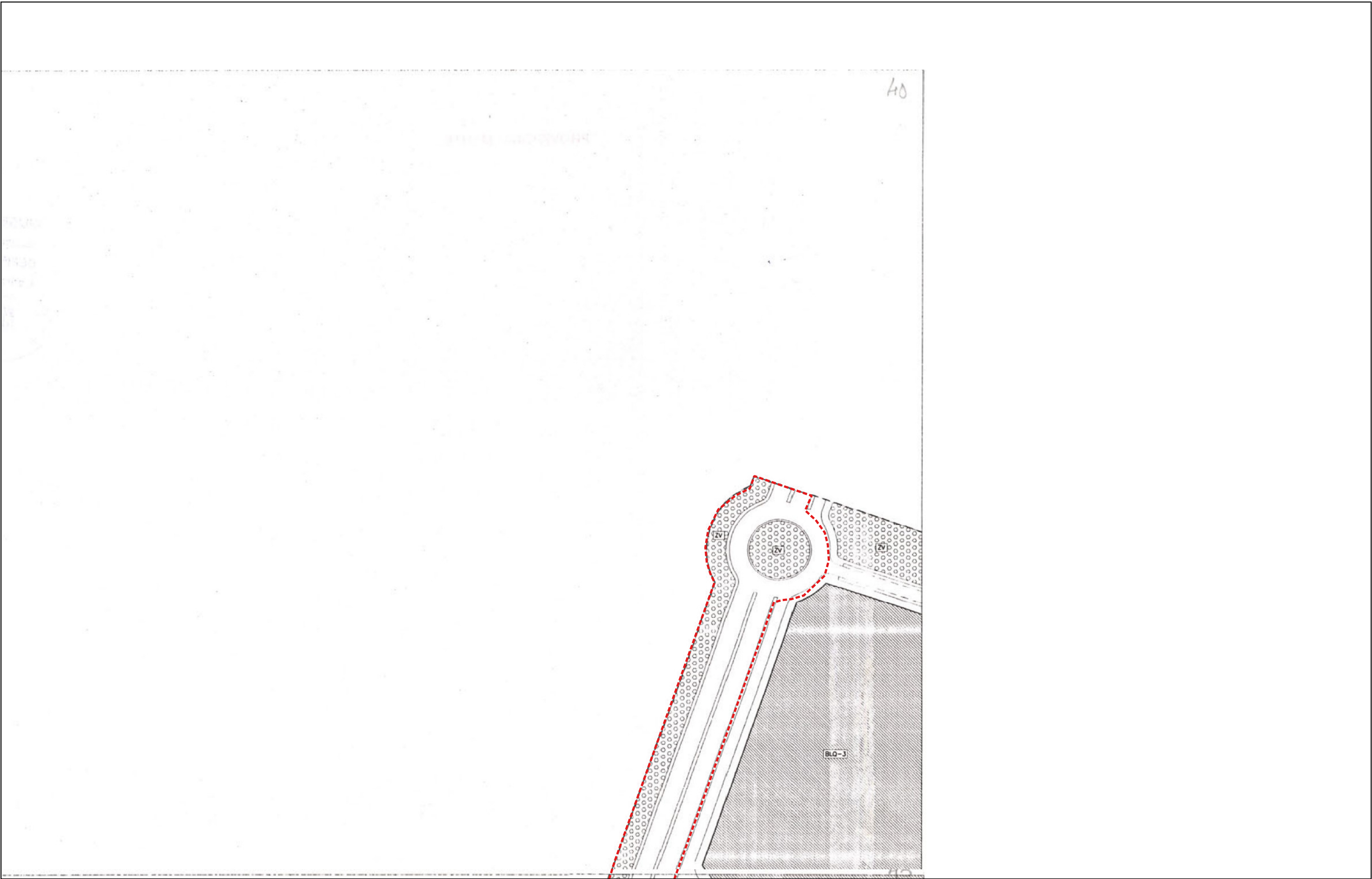


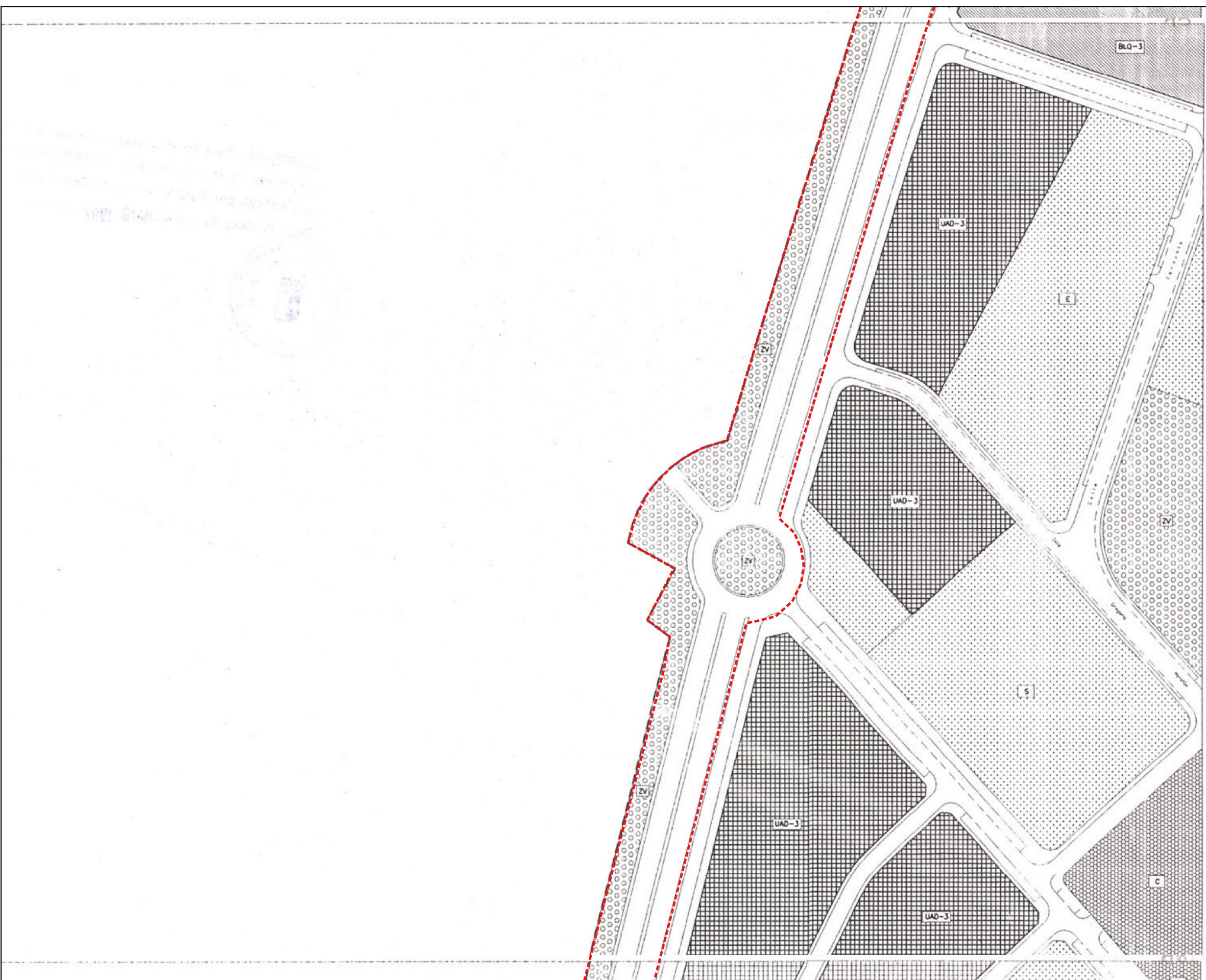


----- Línea Limite desclasificación
Sistema General

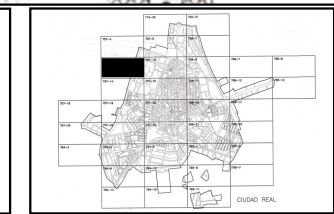


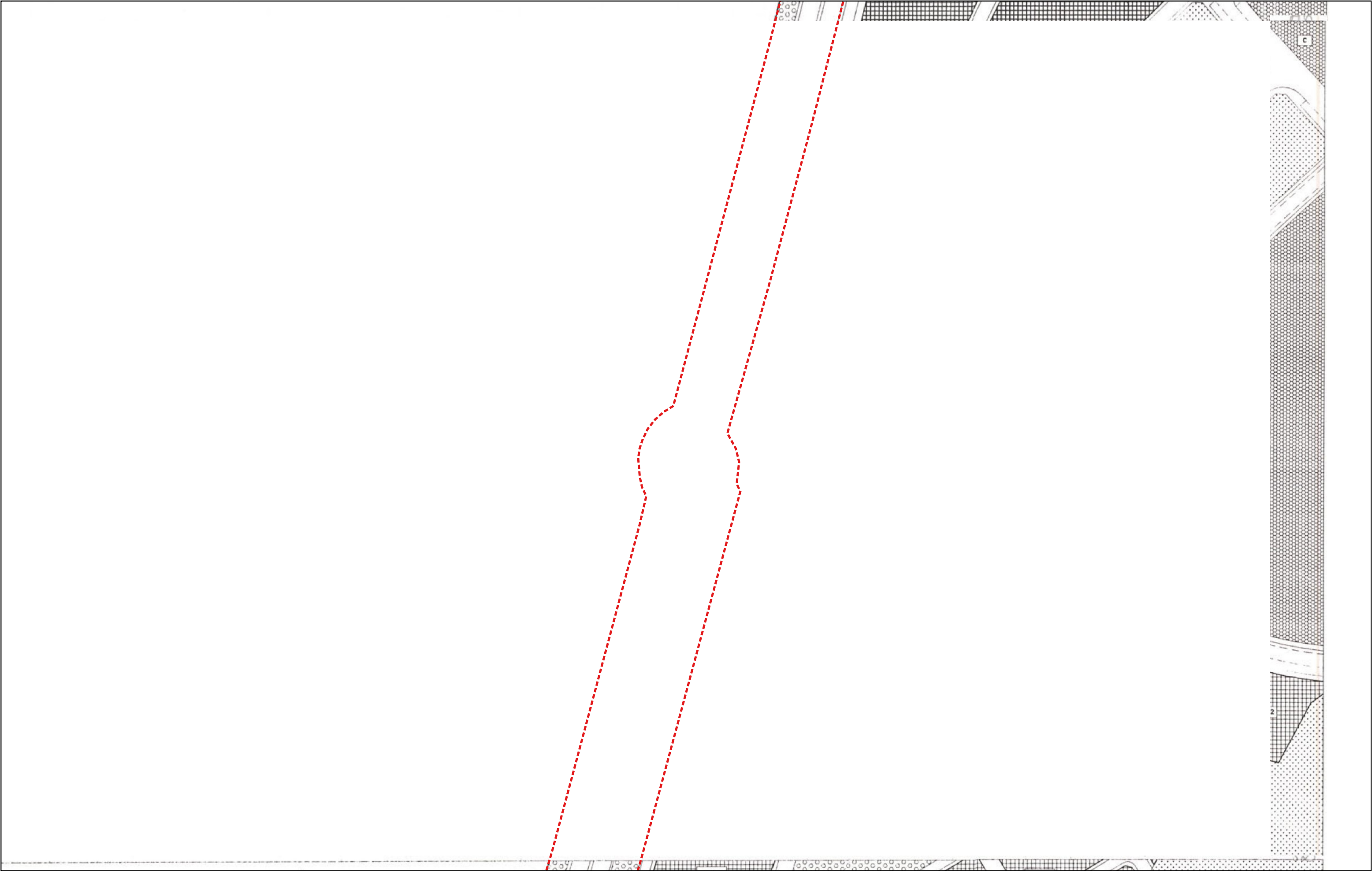






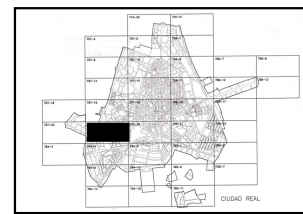
Vivienda		Industria		USOS PRIVADOS Dotacional		Infraestructuras		USOS PUBLICOS Dotacional		Espacios libres	
	residencial-MC		industrial		polivalente		viario		polivalente		parque, Zona verde
	residencial-UAD		educacional/cultural		oficinas		ferrrocarril		administrativo		vivienda o espacio libre público
	residencial-BLO		sanitario asistencial		hoteles		instalaciones		educacional/cultural		
	residencial-UIS complementario de la vivienda		deportivo		servicios públicos		aparcamiento		sanitario asistencial		
			religioso		estación transformadora				espectáculos		
			comercial		estación de servicio						





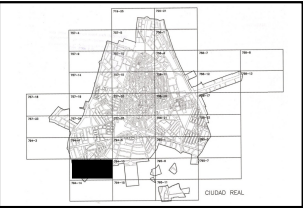


Vivienda		Industria		USOS PRIVADOS Dotacional		Infraestructuras		USOS PUBLICOS Dotacional		Espacios libres	
	residencial-MC		industrial		polivalente		viario		polivalente		parque, Zona verde
	residencial-UAD				educativo-cultural		ferrocarril		administrativo		viario o espacio libre público
	residencial-BLO				sanitario-asistencial		instalaciones		educativo-cultural		
	residencial-UAS complementario de la vivienda				deportivo		I		sanitario-asistencial		
					religioso		P		servicios públicos		
					comercial				universitaria		
					oficinas				cementerio		
					hoteles				espectaculos		
					espectaculos						
					servicios públicos						
					estación transformadora						
					estación de servicio						





Vivienda		Industria		USOS PRIVADOS Dotacional		Infraestructuras		USOS PUBLICOS Dotacional		Espacios libres	
	residencial-MC		industrial		polivalente		viario		polivalente		parque, Zona verde
	residencial-UAD				educacional/cultural		ferrocarril		administrativo		viario o espacio libre público
	residencial-BLO				sanitario asistencial		instalaciones		educacional/cultural		
	residencial-UAS complementario de la vivienda				deportivo		I		sanitario asistencial		
					religiosa		P		deportivo		
					comercial				servicios públicos		
					oficinas				UN		
					hoteles				CE		
					espectáculos				E		
					servicios públicos						
					estación transformadora						
					estación de servicio						





Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

Límites

- alineación
- divisoria de altura
- divisoria de parcela o efectos de edificabilidad

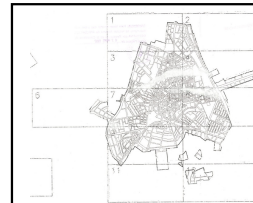
Ocupación

- vuelo máximo
- retranqueo mínimo obligatorio
- soportal obligatorio
- pasaje obligatorio

Volumen y Alturas

- B planta baja $H=4.00$
- H altura máxima de cornisa
- E anchura de calle existente
- ST superficie máxima edificable en mt.
- A altura
- I superficie máxima edificable en m^2t/m^2s

— Línea Límite desclasificación Sistema General



PLAN GENERAL DE CIUDAD REAL

PLANO
ALINEACIONES PGOU

Escala
1/12.500

Fecha
Junio 2025

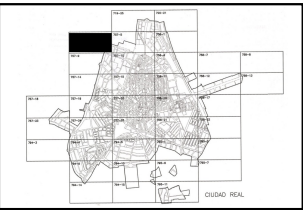
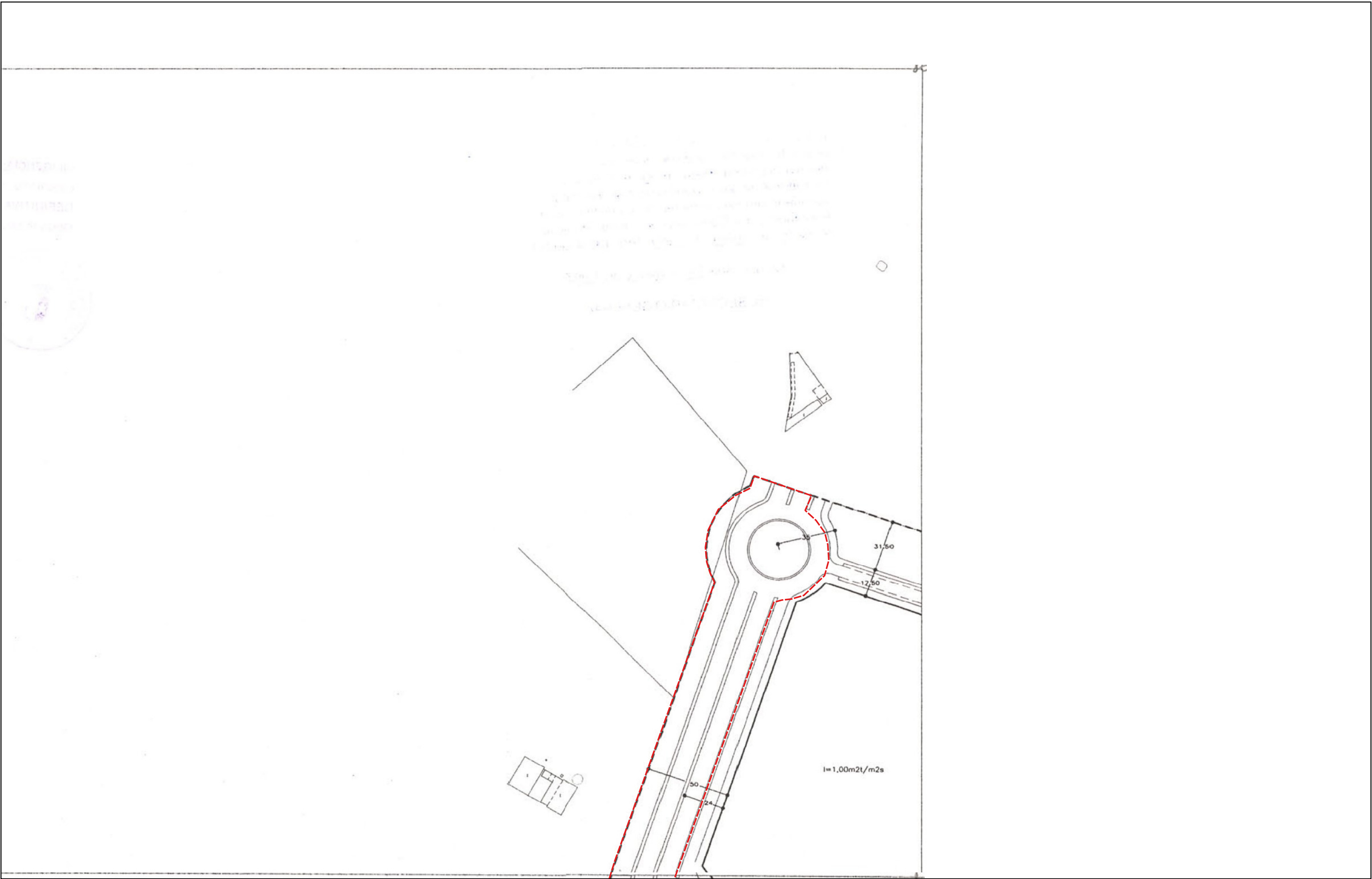
Plano

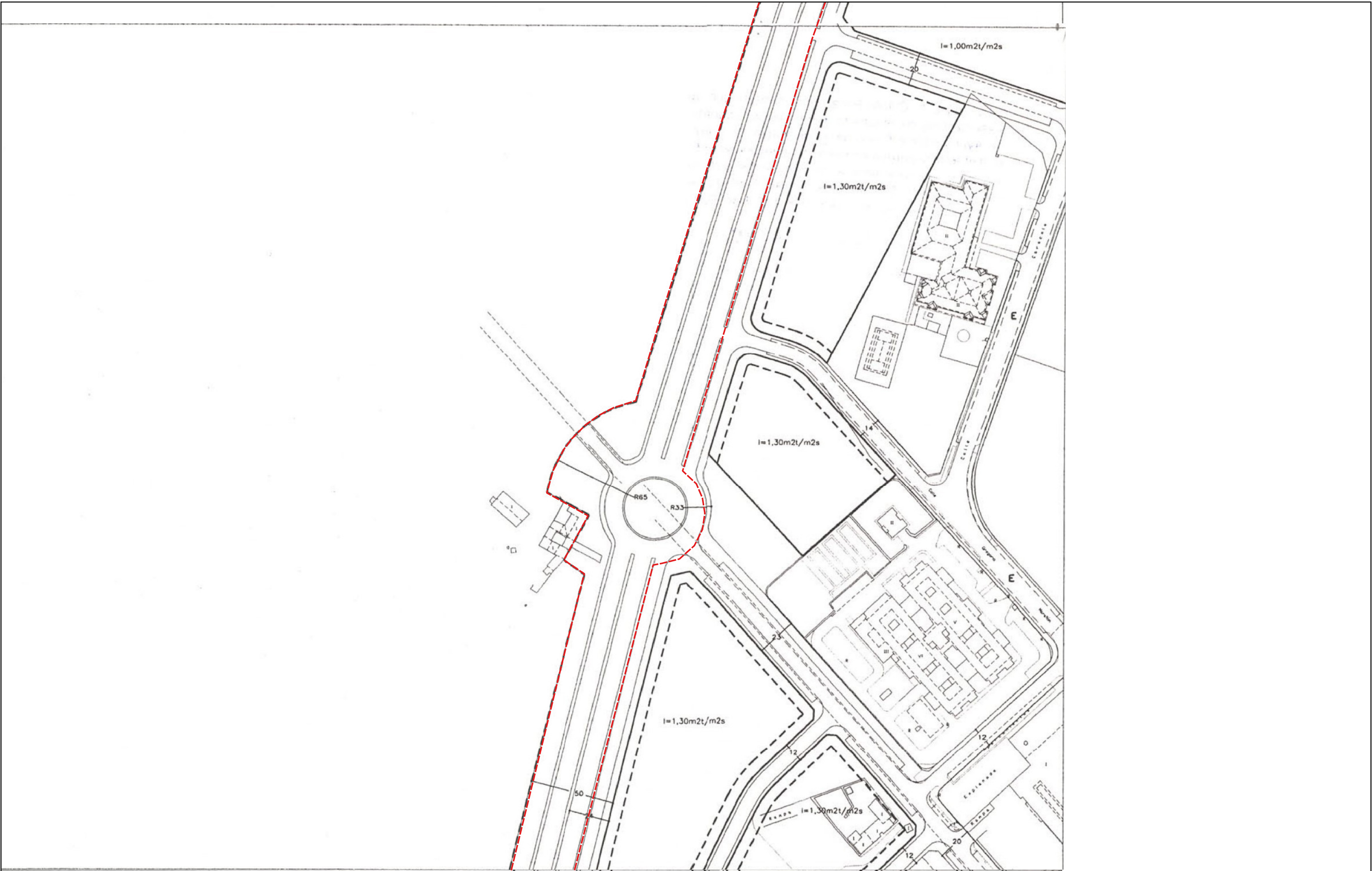
I.03

Hoja 0

Dibujado
Isidro J. Zapata Romero

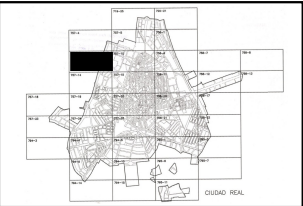
Redactado:
Isidro J. Zapata Romero

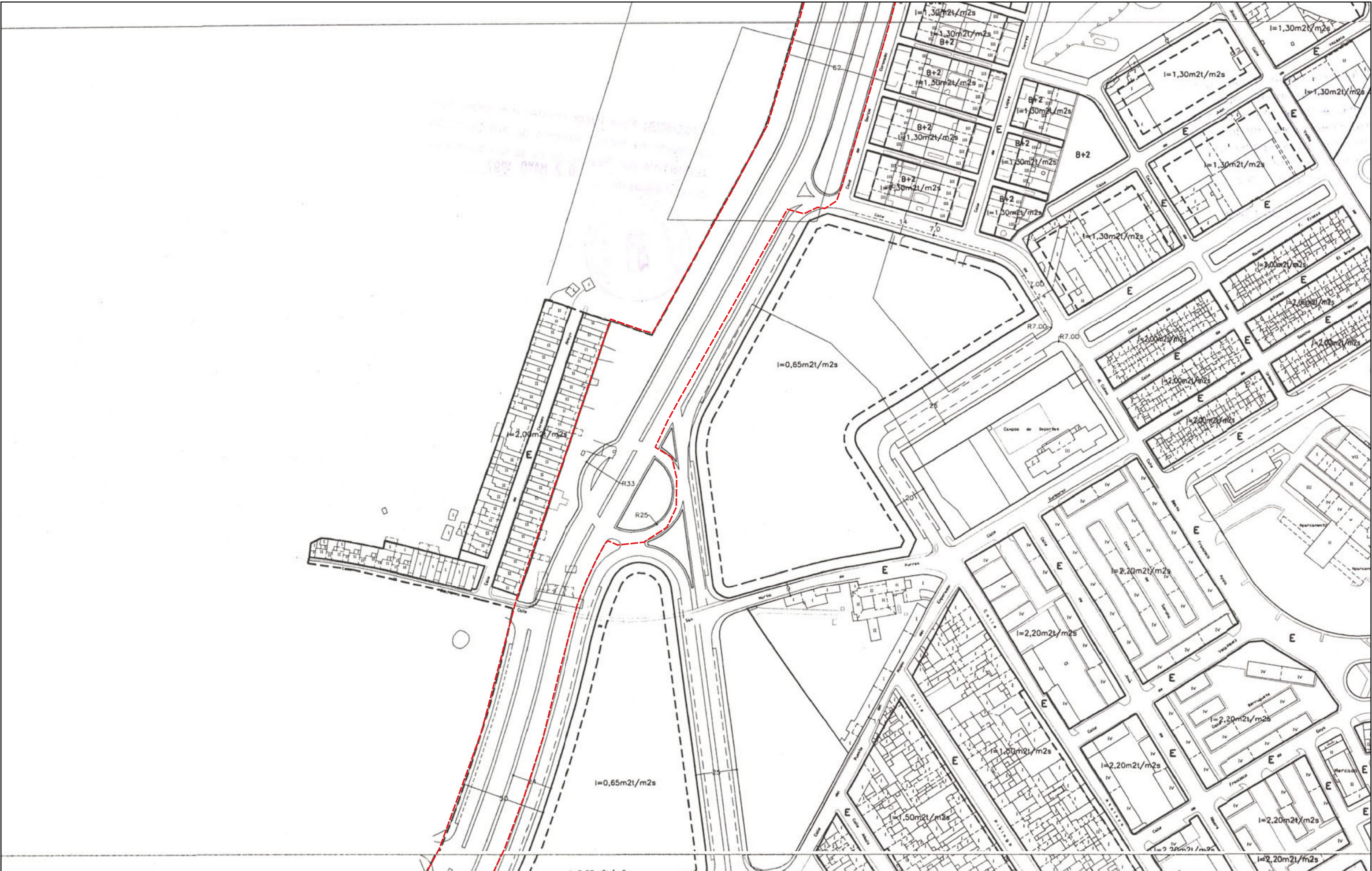


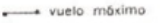


Límites		Ocupación		Volumen y Alturas		
	alineación		vuelo máximo		B	planta baja H=4,00
	divisoria de altura		retranqueo mínimo obligatorio		Hc	altura máxima de cornisa
	divisoria de parcela o efectos de edificabilidad		pasaje obligatorio		ST	superficie máxima edificable en mt.
			soportal obligatorio		E	anchura de calle existente
					A	altura
					I	superficie máxima edificable en m2t/m2s

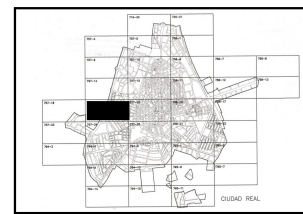
Línea Límite desclasificación Sistema General





Límites		Ocupación		Volumen y Alturas	
	alineación		vuelo máximo		planta baja H=4,00
	divisoria de altura		retranqueo mínimo obligatorio		anchura de calle existente
	divisoria de parcela o efectos de edificabilidad		soportal obligatorio		altura máxima de cornisa
			pasaje obligatorio		superficie máxima edificable en mt.
					superficie máxima edificable en m2t/m2s

 Línea Límite desclasificación Sistema General

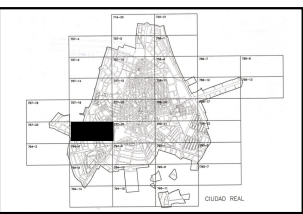




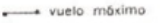
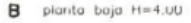
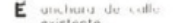
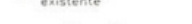
Límites		Ocupación		Volumen y Alturas					
	alineación		vuelo máximo		planta baja H=4,00		anchura de calle existente		altura
	divisoria de altura		retranqueo mínimo obligatorio		altura máxima de cornisa		superficie máxima edificable en mt.		superficie máxima edificable en m2t/m2s
	divisoria de parcela o efectos de edificabilidad		superficie soportal obligatorio						
			pasaje obligatorio						

Línea Límite desclasificación Sistema General

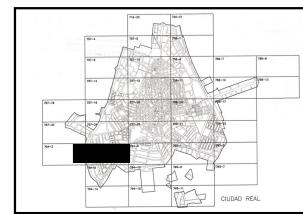
Línea Límite desclasificación Sistema General

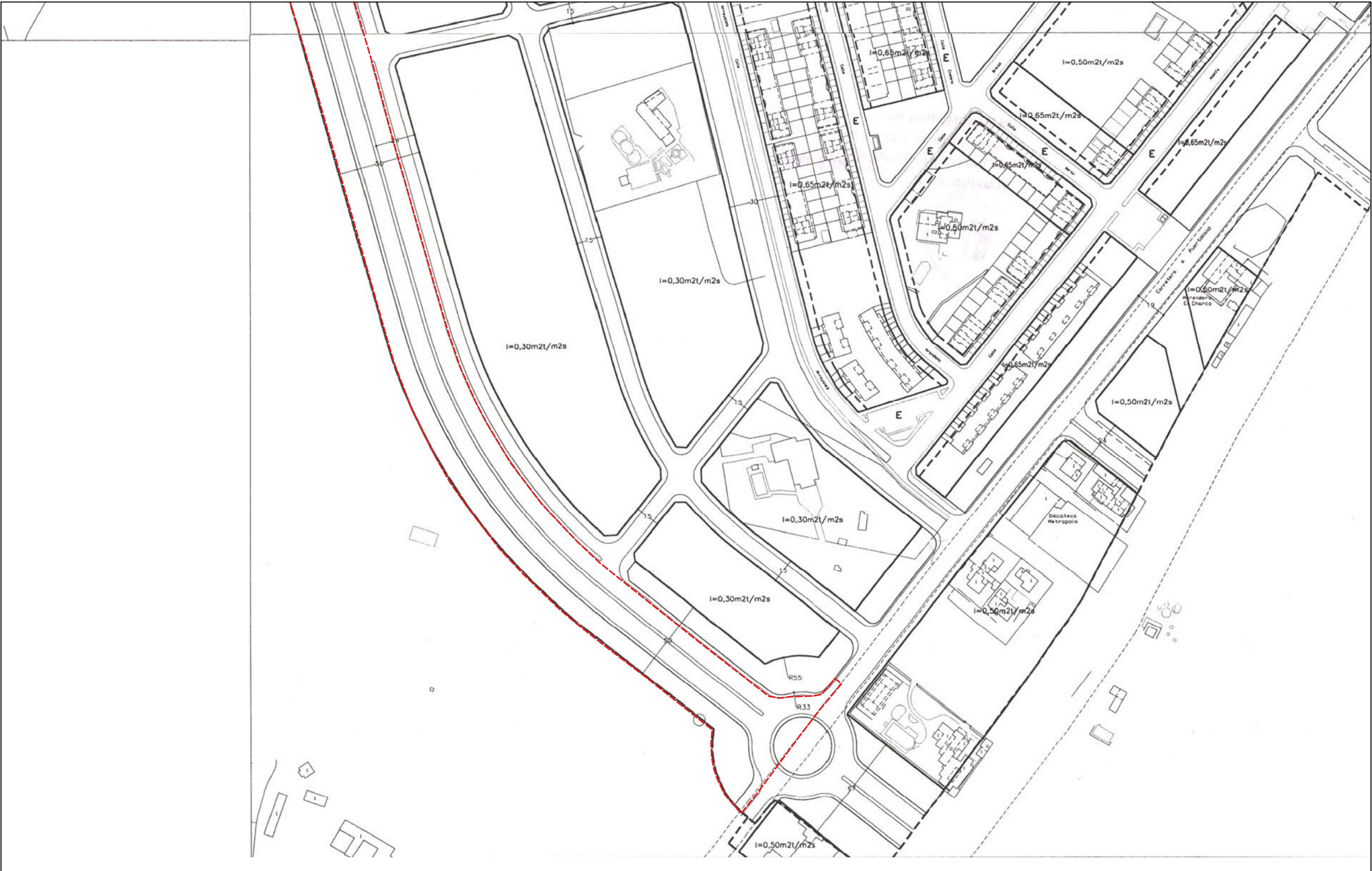


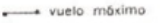
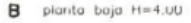


Límites		Ocupación		Volumen y Alturas		
	alineación		vuelo máximo		B	planta baja H=4,00
	divisoria de altura		retranqueo mínimo obligatorio		E	anchura de calle existente
	divisoria de parcela o efectos de edificabilidad		superficie soportal obligatorio		Hc	altura máxima de cornisa
			pasaje obligatorio		ST	superficie máxima edificable en mt.
					I	superficie máxima edificable en m2t/m2s

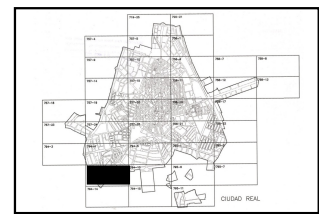
 Línea Límite desclasificación Sistema General





Límites		Ocupación		Volumen y Alturas		
	alineación		vuelo máximo		B	planta baja H=4,00
	divisoria de altura		retranqueo mínimo obligatorio		Hc	altura máxima de cornisa
	divisoria de parcela o efectos de edificabilidad		pasaje obligatorio		ST	superficie máxima edificable en mt.
			soportal obligatorio		A	altura
					I	superficie máxima edificable en m2/m2s

 Línea Límite desclasificación Sistema General





Acciones Específicas

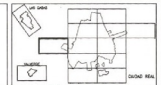
.....

 para estudio de
reforma urbanística

Dotaciones Públicas

 de carácter local

 sistemas generales



PLAN GENERAL DE CIUDAD REAL

GESTION DEL SUELO URBANO

Escala: 1/4.000

Plano: 5

COORDINADOR GENERAL: J. Zapata Romero

COORDINADOR LOCAL: J. Zapata Romero

COORDINADOR LOCAL: J. Zapata Romero

Dotaciones Públicas

 de carácter local

 sistemas generales

 Línea Límite desclasificación
Sistema General



PLAN GENERAL DE CIUDAD REAL

PLANO

SISTEMAS GENERALES PGOU

Escala: 1/12.500

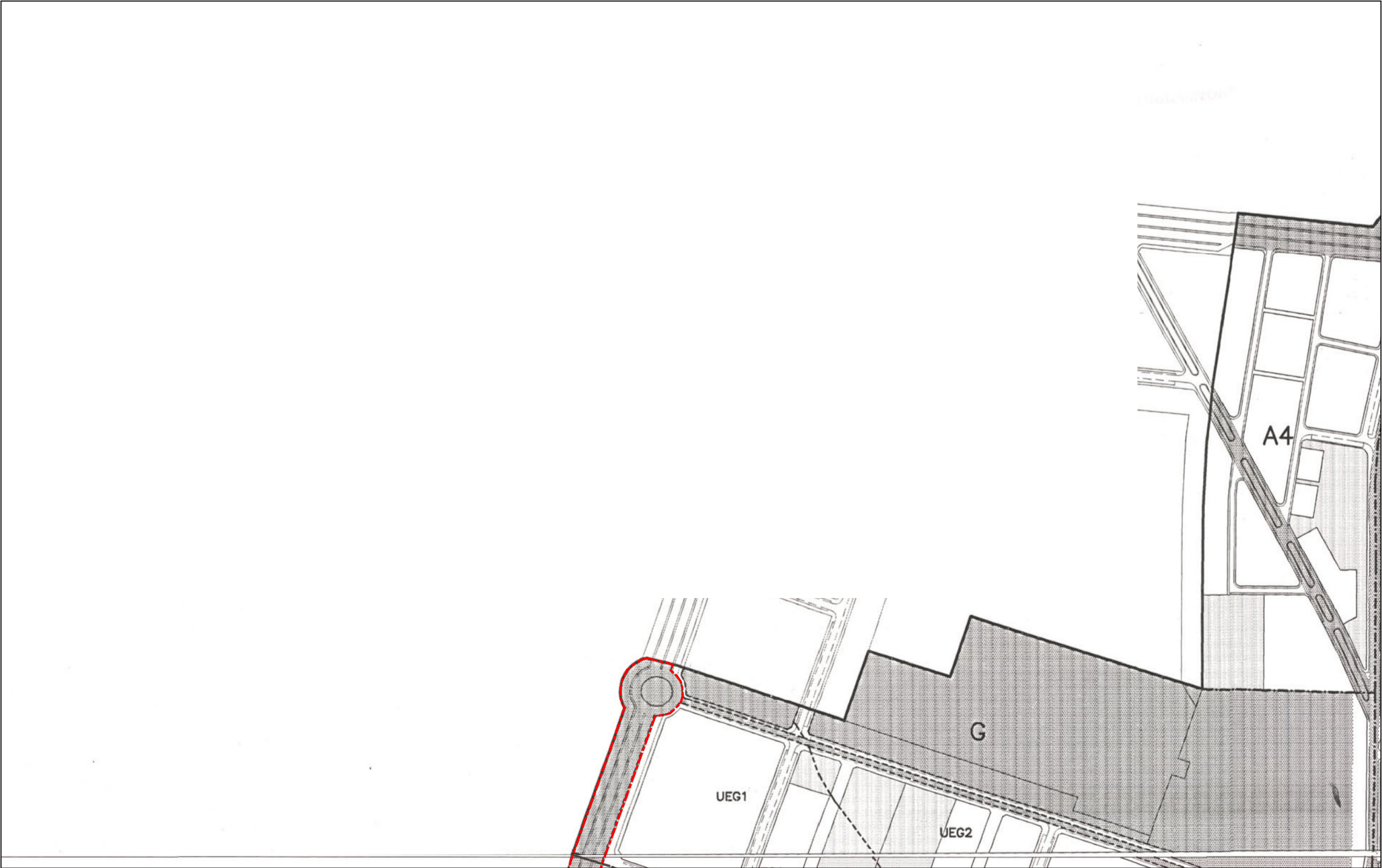
Fecha: Abril 2025

Plano: 4

Hoja 0

Dibujado: Isidro J. Zapata Romero

Redactado: Isidro J. Zapata Romero

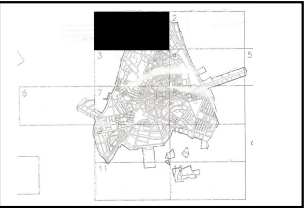


Dotaciones Públicas

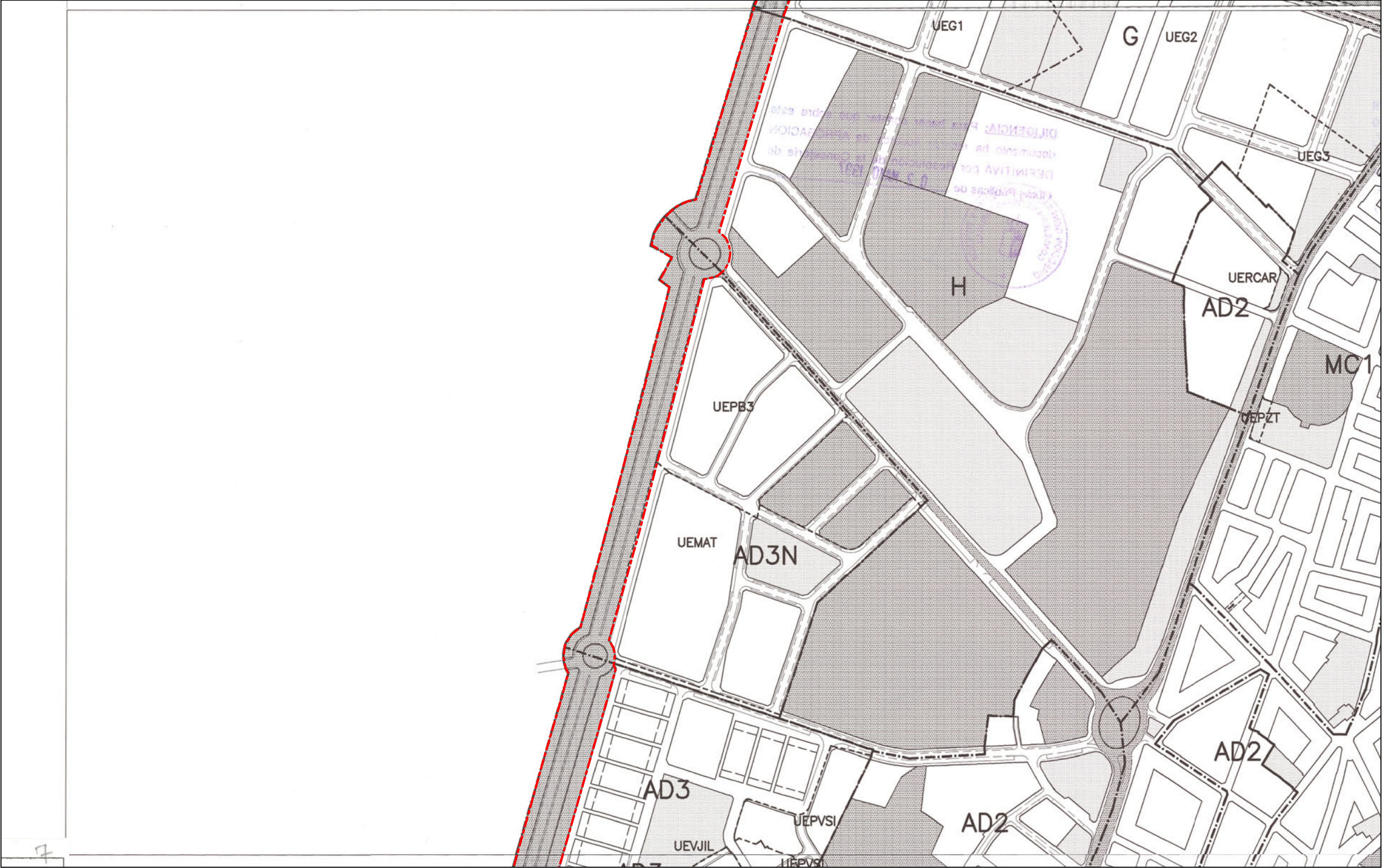
de carácter local

sistemas generales

Línea Limite desclasificación Sistema General



PLAN GENERAL DE CIUDAD REAL			
PLANO	Escala 1/4.000		Plano
	Fecha Junio 2025		I.04
Dibujado Isidro J. Zapata Romero		Redactado: Isidro J. Zapata Romero	
		Hoja 1	

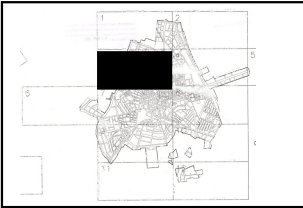


Dotaciones Públicas

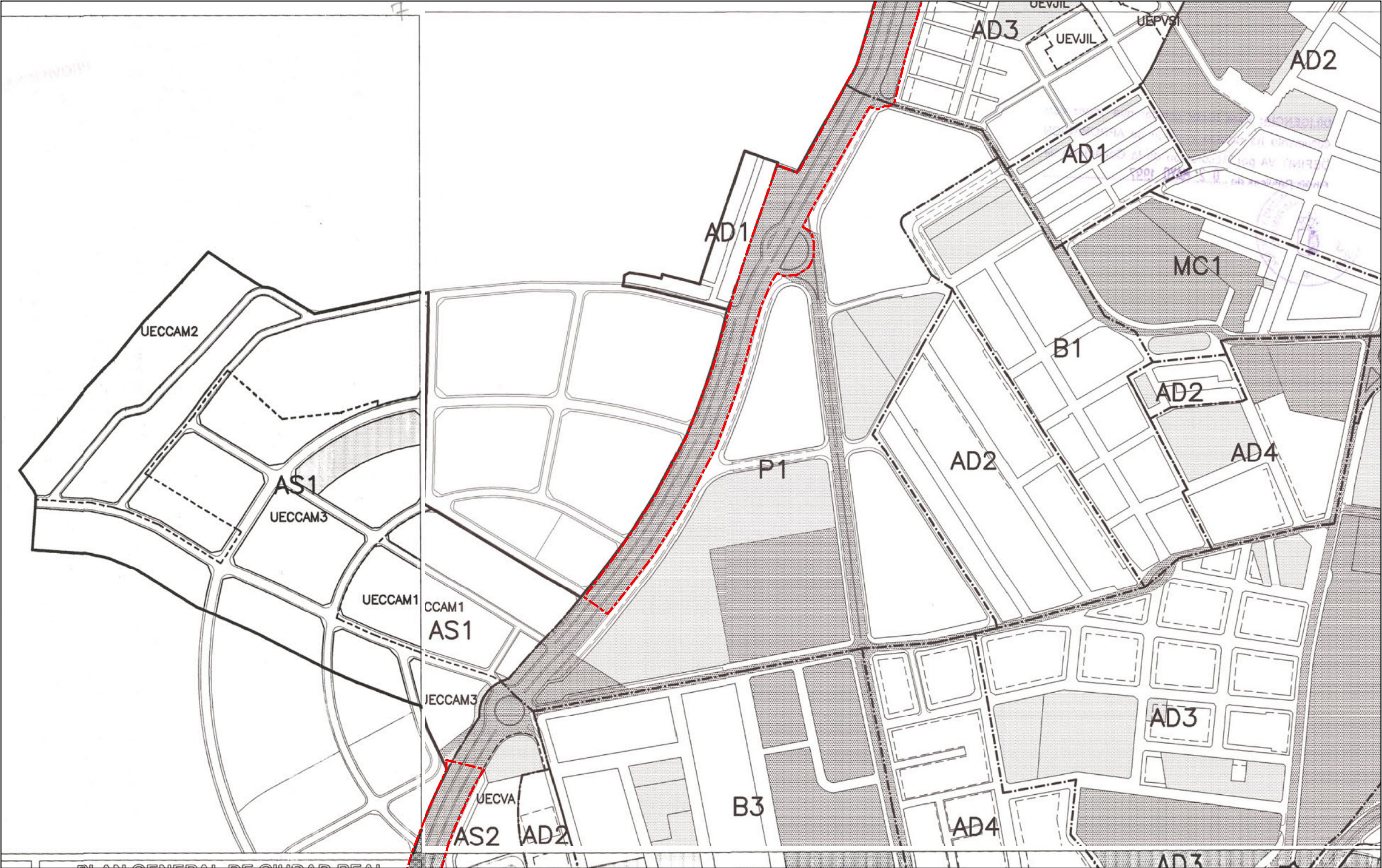
de carácter local

sistemas generales

Línea Limite desclasificación Sistema General



PLAN GENERAL DE CIUDAD REAL			
PLANO SISTEMAS GENERALES PGOU		Escala 1/4.000	Plano
		Fecha Abril 2025	4 Hoja 3
Dibujado Isidro J. Zapata Romero		Redactado: Isidro J. Zapata Romero	

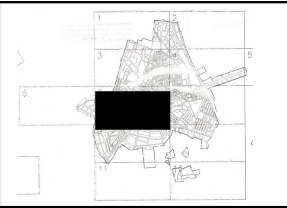


Dotaciones Públicas

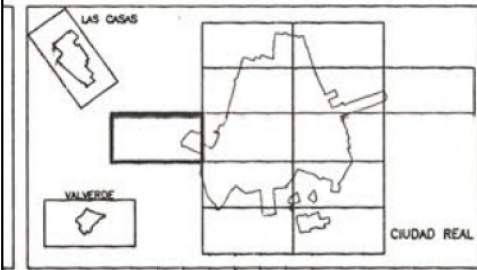
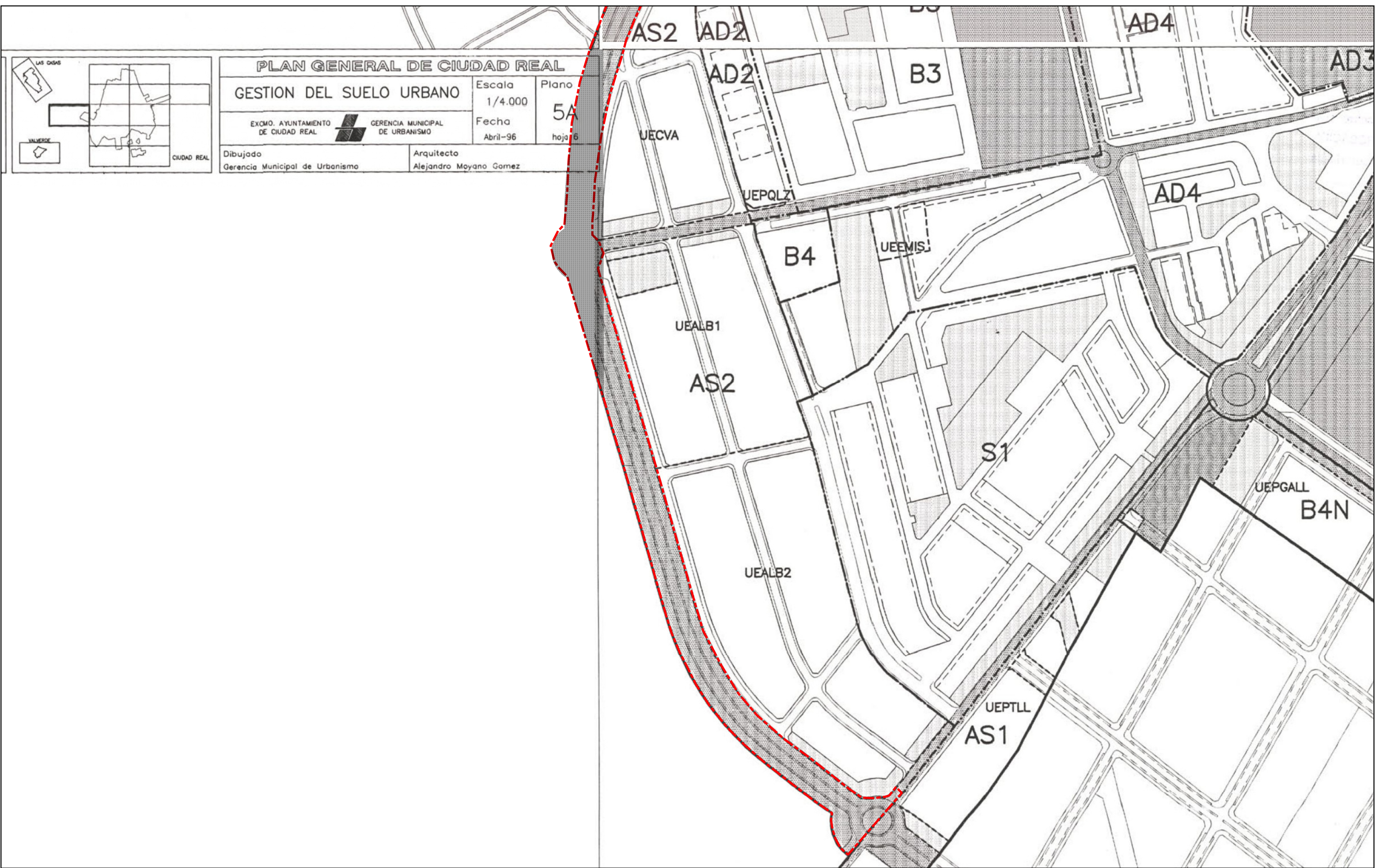
de carácter local

sistemas generales

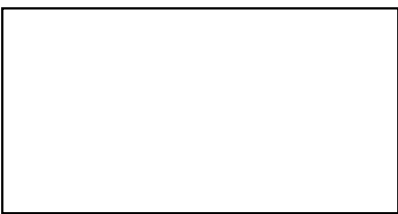
Línea Limite desclasificación Sistema General



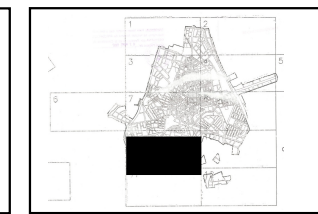
PLAN GENERAL DE CIUDAD REAL		
PLANO	Escala 1/4.000	Plano
	Fecha Abril 2025	4
SISTEMAS GENERALES PGOU		Hoja 7
Dibujado Isidro J. Zapata Romero		Redactado: Isidro J. Zapata Romero



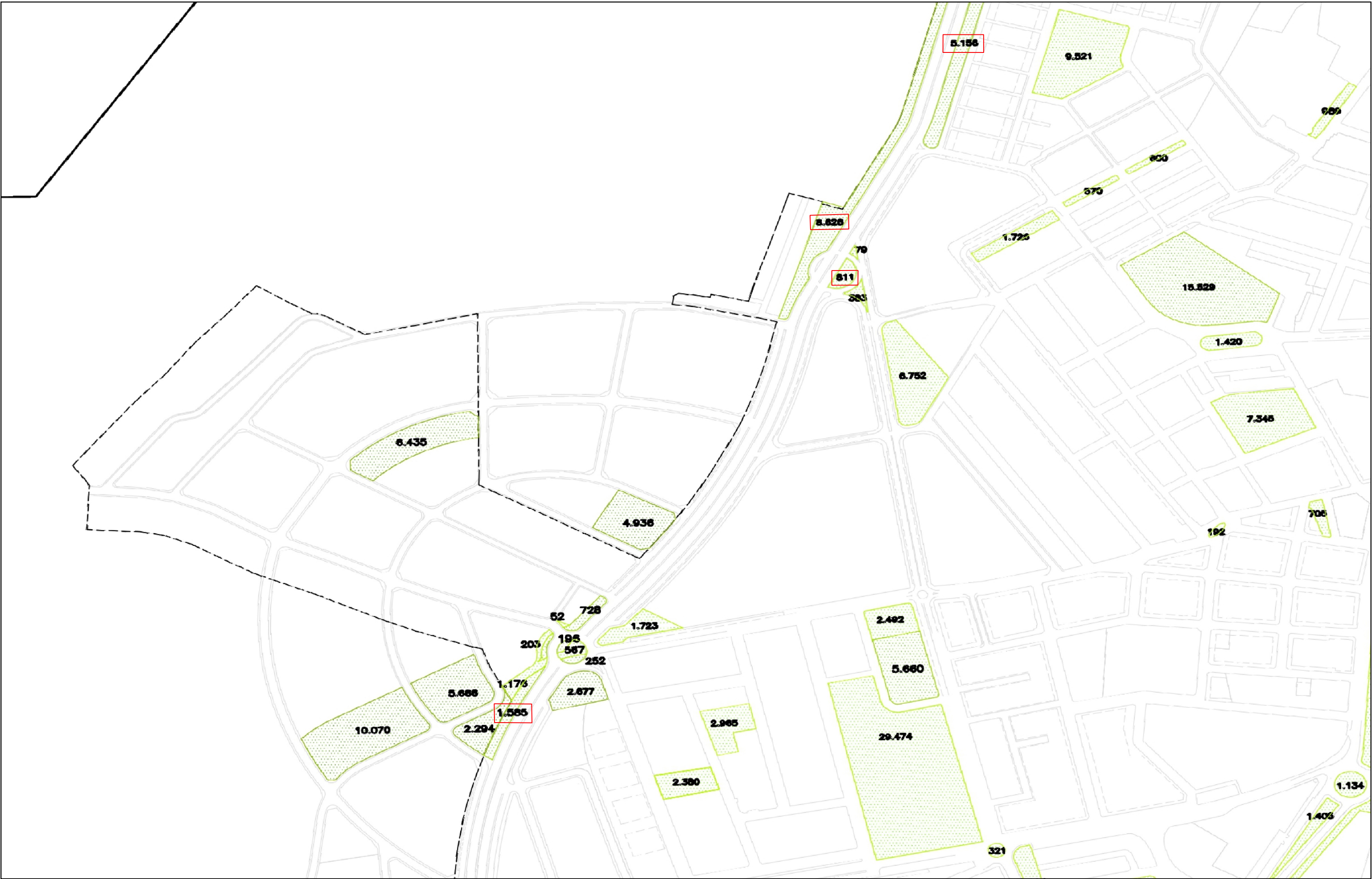
PLAN GENERAL DE CIUDAD REAL			
GESTION DEL SUELO URBANO		Escala 1/4.000	Plano 5A
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL		Fecha Abril-96	hoja 6
Dibujado Gerencia Municipal de Urbanismo		Arquitecto Alejandro Moyano Gomez	



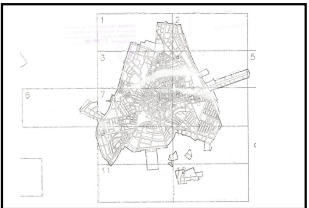
Dotaciones Públicas	
	de carácter local
	sistemas generales

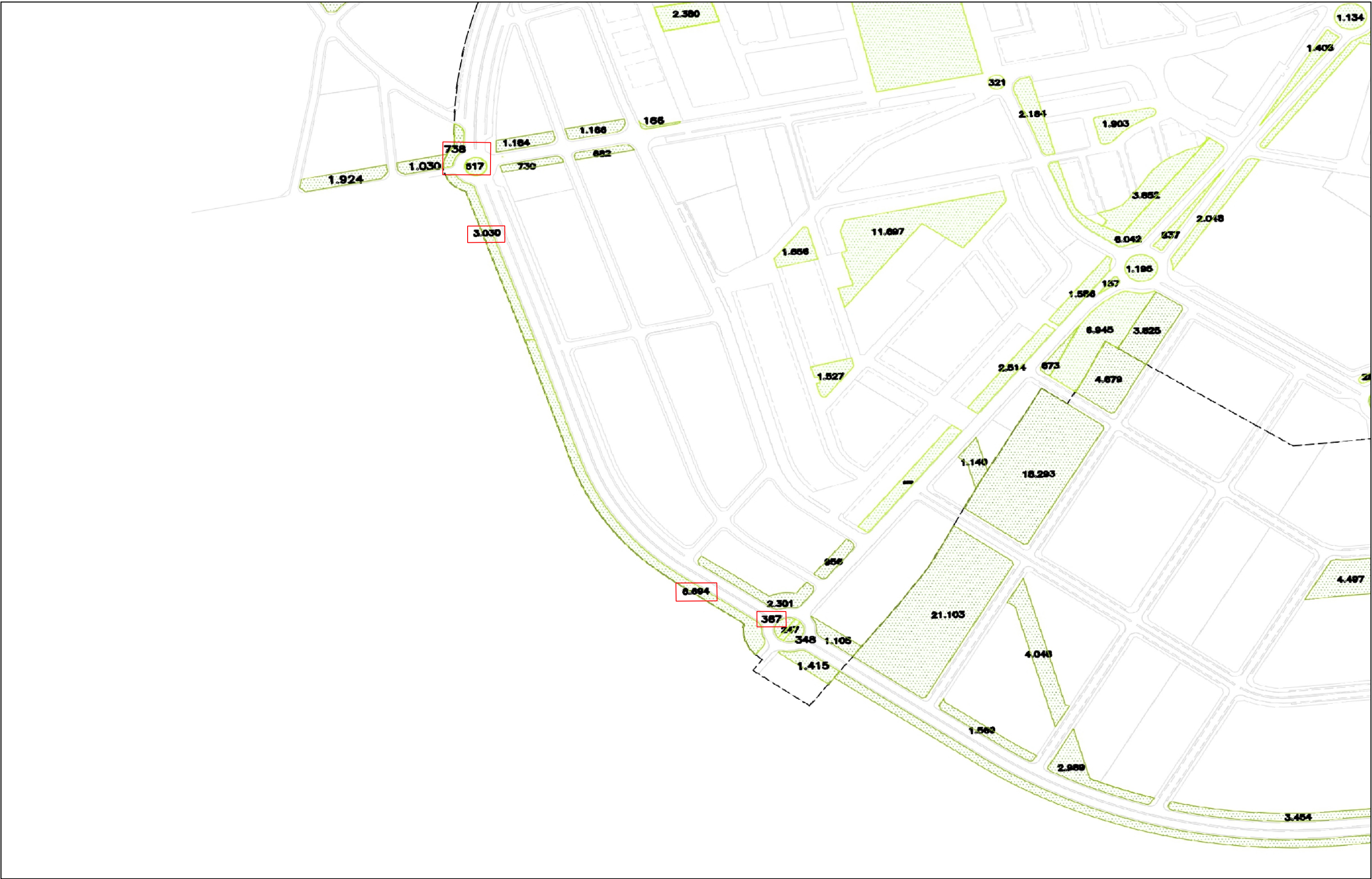


PLAN GENERAL DE CIUDAD REAL			
PLANO		Escala 1/4.000	Plano 4
SISTEMAS GENERALES PGOU		Fecha Abril 2025	Hoja 9
Dibujado Isidro J. Zapata Romero		Redactado: Isidro J. Zapata Romero	

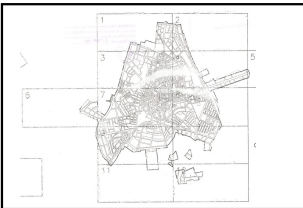


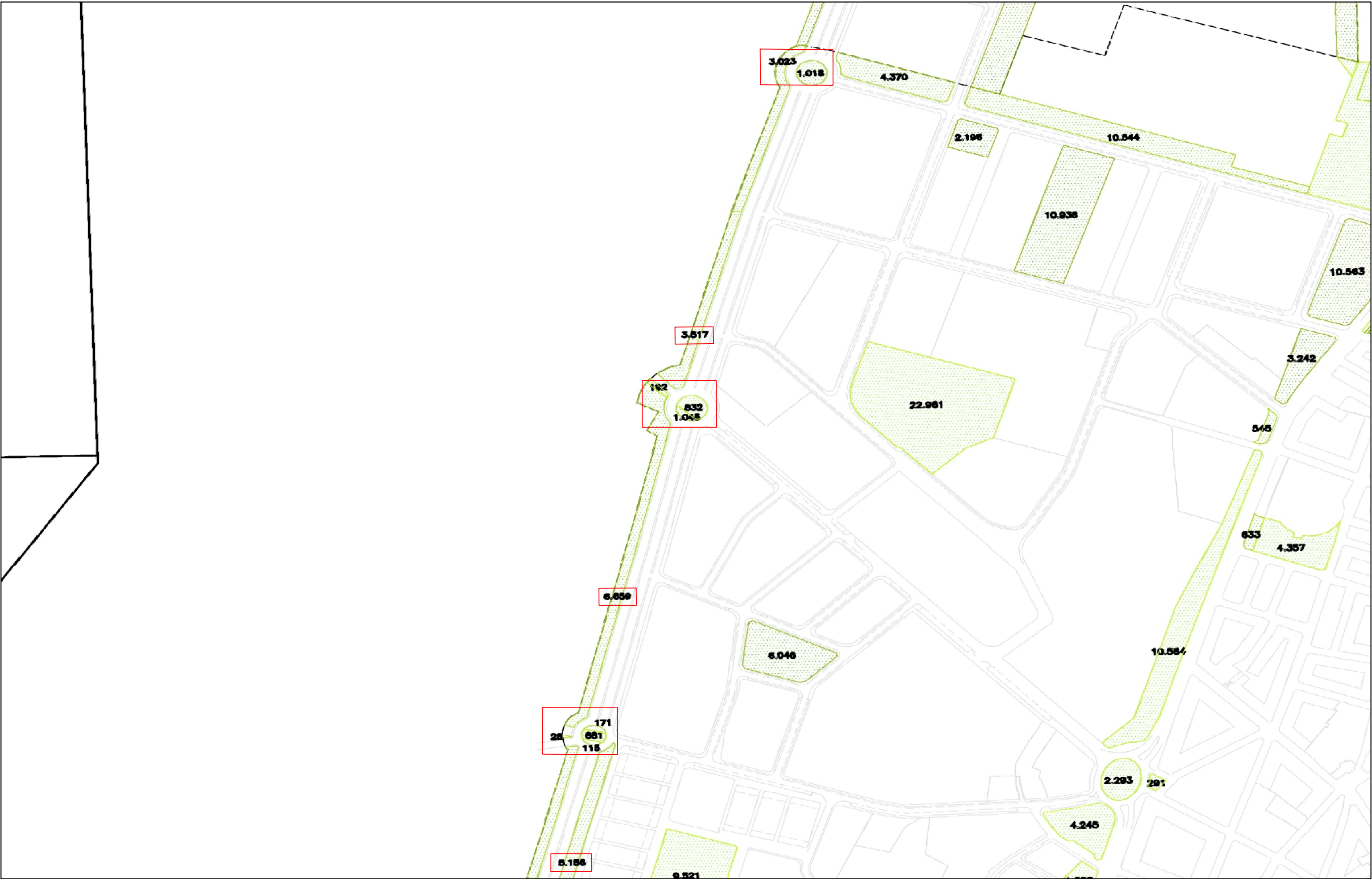
SUELO URBANO		SUELO NO URBANIZABLE		SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCION ESPECIAL	
	SUELO URBANO		COMUN		CAUCES
	SUELO URBANIZABLE		DISEMINADOS (SUJETOS A P.E.R.M.R.)		AGRICULTURA
	PROGRAMADO		RESERVADO AL DESARROLLO URBANO		MASAS FORESTALES Y MONTE AUTOCTONO
	NO PROGRAMADO		VIAS DE COMUNICACION (FFCC, CTERAS, PECUARIAS)		PAISAJE VOLCANICO



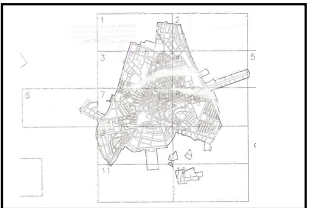


SUELO URBANO		SUELO NO URBANIZABLE		SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCION ESPECIAL	
	SUELO URBANO		COMUN		CAUCES
	SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO		DISEMINADOS (SUJETOS A P.E.R.M.R.)		AGRICULTURA
	NO PROGRAMADO		RESERVADO AL DESARROLLO URBANO		VIAS DE COMUNICACION (FFCC, CTERAS, PECUARIAS)
					AREAS INTERES ARQUEOLOGICO Y PALEONTOLOGICO
					MASAS FORESTALES Y MONTE AUTOCTONO
					PAISAJE VOLCANICO



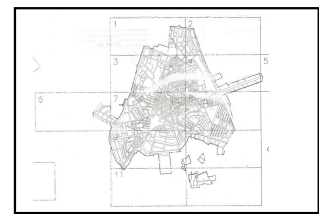


SUELO URBANO		SUELO NO URBANIZABLE		SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCION ESPECIAL	
	SUELO URBANO		COMUN		CAUCES
	SUELO URBANIZABLE		DISEMINADOS (SUJETOS A P.E.R.M.R.)		AGRICULTURA
	PROGRAMADO		RESERVADO AL DESARROLLO URBANO		VIAS DE COMUNICACION (FFCC, CTERAS, PECUARIAS)
	NO PROGRAMADO				PAISAJE VOLCANICO
					AREAS INTERES ARQUEOLOGICO Y PALEONTOLOGICO
					MASAS FORESTALES Y MONTE AUTOCTONO





SUELO URBANO	SUELO NO URBANIZABLE	SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCION ESPECIAL
SUELO URBANO	COMUN	CAUCES
SUELO URBANIZABLE	DISEMINADOS (SUJETOS A P.E.R.M.R.)	AGRICULTURA
PROGRAMADO	RESERVADO AL DESARROLLO URBANO	AREAS INTERES ARQUEOLOGICO Y PALEONTOLOGICO
NO PROGRAMADO		MASAS FORESTALES Y MONTE AUTOCTONO
		PAISAJE VOLCANICO
		VIAS DE COMUNICACION (FFCC,OTRAS,PECUARIAS)



PLAN GENERAL DE CIUDAD REAL

PLANO

CLASIFICACIÓN SUELO

Escala 1/12.500

Fecha Junio 2025

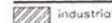
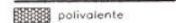
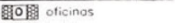
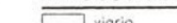
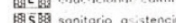
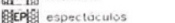
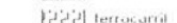
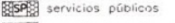
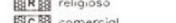
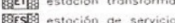
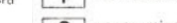
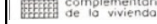
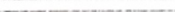
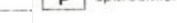
Redactado: Isidro J. Zapata Romero

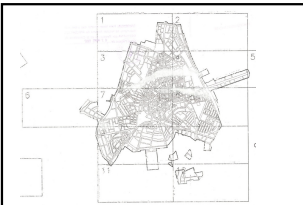
Plano 0.01

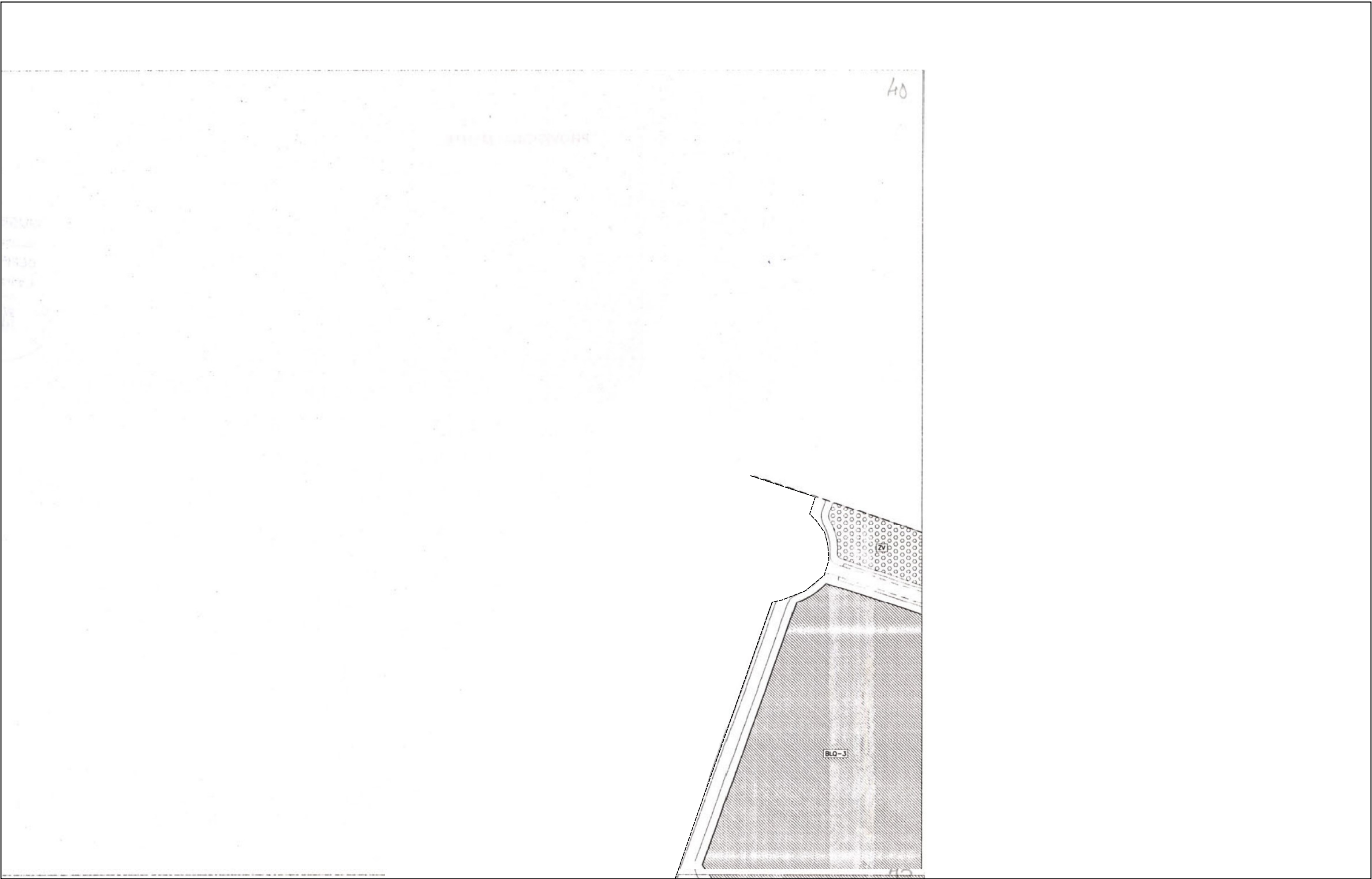
Hoja 0

Redactado: Isidro J. Zapata Romero

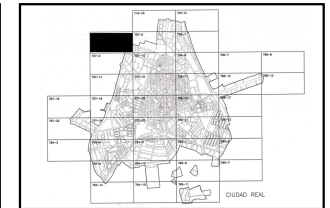


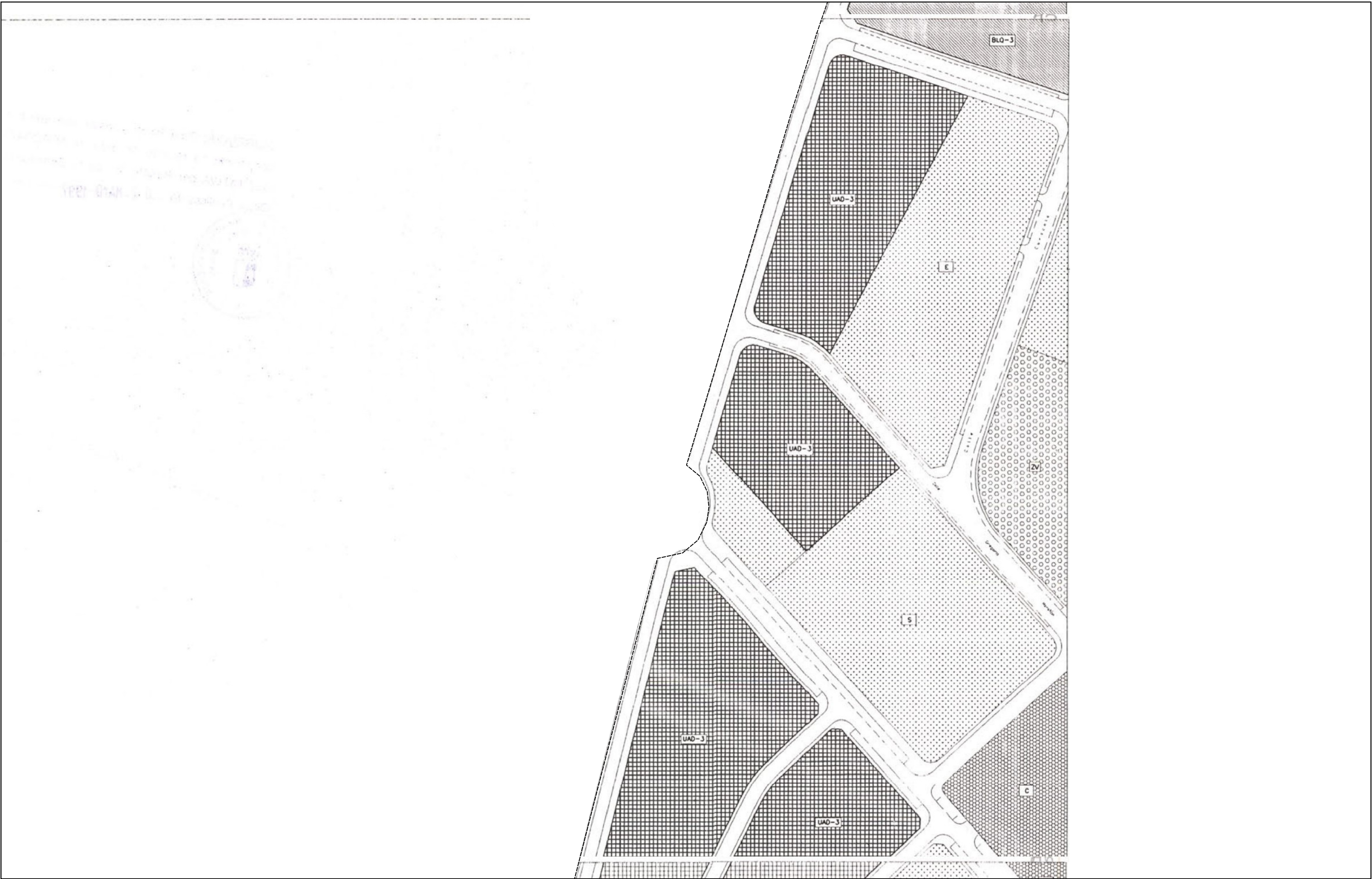
Vivienda		Industria		USOS PRIVADOS Dotacional		Infraestructuras		USOS PUBLICOS Dotacional		Espacios libres	
	residencial-MC		industrial		polivalente		oficinas		servicios públicos		parque, Zona verde
	residencial-UAD				educacional/cultural		hotelero		administrativo		vialidad y espacios libre público
	residencial-BLQ				sanitario asistencial		espectáculos		educacional/cultural		
	residencial-UAI/S				deportivo		servicios públicos		sanitario asistencial		
	complementario de la vivienda				religiosa		estación transformadora		espectáculos		
					comercial		estación de servicio		deportivo		



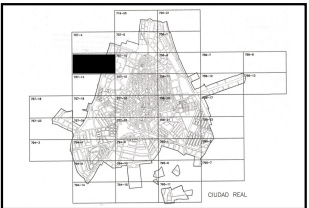


Vivienda		Industria		USOS PRIVADOS Dotacional		Infraestructuras		USOS PUBLICOS Dotacional		Espacios libres	
	residencial-MC		industrial		polivalente		viario		polivalente		parque, Zona verde
	residencial-UAD				educacional/cultural		ferrocarril		administrativo		vialidad libre publico
	residencial-BLO				sanitario-asistencial		instalaciones		educacional/cultural		
	residencial-UIAS				deportivo		aparcamiento		sanitario-asistencial		
	complementario de la vivienda				religioso				deportivo		
					comercial				servicios públicos		
					oficinas				universitaria		
					hoteles				cementerio		
					espectáculos				espectáculos		
					servicios públicos						
					estación transformadora						
					estación de servicio						



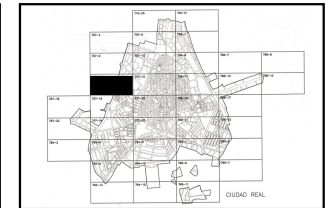


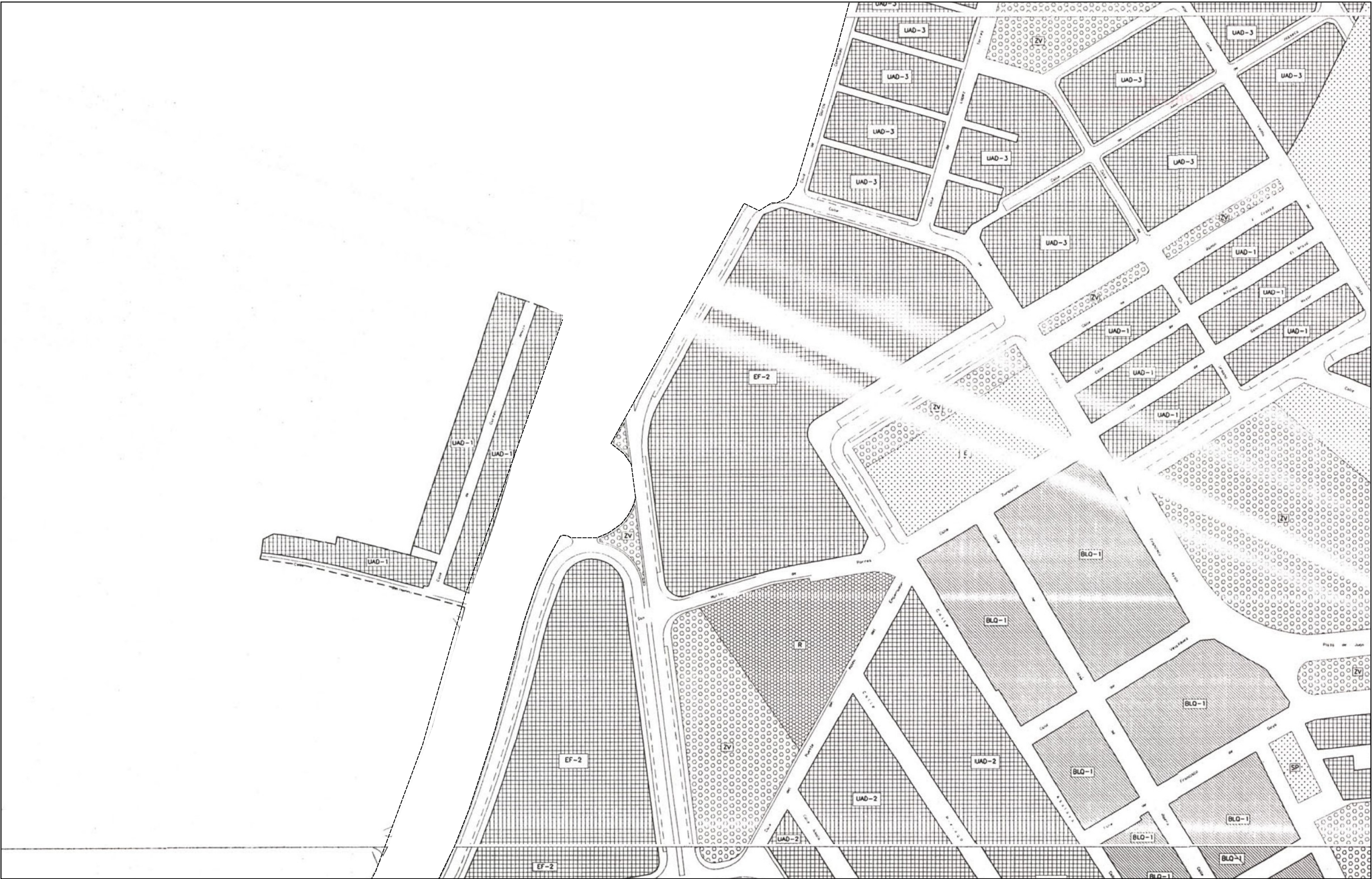
Vivienda		Industria		USOS PRIVADOS Dotacional		Infraestructuras		USOS PUBLICOS Dotacional		Espacios libres	
	residencial-MC		industrial		polivalente		oficinas		polivalente		servicios públicos
	residencial-UAD				educacional/cultural		hoteles		administrativo		universitario
	residencial-BLO				sanitario-asistencial		espectáculos		educacional/cultural		cementerio
	residencial-UI/S				deportivo		servicios públicos		sanitario-asistencial		espectáculos
	complementario de la vivienda				religiosa		estación transformadora		deportivo		
					comercial		estación de servicio				
							viario				parque, Zona verde
							ferrocarril				viario o espacio libre público
							instalaciones				
							aparcamiento				



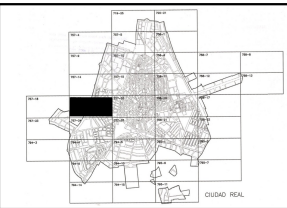


Vivienda		Industria		USOS PRIVADOS Dotacional		Infraestructuras		USOS PUBLICOS Dotacional		Espacios libres	
	residencial-MC		industrial		polivalente		viario		polivalente		parque, Zona verde
	residencial-UAD				educacional/cultural		ferrocarril		administrativo		viario o espacios libre público
	residencial-BLO				sanitario asistencial		instalaciones		educacional/cultural		
	residencial-UIA/S				deportivo		I		sanitario asistencial		
	complementario de la vivienda				religiosa		P		deportivo		
					comercial				servicios públicos		
					oficinas				universitaria		
					hoteles				cementerio		
					espectáculos				espectáculos		
					servicios públicos						
					estación transformadora						
					estación de servicio						



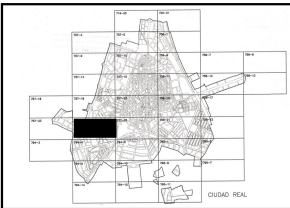


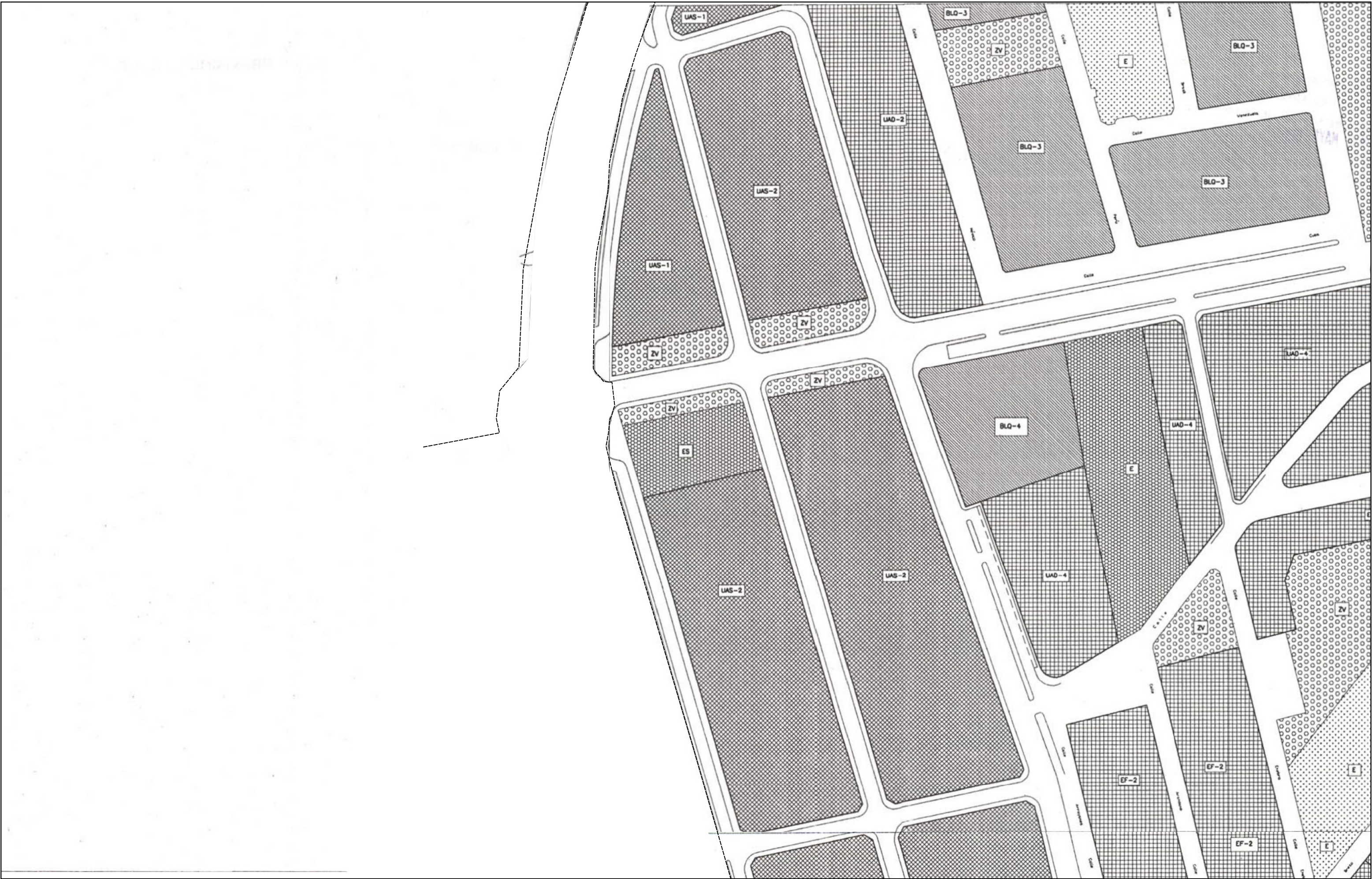
USOS PRIVADOS Dotacional		USOS PUBLICOS Dotacional		Espacios libres	
Vivienda	Industria		Infraestructuras		
 residencial-MC	 industrial	 polivalente	 viario	 polivalente	 parque, Zona verde
 residencial-UAD		 educacional/cultural	 ferrocarril	 administrativo	 viario o espacio libre público
 residencial-BLO		 sanitario asistencial	 instalaciones	 educacional/cultural	
 residencial-UIS		 deportivo	 P aparcamiento	 sanitario asistencial	
 complementario de la vivienda		 religioso		 cementerio	
		 comercial		 E espectáculos	
				 O deportivo	



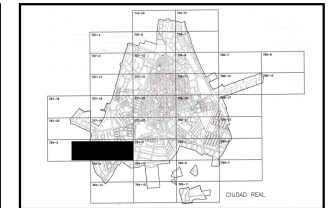


USOS PRIVADOS Dotacional		USOS PUBLICOS Dotacional		Espacios libres	
residencial-MC	industrial	polivalente	oficinas	servicios públicos	parque, Zona verde
residencial-UAD		educacional/cultural	hoteles	universitaria	
residencial-BLO		sanitario asistencial	espectáculos	cementerio	
residencial-UAS		deportivo	servicios públicos	espectáculos	
residencial-UAS complementario de la vivienda		religioso	estación transformadora		
		comercial	estación de servicio		
			infraestructuras		
			viario		
			ferrocarril		
			instalaciones		
			aparcamiento		





Vivienda		Industria		USOS PRIVADOS Dotacional		Infraestructuras		USOS PUBLICOS Dotacional		Espacios libres	
	residencial-MC		industrial		polivalente		viario		polivalente		parque, Zona verde
	residencial-UAD				educacional/cultural		ferrocarril		administrativo		viario o espacio libre público
	residencial-BLO				sanitario asistencial		instalaciones		educacional/cultural		
	residencial-UAS				deportivo		I		sanitario asistencial		
	residencial-UAS complementario de la vivienda				religioso		P		servicios públicos		
					comercial				servicios públicos		
					oficinas				universitaria		
					hoteles				cementerio		
					espectáculos				espectáculos		
					servicios públicos						
					estación transformadora						
					estación de servicio						





Vivienda		Industria		USOS PRIVADOS Dotacional		Infraestructuras		USOS PUBLICOS Dotacional		Espacios libres	
	residencial-MC		industrial		polivalente		oficinas		polivalente		servicios públicos
	residencial-UAD				educacional/cultural		hoteles		administrativo		universitario
	residencial-BLO				sanitario asistencial		espectáculos		educacional/cultural		cementerio
	residencial-UAS				deportivo		servicios públicos		sanitario asistencial		espectáculos
	complementario de la vivienda				religioso		estación transformadora		deportivo		
					comercial		estación de servicio				
							viario				parque, Zona verde
							ferrocarril				viario o espacio libre público
							instalaciones				
							aparcamiento				

