



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. Soporte territorial

Los condicionantes del soporte territorial comprenden las características del medio físico y las del medio urbano, constituidos por la edificación y las infraestructuras.

El biotopo presenta una gran degradación, con un bajo valor edafológico del terreno debido a su anterior dedicación al cultivo de secano. Cuenta con escasa vegetación representada por comunidades de sustitución con pastizales y retamas de escaso valor. Destacan únicamente pequeñas comunidades palustres en el entorno del cauce del Arroyo de Los Migueles. La fauna es prácticamente inexistente debido a la alteración y degradación del medio.

En cuanto al medio inerte hay que destacar la importancia de las acciones antrópicas que han modificado el perfil del terreno. La topográfica ofrece una morfología suave con un plano inclinado hacia el Sureste, con dos lomas paralelas orientadas en el mismo sentido. Existen dos vaguadas, a lo largo de la A-3 y otra al Este, en el tramo final del Arroyo de Los Ahijones que continua en el cauce de Los Migueles.

Las únicas pendientes dignas de destacar están constituidas por el hito del Cerro Almodóvar. El resto presenta pequeñas oscilaciones entre las cotas 720 y 790.

Geológicamente se caracteriza por su heterogeneidad litológica, con predominio de yesos y margas arcillosas, con lomas sobre arcillas y arenas, y presencia de sílex y sepiolita en el Cerro Almodóvar.

Los terrenos son levemente expansivos en ocasiones, con presencia de aguas selenitosas y nivel freático a poca profundidad en la proximidad de los arroyos, afectando todo ello al tipo de cimentación que deberá ser analizada en cada caso.

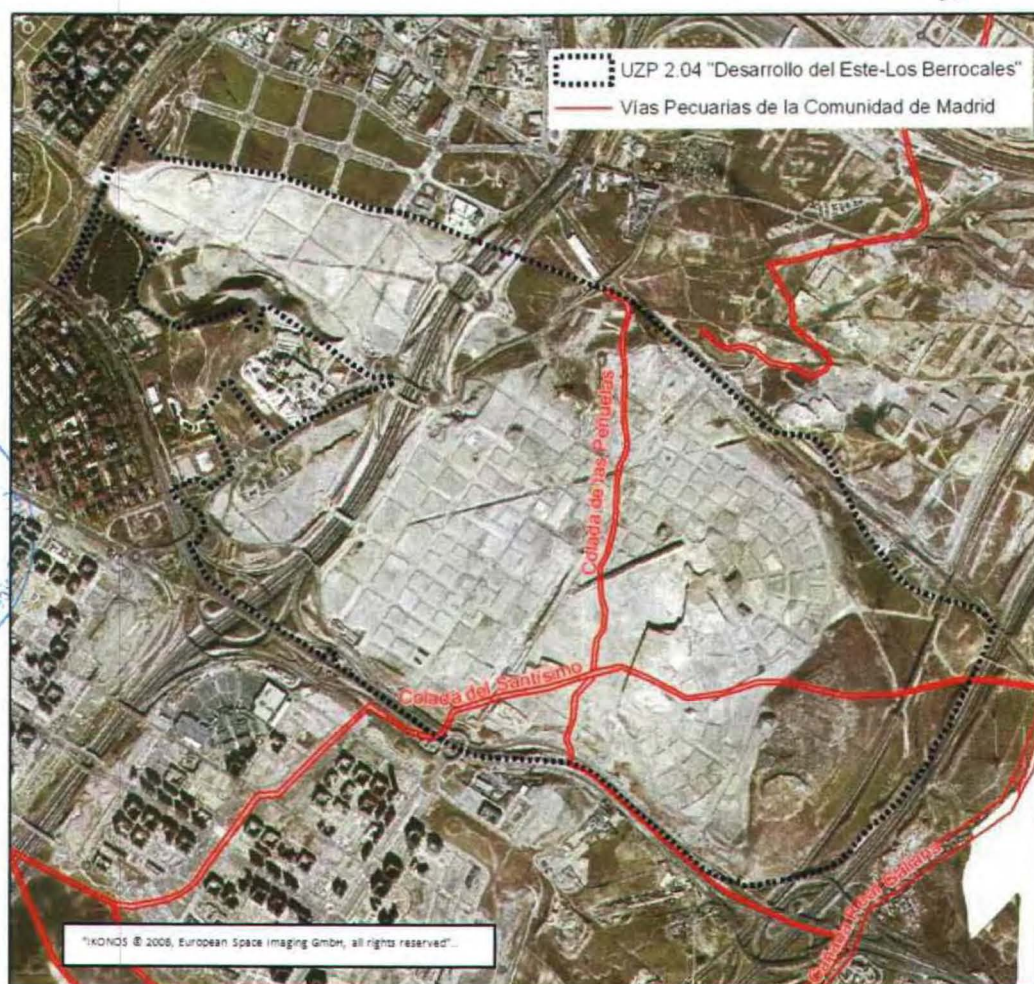
Hay que destacar asimismo un conjunto de concesiones mineras para extracción de Sepiolita, a favor de la empresa Tolsa, que no afectan al planeamiento.

Por último atraviesan el Sector un tramo de la Colada del Santísimo o Cerro del Águila y otro de la Colada de Peñuelas o de las Cabras, los cuales se reubican en la ordenación, integrándolas en las zonas Verdes.

En la imagen que se adjunta a continuación puede visualizarse la disposición en el ámbito:



BD



Fuente: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio,
Comunidad Autónoma de Madrid

Figura 2. Vías pecuarias del UZPp 02.04 "Desarrollo del Este – Los Berrocales"

4.1.2. Accesos e Infraestructuras de Enlace

En la actualidad, el enlace viario histórico, constituido por el potente aunque saturado eje de la A-3, y la carretera M-203 a Mejorada del Campo, de rango local y sobrecargada de tráfico industrial, se ha visto más que duplicado con las nuevas infraestructuras viarias: la M-45 y la M-50, ambas circulares. Y en el sentido radial la R-3 y la R-4 que, orientadas al tráfico de paso o largo recorrido, deben suponer un importante desahogo para la A-3.

BD



En cuanto a la línea de Metro, consistente en la prolongación de la línea 9 hasta Arganda ya se ha dicho que constituye una potente infraestructura de enlace de transporte público, que se integra no sólo en la globalidad de la Red de Metro sino que conecta además con el ferrocarril de Cercanías.

Precisamente por tratarse de una zona periférica del continuo urbano existen en el Sector infraestructuras de rango metropolitano con fines de paso de transporte. El problema radica pues no solo en resolver los servicios del Sector a partir de dichos sistemas sino también en reorganizar los elementos de paso en nuevos pasillos infraestructurales.

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

Se ha mantenido el criterio jerárquico de viales, definiendo los siguientes niveles:

Red Viaria Metropolitana, con sus vías colectoras. Constituida por la dos grandes autopistas, M-45 y la M-50, y la A-3 de configuración radial y diseño de autopista urbana con vías colectoras.

Red Viaria Urbana, que comprende la nueva Gran Vía del Sureste, que articula en sentido circular toda la Estrategia del Sureste; concebida como espacio urbano, de tráfico lento, y dotado de amplios bulevares y glorietas

Red Viaria Distrital, que en el caso de Los Berrocales, está representada únicamente por el Eje radial de Valdebernardo y dos tramos circulares que sustituyen a la actual M-203. Pueden incluirse en este nivel también las vías perimetrales de servicio.

Red Viaria Local Colectora, que contiene los elementos, tanto radiales como circulares, que establecen las conexiones con los sectores adyacentes al nivel local. Se prevén tres tramos en el sentido radial y cuatro en el sentido circular; de éstos, dos a cada lado de la Gran Vía del Este.

En cuanto a las determinaciones de carácter medioambiental, y en relación al concepto de los corredores medioambientales, grandes pasillos verdes de 100 metros de anchura, que se adaptan a la morfología del terreno y sirven para establecer conexiones peatonales entre los distintos sectores, en el caso de Los Berrocales se propone un corredor en el sentido circular, paralelo a la Gran Vía del Sureste y próximo a la misma y otro discontinuo de configuración radial con un tramo a lo largo de la autopista A-3 y otro que viene a coincidir con el arroyo de Los Migueles.

Se incorporan asimismo bandas perimetrales de protección acústica y paisajística, que se integran dentro del sistema de espacios verdes constituidos por los mencionados corredores medioambientales y el propio parque previsto en el extremo Sureste de la actuación.

Las acciones de infraestructuras hidráulicas previstas han supuesto la concreción de bandas de protección y servidumbre de las arterias existentes, así como sus retranqueos o refuerzos cuando ello ha sido necesario; todo ello en función de los estudios de la demanda global. Se prevé asimismo la





implantación de un sistema de riego con agua reciclada coordinado con las acciones de saneamiento y depuración de aguas residuales.

Las acciones de saneamiento, en el caso de Los Berrocales, se han centrado en el acondicionamiento del arroyo de Los Migueles, con la inclusión de un tanque de tormentas, y los refuerzos de los colectores de Vicálvaro y complementarios C-2 y C-8.

En cuanto a las grandes líneas de energía eléctrica, se proyectan nuevos pasillos a lo largo de la A-3 y de la M-50, así como la reconducción de líneas aéreas mediante su retranqueo en galerías subterráneas, fundamentalmente en el eje de la Gran Vía del Sureste. En el Sector de Los Berrocales se contempla asimismo la necesidad de una nueva subestación.

Finalmente, las recomendaciones de acciones sobre otras infraestructuras, con nuevas conexiones de gas, implantación de galerías de servicio, y desvío del oleoducto situado al Norte de la autovía A-3, han sido atendidas en la ordenación del ámbito.

4.2. Objetivos y criterios de ordenación

Además de las determinaciones, tanto vinculantes como indicativas, recogidas en la Ficha Urbanística, hay que destacar la relación de objetivos que la Ficha contiene para el ámbito:

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 reforestación de áreas inmediatas a la A-3, Valencia, para su tratamiento como red general de espacios libres.
- Ejecución del Tramo de la Gran Vía articuladora del Sureste como eje urbano de relación y actividad.
- Creación de un elemento de protección y tratamiento de las áreas colindantes a la línea 9 de metro.
- Potenciación de las áreas colindantes a la Gran Vía del Sureste como elemento de centralidad.
- Obtención de un suelo destinado a Uso Dotacional de servicios colectivos de rango metropolitano -60.000 m², así como los correspondientes a la M-45.
- Ampliación del espacio en torno al Cerro Almodóvar con objeto de recoger en su totalidad las laderas de fuertes pendientes y dar continuidad a los equipamientos colindantes.
- Asumir la financiación de las infraestructuras hidráulicas necesarias para el abastecimiento de la misma, así como las necesarias conexiones exteriores de la Red General.

Con independencia de las directrices emanadas del planeamiento superior y de la propia Ficha Urbanística, el análisis y valoración de otros condicionantes ha llevado a la adopción de una serie de criterios propios o específicos del Sector, que servirán de base para la concepción de la estructura





general y modelo de ciudad que se describen en el apartado siguiente. Estos criterios particulares se refieren al valor singular o estratégico del Sector, y a la interacción entre los parámetros urbanísticos y la naturaleza del territorio.

Por lo que se refiere a la primera cuestión, es indudable que el Sector UZPp.02.04 tiene un papel destacado dentro de la Estrategia del Sureste, debido tanto a su posición relativa como a su configuración. Situado sensiblemente en el centro de la Estrategia del Sureste, el Sector se apoya en el Eje de Rivas/Arganda, que es el único vector de desarrollo de toda la Corona Este; bloqueada al Norte por la Estación de Clasificación de Vicálvaro y al Sur por las instalaciones de MercaMadrid.

Por otra parte, el contacto con el Eje de Rivas/Arganda se realiza a ambos lados del Sector: al Sur mediante la autovía A-3 y al Norte mediante la línea 9 de Metro o ferrocarril de Arganda. Esta ventaja comparativa debería conferir al Sector un mayor grado de centralidad dentro de la Estrategia del Sureste.

Para conseguir dicha centralidad, hay que admitir que la autovía A-3, si bien ofrece altos grados de movilidad, actúa también como barrera física; lo que llevaría a situar los elementos de centralidad (usos cívicos y comerciales, y actividad terciaria generadora de empleo) al lado opuesto del Sector, y apoyados en la línea de Metro, con su estación correspondiente. Y dado que en este lindero Norte, compartido con la actuación de Los Ahijones no existen más barreras que la propia línea de Metro, se llega a la conclusión de que, para obtener mayores economías de escala, parece conveniente concentrar allí los elementos de centralidad; creando una zona común de actividad cívica, comercial y terciaria, a caballo entre ambos sectores, y compartiendo la estación de Metro.

Por lo que se refiere al segundo criterio, que nace de la reflexión sobre las interacciones entre los condicionantes naturales del terreno y los parámetros urbanísticos de desarrollo procedentes del PGOUM, se llega a la conclusión de que los índices de aprovechamiento tipo y de densidad de población apuntan a la necesidad de una retícula urbana relativamente tupida, y un alto grado de ocupación, si bien respetuosa con la calidad del espacio urbano y las reservas para dotaciones públicas.

Una ordenación a partir de un tejido denso es compatible y coherente con la suave morfología del terreno, sin grandes pendientes ni elementos singulares. Tampoco el paisaje natural, carente de valores significativos, se opone a este criterio. Habría que mencionar como posible obstáculo las limitaciones litológicas y geotécnicas. Sin embargo, los estudios correspondientes han demostrado que la heterogeneidad del sustrato físico es aleatoria, por lo que es posible encontrar situaciones desfavorables en prácticamente cualquier parte del ámbito, debiendo realizarse los adecuados controles puntuales en todo caso.

4.3. Alternativas analizadas

Para tener en cuenta las alternativas posibles de pormenorización del sector es necesario ponderar que el sector se encuentra, a fecha de las Ss, en fase de ejecución de la urbanización, basado 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 recoge en este sentido 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, adolecerían de falta de coherencia con los proyectos de ejecución y gestión que dan soporte a las acciones ya ejecutadas y, en particular, a las redes e infraestructuras 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 estructura general de la ordenación se conforma en una retícula ortogonal derivada de la geometría de las grandes infraestructuras de transporte exteriores, consistentes en la A-3, M-50 y el AVE, y la M-45 que divide al Sector en dos zonas Norte y Sur. Esta geometría se completa con las determinaciones de la red viaria definida que enlaza los distintos sectores, así como con la Gran Vía del Este y el eje de Valdebernardo.

La estructura viaria se complementa, a nivel de transporte público, con la línea 9 de Metro sobre la línea férrea del antiguo tren de Arganda, que conecta con el conjunto de la red y con el ferrocarril de cercanías. El transporte público se desarrolla con una plataforma independiente a lo largo de la Gran Vía del Este. La estructura de la ordenación se integra con la red de espacios libres estructurada en torno a los dos grandes corredores verdes que cruzan la ordenación en ambos sentidos.

Las infraestructuras citadas se integran en la ordenación en las condiciones requeridas por la legislación sectorial de aplicación, habiéndose delimitado los dominios públicos de cada una de ellas. Igualmente se han respetado las condiciones de ordenación que se derivan de sus zonas de protección y servidumbre.

Sobre la estructura general de la ordenación se plantea la zonificación de los distintos usos. Se parte del criterio de situar los elementos de mayor centralidad apoyados en la futura estación de la línea de Metro a situar en el lindero Norte, bajo el puente de la Gran Vía del Este, compartida con los Ahijones. De esta forma se concentra en ambos sectores una gran zona de actividad cívica, comercial y terciaria. El gran Centro Cívico Comercial, adyacente e integrado con los Ahijones, cuenta con acceso directo desde la M-45, así como desde la línea del Metro.

Este gran Centro se complementa con un área de centralidad terciaria situada al Norte de la Gran Vía y con frente a la misma, donde se concentra gran parte del terciario de oficinas.

El gran Equipamiento Metropolitano se sitúa al Norte de la M-45, en la confluencia de la misma con el eje de Valdebernardo dotado de gran accesibilidad al contar con acceso inmediato desde la red arterial.

BD



En el interior de la ordenación se plantean una serie de nodos, constituidos por centros terciarios de segundo nivel en edificio exclusivo, inmersos en el tejido residencial, conectados con ejes de actividad comercial en donde se concentran los usos de Resto Terciario que conforman el zócalo comercial. De esta forma se establece todo un sistema de dotaciones comerciales y terciarias como dotación de las áreas residenciales.

El uso de Industria Tradicional se sitúa al Norte de la M-45, apoyado en el eje de Valdebernado, como extensión de los usos existentes en el límite del sector.

El Parque Industrial se sitúa a lo largo del límite Sur de la M-45 con accesibilidad desde la misma formando un frente escaparate, al tiempo que actúa como barrera acústica de las zonas residenciales.

Al Sur de la M-45 se sitúan las zonas residenciales protegidas en su perímetro por los usos descritos, siguiendo las recomendaciones del estudio acústico, para reducir los niveles sonoros provenientes del tráfico de la M-45 y A-3.

Los equipamientos sociales se localizan perimetralmente a las zonas residenciales, exteriores a las mismas para evitar el efecto de tráfico de paso en ellas, y en disposición lineal concentrada para posibilitar su agregación para adecuarse a las futuras demandas. Se localizan dentro de los niveles de accesibilidad peatonal, lo que permite el acceso a pie o en vehículo rodado, maximizando el objetivo de oportunidad de elección de forma que los residentes tengan ofertas alternativas.

Como modelo de ciudad se ha optado por una mayor ocupación de suelo, con alturas reducidas, en contraposición al planteamiento alternativo de limitar la ocupación y ampliar el número de plantas. Todo ello con el objetivo de mejorar el nivel de calidad de vida residencial.

Se parte de posibilitar la vivienda de doble crujía con ventilación cruzada conformando manzanas cerradas o semicerradas con alineación a calle.

El modelo seleccionado se apoya en una retícula ortogonal formalizada, que se enriquece con la incorporación de soluciones múltiples para dotar a la trama resultante de una mayor diversidad, integrando una amplia variedad de espacios estanciales públicos.

Se proyecta una red viaria y red peatonal claramente jerarquizada y cualificada, distinguiendo entre tráfico de paso, acceso rodado a la vivienda y accesibilidad peatonal, para evitar el tráfico de paso en el interior de las macro manzanas resultantes de la agregación de parcelas residenciales.

El número de plantas de la edificación es por tanto reducido, en torno a una media de 5 ó 6 alturas, lo que permite un adecuado soleamiento y la creación de patios de manzana privados para equipamiento comunitario al aire libre. Las alturas se incrementan en torno a la Gran Vía y se reducen paulatinamente hacia el límite Sur donde se sitúa la vivienda unifamiliar.

La red de espacios libres constituye todo un sistema jerarquizado, desde el parque Sur y los dos grandes corredores medioambientales, hasta las pequeñas plazas ajardinadas, conectada entre sí por el conjunto de vías peatonales y aceras de la red viaria.





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 3.363.451 m²e y el aprovechamiento unitario máximo, 0,36 m²e/m²s.

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 26 de Mayo de 2005. En lo referente a la reserva de suelo para viviendas en régimen de protección pública el artículo 38.2 de la LSCM 9/2001 determinaba:

“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.”

Lo anterior se cumple en la presente ordenación pormenorizada, tal y como se justifica más adelante en el presente documento.

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).

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 de la LSCM 9/2001 de aplicación al sector.

El Planeamiento General establece en 3.260.000 m²s la superficie mínima de las redes públicas interiores (sistemas generales interiores todavía en terminología del Plan General) de nivel





supramunicipal y general; y en 495.741,00 m² la superficie de los sistemas generales exteriores adscritos al ámbito.

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 mayo de 2005), en su artículo 36.5 señalaba como redes generales y sus estándares los siguientes:
 - Zonas verdes y espacios libres, 20 m²s/100 m²e
 - Equipamientos sociales y Servicios, 30 m²s/100 m²e
 - Infraestructuras, 20 m²s/100 m²e;



Y en el artículo 91.3 se establece la cesión para la red pública supramunicipal en 20 m²s/100 m²e.

- 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.

A efectos de determinar si la ordenación pormenorizada cumple, tanto con la expresada extensión mínima de suelo para redes públicas generales y supramunicipales interiores al Sector, como con los parámetros determinantes de la cesión mínima de suelo para tales conceptos establecidos en la LSCM, en la versión que en este caso resulta de aplicación, se indican seguidamente las superficies destinadas por dicha ordenación a las expresadas redes interiores, explicitadas en detalle en el cuadro del epígrafe 4.5.5.:

Redes supramunicipales:

- Redes interiores de infraestructuras de comunicaciones

de nivel supramunicipal 727.492,04 m².

- Red interior de viviendas públicas de integración social 228.830,00 m².

Suma **956.322,04 m².**

BD



Redes generales:

- Red interior de infraestructuras de nivel general	848.560,07 m2.
- Red interior de zonas verdes de nivel general	891.896,07 m2.
- Red interior de equipamientos sociales y servicios de nivel general.....	1.009.035,30 m2.
Suma	<u>2.749.491,44 m2.</u>

Redes supramunicipales y generales

Suma
3.705.813,48 m2.

En total, por tanto y a efectos de la cumplimentación del mínimo establecido en el Plan General, se califican 3.705.813,48 m2s para las redes interiores de sistemas generales, que exceden en 445.813,48 m2s el mínimo establecido en el propio Plan General.

A estas reservas han de sumarse las siguientes extensiones de las determinaciones pormenorizadas relativas a superficies mínimas de redes exteriores generales (sistemas generales exteriores adscritos en terminología del Plan General):

- Red exterior de infraestructuras de nivel general	137.326,00 m2.
- Red exterior de zonas verdes de nivel general	358.415,00 m2.
Suma	<u>495.741,00 m2.</u>

Que igualmente cumple con lo requerido en las ficha del planeamiento general.

El exceso de superficie señalado se justifica en base a los siguientes argumentos:

- La pormenorización de las cesiones y reservas debe cumplir la LSCM 9/2001, en su versión correspondiente, por lo que si bien alguna de las redes públicas está sobredimensionada, otras cumplen los mínimos legales;
- Las infraestructuras de comunicaciones viarias y ferroviarias se han delimitado al límite de las respectivas zonas de dominio público, establecidas de acuerdo con las leyes Sectoriales que les afectan;
- La red viaria distrital y local colectora se ha dimensionado de manera que entronca con el Sector colindante.
- Las zonas verdes y espacios libres se localizan como corredores ambientales intermunicipales o bien como espacios que dan servicio a los usos lucrativos del Sector.

Para la definición de la definición de las redes estructurantes se ha considerado que son redes supramunicipales las grandes infraestructuras de transporte. Por lo que se refiere a la red de carreteras, se trata de la M-45, la A-3 y la reserva para las vías de servicio de la M-50, que están en el interior del Sector. Se ha reservado para el transporte ferroviario la línea del tren de Alta Velocidad, y la de Metro; sin embargo la línea de Alta Velocidad no computa a los efectos del artículo 36 de la LSCM por ser objeto de expropiación.

BD



Tampoco computa a esos efectos la reserva para la reubicación de las vías pecuarias, de titularidad autonómica, porque no constituye una cesión propiamente dicha, sino una reubicación de las existentes, que quedan desafectadas.

Se han asignado al nivel de redes generales las infraestructuras de transporte estructurantes: Gran Vía, ejes distritales, vías colectores y vías de servicio. Se incluyen también en este concepto las acciones de viario correspondientes a los Sistemas Generales Exteriores.

A la red de zonas verdes se han destinado el parque forestal del Sureste, y las acciones de zonas verdes de los Sistemas Generales adscritos, que refieren fundamentalmente al Parque Manzanares Sur y a la reforestación de Toriles.

Han ido a la red de equipamientos y servicios la totalidad de las reservas destinadas a dotaciones o equipamientos públicos del Sector, cuyos criterios de localización y dimensionamiento se detallarán en la documentación gráfica, y el conjunto de suelos de reserva destinados a redes de servicios urbanos de nivel general, incluidos los tanques de tormentas. Hay que aclarar, en este sentido, que las superficies ocupadas tanto por los tanques de tormentas como por la reserva para vías pecuarias se han distraído de la medición de las zonas verdes por las que discurren.

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

De la aplicación de los parámetros de la versión de la LSCM 9/2001 correspondiente, determinantes de la concreción del deber de cesión de suelo para redes públicas en el sector UZPp.02.04 "DESARROLLO DEL ESTE-LOS BERROCALES", resultan, atendida la edificabilidad total de 3.363.451,00 m² edificables, las siguientes magnitudes:

Nivel supramunicipal

- Redes de infraestructuras, zonas verdes y espacios libres, equipamientos sociales y servicios urbanos, 20 m²s por cada 100 m²e, cumpliendo simultáneamente que al menos en un tercio de tal cesión mínima se destine a viviendas públicas o de integración social.
 - $20 \text{ m}^2\text{s}/100 \text{ m}^2\text{e} \times 3.363.451 \text{ m}^2\text{e} = 672.690,20 \text{ m}^2\text{s}$, de los que al menos 224.230 m²s corresponderán a viviendas públicas o de integración social.
 - La ordenación pormenorizada califica un total de 956.322,04 m²s para este concepto, de los que se destinan 228.830,00 m²s para viviendas públicas o de integración social.

Nivel general

- Red de infraestructuras, 20 m²s por cada 100 m²e.
 $20 \text{ m}^2\text{s}/100 \text{ m}^2\text{e} \times 3.363.451 \text{ m}^2\text{e} = 672.690,20 \text{ m}^2\text{s}$.





En la ordenación pormenorizada se prevé un total de 985.886,07 m2s., de los que 848.560,07 m2s constituyen infraestructuras interiores al Sector y 137.326,00 m2s. son exteriores al mismo, como Sistemas Generales adscritos.

- Red de zonas verdes y espacios libres, 20 m2s por cada 100 m2e.
 $20 \text{ m2s}/100 \text{ m2e} \times 3.363.451 \text{ m2e} = 672.690,20 \text{ m2s}.$
 En la ordenación pormenorizada se prevén 1.250.311,07 m2s., de los que 891.896,07 m2s constituyen zonas verdes y espacios libres interiores al Sector, y 358.415,00 m2s se localizan en los Sistemas Generales exteriores adscritos.
- Red de equipamientos sociales y servicios urbanos, 30 m2s por cada 100 m2e.
 $30 \text{ m2s}/100 \text{ m2e} \times 3.363.451 \text{ m2e} = 1.009.035,30 \text{ m2s}.$
 En la ordenación pormenorizada se prevén 1.009.035,30 m2s de la red de equipamientos sociales.

Lo anterior se resume en el siguiente cuadro:



BD



ASIGNACIONES DE CESIONES DOTACIONALES TOTAL m2 CONSTRUIDOS = 3.363.451 m2				SEGÚN LSCM
REDES SUPRAMUNICIPALES (20 m ² /100m ²)	INFRAESTRUCTURAS (13,33 m ² /100 m ²)	SI-1: M-45	588.650,20	
		SI-2: N-III	67.399,08	
		SI-3: AVE	115304,59 *	
		SI-4: LINEA 9 A ARGANDA	36.813,86	
		SI-5: VIAS PECUARIAS	90010 **	
		SI-6: RESERVA VIAS SERVICIO M-50	34.628,90	
		TOTAL INFRAESTRUCTURAS	727.492,04	448.460,13
	V.I.S. (6,66 m ² /100 m ²)		228.830,00	
		TOTAL V.I.S.	228.830,00	224.230,04
		TOTAL SUPRAMUNICIPALES	956.322,04	672.690,18
REDES GENERALES (70 m ² /100m ²)	INFRAESTRUCTURAS (20 m ² /100 m ²)	GI-1: GRAN VÍA	147.916,00	
		GI-2: EJE VALDEB.	187.075,07	
		GI-3: COLECTORAS	394.459,30	
		GI-4: VIAS SERV. M-45 Y N-III	119.109,70	
		GI-5: ACCIONES DE VIARIO (EXTERIOR)	35.498,00	
		GI-6: ACCIONES DE INFRAESTRUCTURAS (EXTERIOR)	101.828,00	
		TOTAL INFRAESTRUCTURAS	985.886,07	672.690,20
	ZONAS VERDES (20 m ² /100 m ²)	GV-1: PARQUE FORESTAL ***	891.896,07	
		GV-2: ACCIONES DE ZONAS VERDES (EXTERIOR)	358.415,00	
		TOTAL ZONAS VERDES	1.250.311,07	672.690,20
	EQUIPAM. Y SERVICIOS (30 m ² /100 m ²)	GE-1: EQUIP. DOTACIONAL	855.321,00	
		GE-2: SERVICIOS URBANOS	46.115,80	
		GE-3: TANQUES DE TORMENTA	107.598,50	
		TOTAL EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS	1.009.035,30	1.009.035,30
		TOTAL GENERALES INTERIORES Y EXTERIORES	3.245.232,44	2.354.415,70
		TOTAL GENERAL Y SUPRAMUNICIPALES	4.201.554,48	3.027.105,88

* EL SUELO CORRESPONDIENTE A LA LINEA DEL AVE NO COMPUTA COMO CESION POR SER OBJETO DE EXPROPIACION

** EL SUELO CORRESPONDIENTE A LAS VIAS PECUARIAS NO COMPUTA COMO CESION POR DESAFECTACION DE LA EXISTENTE

*** SE HA RETRAIDO EL SUELO CORRESPONDIENTE A LA LINEA 9 A ARGANDA

Tabla 2. Cumplimiento de las cesiones y reservas de suelo para Redes Públicas para infraestructuras, equipamientos y servicios urbanos, exigidas en la LSCM.

Así pues, con relación a las previsiones de la LSCM, las redes supramunicipales ordenadas exceden en 283.631,86 m²s. la extensión mínima exigible de 672.690,18 m²s; por su parte las redes generales exceden en 890.816,74 m²s., en su conjunto, o en 395.075,74 m²s sólo las interiores del Sector, el mínimo exigible de 2.354.415,70 m²s.

BD