

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 ámbito

4.1.1. Cauce del Arroyo Valchico

El límite Noreste del ámbito coincide con el cauce del Arroyo Valchico, estando su margen izquierda en el interior del ámbito a ordenar.

En los planos de información se ha reflejado el estado actual de la red de saneamiento y las bandas de afección que genera el arroyo Valchico.

En consecuencia, el planeamiento previsto debe desarrollarse sin afectar negativamente al cuace y que, de acuerdo con lo establecido en la Legislación vigente, los terrenos que lindan con los cauces están sujetos en toda su extensión longitudinal a una zona de servidumbre de 5 metros de anchura para uso público y una zona de policía de 100 metros de anchura. La existencia de estas zonas únicamente significa que en ellas se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen

4.1.2. Aeropuerto Madrid-Cuatro Vientos

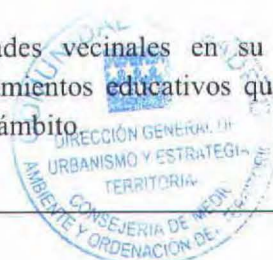
El ámbito se encuentra principalmente afectado por la Superficie Horizontal Interna, estando las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas aproximadamente a la cota 730 metros aproximadamente. Dicha altura no debe ser sobrepasada por ninguna Construcción (incluidas antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, carteles), así como el gálibo de vehículos.

Además, por encontrarse el ámbito incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, etc.) y las instalaciones de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá resolución favorable, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas, circunstancia que deberá recoger los documentos de planeamiento.

4.2. Criterios y objetivos de ordenación

4.2.1. Criterios de ordenación

- Sensibilidad a la hora abordar los bordes urbanos, con criterios de integración contextual en la zona sur adaptándose al tamaño y tejido circundante.
- Concentración en el ámbito sur de la mayor oferta de equipamiento susceptible de contribuir a satisfacer los déficits de su entorno inmediato y a completar equipamientos existentes.
- Distribución de equipamientos configurando unidades vecinales en su entorno, gravitando especialmente sobre el sistema de equipamientos educativos que han de completar los déficits de la zona sur colindante con el ámbito.

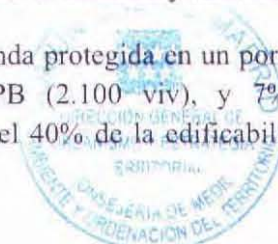


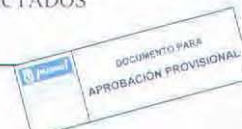


- La propuesta se desarrolla en torno a la protección y mantenimiento de la masa arbórea existente en el ámbito de la actuación.
- Concepción de la calle A-5 como vía urbana, la ordenación propuesta estructurará el ámbito en una retícula mallada que conforma el núcleo principal de la ordenación a ambos lados, configurándose, tanto a un lado como a otro, a partir de ejes principales interiores paralelos a ella. Estos ejes o bandas urbanas sirven de trabazón formal, urbana, viaria, peatonal, de actividad al conjunto de la propuesta. Estos dos ejes principales de actividad se conectan mediante un eje transversal principal, "Eje Central", que atraviesa el ámbito de ordenación de Norte a Sur. Dichos ejes se han diseñado para acoger, además de tráfico urbano, corredores ambientales de conexión entre las zonas verdes previstas y transporte público en plataforma reservada.
- La ordenación se estructura en tres elementos edificados diferenciados. El primero, completa la trama urbana del entorno de la Avenida de los Poblados (área sur), manteniendo el tamaño de parcela, y los trazados viarios, e incluso el orden volumétrico, no superando las cuatro plantas de altura en sus extremos. Si bien, la volumetría que se propone tiene dos fachadas diferenciadas por su función en integración en la ciudad. La fachada más urbana, constituida por edificios en bloque abierto, con alineación a vial y un número homogéneo de alturas (4 plantas), y la fachada más doméstica donde se introducen tipologías de menor densidad, que permiten albergar tanto viviendas, apartamentos de pequeño tamaño, o viviendas en forma de dúplex, sobre bloques que podrían no superar las tres alturas.
- La fachada que se denomina "doméstica" necesita de un tratamiento de calle diferencial, por lo que su planteamiento en el proyecto de urbanización debería generar una calle de coexistencia con preferencia para el espacio del peatón.
- Esta tipología edificatoria permite no sólo completar la trama urbana existente del entorno, cuánto la integración en la misma de la Colonia Militar Campamento, con sus viviendas unifamiliares dispuestas en torno a trazados viarios ortogonales y de muy limitada sección, acorde con el servicio a estas muy pequeñas edificaciones que constan de grandes parcelas no edificadas que constituyen los "patios" de éstas viviendas.

4.2.2. Los objetivos de la ordenación propuesta

- Posibilitar la transformación de usos general del área para satisfacer las demandas de suelo de nueva vivienda y dotaciones locales y singulares.
- Dotar de estructura a la totalidad de este espacio, integrándolo y articulándolo con los espacios metropolitanos contiguos, trabando los espacios libres constituidos por las periferias de los términos municipales de Madrid, Pozuelo de Alarcón y Alcorcón.
- Destinar el 60% de la edificabilidad residencial a vivienda protegida en un porcentaje del 37% para VPPL (3.800 viv.), 16% para VPPB (2.100 viv), y 7% para V.REG.ALQ. (1.100 viv), en total 7.000 viviendas, y el 40% de la edificabilidad a





vivienda libre (3.700 viv). En total 10.700 viviendas y una edificabilidad de uso residencial de 1.134.994 m²c más 152.388 m²c para usos económicos.

- Mantener y ampliar las dotaciones militares del Servicio Geográfico del Ejército y Centro Militar de Veterinaria calificadas como dotación pública de servicios públicos hasta alcanzar una superficie aproximada de 147.719 m².
- Incorporación de las instalaciones deportivas existentes.

4.3. Alternativas analizadas

Para tener en cuenta las alternativas posibles de pormenorización del ámbito no se puede dejar de considerar que el ámbito se ha 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 valora 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.

Por todo ello la alternativa más razonable y viable para su ordenación pormenorizada es la basada en los contenidos de los instrumentos de desarrollo de planeamiento aprobados previamente a las Ss.



4.4. Descripción de la ordenación propuesta

El proyecto ofrece una reflexión contemporánea sobre la "isla" que suponen los trazados regulares que permiten una variedad tipológica y la flexibilidad a lo largo del tiempo de desarrollo, en una propuesta que de forma al límite sureste de la ciudad de Madrid.

Se establecen dos secuencias edificatorias que se superponen: la primera de edificios alineados, que configuran en una notable proporción la calle, y otra de edificios de notable altura que se vincula a la consecución de un perfil variado de la ciudad en un ámbito donde la monotonía de referencias construidas es muy limitada.

Aunque concebidos para ser leídos en términos de gran escala, se mantienen escrupulosamente dentro de una trama regular que aporta claridad morfológica a un área absolutamente carente de ésta.

Para configurar con precisión la geometría de la retícula los cuerpos edificados se extienden en una proporción muy elevada de su longitud y cuerpos bajos unen los frentes, situándose en éstos usos comerciales, de oficinas y en algunos casos módulos residenciales de menor desarrollo.



BD



El conjunto se resuelve con una gran continuidad de volúmenes: una masa construida que se vacía o eleva en puntos concretos generando una lectura espacial más rica y variada.

Han sido criterios de ordenación los siguientes:

- Sensibilidad a la hora abordar los bordes urbanos, con criterios de integración contextual en la zona sur adaptándose al tamaño y tejido circundante.
- Concentración en el ámbito sur de la mayor oferta de equipamiento susceptible de contribuir a satisfacer los déficits de su entorno inmediato y a completar equipamientos existentes.
- En el lado norte la regularidad de la trama se superpone con una cualificación de determinados ejes que concentran la actividad y el comercio, eje de la A5 y ejes interiores asociados a espacios arbolados y grandes bulevares urbanos.
- Distribución de equipamientos configurando unidades vecinales en su entorno, gravitando especialmente sobre el sistema de equipamientos educativos.
- Propuesta que se desarrolla en torno a un gran vacío verde que recoge la masa arbórea existente en el norte de la actuación.



A partir de la concepción de la calle A-5 como vía urbana, la ordenación propuesta estructura el ámbito en una retícula mallada que conforma el núcleo principal de la ordenación a ambos lados, configurándose, tanto a un lado como a otro, a partir de ejes principales interiores paralelos a ella. Estos ejes o bandas urbanas sirven de trabazón formal, urbana, viaria, peatonal, de actividad al conjunto de la propuesta. Estos dos ejes principales de actividad se conectan mediante un eje transversal principal, "Eje Central", que atraviesa el ámbito de ordenación de Norte a Sur. Dichos ejes se han diseñado para acoger, además de tráfico urbano, corredores ambientales de conexión entre las zonas verdes previstas y transporte público en plataforma reservada.

La nueva configuración de la calle A-5 se propone con una sección de 34 metros, tres carriles por sentido y carril bus a ambos lados. Colindante a ella, a ambos márgenes se proponen zonas verdes de ancho variable hasta alcanzar el viario local de distribución a las parcelas. Se prevén tres glorietas a nivel en las intersecciones con las calles de Avenida de los Poblados, Eje Central y Avenida de la Aviación.

La ordenación se estructura en tres elementos edificados diferenciados. El primero, completa la trama urbana del entorno de la Avenida de los Poblados (área sur), manteniendo el tamaño de parcela, y los trazados viarios, e incluso el orden volumétrico, no superando las cuatro plantas de altura en sus extremos. Si bien, la volumetría que se propone tiene dos fachadas diferenciadas por su función en integración en la ciudad. La fachada más urbana, constituida por edificios en bloque abierto, con alineación a vial y un número homogéneo de alturas (4 plantas), y la fachada más doméstica donde se introducen tipologías de menor densidad, que permiten albergar tanto viviendas, apartamentos de pequeño tamaño, o viviendas en forma de dúplex, sobre bloques que podrían no superar las tres alturas.



BD



La fachada que se denomina “doméstica” necesita de un tratamiento de calle diferencial, por lo que su planteamiento en el proyecto de urbanización debería generar una calle de coexistencia con preferencia para el espacio del peatón.

Esta tipología edificatoria permite no sólo completar la trama urbana existente del entorno, cuánto la integración en la misma de la Colonia Militar Campamento, con sus viviendas unifamiliares dispuestas en torno a trazados viarios ortogonales y de muy limitada sección, acorde con el servicio a estas muy pequeñas edificaciones que constan de grandes parcelas no edificadas que constituyen los “patios” de éstas viviendas.

Se plantean viviendas de doce metros de fondo edificable, y por tanto de doble orientación y poca altura, lo que es perfectamente coherente con el pequeño tamaño de la parcela, a fin de la consecución de un soleamiento y ventilación natural suficiente.

El segundo constituye la propuesta referencial de la ordenación de la edificación para el ámbito del APE 10.23, con la incorporación de una estructura clara y sencilla, de grandes manzanas que en ocasiones, y dada la necesidad de continuidad viaria superan los ciento cincuenta metros de lado, de proporciones rectangulares, y con un gran espacio privado central de uso comunitario (área centro, ambos márgenes de la actual A-5).

Estas parcelas se desarrollan manteniendo la configuración de la parcela regular, y generando “alineaciones a vial” hasta una cota mínima, que es en general de cinco y siete plantas, para después alcanzar alturas que no superan las doce plantas, y que permiten la consecución de un perfil caracterizador de la ciudad.

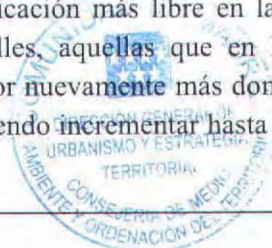
Así se completa la configuración de la calle por la edificación con la creación de la tercera dimensión y la consecución de una densidad mínima media sostenible, sin por ello generar problemas de soleamiento tanto hacia el interior de la parcela como hacia el exterior de la misma.

La intención es conseguir una variedad volumétrica, sin que con ello se pierda el valor de calle, tan necesario para la consecución de la vida urbana asociada a la sociabilidad y a las funciones comerciales.

Las parcelas se estructuran linealmente en torno a los dos ejes de mayor entidad urbana que se desarrollan en paralelo a la antigua carretera A-5, al norte y sur de la misma, y que constituyen los espacios públicos de referencia del proyecto, espacios donde se localizan los espacios comerciales en planta baja. Estas parcelas de mayor regularidad albergan usos residenciales sobre variedad tipológica asociada a la diferenciación de alturas.

En la margen norte de la nueva calle A-5 se crea un frente predominantemente terciario, área donde conviven oficinas y comercio con la vivienda. La edificación se configura mediante una zona de altura máxima dos plantas destinada principalmente a usos de comercio, y dos bloques de altura trece plantas destinados a albergar viviendas y oficinas.

Para el tercer elemento, área Norte, se apuesta por una edificación más libre en la forma de ocupación de las parcelas. Se diferencian dos tipos de calles, aquellas que en los bordes configuran los límites de carácter más público frente al interior nuevamente más doméstico. Se proponen de forma genérica bloques de cinco plantas, permitiendo incrementar hasta seis en los





frentes más urbanos, e imponiendo un máximo de cuatro plantas en los frentes del viario norte, viario de separación al Parque de arroyo Valchico. La tipología de edificación planteada, aunque sin imposición, está pensada con fondos edificadas de doce metros.

La ordenación ha estado muy condicionada por los elementos preexistentes necesarios preservar, no sólo por las edificaciones y jardines catalogados por el Plan General, los cuales son integrados en su totalidad, si no otros espacios que por su interés paisajístico y calidad se han considerado también necesario preservar. La totalidad de estos espacios y elementos se han incluido en suelos previstos para dotaciones públicas, ya sea como zonas verdes o equipamientos, lo que haría que esta nueva actuación nazca con unas dotaciones en parte ya existentes.

Las áreas de equipamientos propuestas superan las exigencias de la ficha del Plan General, ya que no sólo se ha buscado su cumplimiento en términos de superficie, sino su idoneidad para albergar los usos dotacionales necesarios para el nuevo crecimiento, y cubrir en la medida de lo posible, los déficit existentes en el entorno inmediato. La distribución realizada se basa en el estudio sobre necesidades de equipamiento, habiendo siendo uno de los objetivos el equilibrio de áreas (norte y sur).

Por último, el diseño de la red viaria se ha realizado no sólo en función de los tráfico motorizados, sino en un estudio pormenorizado de los itinerarios peatonales preferentes, el transporte público, y la continuidad e integración de carriles bici. La descripción pormenorizada del sistema de accesos al ámbito, así como la red viaria interior proyectada se describe en el apartado dedicado a infraestructuras de la red de transporte, donde se adjuntan esquemas indicando los itinerarios peatonales preferentes, los carriles bici proyectados, y la previsión de transporte público en el ámbito.

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

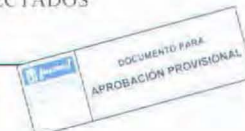
La propuesta de ordenación pormenoriza, incorpora y desarrolla los criterios que han sido señalados en el apartado correspondiente de la estructura general prevista en el Planeamiento General.

4.5.1. Uso global

El uso global es RESIDENCIAL.



BD



4.5.2. Edificabilidad y aprovechamiento máximo

La superficie edificable máxima es de 1.287.382 m²e y el aprovechamiento unitario máximo, 0,62 uas/m²s. Los porcentajes de edificabilidades que recoge la ficha para cada uno de los usos no dotacionales corresponden a: 88,163% Residencial y 11,163% a Terciario. De acuerdo al artículo 3.2.13 de la Normas Urbanísticas del PGOM-97 dichos porcentajes deben mantenerse en todo caso.

4.5.3. Régimen de protección de las viviendas

Entre los objetivos de desarrollo se recoge el de creación de suelo para vivienda protegida, asignando los siguientes criterios:

Destinar el 60% de la edificabilidad residencial a vivienda protegida en un porcentaje del 37% para VPPL (3.800 viv.), 16% para VPPB (2.100 viv), y 7% para V.REG.ALQ. (1.100 viv), en total 7.000 viviendas, y el 40% de la edificabilidad a vivienda libre (3.700 viv). En total 10.700 viviendas y una edificabilidad de uso residencial de 1.134.994 m²c más 152.388 m²c para usos económicos.

Es decir:

- Por porcentaje de: 37% VPPL, 16% VPPB y 7% V REG ALQ
- Número de viviendas: 7.000 viviendas: 3.800 VPPL, 2.100 VPPB y 1.100 V REG ALQ

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

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

4.5.4.1 Redes públicas supramunicipales

Dado que el APE 10.23.INSTALACIONES MILITARES DE CAMPAMENTO actúa en suelo urbano, no es de obligación identificar reservas de suelo específicas para redes supramunicipales entre las determinaciones estructurantes del planeamiento general para el ámbito.

No obstante, la ficha del plan general asigna 147.719 m²s para usos dotacionales públicos, con la asignación a servicios públicos, que forman parte de la red supramunicipal.

4.5.4.2 Redes públicas generales

Por virtud de la Disposición Transitoria Cuarta 1.c), conforme a la redacción dada por la Ley 14/2001, de 26 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas, se encuentran excluidas del suelo urbano las cesiones previstas para redes generales, en tanto “no se adapte en su totalidad el planeamiento general a la misma mediante revisión o primera formulación”.





Quiere decirse en consecuencia que no constituye una determinación obligatoria la previsión y obtención de redes generales en las nuevas cuantías legales, como consecuencia de no haberse producido en esta fecha la revisión y adaptación del Plan General.

Sin embargo ello no significa que no se hayan previsto reservas de suelo para redes generales, garantizando la adecuada funcionalidad y equilibrio del ámbito, como se indica a continuación:

| | |
|-------------------------------------------------|------------|
| Zonas verdes y espacios libres arbolados | 154.169 m2 |
| Equipamientos sociales | 23.074 m2 |
| Red viaria, calles y aceras | 164.926 m2 |
| Complemento de infraestructuras de comunicación | 30.019 m2 |



De acuerdo a lo convenido entre el Ayuntamiento de Madrid y el Ministerio de Defensa en estos suelos para dotaciones públicas estarán incluidos los ocupados por las instalaciones de Defensa a mantener.

4.6. Conexión del sector con las áreas colindantes

Las actuaciones contempladas para resolver la conexión exterior viaria son:

- Transformación de la A-5, Paseo de Extremadura, en el tramo Aviación – Poblados en una vía urbana.
- Conversión de la A- 5 en el tramo M-40 – Aviación en un viario de transición autovía – vía urbana.

4.6.1. Transformación de la A-5, Paseo de Extremadura, en el tramo Aviación – Poblados en una vía urbana

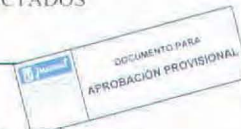
Remodelación de la sección de la actual autovía en una vía urbana de mayor permeabilidad peatonal y rodada, ampliando su capacidad y con intersecciones a nivel reguladas por semáforos.

La nueva sección propuesta varía a lo largo del ámbito, siendo sus parámetros principales:

- Dos calzadas de 10 metros de sección, con 3 carriles por sentido, separadas por una mediana ajardinada de 3 metros de anchura.
- 2 carriles bus segregados de 4 metros de sección transversal.
- 2 bulevares peatonales de anchura variable.
- 2 vías colectoras con dos carriles de circulación y aparcamiento en uno de sus márgenes (prácticamente en toda su longitud).
- Aceras laterales de 5 metros.



BD



Como se ha señalado, la sección propuesta es variable. Algunos de los elementos descritos no tienen continuidad a lo largo de todo el eje:

- Las vías colectoras no llegan hasta la Avenida de los Poblados

La actuación incluye tres grandes intersecciones, mediante glorietas partidas semaforizadas, que aseguran la accesibilidad al APE.10.23 desde las vías principales.

El Ayuntamiento de Madrid prevé, además, la construcción de un eje subterráneo que conecte la M-40 con la M-30 que, en el ámbito del APE.10.23, discurre bajo el Paseo de Extremadura. El diseño planteado en la remodelación del Paseo de Extremadura, gracias a la presencia de amplias zonas libres, permite la inclusión de ramales de conexión con el túnel una vez que éste haya sido definido en sus parámetros principales.

Esta infraestructura estaba inicialmente previsto mediante dos tramos uno, en túnel, bajo la A-5 de longitud aproximada 4 km y su continuación bajo la Cuña Verde Latina en otros 4 km (página 36 de esta memoria y cláusula primera-1 del Convenio Urbanístico de 14 Noviembre 2005). No obstante, dados los estudios disponibles en la actualidad (2009), el Ayuntamiento de Madrid ha optado por una mayor potenciación del transporte público. Por tanto, estas previsiones se han adaptado para, manteniendo la estimación presupuestaria, proponer la construcción del intercambiador de transporte previsto en el ámbito. Esto redundará en una disminución del tráfico privado sobre la A-5. Lo que permite ajustar el trazado de la infraestructura de mejora de capacidad e integración urbana de la A5, previsto en el citado Convenio Urbanístico, a un tramo de aproximadamente 2,6 Km, igualmente en túnel, bajo la propia A5 (Paseo de Extremadura). Estas obras, o las que finalmente se proyecten y ejecuten por el Ayuntamiento de Madrid (Cláusula primera-2 del Convenio), serán financiadas con cargo a la actuación en la cantidad máxima de 154,24 millones de euros. (los restantes 154, 24 millones de euros corresponden al sector Remate del Suroeste Campamento)

4.6.2. Conversión de la A- 5 en el tramo M-40 – Aviación en un viario de transición autovía – vía urbana

Ampliación de la capacidad de la A-5 hasta su entrada en el ámbito del APE.10.23 con las siguientes características:

- Dos calzadas de 3 carriles por sentido separadas por una mediana.
- 2 carriles bus segregados.
- 2 vías colectoras con dos carriles de circulación que integren las conexiones con la urbanización existente.
- Aceras en las aristas exteriores de las vías colectoras.

La vía colectora norte se prolonga hasta más allá del nudo con la M-40 para recoger los movimientos de giro desde y hacia este distribuidor evitando trenzados peligrosos en el tronco de la A-5.



BD



La vía colectora sur tiene una longitud mucho menor, ya que la presencia de la línea de Cercanías C-5 impide desarrollos urbanísticos a este lado de la A-5 y no aporta nada su prolongación en este margen.

- Remodelación del enlace A-5 / Avenida de Aviación y Prolongación de la Avenida de Aviación. El enlace se resuelve a través de una de las grandes glorietas partidas de la remodelación de la A-5. El enlace resuelve todos los movimientos a un mismo nivel regulándolos mediante semáforos. Esto supone eliminar el paso inferior existente y modificar la rasante de la Avenida de Aviación.
- Prolongación de la Avenida de Aviación. El viario de cierre meridional del ámbito lo constituye la prolongación de la Avenida de Aviación. Esta vía tiene continuidad en los Planes Generales de Ordenación de Madrid y de Pozuelo hasta conectar con la M-511, al Oeste de la Ciudad de la Imagen. Se incluye asimismo la reforma de la rasante de la Avenida General Fanjul.
- Remodelación del enlace A-5 / Avenida de los Poblados. El enlace se resuelve a través de una de las grandes glorietas partidas de la remodelación de la A-5. El enlace resuelve todos los movimientos a un mismo nivel regulándolos mediante semáforos. Esto supone eliminar el paso inferior existente y modificar la rasante de la Avenida de los Poblados. Se reserva un carril de la Avenida de los Poblados en sentido sur que, bajando su rasante, conecta con la calle Sebastián Álvaro.

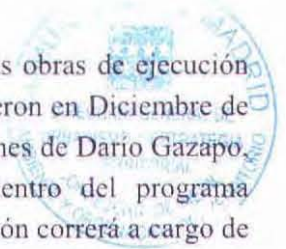
El sistema de conexiones del ámbito al viario principal queda resuelto de esta manera con las siguientes conexiones:

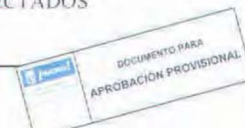


- Con el remodelado Paseo de Extremadura:
 - Cuatro puntos de conexión con la vía colectora Norte, una de ellas en la glorietas partida central de la A-5.
 - Tres puntos de conexión con la vía colectora Sur, una de ellas correspondiente la glorietas partida Oeste de la A-5.
- Con la Avenida de la Aviación: tres glorietas de conexión con la Avenida de Aviación y su prolongación hacia la Ciudad de la Imagen.
- Con la Avenida de los Poblados: dos glorietas partidas de conexión con la Avenida de los Poblados y la M-502 (ambas de nueva planta).

Además de lo anterior, otras infraestructuras de transporte en relación con la conexión del sector con las áreas colindantes son:

- Metro: estaciones de Darío Gazapo y Aviación Española. Las obras de ejecución de la estación de Aviación Española, en la Línea 10, concluyeron en Diciembre de 2006. Las obras correspondientes a la ejecución de las estaciones de Darío Gazapo, dentro del ámbito de la actuación, no se contemplan dentro del programa económico de la Operación, pues se entiende que su financiación correrá a cargo de la Comunidad de Madrid, según prevé el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.





- Autobús: carriles bus segregados. Como se ha comentado en el apartado de red viaria, la remodelación de la A-5 a vía urbana y el acondicionamiento del tramo M-40 – Av. Aviación a vía de transición incluye la construcción de carriles bus segregados.

Estas plataformas reservadas para el transporte público supondrán una importante mejora cualitativa del transporte público de superficie en el eje, permitiendo reducir los tiempos de viaje de los autobuses de líneas urbanas e interurbanas.

- Intercambiador. El Plan General prevé la construcción de un intercambiador en la parcela ST, junto a la estación de metro de la Línea 10 de Aviación Española inaugurada en diciembre de 2006. Teniendo en cuenta que esta parcela se superpone sobre la línea del ferrocarril, que se mantiene, se configuraría un complejo inmobiliario, para establecer la participación de las administraciones adjudicatarias de la parcela resultante.



4.7. Determinaciones pormenorizadas

4.7.1. Delimitación detallada del ámbito

Los límites del Ámbito quedan definidos en el plano OP 01. Delimitación del ámbito y de unidades de ejecución. A continuación reflejamos el cuadro general de superficies.

| | |
|---------------------------------------------------------------|--------------------------|
| SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR INCLUSO SIST. GENERALES ADSCRITOS | 2.110.206 m ² |
| SUPERFICIE REDES PÚBLICAS | 1.563.420 m ² |
| SUPERFICIE PARCELAS NETAS | 546.786 m ² |

Tabla 1. Cuadro general de superficies

Su lado Norte y Este está acotado por elementos físicos y administrativos, Arroyo Valchico y la línea límite con el Término Municipal de Pozuelo de Alarcón, y por segmentos que conforman el límite con el consolidado urbano residencial de la ciudad hasta la carretera M-502.

Su lado Este y Sur están acotados, partiendo desde la carretera M-502, por una pequeña porción de suelo saltando esta carretera a la altura de la carretera A-5, y por la Avenida de los Poblados, para proseguir por los cerramientos de las instalaciones militares colindantes a los barrios de Aluche y las Águilas siguiendo por la traza del ferrocarril militar hasta la Avenida de la Aviación, dejando como isla en su interior el enclave residencial de Parque Europa.

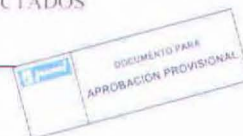
Su lado Oeste está apoyado en la Avenida de la Aviación desde la traza del ferrocarril militar (desmantelado) hasta la intersección con la A-5, prosiguiendo hacia el Norte por el Sistema General viario previsto como prolongación de la mencionada avenida hasta su confluencia con el Arroyo Valchico.

Según medición sobre la cartografía empleada su superficie es de 2.110.206 metros cuadrados.

4.7.2. Alineaciones y Rasantes



BD

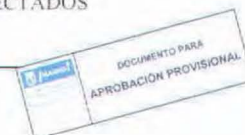


Se definen en el plano OP.03. Condiciones de la edificación.

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**

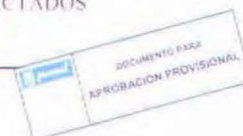


| ORDENANZA | USOS CUALIFICADOS | SUPERFICIE (m2s) | PORCENTAJE DE SUELO | EDIFICABILIDAD (m2e) |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------|---------------------|----------------------|
| A: BLOQUE ABIERTO CONFIGURANDO MANZANAS | Vivienda libre | 84.921 | 4,02% | 219.100 |
| | Vivienda Protección Pública Precio Limitado | 126.896 | 6,01% | 334.095 |
| | Vivienda de Protección Pública Básica | 109.312 | 5,18% | 242.744 |
| | Comercial PB | | | 33.600 |
| B: BLOQUE ABIERTO CONFIGURANDO TORRES | Vivienda libre | 46.362 | 2,20% | 93.100 |
| | Oficinas | | | 59.048 |
| | Comercial PB | | | 25.240 |
| C: EDIFICACIÓN EN BLOQUE ABIERTO | Vivienda libre | 98.082 | 4,65% | 144.320 |
| | Vivienda Protección Pública Precio Limitado | 51.360 | 2,43% | 84.335 |
| | Vivienda de Protección Pública Básica | 9.755 | 0,46% | 17.300 |
| | Comercial PB | | 0,00% | 6.300 |
| D: TERCARIO EXENTO | Comercial exento | 20.098 | 0,95% | 28.200 |
| TOTAL USOS LUCRATIVOS | | 546.786 | 25,91% | 1.287.382 |
| ZONAS VERDES | | 365.041 | 17,30% | |
| EQUIPAMIENTO | | 203.978 | 9,67% | |
| DEPORTIVO | | 89.677 | 4,25% | |
| SERVICIOS PÚBLICOS | | 147.719 | 7,00% | |
| SERVICIO DEL TRANSPORTE | | 30.019 | 1,42% | |
| SERVICIOS INFRAESTRUCTURAS | | 1.080 | 0,05% | |
| VIARIO | | 725.906 | 34,40% | |
| TOTAL USOS NO LUCRATIVOS | | 1.563.420 | 74,09% | |
| TOTAL ÁMBITO | | 2.110.206 | 100,00% | 1.287.382 |

Tabla 2. Edificabilidad y porcentaje de suelo por usos.



BD



4.7.3.1. Compatibilidad de los usos admisibles

El uso global del sector es el Residencial. La pormenorización del uso en vivienda libre, 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 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 Ámbito de 1.287.382 m²e. A su vez, aplicando a cada uso pormenorizado el coeficiente de homogeneización establecido en el Plan General, resulta una superficie edificable homogeneizada de 1.186.128,40 uas.

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

| USO | EDIFICABILIDAD (m ² E) | COEF. HOMOGENIZACIÓN | DE | APROVECHAMIENTO (uas) |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|----|--------------------------|
| Vivienda libre | 456.520 | 1,00 | | 456.520 |
| Vivienda de Protección Pública de Precio Limitado | 418.430 | 0,90 | | 376.587 |
| Vivienda de Protección Pública Básica | 260.044 | 0,75 | | 195.033 |
| Comercio | 93.340 | 1,06 | | 98.940,40 |
| Oficinas | 59.048 | 1,00 | | 59.048 |
| Total | 1.287.382 | | | 1.186.128,40 |

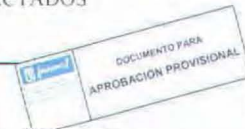
Tabla 3. Justificación de compatibilidad de la distribución de la intensidad edificatoria con el aprovechamiento unitario

Puesto que la superficie de suelo del ámbito es 2.110.206 m²s. Para el cálculo del aprovechamiento, de acuerdo a lo determinado en la ficha de desarrollo del APE, se tienen que excluir los suelos actualmente ocupados por:

- Servicio Geográfico del Ejército 55.094 m²s
- Centro Militar de Veterinaria 22.845 m²s
- Colegio existente 3.893 m²s
- Sistema General Viario consolidado 115.262 m²s



BD



La superficie de suelo que se obtiene por diferencia entre la totalidad del ámbito y los suelos señalados es de 1.913.112 m²s, y por lo tanto resulta un coeficiente de aprovechamiento del Ámbito, de acuerdo con el artículo 39.7 de la LSCM, de:

Coeficiente de aprovechamiento del Sector:

$$1.186.128,40 \text{ uas} / 1.913.112 \text{ m}^2\text{s} = 0,6199 \text{ uas/m}^2\text{s},$$

que resulta ligeramente inferior al aprovechamiento máximo asignado por el Plan, 0,62 uas/m²s.

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 1.140.994 m²e, lo que supone un 88,63% de la totalidad del edificabilidad del sector, garantizando la estabilidad del uso global.



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

El Plan General establece en la Ficha de Condiciones específicas para el Ámbito APE.10.23:

Destinar el 60% de la edificabilidad residencial a vivienda protegida en un porcentaje del 37% para VPPL (3.800 viv.), 16% para VPPB (2.100 viv), y 7% para V.REG.ALQ. (1.100 viv), en total 7.000 viviendas, y el 40% de la edificabilidad a vivienda libre (3.700 viv). En total 10.700 viviendas y una edificabilidad de uso residencial de 1.134.994 m²c más 152.388 m²c para usos económicos.

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

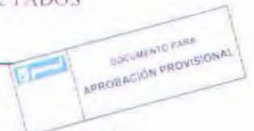
Se desglosa la superficie edificable y el número de viviendas destinada al uso residencial del siguiente modo:

En el ámbito APE 10.23 "Instalaciones Militares de Campamento" la edificabilidad total es de 1.287.382 m²e, de la cual la edificabilidad residencial es de 1.134.994 m²e.

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

- Vivienda libre, con un total de 456.520 m², lo que supone un 40% de la edificabilidad residencial;





- VPPL: con un total de 418.430 m², y 3800 viviendas, lo que supone un 37% de la edificabilidad residencial;
- VPPB, con un total de 260.044 m², lo que supone un 23% de la edificabilidad residencial. Esto a su vez se divide en:
 - o VPPB: 2100 viviendas con el 16% de la edificabilidad residencial.
 - o V.REGIMEN DE ALQUILER: 1100 viviendas, con el 7% de la edificabilidad residencial.

En total las viviendas con algún régimen de protección son 7.000 viviendas que suponen el 60% de la edificabilidad residencial.

4.7.4.2. Respecto a la edificabilidad

La concreción del suelo calificado para uso residencial es:

- Viviendas libres (VL).....229.365 m²s
- Viviendas sometidas a algún régimen de protección pública.....297.862 m²s
- Vivienda con protección pública de precio limitado.....178.795 m²s
- Vivienda de protección pública Básica y para arrendamiento.....119.067 m²s

y en porcentaje de cada régimen de protección en relación a la superficie del ámbito:

| | |
|------|-------|
| VPPL | 8,47% |
| VPPB | 5,64% |

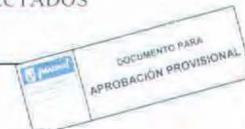
4.7.5. Calificación de suelo para reservas de redes públicas locales, localización y verificación de estándares

La suma de las redes locales asciende a 1.043.513 m²s, cifra superior a 386.214,60 m²s requeridos por la LSCM 9/2.001, asegurando la autonomía del ámbito y su funcionalidad.

Se refleja en el plano OP.02. Calificación pormenorizada, y se desglosa como sigue:



BD



| Redes públicas | | Cesión y reserva establecidas en la LSCM | Ordenación Pormenorizada | |
|----------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Locales (RL) | Zonas verdes y espacios libres arbolados (ZV) | 30 m2s/100 m2e. Cumpliendo simultáneamente que la red de zonas verdes y espacios libres arbolados sea RLZV \geq 193.107,30 m2s | Zonas verdes y espacios libres arbolados y servicios urbanos 210.872 m2s | 1.043.513 m2s |
| | Equipamientos sociales E | | | |
| | Servicios urbanos (S) | | | |
| | Equipamientos deportivos públicos (D) | | | |
| | Servicios de Infraestructuras (I) | | | |

Tabla 5. Calificación de suelo para reservas de redes públicas locales, localización y verificación de estándares

4.7.5.1. Red Local de Espacios Libres Públicos Arbolados

En relación a los requerimientos de la LSCM 9/2001, cesión de 15 m² por cada 100 m² construidos, es decir, 193.107,30 m²s, la cesión de la pormenorización viene grafiada en el plano OP.02. CALIFICACIÓN PORMENORIZADA con las siglas de RL-V y la superficie total de las parcelas asciende a la cantidad de 210.872 m²s.

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 el plano OP.02. CALIFICACIÓN PORMENORIZADA con las siglas RL-E y la superficie total de dichas parcelas asciende a la cantidad de 180.904 m²s. 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 (Viario Interior)

Esta red está constituida por el viario interior rodado cuya superficie total asciende 560.980 m²s.

4.7.5.4. Red Local de Equipamientos deportivos públicos.

Esta red, grafiada en el plano OP.02 con el código RL-D, tiene una superficie de 89.677 m²s.



4.7.5.5. Red Local de servicios de infraestructuras.