



#### 4. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA

##### 4.1. Condicionantes para la ordenación pormenorizada derivada de las características y antecedentes y conformación espacial del sector

###### 4.1.1. Medio físico

El medio físico, aunque no constituye un condicionante definitorio del diseño global, sí es un factor a tener en cuenta especialmente en el área Oeste del sector donde la topografía es más variada ya que las pendientes van desde prácticamente planas (pendientes inferiores al 7%) hasta moderadas (inferiores al 15%).

La topografía en la zona Sur es más abrupta en algunos puntos concretos junto a la vía del ferrocarril; donde, además se aprecian alteraciones realizadas por el hombre.

Al Oeste, por el contrario, el terreno presenta una morfología llana, con pendientes inferiores al 3%, no apreciándose ningún desnivel ni pendiente brusca, tan sólo algunos escalonamientos en zonas concretas.

Prácticamente, coincidiendo con estas áreas, la capacidad mecánica del terreno y su composición presenta unas características geotécnicas diferentes.

###### 4.1.2. Las edificaciones existentes

Existen algunas edificaciones con entidad suficiente para tenerlas en cuenta, tales como la gasolinera situada en el kilómetro siete de la carretera M-203, edificio del Depósito Aduanero y Fiscal, restaurante Fuentearcos y Cocheras del Metro.

###### 4.1.3. Relación con la estructura urbana del Planeamiento General

La estructura del Plan General ofrece unas pautas de análisis que van a ser fundamentales en el diseño y ubicación de los diferentes usos.

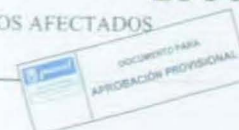
Al Noroeste del sector, en el ámbito definido entre el polígono industrial de Vicálvaro, la M-45, y la cuña verde de penetración señalada en los planos del PGOUM 1997 se crea una zona que debe rematar, con una vía de borde para tránsito rodado de la nueva actuación, la trama urbana existente.

Este asentamiento industrial, cuyas características de localización hacen que sea independiente del resto de la actuación del sector, deberá, a su vez, estar dotado de acceso y salida a la carretera M - 45 a través de un nudo de comunicación que permita salida directa del tráfico pesado a la red de autovías y a su vez haga posible la continuidad de la vía de nuevo trazado M - 214, M - 203.

No obstante, la distribución de usos que plantea la propia ficha de características de planeamiento del sector UZPp.02.03, hace que en esta área de terreno sea imposible concentrar toda la edificabilidad prevista, tanto de industria tradicional como de parque industrial. Es por ello que parece lógico, continuar al Oeste de la M - 45 con estos usos y a su vez potenciar esta comunicación, evitando así concentrar el tráfico industrial por la Gran Avenida de Sureste, de carácter eminentemente urbano de relación.

El diseño posterior de la R-3 (prolongación del Eje de O'Donnell) elimina el acceso que preveía el PGOUM 1997 al tronco de dicha vía desde "Los Ahijones" y desde "El Cañaveral".





#### 4.1.4. Condicionantes que fueron identificados por el PEISEM para el sector y que resultan de aplicación

A la vista que el diseño previsto por el Ministerio de Fomento y la Comunidad de Madrid dota de una accesibilidad insuficiente los sectores del desarrollo del Sureste con la red viaria Metropolitana, que entre los ámbitos el único punto de conexión está en la Gran Vía Articuladora del Sureste, que la jerarquía viaria queda poco definida, se planteaban en el PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL SURESTE DE MADRID, unos objetivos que, como propuesta de ordenación, mejoran la relación viaria entre los ámbitos; estos son:

- a) Definir una malla jerarquizada de red viaria, en la que queden claramente articuladas las vías que conforman las redes metropolitana, urbana, distrital y local-colectora.
- b) Maximizar la permeabilidad de las grandes infraestructuras, posibilitando unas adecuadas relaciones entre los distintos ámbitos de desarrollo urbano, y entre estos y los núcleos actualmente consolidados.
- c) Potenciar la accesibilidad a las vías de alta capacidad, principalmente M-45 y radiales, preservando sus características funcionales de diseño.
- d) Adecuar las determinaciones del PGOUM 1997 a los trazados que actualmente se prevén para las grandes infraestructuras.



Y para ello se contemplan en dicho documento unas directrices complementarias de desarrollo que se han tenido en cuenta en esta ordenación. Estas son:

Cruzar con las vías urbanas, distritales y locales-colectoras las grandes infraestructuras: M-45, la Avenida del Sureste, A-3 y R-3 (Prolongación Eje de O'Donnell), con una frecuencia de 500 metros a 800 metros.

Crear vías perimetrales de servicio en cada sector, que discurran con cierto paralelismo en las grandes infraestructuras y dentro de las bandas de reserva, en caso de contar con ellas, formalizando junto a las vías urbanas, distritales y locales-colectoras una "malla" viaria urbana de primer orden.

Incorporar enlaces intermedios a los previstos en M-45 y radiales, a los que conecten las vías perimetrales de servicio, como puntos de accesibilidad de los nuevos desarrollos a las grandes infraestructuras. Los nuevos enlaces con la M-45 se ubican en las intersecciones con las vías de la red distrital.

Lo mismo sucede con el viario de conexión local – colector hacia "Cañaveral", que coincide con la playa de peaje de la A – 33 (Radial 3) que no se podrá ejecutar hasta que se cambie de sitio o se suprima la playa de peaje.

Como consecuencia de la incorporación de nuevos enlaces y a efectos de respetar, en lo posible, los requisitos impuestos por Orden Ministerial de 16 de diciembre de 1997, en cuanto a accesos a las carreteras del Estado, se plantea dotar a la M-45 de vías colectoras-distribuidoras, a las que se conectarían los ramales de todos los enlaces previstos y propuestos. La relación de dichas vías con los

BD





troncos se efectuará mediante “transfers” ubicados atendiendo a las demandas de tráfico y tratando de evitar el acceso del tráfico de agitación al tronco.

#### 4.1.5. Las áreas de reforestación

El sistema de zonas verdes y áreas de reforestación previsto en la estructura de planeamiento del Plan General es el que ofrece más oportunidades en el diseño de la trama urbana, ya que además de servir como colchón separador de las vías rápidas de la red general, ofrece la oportunidad de dar un tratamiento diferenciador a las zonas cuyos usos sean antagónicos o difícilmente asociables.

Ahora bien, el tratamiento de estas áreas, no debe entenderse, solamente como la creación de zonas ajardinadas, ya que por su proximidad al casco urbano, podrían, en el transcurso de los años favorecer la degradación del ámbito. Por ello entendemos que es fundamental la utilización de estas áreas para actividades lúdicas y de esparcimiento que permitan su conservación y utilización, por medio de un diseño donde se creen focos de actividades extensivas de ocio y deporte que, a su vez sean centros de interconexión de la red de caminos.

La trama urbana deberá tener la flexibilidad suficiente, como para que se pueda acceder a estas zonas de ocio de forma peatonal o con vehículo no motorizado y a su vez permita su utilización por núcleos de población externos al sector.

Se califican las áreas de reforestación como Red General de zonas verdes y espacios libres de Cesión Pública, que serán ajardinadas según el Proyecto de Urbanización.

#### 4.1.6. La red de transporte

Un análisis riguroso de los sistemas de comunicación y accesibilidad al sector condiciona la propuesta ubicación de los diferentes usos y estos, a su vez obligan a reconsiderar el diseño de la red viaria planteada en el Plan General y en planeamiento realizado por la Dirección General de Urbanismo y Planificación regional.

En la intersección de la Gran Vía del Sureste y el nuevo trazado de la vía férrea (ampliación de la línea 9 de metro) se prevé la ubicación de una estación, que podría convertirse en un importante intercambiador de transporte colectivo para las áreas residenciales y terciarias de los nuevos desarrollo y que sirva para conectar además con el posible tranvía que sigue el trazado de la Gran Vía.

Parece, por tanto, lógico, a nuestro entender, que la existencia de este nudo de comunicación propone la ubicación de un área terciaria comercial de gran importancia al servicio de los nuevos desarrollos propuestos en el planeamiento.

Esta área se complementará con el eje de actividad, que conlleva la ubicación de una gran parcela calificada como Red Local de Equipamientos, al Este de la Gran Vía Urbana del Sureste.

Con este tratamiento de ubicación terciaria en sus clases de oficina y comercial, se refuerza la idea planteada dentro de los objetivos del planeamiento general de tratar esta vía como eje urbano de relación y actividad.

Por último se plantea la necesidad de realizar en el futuro el nudo de unión de la Gran Vía del Sureste con la prolongación del eje de O'Donnell, posibilitando así la salida del área de concentración a una vía rápida. De igual forma es necesaria la conexión con la M - 50 recogida en la documentación gráfica.





#### 4.1.7. Adecuación al Plan de Calidad del Paisaje Urbano de la Ciudad de Madrid, otros acuerdos y criterios de contenido medioambiental

El presente planeamiento se ha diseñado teniendo en cuenta todas aquellas directrices de urbanismo sostenible y “cultura del paisaje” definidas en el Plan de Calidad del Paisaje Urbano de la Ciudad de Madrid, buscando un nuevo modelo de ciudad sostenible más acorde con los intereses actuales.

Así, el Proyecto de Urbanización del sector se desarrollará de acuerdo con los distintos programas establecidos en el citado Plan de Calidad que afectan a esta zona del municipio de Madrid. En nuestro caso, nos encontramos con lo que el Plan define como un “paisaje en construcción”. De forma general se deberán tener en cuenta las directrices recogidas en los siguientes programas:

Programa ABORDARMADRID. Recualificación Ambiental de Bordes Urbanos: Adecuación paisajística y ambiental de los bordes de los corredores metropolitanos de tráfico rodado (M-45 y Radial 3) y los corredores ferroviario (Consortio de transportes de Madrid y Ministerio de Fomento). Se tendrán en cuenta igualmente los subprogramas que incluye y que afectan a nuestro ámbito como MADRID DVERD y MADRID AL LÍMITE.

Se toman así una serie de criterios de diseño para conformar estos “bordes” y aislar las zonas residenciales y urbanas del impacto que tienen estas vías de comunicación en la trama urbana.

En el entorno de la M-45 y la Radial 3 se crean zonas verdes, ámbito de transición entre las zonas de fuerte tráfico rodado y el inicio de la trama urbana de barrio. El Proyecto de Urbanización deberá tratar estos espacios con plantación y un diseño adecuado para dar significado propio a estas zonas. Tras esta trama verde se ubican usos industriales y terciarios que amortiguan el impacto de estos viales sobre la zona puramente residencial.

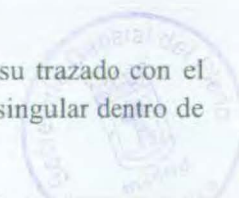
Las vías del AVE es otra de las zonas que influyen claramente en el diseño de la trama urbana, generando en su entorno grandes zonas verdes intercaladas con equipamientos colectivos que retranquean las zonas residenciales, amortiguando de nuevo y de forma permeable el impacto de la infraestructura existente.

En la zona sur, suroeste se encuentran las instalaciones de la línea 9 de Metro, del Consorcio de transportes de Madrid. En torno a ellas aparecen usos industriales y de equipamiento que deberán llevar un tratamiento unitario en un intento por crear una fachada urbana, zonas verdes de borde y el extremo del gran parque lineal que atraviesa el sector de sur a norte.

Se respeta el corredor medioambiental que definía el PEISEM y que coincide en su trazado con el arroyo de los Ahijones. Se plantea un gran parque lineal que se diseñará como foco singular dentro de la trama de zonas verdes.

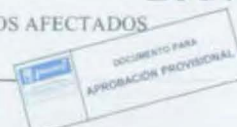
Programa MIRARMADRID. Cornisas y Miradores: Se recogerán las propuestas del citado programa para el diseño del “Anillo verde de reforestación Manzanares-Jarama”, que en el ámbito del sector se encuentra situado entre el área de concentración de la edificación y el límite Este (Cañada Real y trazado de la M-50).

Igualmente, se han tenido en cuenta a la hora de abordar el diseño del sector, otras consideraciones en materia de sostenibilidad y criterios medioambientales, que condicionan el diseño de los distintos elementos de la trama urbana.



BD





Respecto a la Movilidad urbana se ha tratado, mediante el diseño urbanístico, de generar un sistema de comunicaciones que implique la participación y coexistencia, de todas las formas de movilidad: transportes motorizados, modos colectivos, bicicletas y desplazamientos a pie. Para la sostenibilidad del sistema, es necesaria una reducción de los transportes en vehículos motorizados y para ello se adoptarán criterios de urbanización que favorezcan la movilidad sostenible. Los viales se han diseñado con aceras suficientemente anchas para facilitar su circulación peatonal. Todas las calles cuentan con la sección necesaria para ubicar, de forma segura, carriles bicis que recorren el sector completamente. Se recupera la vía pecuaria como itinerario peatonal y de bicicletas, creando así una vía singular de alta calidad paisajística y medioambiental que recorrerá el futuro parque lineal (hito central del sector) y que servirá asimismo de conexión sostenible y ecológica entre los distintos sectores a desarrollar en la zona. Todo esto se complementará con las infraestructuras necesarias, en todo el ámbito, como aparcamientos para bicicletas, mobiliario urbano, etc.

Se ha dado especial importancia a la trama de carriles-bici, que discurren por todo el sector, comunicando tanto los ámbitos meramente urbanos como los distintos parques distritales y urbanos así como las zonas limítrofes de reforestación, que adquieren así una funcionalidad urbana, evitando que se conviertan en zonas sin más uso que el de perímetro de las infraestructuras, recogiendo de nuevo las directrices marcadas en el Plan de Calidad de Madrid en lo que se refiere a "bordes verdes". Esta red de vías ciclistas, de carácter distrital, forma parte del proyecto de creación de una gran red ciclista de ámbito municipal, recogido en el *Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid*.

Se trata en todo momento de potenciar los modos más sostenibles de comunicación, evitando el uso abusivo de los vehículos a motor, mejorando así tanto la movilidad como la calidad del aire y la contaminación acústica, problemas que existen en la actualidad en la ciudad de Madrid, tal como refleja la Mesa por la Movilidad y los informes realizados por la misma en materia de movilidad.

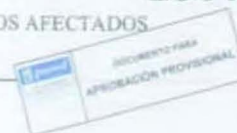
#### 4.2. Objetivos y criterios de ordenación

Los objetivos del Plan General para este ámbito son:

- Establecimiento de un área de crecimiento de suelos para el desarrollo de actividades residenciales con complemento de actividades económicas, de forma que estructure una serie de focos de actividad en la periferia para la difusión de la centralidad.
- Obtención y ajardinamiento de áreas de inmediatas a la R-3 para su tratamiento como sistema general de espacios libres y conformación de cuña verde de penetración.
- Ejecución del tramo a la gran vía articuladora del sureste como eje urbano de relación y actividad entre la avenida del Este y la A-3 Valencia.
- Creación de un elemento de protección y tratamiento de las áreas colindantes al ferrocarril del Tajuña, de forma que se pueda integrar en los nuevos desarrollos, considerándose su posible utilización mixta mercancías - pasajeros en el futuro.
- Potenciación de las áreas colindantes a la Gran Vía del Sureste como elemento de centralidad.







#### 4.3. Alternativas analizadas

Para tener en cuenta las alternativas posibles de pormenorización del sector no se puede dejar de considerar que, en la práctica y en la actualidad, el sector se encuentra en fase de ejecución de la urbanización, todo ello soportado en un modelo de ordenación pormenorizada que fue definida como resultado del análisis de distintas alternativas, de las preceptivas directrices, informes y aprobaciones definitivas de las administraciones y organismos competentes, de las conclusiones de los procesos de participación pública y de la certificación de su idoneidad técnica y viabilidad de gestión.

Es decir, la alternativa que se propone pone en valor el resultado de un esfuerzo de todos los agentes involucrados en la definición de la ciudad.

Otras alternativas de pormenorización serían posibles, pero se presentarían carentes de la solidez que aporta todo el procedimiento descrito y, por otra parte, carecerían de coherencia con los proyectos de ejecución y gestión que dan soporte a las acciones ya ejecutadas y, en particular, a las redes públicas ya obtenidas y en funcionamiento.

Por todo ello se considera como alternativa más razonable y viable para la ordenación pormenorizada de este sector la basada los instrumentos de desarrollo de planeamiento aprobados previamente a las Ss, con la incorporación de los ajustes pertinentes sustentados en los actuales informes y en el resultado del proceso de participación pública.



#### 4.4. Descripción de la ordenación propuesta

La configuración global del territorio se plantea de acuerdo con los objetivos señalados, el estudio del medio físico, las relaciones con la estructura urbana del Plan General y en concreto de la red de transporte y los sistemas de comunicación y accesibilidad al sector industrial con las vías principales, intercambiador de la línea 9 de Metro, etc.

Con estas consideraciones se han planteado las siguientes zonas:

Zona 1: La zona tiene un uso predominantemente residencial; se desarrolla a lo largo de la Gran Vía del Sureste, estableciéndose un gran foco terciario al Sur, junto a la estación de la línea 9 de Metro. Los equipamientos de red local se plantean intercalados en el Sector. La composición residencial es fundamentalmente en manzana cerrada.

Además del viario interno de la zona se ejecutará un viario de conexión Norte Sur con el Cañaveral y Los Berrocales, y se da comienzo a la ejecución del primero de los ejes transversales al sector en dirección Oeste-Este y sobre la vía de circunvalación M-45.

Zona 2: La zona tiene un uso predominantemente residencial similar a la de la zona 1; se desarrolla hacia el Norte a lo largo de la Gran Vía del Sureste hasta el límite Norte del Sector con la R3. Los equipamientos de red local se plantean intercalados en el Sector. La composición residencial es fundamentalmente en manzana cerrada.

Esta zona incluye la ejecución del viario que discurre en paralelo a la R-3 en la parte norte del sector hasta conectar con la M-823 al Este y la M-203, y la conexión parcial Norte-Sur por la Gran vía del Sureste.

**BD**





Zona 3: Situada entre el Polígono Industrial de Vicálvaro al Oeste y la M-45 al Este, en donde se situa la mayor densidad industrial. Esta área, independiente, por su situación del resto de actuación se plantea como prolongación y remate, solucionando el problema de borde del Polígono Industrial.

Zona 4: Al Este de la M-45 se plantea una primera franja de industria tradicional y una segunda de mayor representación (Parque Industrial) y está limitada entre la franja de protección de esta vía y la vía de conexión industrial prolongación hacia el Norte de la M-203 y que sirve para descargar los tráficos pesados. En esta área se plantean zonas Industriales compatibles con Terciario.

Zona 5: Parecida en su concepción a las zonas 1 y 2, es de carácter principalmente residencial, diferenciándose fundamentalmente en el tratamiento de los bordes del área de concentración. Incluye la urbanización del gran parque lineal que recorre el sector en dirección Norte-Sur y la finalización de la conexión Norte-Sur por la Gran vía del Sureste.

Zona 6: es la de mayor tamaño de esta propuesta y se colmata con ella la urbanización completa del sector por su lado Este. Se trata de un área primordialmente residencial, incluyendo en su límite Este una importante franja de equipamientos y zonas verdes.

Queda así pues configurada el área de actuación con autonomías de funcionamiento independientes y equilibradas en sí mismas en cuanto a equipamientos y dotaciones, con el fin de que puedan desarrollarse autónomamente.

Con este criterio, se plantea la ordenación general, lo que permite, una cierta instrumentación y facilidad, a pesar de las dimensiones, en su desarrollo y gestión, así como una continuidad entre las diferentes zonas que lo configuran, con soluciones de conexión y accesibilidad entre las distintas zonas y éstas con el resto de la ciudad, diferenciando a su vez los tipos de tráfico.

#### 4.4.1. Red viaria

La estrategia del Este está ubicada básicamente al Este de la M-45 entendida ésta como eje de circunvalación "by-pass" entre las carreteras de Barcelona N-II y de Andalucía N-IV.

Los nudos de conexión existentes con la M-45 en Ahijones, en Los Berrocales al Sur y en El Cañaveral al Norte, constituyen los tres puntos fundamentales de afluencia de tráfico y de conexión con la Gran Ciudad.

La red viaria interior de las áreas residenciales se estructura fundamentalmente con la Gran Vía articuladora del Sureste como eje de relación y actividad entre la R-3 y la nacional N-III de Valencia y apoyada con las nuevas conexiones secundarias (local colectoras) en sentido Norte-Sur.

Toda la organización de la ordenación a su vez considera y potencia esta vía, reforzada con canalizaciones del tráfico Este-Oeste a través de una vía de servicio paralela a la R-3 y tres grandes vías transversales que atraviesan el sector.

De estas tres grandes vías la que se encuentra más al norte desemboca en la M-50 al noreste del ámbito.

Las áreas industriales plantean problemas diferentes en relación con la accesibilidad de ambas. La situada al oeste de la M-45, como parte integrante del Polígono Industrial de Vicálvaro, a efectos de



diseño de tráfico tiene dos puntos de conexión fundamentales con el exterior. Al Norte a través la vía C018 prevista en el Plan General y al Sur en la rotonda bajo la M-45, donde confluyen a su vez el Polígono Industrial de Vicálvaro y la Dehesa.

La zona al Este de la M-45 se apoya en la vía diseñada como prolongación de la M-203, dando salida directa hacia la M-45 del tráfico pesado industrial ubicado en esta zona. Esta vía diseñada en sentido Norte-Sur comienza y termina en dos rotondas que la unen con las vías de borde y que a su vez conectan con Los Berrocales y con El Cañaveral.

#### **4.5. Adecuación de la ordenación pormenorizada propuesta a los criterios y determinaciones del Planeamiento General. Condiciones básicas de la ordenación**

La propuesta de ordenación pormenorizada incorpora y desarrolla los criterios que han sido señalados en el apartado correspondiente de la estructura general prevista en el Planeamiento General.

##### **4.5.1. Uso global**

El uso global es RESIDENCIAL.

##### **4.5.2. Edificabilidad y aprovechamiento máximo**

La superficie edificable máxima es de 2.333.591 m<sup>2</sup>e y el aprovechamiento unitario máximo, 0,36 m<sup>2</sup>e/m<sup>2</sup>s.

##### **4.5.3. Régimen de protección pública de las viviendas**

Según lo explicado en el apartado del Marco legal, la normativa de aplicación para los contenidos de la pormenorización del sector ha de referirse a la vigente el 21 del 7 de 2005. En lo referente a la reserva de suelo para viviendas en régimen de protección pública, ésta era como sigue:

*"El 10 % de la superficie del área de reparto de suelo urbanizable sectorizado y de cada sector resultante en suelo urbanizable no sectorizado, será destinado a la tipología de viviendas que libremente determine cada Ayuntamiento.*

*En el 90 % restante del área de reparto de suelo urbanizable sectorizado y de cada sector resultante en suelo urbanizable no sectorizado, deberá destinarse, como mínimo, el 50 % de las viviendas edificables a viviendas sujetas a algún régimen de protección pública y de estas sólo podrá destinarse, como máximo, un 25 % a Viviendas de Precio Tasado o figuras similares que puedan aparecer en el futuro y aumenten los niveles de renta en la consideración de la protección pública."*

Como se justifica más adelante, la ordenación pormenorizada cumple con lo señalado.

De acuerdo con el Reglamento de la Comunidad de Madrid de Viviendas con Protección Pública las viviendas VPT se asimilan a las Viviendas con Protección Pública de Precio Limitado (VPPL), y las viviendas VPO a las Viviendas con Protección Pública Básica (VPPB).

BD





#### 4.5.4. Calificación de suelo para redes públicas supramunicipales y generales. Cumplimiento de las cesiones y reservas de suelo

En la ordenación pormenorizada se califica el suelo necesario para el cumplimiento de las determinaciones estructurantes del sector, así como del estándar mínimo requerido por la versión aplicable al sector de la LSCM 9/2001, tal y como se indica en la tabla siguiente:

El Planeamiento General establece en 2.420.000 m<sup>2</sup>s la superficie mínima de las redes públicas (sistemas generales interiores todavía en terminología del Plan General) de nivel supramunicipal y general.

Respecto a esto debe considerarse:

- La LS76 en su artículo 12.1.b) y la LS92 en su artículo 72.2.d) distinguían dentro de los sistemas generales, los de Comunicaciones, los de Espacios Libres, y los de Equipamiento Comunitario.
- El Plan General, anterior a la LSCM, establece la necesidad de prever los sistemas generales Dotacional, de Espacios Libres y Viario (aquí se recogen autovías y carreteras de rango autonómico y calles municipales).
- La LSCM 9/2001 (versión a fecha de noviembre de 2011), en su artículo 36.5 señalaba como redes generales y sus estándares los siguientes:
  - Zonas verdes y espacios libres, 20 m<sup>2</sup>s/100 m<sup>2</sup>e
  - Equipamientos sociales y Servicios, 30 m<sup>2</sup>s/100 m<sup>2</sup>e
  - Infraestructuras, 20 m<sup>2</sup>s/100 m<sup>2</sup>e;

Y en el artículo 91.3 se establece la cesión para la red pública supramunicipal en 20 m<sup>2</sup>s/100 m<sup>2</sup>e.

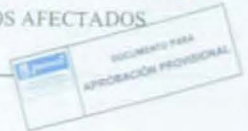
- Al formular la ordenación pormenorizada y siguiendo lo señalado en la LSCM, es preciso, de acuerdo con el artículo 91.2, que en el interior del Sector se califiquen los elementos de la red supramunicipal, en su caso, y general y ello teniendo en cuenta que la superficie de las redes supramunicipales y generales no será inferior, respectivamente, a la aplicación de la cesión establecida en el artículo 91.3 y los estándares del artículo 36.5.

La superficie de suelo señalada por el Plan General, 2.420.000 m<sup>2</sup>s, computa, por tanto, a efectos del cálculo de la cesión de redes de nivel supramunicipal y la reserva de suelo para redes generales establecidas en la LSCM.

En la ordenación pormenorizada se prevé, a efectos de este cómputo:

- Redes de infraestructuras de comunicaciones  
de nivel supramunicipal ..... 901.359,00 m<sup>2</sup>s
- Red de nivel supramunicipal de viviendas públicas  
o de integración social..... 158.032 m<sup>2</sup>s
- Redes de nivel general, red viaria, y zonas verdes y  
espacios libres ..... 1.309.681,14m<sup>2</sup>s





- Red de equipamientos sociales de nivel general ..... 718.268,26 m2s

En total, por tanto y a efectos de la cumplimentación del mínimo establecido en el Plan General, se califican 3.087.340,40 m2s, que exceden en 667.340,40 m2s del mínimo establecido en el Plan General.

4.5.4.1. Cumplimiento de las cesiones y reservas de suelo para Redes Públicas para infraestructuras, equipamientos y servicios urbanos, exigidas en la LSCM

De la aplicación del deber de cesión de suelo para redes públicas en el Sector resulta:

Nivel supramunicipal

- Redes de infraestructuras, zonas verdes y espacios libres, equipamientos sociales y servicios urbanos, 20 m2s por cada 100 m2e, cumpliendo simultáneamente que un tercio de la cesión se destine a viviendas públicas o de integración social.
- $20 \text{ m}^2\text{s}/100 \text{ m}^2\text{e} \times 2.333.591 \text{ m}^2\text{e} = 466.718,20 \text{ m}^2\text{s}$ , de los que al menos 155.573 m2s corresponderán a viviendas públicas o de integración social.
- La ordenación pormenorizada califica un total de 1.059.391 m2s para este concepto, de los que corresponden más 158.032 m2s para viviendas públicas.

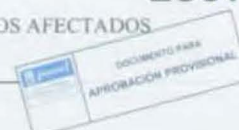
Nivel general

- Red de infraestructuras, 20 m2s por cada 100 m2e.  
 $20 \text{ m}^2\text{s}/100 \text{ m}^2\text{e} \times 2.333.591 \text{ m}^2\text{e} = 466.718,20 \text{ m}^2\text{s}$ .  
 En la ordenación pormenorizada se prevé un total de 734.684,56 m2s.
- Red de zonas verdes y espacios libres, 20 m2s por cada 100 m2e.  
 $20 \text{ m}^2\text{s}/100 \text{ m}^2\text{e} \times 2.333.591 \text{ m}^2\text{e} = 466.718,20 \text{ m}^2\text{s}$   
 En la ordenación pormenorizada se prevén 574.996,58 m2s.
- Red de equipamientos sociales y servicios urbanos, 30 m2s por cada 100 m2e.  
 $30 \text{ m}^2\text{s}/100 \text{ m}^2\text{e} \times 2.333.591 \text{ m}^2\text{e} = 700.077,30 \text{ m}^2\text{s}$ .  
 En la ordenación pormenorizada se prevén 718.268,26 m2s de la red de equipamientos sociales.



BD





Redes públicas		Cesión y reserva establecidas en la CM	Plan General	Ordenación Pormenorizada	
Supramunicipales (RS)*	Infraestructuras (I)	20 m2s/100 m2e RS≥466.718,20	(RS+RG)≥ 2.420.000 m2s RGE≥255.500 m2s	Infraestructuras de comunicaciones	852.926 m2s
	Zonas verdes y espacios libres (ZV)			Viviendas públicas o de integración social	158.032 m2s
	Equipamientos sociales (E)				
	Servicios Urbanos (S)				
Generales (RG)	Infraestructuras (I)	20 m2s/100 m2e RGI≥466.718,20 m2s		Red viaria y complemento de infraestructuras	734.684,56 m2s
	Zonas verdes y espacios libres (ZV)	20 m2s/100 m2e RGZV≥466.718,20 m2s		Zonas verdes y espacios libres	574.996,58 m2s
	Equipamientos sociales (E)	30 m2s/100 m2e		Equipamientos sociales	
	Servicios Urbanos (S)	RGES≥700.077,30 m2s			718.268,26 m2s

Tabla 29. Cumplimiento de las cesiones y reservas de suelo para Redes Públicas para infraestructuras, equipamientos y servicios urbanos, exigidas en la LSCM

\* Existen redes supramunicipales de vías pecuarias - espacio libre protegido, con una superficie de 48.434 m2s que no se han incluido ya que no computan como redes de cesión y reserva según lo establecido en la CM.

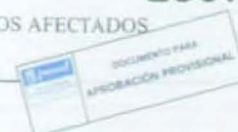
Indicar además respecto a las cifras de redes públicas que la superficie de los sistemas generales exteriores adscritos del ámbito asciende a 255.500 m2.

#### 4.6. Conexión del sector con las áreas colindantes

El Sector de Los Ahijones se conecta con el centro de Madrid a través de la carretera R-3 y en transporte público mediante la línea 9 de Metro, cuya estación se prevé en la confluencia con la Gran Vía del Este. La conexión transversal se da a través de la M-45 y la M-50 que bordean el sector. Estas autopistas, tienen además un sistema de vías de servicio y colectoras que completan el funcionamiento de sus enlaces.

Todas estas infraestructuras de enorme capacidad, garantizan la accesibilidad con el centro de la ciudad y con el resto del área metropolitana. Estas infraestructuras de transporte están ejecutadas y en funcionamiento excepto la estación de Metro.





Para conectar todos los desarrollos del Sureste, se prevé la creación de la Gran Vía del Este, una vía de carácter urbano que constituye el eje vertebrador del ámbito y conecta al norte con "El Cañaveral" y al sur con "Los Berrocales".

Por otro lado, también se prevé la conexión y continuidad con el polígono industrial de Vicálvaro, mediante las estructuras correspondientes sobre la M-45.

#### 4.7. Determinaciones pormenorizadas

##### 4.7.1. Delimitación detallada del ámbito

Los límites del Sector y de sus sistemas generales adscritos quedan definidos en el plano OP 01. Delimitación del sector y de unidades de ejecución. A continuación reflejamos el cuadro general de superficies.

SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR INCLUSO SIST. GENERALES ADSCRITOS	5.762.672 m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS	255.500 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE DEL SECTOR SIN SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS	5.507.172 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE REDES PÚBLICAS	4.496.086 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE PARCELAS NETAS LUCRATIVAS	1.266.586 m <sup>2</sup>

Tabla 30. Cuadro general de superficies

El sector está configurado como un polígono rectilíneo irregular en el área Este del distrito de Vicálvaro. Límites:

Norte: Límite Sur de la Autopista R-3 variante de la carretera de Valencia y UZP. 2.01 "Cañaveral".

Sur: Antiguo trazado del tren de Arganda y UZPp. 2.04 "Berrocales".

Este: M-50 y Cañada Real Galiana.

Oeste: Polígono Industrial de Vicálvaro, "La Dehesa" y "La Cuqueña".

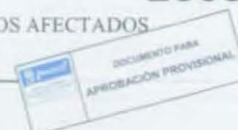
##### 4.7.2. Alineaciones y Rasantes

Se definen en el plano OP.03. Condiciones de la edificación.

##### 4.7.3. Usos lucrativos del suelo, distribución de edificabilidad y tipologías edificatorias

La síntesis de los usos lucrativos del suelo y distribución de edificabilidades para el sector se resumen en el cuadro siguiente:

BD



Uso	Márgenes (%)		Porcentajes de cálculo	Sup. Edificable (m²)	Coef. Homog.	Aprovechamiento
Residencial VL	19	35	33%	770.085	1	770.085
Residencial VPT	11	21	19%	443.382	0,9	399.043,80
Residencial VPO	8	14	14%	326.703	0,75	245.027,25
Industria tradicional	9	17	9%	210.023	0,65	136.514,95
Parque industrial	10	20	10%	233.359	0,8	186.687,20
Terciario oficinas	7	13	7%	163.351	1	163.351
Terciario Hospedaje				21.049	1,1	23.154
Terciario proximidad	6	10	6,5%	81.872	0,9076	74.307
Terciario Comercial				48.762	1,1	53.638
Dotacional privado	LIBRE		1,50%	35.004	0,65	22.752,60
Total área de concentración	70	130	100%	2.333.591		2.074.562
<b>TOTAL</b>			<b>100</b>	<b>2.333.591</b>		<b>2.074.562</b>

Tabla 31. Usos lucrativos del suelo y distribución de edificabilidades

#### 4.7.3.1. Compatibilidad de los usos admisibles

El uso global del sector es el Residencial. La pormenorización del uso en vivienda libre colectiva, así como en vivienda colectiva de protección pública, asegura la diversidad y riqueza de la estructura social del futuro barrio. Todos los usos son compatibles entre sí.

La presencia de usos terciarios y productivos permitirá dotar al conjunto de una mezcla de actividad necesaria para la vitalidad del barrio y para evitar la segregación y especialización funcional. La ordenación propuesta resuelve la convivencia adecuada entre los distintos usos.

#### 4.7.3.2. Justificación de compatibilidad de la distribución de la intensidad edificatoria con el aprovechamiento unitario

El aprovechamiento real asignado a cada uso lucrativo se ha establecido en los epígrafes precedentes, resultando una superficie edificable real total en el Sector de 2.333.591 m<sup>2</sup>e. A su vez, aplicando a cada uso pormenorizado el coeficiente de homogeneización establecido en el Plan General, resulta una superficie edificable homogeneizada de 2.074.562 m<sup>2</sup>RVL.

El siguiente cuadro, construido a partir del que se ha incluido en el anterior epígrafe justifica los datos señalados:

BD





USO	SUPERFICIE EDIFICABLE (m <sup>2</sup> e)	COEFICIENTES DE HOMOGENEIZACIÓN	APROVECHAMIENTO HOMOGENEIZADO (m <sup>2</sup> euVL)
RESIDENCIAL-VL	770.085	1	770.085
RESIDENCIAL – VPPL	443.382	0,9	399.043,80
RESIDENCIAL – VPPB	326.703	0,75	245.027,25
PARQUE INDUSTRIAL	233.359	0,8	186.687,20
TERCIARIO-OFICINAS	163.351	1	163.351
TERCIARIO HOSPEDAJE	21.049	1,1	23.154
TERCIARIO PROXIMIDAD	81.872	0,9076	74.307
TERCIARIO COMERCIAL	48.762	1,1	53.638
DOTACIONAL PRIVADO	35.004	0,65	22.752,60
TOTAL	2.333.591		2.074.562

Tabla 32. Justificación de compatibilidad de la distribución de la intensidad edificatoria con el aprovechamiento unitario

Estos aprovechamientos son máximos, y se verán reducidos en la magnitud correspondiente a la superficie de dominio público resultante de los deslindes correspondientes que no computen a efectos de cálculo del aprovechamiento.

Puesto que la superficie de suelo del ámbito es 5.762.672 m<sup>2</sup>s, resulta un coeficiente de edificabilidad del Sector, de acuerdo con el artículo 39.7 de la LSCM, de:

Coeficiente de edificabilidad del Sector:

$$2.074.562 \text{ uas} / 5.762.672 \text{ m}^2\text{s} = 0,36 \text{ uas/m}^2\text{s}$$

que coincide con el aprovechamiento unitario de reparto.



4.7.3.3. Justificación de la compatibilidad de la aplicación de los coeficientes de homogeneización con el uso global

De la aplicación de los coeficientes de homogeneización a la pormenorización de los usos se observa que al uso global, Residencial, queda asignada una edificabilidad de 1.414.156 m<sup>2</sup>e, lo que supone un 66% de la totalidad del edificabilidad del sector, garantizando la estabilidad del uso global.

BD



#### 4.7.4. Calificación de suelo para viviendas en algún régimen de protección pública. Justificación del cumplimiento de los requerimientos señalados para el sector.

En base al artículo 110.1 de la Ley 9/95 de Medidas de la Comunidad de Madrid, el Plan General establece en la Ficha de Condiciones específicas para el Sector UZPp.2.03 que *"el suelo calificado para viviendas sujetas a algún régimen de protección pública será como mínimo de un 50% del total del suelo calificado residencial"*.

Esta determinación se justifica y concreta en la ordenación pormenorizada, como a continuación se demuestra.

##### 4.7.4.1. Superficie edificable y número de viviendas

Se desglosa la superficie edificable y el número de viviendas destinada al uso residencial del siguiente modo:

En el ámbito UZPp.02.03 "Desarrollo del Este-Los Ahijones" la edificabilidad total es de 2.333.591, de la cual la edificabilidad residencial es de 1.540.170 m<sup>2</sup>.

En el ámbito se dan tres tipos de vivienda en relación al régimen de protección, a saber:

- Vivienda libre, con un total de 770.085 m<sup>2</sup>e, lo que supone un 50% de la edificabilidad residencial;
- Vivienda de protección pública, con un total de 443.382 m<sup>2</sup>e, lo que supone un 29% de la edificabilidad residencial.
- Vivienda de protección oficial, con un total de 326.703 m<sup>2</sup>e, lo que supone un 21% de la edificabilidad residencial.

Resulta por tanto la mitad de la superficie edificable asignada a viviendas protegidas, e igual cantidad para viviendas libres, aunque en la ordenación pormenorizada no se establece ni limita el número de viviendas a construir en cada manzana, como tampoco el PGOUM 1997, quedando este parámetro remitido al desarrollo del Sector y a los intereses públicos y privados que concurren. El número de viviendas es, por tanto, indicativo para el desarrollo del Sector.

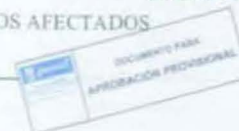
#### Suelo

La concreción del suelo calificado para uso residencial es:

- Viviendas libres (VL).....	334.820 m <sup>2</sup> s
- Viviendas sometidas a algún régimen de protección pública (VPP) .....	358.256 m <sup>2</sup> s
• Viviendas con protección pública de precio limitado (L)	216.425 m <sup>2</sup> s
• Viviendas con protección pública básica y para arrendamiento con opción a compra (B/A-OC)	141.831 m <sup>2</sup> s

BD





Resulta, por tanto, el 48,30% del suelo calificado para viviendas libres y el 51,70% para viviendas protegidas, y la diferencia respecto a la paridad en favor de las viviendas protegidas permite dar por satisfecha la exigencia del PGOM 1997.

#### 4.7.5. Calificación de suelo para reservas de redes públicas locales, localización y verificación de estándares

Se refleja en los planos OP.02. Calificación pormenorizada, y se desglosa como sigue:

##### - 4.7.5.1. Red Local de Espacios Libres Públicos Arbolados

Cesión de 15 m<sup>2</sup> por cada 100 m<sup>2</sup> construidos, es decir, 350.038 m<sup>2</sup>s. La cesión viene grafiada en los planos de zonificación con las siglas de RLEL y la superficie total de las parcelas asciende a la cantidad de 369.979 m<sup>2</sup>s.

Conforman esta red el gran corredor medioambiental que atraviesa el sector siguiendo el cauce del arroyo de los Ahijones, dos parques con superficies superiores a 40.000 m<sup>2</sup>s, situados en las áreas residenciales a ambos lados de la Gran Vía del Sureste y otras parcelas intercaladas en la trama urbana residencial, con categoría de zona verde de barrio, para uso cotidiano de los residentes de la zona adyacente.

El proyecto de Urbanización desarrollará el alumbrado, riego, ajardinamiento y equipamiento de estas zonas a las que se pretende dotar de una gran calidad.

##### - 4.7.5.2. Red Local de Equipamientos Sociales

La cesión viene grafiada en los planos de zonificación con las siglas RLE y la superficie total de dichas parcelas asciende a la cantidad de 80.327 m<sup>2</sup>s. Estas parcelas se encuentran diseminadas principalmente por la zona residencial, de manera que todas las manzanas tengan próxima alguna parcela de equipamiento.

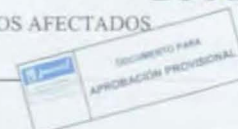
##### - 4.7.5.3. Red Local de Servicios Urbanos (Viarío Interior)

Esta red está constituida por el viario interior rodado cuya superficie total asciende 702.938 m<sup>2</sup>s. La suma de las redes locales asciende a 1.153.244 m<sup>2</sup>s, cifra superior a 700.077 m<sup>2</sup>s requeridos por la Ley 9/2.001.

Redes de nivel local	Accesos rodados y aparcamientos	702.938	1.153.244 ≥ 700.077 m <sup>2</sup> s	20,94
	Zonas verdes y espacios arbolados	369.979 ≥ 350.038 m <sup>2</sup> s		
	Equipamientos sociales	80.327		
TOTAL		1.153.244 m <sup>2</sup> s		

Tabla 33. Calificación de suelo para reservas de redes públicas locales y cumplimiento de requerimientos

BD



Se traslada a la totalidad de las parcelas con uso edificatorio la obligación de prever, al menos, una plaza y media de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados edificables o fracción de cualquier uso, siempre en el interior de la parcela privada.

Con ello, el conjunto de la totalidad de redes públicas, estructurantes y locales, queda como sigue:

Redes públicas		Cesión y reserva establecidas en la CM	Plan General	Ordenación pormenorizada	
Supramunicipales (RS)*	Infraestructuras (I)	20 m2s/100 m2e RS≥466.718,20	(RS+RG)≥ 2.420.000 m2s RGE≥255.500 m2s	Infraestructuras de comunicaciones	3.038.908 m2s
	Zonas verdes y espacios libres (ZV)			Viviendas públicas o de integración social	
	Equipamientos sociales (E)			158.032 m2s	
	Servicios Urbanos (S)				
Generales (RG)	Infraestructuras (I)	20 m2s/100 m2e RGI≥466.718,20 m2s		Red viaria y complemento de infraestructuras	
	Zonas verdes y espacios libres (ZV)	20 m2s/100 m2e RGZV≥468.718,20 m2s		Zonas verdes y espacios libres	
	Equipamientos sociales (E)	30 m2s/100 m2e RGES≥700.077 m2s		Equipamientos sociales	
	Servicios Urbanos (S)			718.268,26 m2s	
Locales (RL)	Zonas verdes y espacios libres arbolados (ZV)	30 m2s/100m2e Cumpliendo simultáneamente que la red de zonas verdes y espacios libres arbolados sea RLZV≥350.038 m2s		Zonas verdes y espacios libres arbolados y servicios urbanos	1.153.244 m2

Tabla 34. Calificación de suelo para reservas de redes públicas

\* Existen redes supramunicipales de vías pecuarias - espacio libre protegido, con una superficie de 48.434 m2s que no se han incluido ya que no computan como redes de cesión y reserva según lo establecido en la CM.

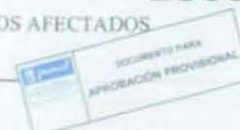
Las zonas verdes por las que discorra el dominio público hidráulico una vez deslindado, quedarán desagregadas en el documento de reparcelación identificando separadamente los suelos de cesión de redes y los de dominio público hidráulico.

#### 4.7.6. Calificación pormenorizada de los usos del suelo del Sector

Se define en la documentación gráfica de la presente carpeta específica y se resume en el siguiente cuadro:

BD





ZONAS		SUPERFICIE DE SUELO (m2s)		PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL (%)
Redes de nivel supramunicipal	Infraestructuras de comunicaciones	852.926	1.059.392	19,24
	Viviendas públicas o de integración social	158.032		
	Vías pecuarias Espacio Libre Protegido	48.434		
Redes de nivel general	Red viaria y complemento de infraestructuras	734.685	2.027.950	36,82
	Zonas verdes y espacios libres	574.997		
	Equipamientos sociales	718.268		
Redes de nivel local	Accesos rodados y aparcamientos	702.938	1.153.244	20,94
	Zonas verdes y espacios arbolados	369.979		
	Equipamientos sociales	80.327		
Uso Lucrativo Residencial	Vivienda Libre	334.820	693.076	12,58
	Vivienda con protección pública de precio limitado	216.425		
	Vivienda con protección pública básica y de alquiler con opción a compra	141.831		
Uso Lucrativo Terciario	Terciario recreativo-comercial	27.715	80.687	1,47
	Terciario oficinas	41.699		
	Terciario hospedaje	11.273		
Uso Lucrativo Industrial	Industria tradicional	269.094	427.642	7,77
	Parque industrial	158.548		
Uso Lucrativo Dotacional Privado	Dotacional privado	29.543		0,54
Uso Lucrativo Dotacional	Servicios públicos	22.727		0,41
Uso No Lucrativo Dotacional	Dotacional de Servicios Infraestructurales	12.911		0,23
TOTAL		5.507.172		100

Tabla 35. Calificación pormenorizada de los usos del suelo del Sector

Nota: Las determinaciones de pormenorización incluyendo la tipología edificatoria se encuentra recogida en las Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada.