Del estudio del parcelario se infiere la siguiente distribución de fincas y superficies:

- 1 finca de más de un millón y medio de m2s,
- 1 finca de más de novecientos mil m2s,

y entre las dos representan más del 55% del suelo del Sector.

- 3 fincas tienen una superficie mayor de cien mil m2 y menor de cuatrocientos mil m2s,
- 6 fincas son mayores de cincuenta mil m2 y menores de cien mil m2s,
- 8 fincas son mayores de veinticinco mil m2 y menores de cincuenta mil m2s,
- 31 fincas son mayores de diez mil m2 y menores de veinticinco mil m2s, y
- 23 fincas son menores de diez mil m2s.

La superficie de suelo de los diversos caminos rústicos existentes en el ámbito territorial del Sector UZP.2.02, es inferior a la superficie de suelo que resulta de dominio y uso públicos en la ejecución del Plan Parcial. Por tanto, de acuerdo con el artículo 47.3 del Reglamento de Gestión se entiende sustituida una por otra.

La composición y estructura de la propiedad del suelo en el ámbito territorial del Plan Parcial del Sector UZP.2.02, resulta apta para hacer posible el desarrollo del Plan General y su posterior gestión y ejecución.

4.4.- LA CAÑADA REAL GALIANA.

La Comunidad Autónoma de Madrid, por su emplazamiento estratégico, es paso de diversas cañadas Reales que conducían los ganados sorianos y riojanos hacia el Sur.

La cañada real Galiana (Riojana o de las Merinas) recorre de Norte a Sur la mitad oriental de la Comunidad de Madrid. Los tres nombres distintos por los que se conoce esta cañada varían según los distintos territorios que atraviesa. Así, en la Rioja y Soria es más empleado el nombre de "Riojana", mientras que en Guadalajara, Madrid, Toledo y Ciudad Real, se la conoce por los de Galiana o de las Merinas, siendo el nombre de "La Galiana" el más usado.

La Galiana tiene su origen al Sur de la Comunidad de La Rioja, y a lo largo de su recorrido atraviesa cinco provincias que forman parte de tres Comunidades Autónomas: Soria (Castilla y León), Guadalajara y Toledo (Castilla-La Mancha) y

la Comunidad de Madrid, finalizando su recorrido en la provincia de Ciudad Real (Castilla-La Mancha).

Muy recientemente se ha desafectado un tramo de la cañada, que incluye la parte lindante con el Sector, por la Ley 2/2011, en una longitud de aproximadamente 14,2 km en los términos municipales de Coslada, Rivas-Vaciamadrid y Madrid.

La cañada, en este tramo, tiene la consideración de bienes patrimoniales de la Comunidad de Madrid, y su destino y ordenación del espacio y los usos que habrán de autorizarse se establecerán en un posterior Proyecto.

Desde la óptica jurídica, la cañada real Galiana no está incluida en el ámbito territorial del Sector, sino que está situada en el borde Oeste del mismo en su colindancia. Tan sólo el trozo que corresponde al cruce de la M-45 se sitúa en el interior del Sector y ya está resuelta su problemática porque la M-45 ya está ejecutada por la Comunidad de Madrid.

4.5 AFECCIONES

El Sector UZP.2.02 se encuentra afectado por la incidencia del Aeropuerto de Madrid-Barajas sobre el territorio que lo circunda, la cual afecta mucho más allá de sus bordes físicos, sobre todo en el sentido longitudinal de disposición de las pistas. Estas incidencias del Aeropuerto: físicas, acústicas y radioeléctricas, son un condicionante al planeamiento, que han de ser necesariamente observadas para evitar situaciones de incompatibilidad entre las previsiones del Plan Parcial y el normal funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria.

El espacio aéreo del Aeropuerto de Madrid – Barajas está comprendido dentro de la zona de control (CTR) de Madrid y depende asimismo del Área de Control Terminal (TMA) de Madrid.

Dentro de este TMA se encuentran también las Bases Aéreas de Torrejón y de Getafe y el aeropuerto de Cuatro Vientos, lo cual lo convierte en un área con un sofisticado entramado espacial, de rutas de entrada y salida, que afectan al territorio alrededor del aeropuerto y no sólo en sus proximidades.

Por ello, la existencia del Aeropuerto provoca una serie de limitaciones y afecciones, que influyen de manera decisiva en el tipo de desarrollo urbanístico de su entorno. Entre los factores más importantes que limitan el desarrollo del entorno aeroportuario se encuentran las servidumbres aeronáuticas, que garantizan un movimiento seguro de las aeronaves y, por otro lado, los impactos medioambientales (radioeléctricos y acústicos) que el aeropuerto, debido a la actividad que en el se desarrolla, genera sobre su entorno.

El ámbito del Sector no se encuentra afectado por la huella sonora del Aeropuerto, ni la actual ni la resultante de su ampliación con la 4ª pista, de reciente entrada en funcionamiento (esta circunstancia se analiza sobradamente en el estudio acústico que se incluye en el Plan Parcial), y tampoco por la

servidumbre radioeléctrica, por lo que únicamente se analiza aquí la repercusión derivada de las servidumbres aeronáuticas.

4.5.1 Servidumbres aeronáuticas

Con objeto de poder coordinar las actividades aeronáuticas del Aeropuerto con los planes urbanísticos de la zona, es necesario que éstos observen las servidumbres aeronáuticas, tanto del campo de vuelos del aeropuerto (servidumbres físicas), como las debidas a las instalaciones radioeléctricas que regulan el tráfico aéreo (servidumbres radioeléctricas) y las correspondientes a las maniobras por aproximación de las aeronaves (servidumbres de operación).

Dichas servidumbres definen el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos, alrededor del Aeropuerto, para que puedan llevarse a cabo, con seguridad, las operaciones de aviones previstas, incluyendo la protección de las ayudas a la navegación.

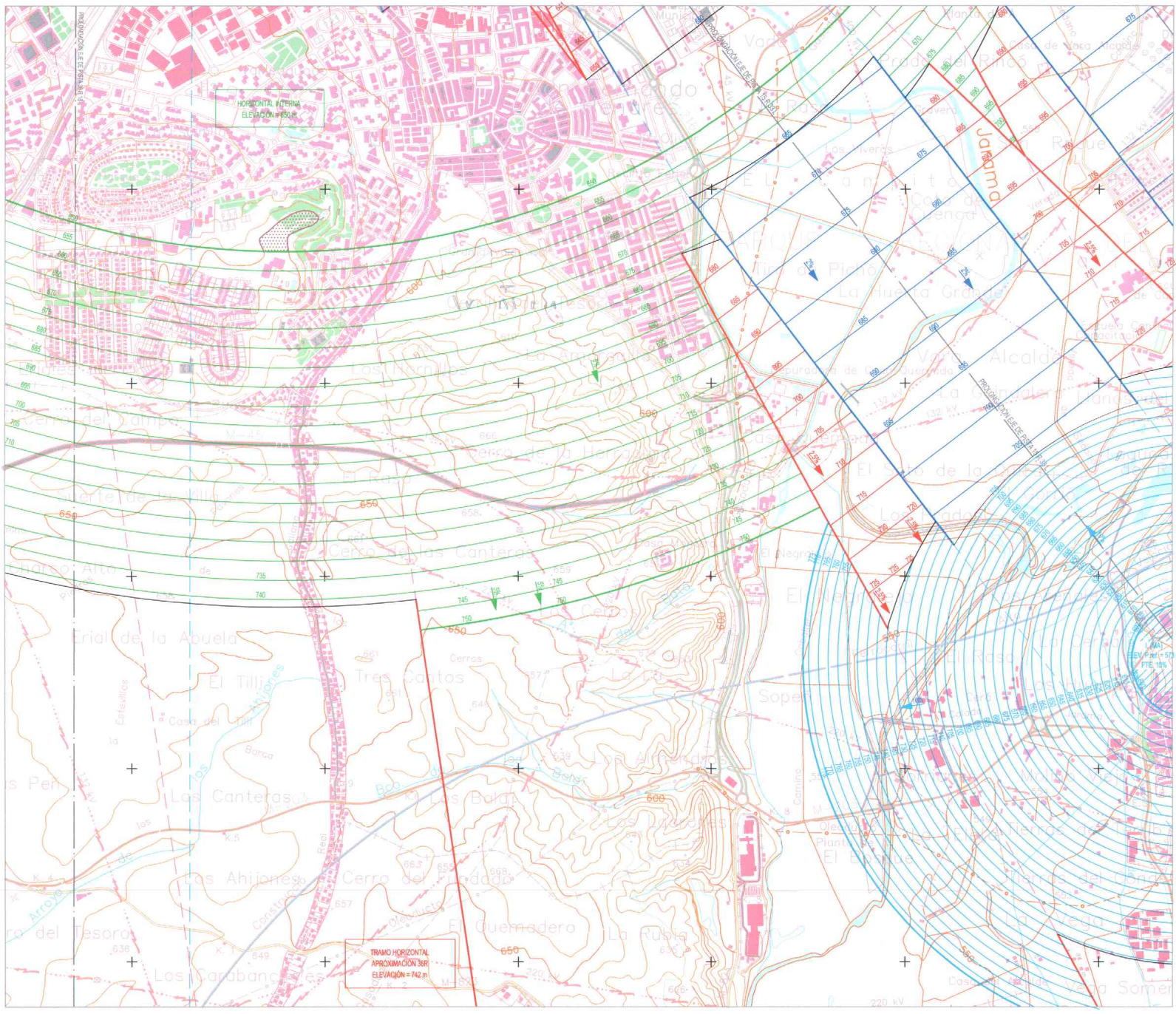
La descripción de estas superficies, limitadoras de obstáculos, se atiene a lo establecido en el Decreto 24 de febrero de 1972, nº 584 del Ministerio del Aire, Navegación Aérea, de Servidumbres Aeronáuticas, y a las recomendaciones del capítulo 4º del Anexo 14 de la OACI, del Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 6, del Documento 8168-OPS/611, volúmenes I y II y del Anexo 10 de la OACI, Telecomunicaciones Aeronáuticas. Debido a que la normativa internacional aplicada en la práctica ha variado sustancialmente, Aviación Civil ha iniciado la redacción y tramitación de un nuevo Decreto Ley de Servidumbres Aeronáuticas que actualice la citada normativa. Por lo que se refiere al Aeropuerto de Madrid – Barajas, sus Servidumbres Aeronáuticas fueron establecidas legalmente por el Real Decreto 1747/1998 de 31 de julio, actualizadas por la Orden FOM/424/2006, de 17 de febrero, por la que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Madrid-Barajas (BOE nº 44 de 21 de febrero de 2006), y más recientemente por la Orden FOM 429/2007, de 13 de febrero (BOE nº 51 de 28 de febrero de 2007). y el Real Decreto 1080/2009, de 29 de junio, por el que se confirman las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Madrid/Barajas establecidas por la anterior Orden, y la propuesta de servidumbres aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto.

El informe de la Dirección General de Aviación Civil al Plan Parcial ha determinado la necesidad de reajustar las alturas previstas en las cuatro torres situadas al final de la Gran Vía, que pasan a una altura máxima de XX plantas, y la introducción de determinadas normas que se incorporan en las Normas Urbanísticas.

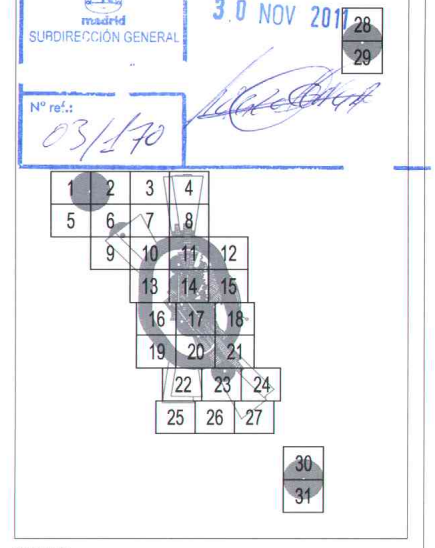
Las servidumbres físicas definen la zona en la cual es preciso proceder a la limitación de obstáculos para garantizar la seguridad de los movimientos de las aeronaves que operan en el Aeropuerto, y está comprendida por las superficies horizontal interna y cónica, y por las superficies de aproximación, de aproximación interna, transición, transición interna, aterrizaje interrumpido y de subida en el despegue correspondientes a cada una de las pistas de vuelo.

La descripción gráfica de estas servidumbres se refleja en el plano que se incluye a continuación perteneciente a la mencionada Orden FOM/429/2007.

madrid
SUBDIRECCIÓN GENERAL
Este documento es copia del original aprobado definitivamente el día: 30 NOV 2010
Nº ref.: 03/170



ESCALA GRAFICA 100 0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1.000 m



PLANO LLAVE
ESCALA 1:400.000 (A1)

Área de servidumbre vulnerada por el terreno.
Línea negra continua: Intersección entre superficies.
Línea color gruesa: Borde de servidumbres.

NOTA: Servidumbres representadas en línea discontinua:

- Servidumbres de aproximación y subida en el despegue. El contorno de estas superficies se representa en línea discontinua cuando no son las más críticas en esa zona.
- Servidumbres de instalaciones radioeléctricas sobre zona en la que el terreno vulnera las servidumbres de aeródromo. No se aplicarán exclusivamente criterios de apantallamiento en las servidumbres vulneradas sin tener en cuenta las servidumbres radioeléctricas representadas en trazo discontinuo.

SIGNOS CONVENCIONALES

Carreteras
Autopista. Autovía
Nacional. Autonómica 1ª orden.
Autonómica 2ª orden. Autonómica 3 orden y otras.
En construcción. Peaje.
Vía de urbanización. Estación de servicio.
Caminos. Sendas.
Vía pecuaria. Calzada Romana.

Ferrocarriles
Alta velocidad. Electrificado.
Vía ancho normal: doble, sencilla.
Vía estrecha: doble, sencilla.
En construcción. Abandonado.
Estación. Túnel. Apeadero.

Límites de divisiones administrativas
Nación. Comunidad Autónoma.
Provincia. Municipio.
Línea límite pendiente de acuerdo.
Parque Nacional. Parque Natural.

Hidrografía
Curso de agua: permanente, intermitente.
Canales, acequias: >3 m, 1-3 m, <1 m.
Conducción subterránea. Drenaje.
Ramblas o aluviones. Curva batimétrica

Altimetría
Curvas de nivel. Auxiliares. Hoya o depresión.
Desmonte. Terraplén. Vertedero, escombrera.

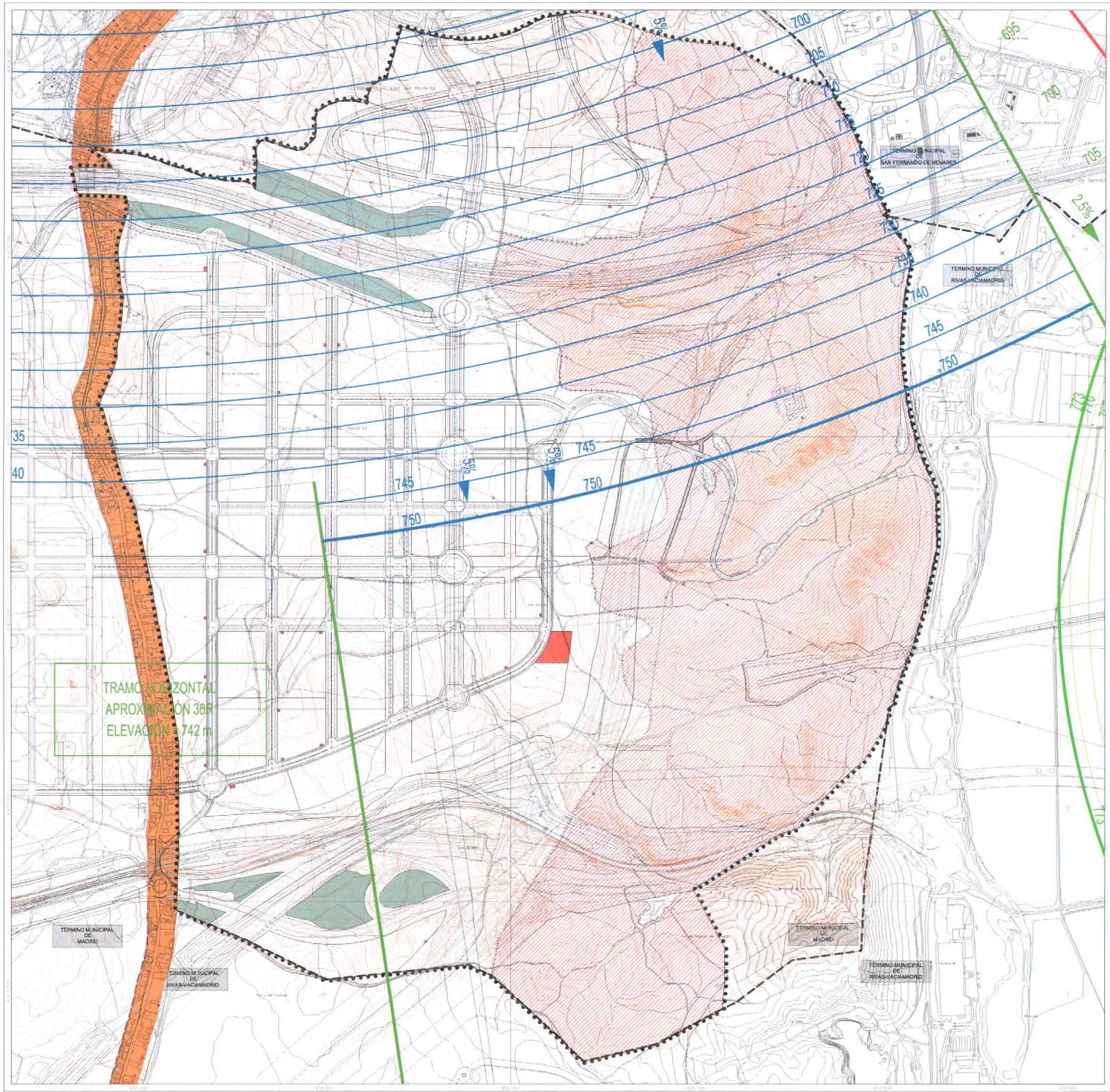
Signos especiales
Conducción de combustible: superf., subter.
Teleférico. Cinta transportadora.
Línea eléctrica: >110 kV y <110 kV.
Acueducto. Silón.
Alambrada. Tapia. Muro de contención (dique).
Vértice geodésico. 1ª Orden, Red Orden Inferior (ROI).
Cantera. Mina. Mina a cielo abierto.
Estación espacial. Repetidor. Antena.
Cueva: natural, industrial, habitada.
Restos arqueológicos. Camping. Pista de tenis.
Torre de observación. Depósito de combustible.
Molino: de viento, de agua. Faro.
Central eléctrica hidráulica. Palomar. Castillo.
Cruz aislada. Cementerio. Iglesia y cementerio.
Edificio religioso cristiano. Edificio en ruinas. Comil.
Edificio: aislado, singular, agrícola o industrial.
Plaza de toros. Monumento.
Pozo. Fuente. Manantial.
Depósito de agua: elevado, a nivel del suelo. Piscina.
Depuradora. Estanque o aljibe. Abrevadero.

NG
NM
VAR. ANUAL 0,2° E

RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL 8,2' E
(Coordenadas UTM ED 50. HUSO 30)

BD

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL SUBDIRECCIÓN GENERAL DE SISTEMAS DE NAVEGACIÓN AÉREA Y AEROPUERTOS		Aena Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea			
CALCULADO		DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA			
DIBUJADO		AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS			
COMPROBADO					
PROYECTADO		SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO Y RADIOELÉCTRICAS			
DIRIGIDO					
HOJA Nº	PLANO Nº	EDICION	FECHA	ESCALA	SUSTITUYE A
	1		Diciembre 2006		



SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
DEL SECTOR UZP.2.02

4.5.2.-Concesiones mineras.

En el ámbito del Sector se han otorgado varias concesiones mineras de explotación (C.E.) para el aprovechamiento de los recursos de sepiolita. Las concesiones son:

- José Ignacio nº 1225
  Minera San Ignacio – Vicálvaro S.A.
  Concesión de explotación de sepiolita.
  Fecha: 6 de octubre de 1941
  Duración: 30 años, prorrogables por plazos iguales hasta un máximo de 90 años.
  Estado: En fase de caducidad.

- Victoria VI nº 2259
  TOLSA, S.A.
  Concesión de explotación de sepiolita.
  Fecha: 21 de julio de 1961
  Duración: 30 años, prorrogables por plazos iguales hasta un máximo de 90 años.
  Estado: Inactiva

- Victoria III nº 2103
  TOLSA, S.A.
  Concesión de explotación de sepiolita.
  Fecha: 18 de abril de 1967
  Duración: 30 años, prorrogables por plazos iguales hasta un máximo de 90 años.
  Estado: Activa

- Victoria IV nº 2132
  TOLSA, S.A.
  Concesión de explotación de sepiolita.
  Fecha: 21 de julio de 1961
  Duración: 30 años, prorrogables por plazos iguales hasta un máximo de 90 años.
  Estado: Activa

- Victoria nº 2048
  TOLSA, S.A.
  Concesión de explotación de sepiolita.
  Fecha: 21 de febreo de 1961
  Duración: 30 años, prorrogables por plazos iguales hasta un máximo de 90 años.
  Estado: Activa

No existe en la actualidad ninguna explotación efectiva en el Sector. La valoración de la extinción de los derechos mineros que, en su caso, pudieran corresponder a los concesionarios se efectuará en el correspondiente Proyecto de Reparcelación de la Unidad de Ejecución que se delimita en el Sector en este Plan Parcial.

A continuación se incluye en esquema la situación de las concesiones de explotación, grafiadas en el plano del PEISEM, y el esquema aportado por la Dirección General de Industria, Energía y Minas en su informe sectorial al Plan Parcial.

SIGNOS CONVENCIONALES

SECTOR — LÍMITE DEL ÁMBITO TERRITORIAL DEL SECTOR UZP 2.02 "LOS CERROS"

LÍMITE DE FINCA

33 — NÚMERO DE FINCA

REDES PÚBLICAS

NIVEL SUPRAMUNICIPAL

INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES VIARIAS Y FERROVIARIAS

CONCESIONES MINERAS

madrid
SUBDIRECCIÓN GENERAL

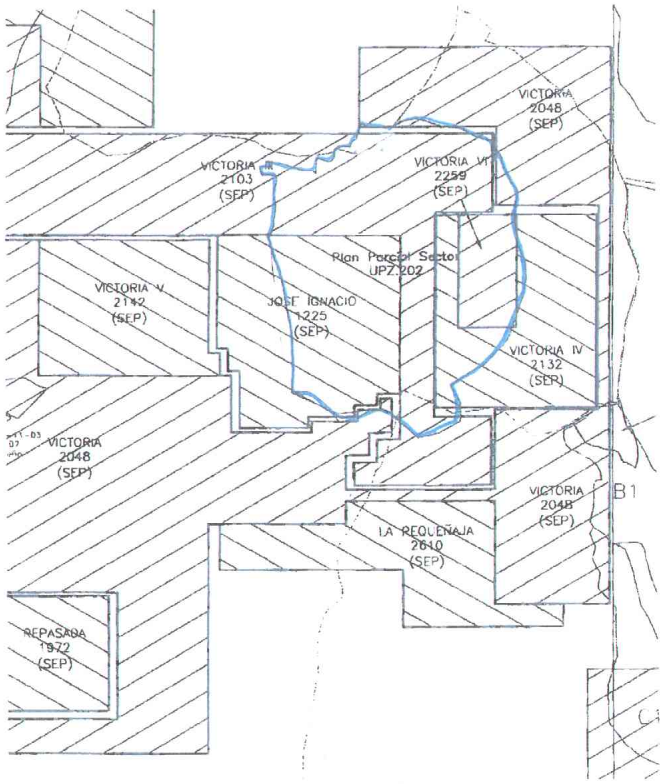
Este documento es copia del original aprobado definitivamente el día:

30 NOV 2011

Nº ref.: 03/170

BD

CONCESIONES MINERAS



Escala 1.30000

BD

4.5.3.-El Cerro de la Herradura.

La parte más oriental del Sector está incluida en el Catálogo de Elementos Protegidos del Plan General, donde se identifica como "Cerro de la Herradura", con protección geológica, en cumplimiento de las condiciones vinculantes del Acuerdo de aprobación definitiva del Plan General.

Su delimitación y las restricciones de uso que resultan de la protección se establecen en el informe cuya copia se inserta a continuación, y en las Normas Urbanísticas del Plan General (artículos 4.2.6 y 7).

Se incluye también a continuación el plano del Estudio de Caracterización Ambiental de Propuesta de Suelo con Aptitud de Edificable al Noreste del sector UZP.2.02 del que resulta la nueva delimitación del elemento protegido Cerro de la Herradura incluida en la reciente Modificación del Plan General aprobada en abril de 2007.

Por último, se incluye también el plano superpuesto de calificación pormenorizada de los usos del suelo del Sector y la delimitación del espacio protegido aprobada en la Comisión del Ayuntamiento de Madrid de 27 de septiembre de 2006 y por la Comisión de Urbanismo de la Comunidad de Madrid de fecha 24 de abril de 2007.

SIGNOS CONVENCIONALES

LIMITE ENTRE TERMINOS MUNICIPALES

LIMITE DEL AMBITO TERRITORIAL DEL SECTOR UZP 2.02 "LOS CERROS"

SUPERFICIE DE SUELO INTERIOR DEL SECTOR UZP 2.02 S=4.734.060,00 m2s

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA DE LOS USOS DEL SUELO DEL SECTOR

REDES PÚBLICAS

NIVEL SUPRAMUNICIPAL

INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES VIARIAS Y FERROVIARIAS S=1.070.946,00 m2 RS-IV
(SE DESTACA CON TRAMA EL SUELO AFECTO A LA RED FERROVIARIA)

VIVIENDAS PÚBLICAS O DE INTEGRACIÓN SOCIAL S=122.701,00 m2 VIS

NIVEL GENERAL

ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES ARBOLADOS S=1.389.605,00 m2 RG-ZV

EQUIPAMIENTOS SOCIALES S=550.919,00 m2 RG-EQ

RED VIARIA CALLES Y ACERAS S=340.229,00 m2 RG-IV

COMPLEMENTO DE INFRESTRUCTURA DE COMUNICACION S=130.822,00 m2 RG-RES-INF

NOTA: LA RED VIARIA Y APARCAMIENTOS (RG-IV-3), SITUADOS EN LAS ZONAS RG-ZV-1, 2 Y 3 SON LOS ESTABLECIDOS EN EL PLAN ESPECIAL DEL CERRO DE LA HERRADURA. LOS CIRCUITOS PEATONALES Y CICLISTAS SE DISPONEN EN DICHO DEL PARQUE ADAPTADOS SUS ITINERARIOS A LA TOPOGRAFÍA. TAL CUM. SE ESTABLECE EN EL PLAN ESPECIAL

NIVEL LOCAL

ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES ARBOLADOS S=329.586,00 m2 RL-ZV

ACCEROS RODADOS, APARCAMIENTOS Y ACERAS S=233.844,00 m2 RL-IV

USOS LUCRATIVOS

USO RESIDENCIAL

VIVIENDAS LIBRES S=192.826,00 m2 VL

VIVIENDAS DE PROTECCIÓN PUBLICA DE PRECIO LIMITADO S=152.562,00 m2 VPPL

VIVIENDAS DE PROTECCIÓN PÚBLICA BÁSICA Y DE ALQUILER CON OPCIÓN A COMPRA S=69.047,00 m2 VPPB/A-OC

ACTIVIDADES ECONÓMICAS

SERVICIOS TERCIARIOS S=47.652,00 m2 ST

PARQUE INDUSTRIAL S=104.223,00 m2 PI

DOTACIONAL PRIVADO S=9.921,00 m2 DP

DOTACIONAL DE SERVICIOS PUBLICOS S=8.332,00 m2 SB

DOTACIONAL DE SERVICIOS INFRAESTRUCTURALES S=6.956,00 m2 SI

CAÑADA REAL ISALIANA

AMBITO TERRITORIAL DEL PLAN ESPECIAL DE PROTECCION DEL CERRO DE LA HERRADURA

AREA DE PROTECCION DE DIMORFISMO SEXUAL "CERRO DE LA HERRADURA"

VL-18 IDENTIFICACION DE LA MANZANA

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA DE LOS USOS DEL SUELO

BD

4.5.4.-Los yacimientos arqueológicos y paleontológicos

4.5.4.1 Antecedentes arqueológicos

Con motivo de la construcción de la autovía M-50 en el tramo comprendido entre la A-II y A-III, se llevaron a cabo en verano de 2003 los trabajos de prospección y peritación (sondeos mecánicos) de la zona afectada por el nuevo trazado. Estos permitieron documentar en la zona inmediata a la M-45 a su paso por el Sector UZP.2.02, la presencia de una extensa explotación de sílex desde época neolítica hasta nuestros días.

A la vista de los resultados, la Dirección General de Patrimonio Histórico requirió la excavación de los restos que se iban a ver afectados por las obras. Una primera campaña de excavación arqueológica (septiembre 2003 – marzo 2004) en el denominado yacimiento de Casa Montero, un yacimiento de enorme interés arqueológico y único en España.

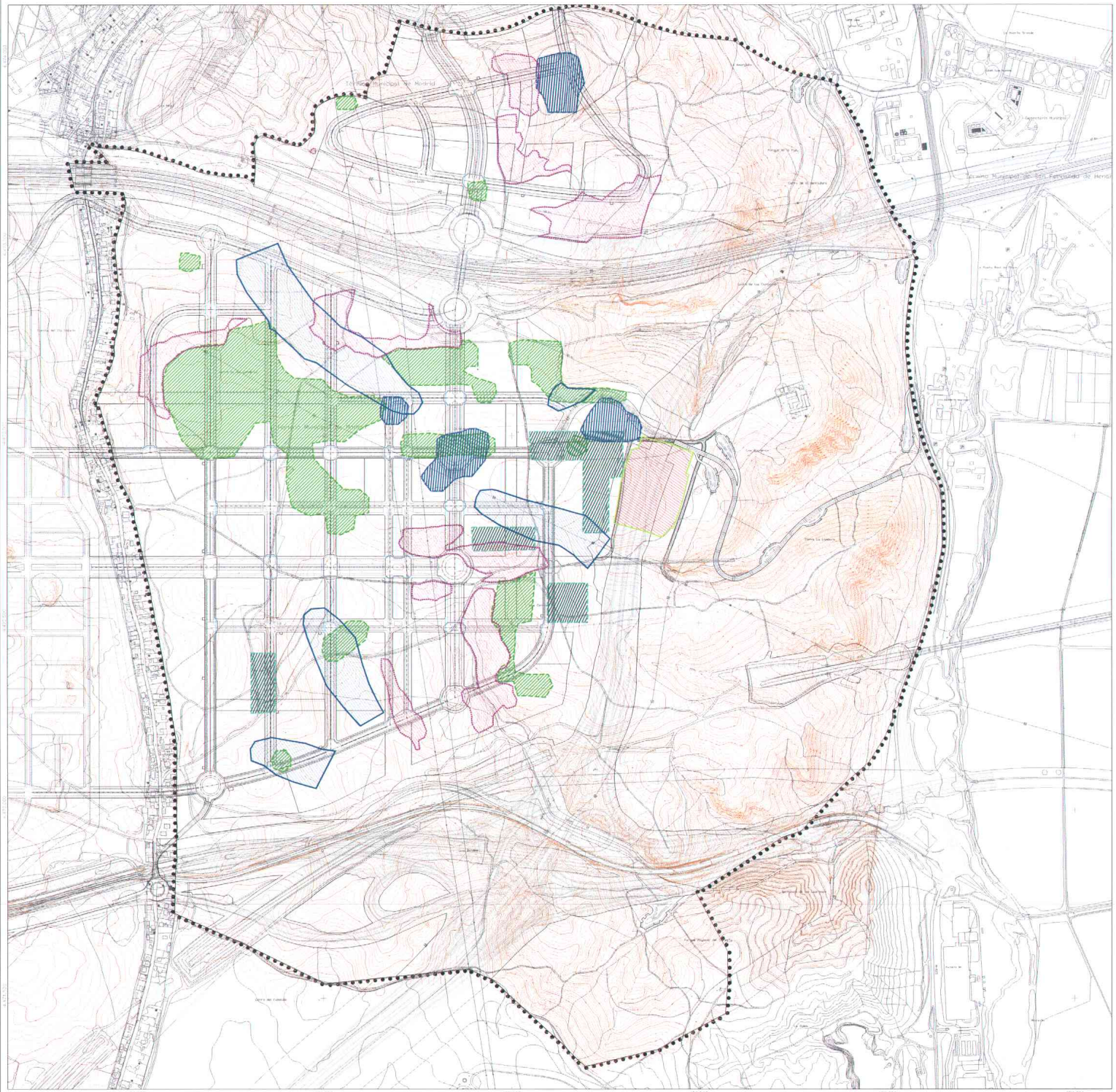
La relevancia del yacimiento señaló la conveniencia a la Dirección General de Patrimonio Histórico de preservar al menos una parte de él, obligando al desvío de la M-50 hacia el Oeste, hasta el límite con el Sector UZP.2.02.

Durante la última campaña de excavaciones en casa Montero, se han localizado también restos paleontológicos en las arcillas en las que están excavados los pozos de extracción.

La proximidad del yacimiento de casa Montero a los espacios netamente urbanos del Sector UZP.2.02, hace que exista un alto grado de probabilidad de localizar restos de características semejantes.

Por otro lado, la práctica totalidad de la superficie del Sector cuenta con la presencia de restos de sílex. Por tanto, se exige de acuerdo con los criterios establecidos por la Dirección General de Patrimonio Histórico, su estudio y análisis riguroso y en uno de los yacimientos, su conservación in situ.

El desarrollo del Plan Parcial incluye la construcción de un Centro de Interpretación Arqueo-Paleontológico, en la parcela calificada para equipamientos de nivel general, donde la concentración de yacimientos de la minería de silex es muy elevada.


SIGNOS CONVENCIONALES
LÍMITE DEL ÁMBITO TERRITORIAL DEL SECTOR UZP-2.02
SUPERFICIE DE SUELO INTERIOR DEL SECTOR UZP-2.02
544.734.000,00 m2s
EXCAVACIÓN CASA MONTERO
RESTOS PLEISTOCENO
MINERÍA PREHISTÓRICA
POBLAMIENTO PREHISTÓRICO
MINERÍA MODERNA
TOPOGRAFÍA MINERÍA PRESERVADA
BD
YACIMIENTOS ARQUEOLOGICOS
Y PALEONTOLOGICOS

madrid
SURDIRECCIÓN GENERAL
Este documento es copia del original aprobado definitivamente el día:
30 NOV 2011
Nº ref.:
03/170

5.- LA ORDENACIÓN QUE SE PROPONE

5.1 CONDICIONANTES.

5.1.1 De la información.

De la información urbanística se deducen los condicionantes físicos siguientes:

- Delimitación y superficie del Sector prefijada de manera estimativa en el Plan General vigente.

  La delimitación del Sector está perfectamente definida por la cañada real Galiana, en el Oeste, y el límite del término municipal de Madrid, en el Sur y el Este, excepción única del extremo Sureste, en el Barranco de los Ladrones, área de suelo clasificado como no urbanizable especialmente protegido en el Plan General. El lindero Norte coincide con la nueva divisoria entre los términos municipales de Coslada y Madrid, y el límite con el Sector UNP.4.05.

  En el Plan Parcial se mide con medios topográficos e informáticos y con total precisión la superficie real del ámbito, que asciende a 4.734.060 m2s.

- Terreno ondulado en el centro del Sector, con ligera pendiente media entorno al 5%, y que se hace muy abrupto en la mitad Este, llegando a alcanzar pendientes superiores al 50%.

- Subsuelo a base de yesos tableados y nodulares entre arcillas grises y marrones en el centro del Sector, y calizas dolomíticas y arcillas verdosas, en la corona Norte y Este.

- Terreno semipermeable con drenaje favorable.

- Terreno sin construcciones; únicamente los restos de la llamada Casa Montero, al Este del Sector.

- Terreno atravesado por varias líneas eléctricas de transporte y distribución y el gaseoducto de Enagas Madrid – Burgos.

- El extremo Sureste del Sector lo atraviesa el oleoducto Loeches – Villaverde y una conducción de abastecimiento de agua del Canal de Isabel II, aunque no tienen alguna incidencia en la ordenación del Plan Parcial.

- El Sector está afectado por servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Madrid – Barajas que imponen restricciones en la altura de las edificaciones.

- En el Sector hay varias concesiones mineras de explotación cuya extinción y valoración se traslada al Proyecto de Reparcelación.

- Al Este del Sector se encuentra el espacio protegido "Cerro de la Herradura", sobre el que se imponen determinadas restricciones en el acuerdo de aprobación definitiva del Plan General, y en el estudio "Caracterización ambiental de propuesta de suelo con aptitud de edificable al Noreste del Sector UZP.2.02" incluido en los estudios previos a la modificación del Plan General de 2006.

- Se han localizado restos arqueológicos y paleontológicos en el Sector que exigen, de acuerdo con los criterios establecidos por la Dirección General de Patrimonio Histórico, un estudio y análisis riguroso y en uno de los yacimientos, su conservación in situ.

5.1.2.-La cañada real Galiana.

La superficie actual de la cañada en el ámbito territorial que ordena el Plan Parcial es de 8.549 m2s.

El Plan General propone la superposición del trazado de la autopista M-45 con la cañada, y la Comunidad de Madrid, a quien ha correspondido su ejecución, resolvió este extremo con un viaducto que mantiene la integridad superficial de la cañada y garantiza el tránsito por ella.

La cañada no interfiere, por tanto, con el desarrollo del Sector UZP.2.02, y en el Plan Parcial únicamente se evalúa con precisión la superficie de su suelo que resulta interior al Sector.

El suelo de la cañada es un bien patrimonial de la Comunidad de Madrid.

De acuerdo con el artículo 3.3.9,2 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en el Plan Parcial se salvaguarda la integridad de la cañada real como bien patrimonial de la Comunidad de Madrid y se respeta el régimen jurídico contenido en la Ley 2/2011, de 15 de marzo, de la Cañada Real Galiana.

5.1.3.-Condicionantes del Plan General.

Las determinaciones y características establecidas por el Plan General para el Sector se han trascrito en el epígrafe 1.1.3.4 de esta Memoria.

La particularización de los parámetros más significados es la siguiente:

- Superficie de suelo bruta del Sector 4.734.060 m2s
  (superficie cuantificada en el Plan Parcial, de acuerdo con el epígrafe 3.3.12 de las Normas Urbanísticas del Plan General).

- Uso característico .....Residencial Vivienda Libre

- Superficie de suelo de las redes públicas ya obtenidas para el uso y dominio públicos..... 12.404 m2s

  - Cañada real Galiana y M-45 superpuestas ... 8.549 m2s

  - M-216 ..... 3.855 m2s

- Superficie de suelo de las redes públicas de infraestructuras de comunicaciones (previstas en el Plan General o introducidas por el PEISEM posteriormente en el Sector), que ya han ejecutado las Administraciones estatal y autonómica, y cuyo suelo no está obtenido para el uso y dominio públicos: M-45; M-50; R-3 (prolongación de O'Donell), AVE, ampliación de la carretera M-216 y nuevo trazado de la carretera M-203 de acuerdo con la medición del Plan Parcial 1.076.946 m2s

- Superficie de suelo de la red pública de equipamientos sociales y zonas verdes a obtener para el uso y dominio públicos: Dotacional de servicios colectivos..... 60.000 m2s

El resto del suelo destinado a redes públicas de niveles general y supramunicipal, hasta completar el mínimo de 2.260.000 m2s establecido en el Plan General, y cumpliendo a la vez las cesiones y estándares mínimos establecidos en la LSCM, se califica por el Plan Parcial: infraestructuras de comunicaciones, sociales y energéticas, zonas verdes y espacios libres, equipamientos sociales y las viviendas públicas o de integración social de nivel supramunicipal.

- Superficie de suelo para usos lucrativos, de acuerdo con la medición del Plan Parcial 589.798 m2s

- Número de viviendas..... No se establece
  Este parámetro se establece en el Plan Parcial

- Márgenes de edificabilidad de usos lucrativos (%)

  - Residencial VL 26-48
  - Residencial VPT 15-28
  - Residencial VPO 10-20
  - Terciario-Oficinas 6-10
  - Resto terciario 6-10
  - Industria tradicional 0
  - Parque industrial 7-13
  - Dotacional privado ..... Libre

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

5.1.4.-Condicionantes del PEISEM.

Son los resultantes de los análisis efectuados en el PEISEM y de las determinaciones allí establecidas referentes a protecciones ambientales, infraestructuras de comunicaciones, sociales y energéticas, programación de las acciones a ejecutar, evaluación económica e imputación de las necesarias inversiones.

La afección al Sector UZP.2.02 se ha reseñado en el anterior epígrafe 1.1.7; como resumen se señala:

- protección de la vaguadas naturales, y en particular, las correspondientes al arroyo del Batán y al barranco de los Baldíos;
- ajuste de la delimitación del suelo con protección del Cerro de la Herradura;
- servidumbres aeronáuticas que condicionan la altura máxima de las edificaciones en determinadas áreas del Sector;
- necesidad de extinguir los derechos que, en su caso, pudieran corresponder a las concesiones mineras que estén en vigor;
- calificación de un corredor medioambiental;
- definición de los elementos viarios de carácter distrital y local colectores;
- definición de las actuaciones en la red viaria metropolitana (vías de servicio y colectoras de la M-45);
- participación en la ejecución de las necesarias nuevas infraestructuras de:
  - abastecimiento de agua,
  - saneamiento y depuración,
  - riego con agua reciclada,
  - energía eléctrica AT,
  - gas natural;
- establecimiento de un pasillo infraestructural de ancho paralelo a la R-3; y

- ejecución de galerías de servicio en las calles integrantes de la red viaria distrital.

5.1.5.-Condicionantes de la promoción del Plan Parcial.

Son las inherentes a una iniciativa privada, aunque de gran magnitud y trascendencia y, por ello, incentivada tanto por la Corporación Municipal como por el Gobierno Autonómico, en el marco de una política de producción a gran escala de suelo urbano capaz de acoger desarrollos residenciales y productivos en la corona más oriental del municipio de Madrid.

La propiedad del suelo corresponde en el 72,87% del total del Sector a 4 únicos propietarios y el 27,13% restante, a unos 24 propietarios particulares, más el Canal de Isabel II, y el Estado y la Comunidad de Madrid, propietarios de las infraestructuras de comunicaciones, cuya titularidad se concretará y acreditará en el posterior procedimiento reparcelatorio de la Unidad de Ejecución delimitada coincidente con el Sector, por lo que los aprovechamientos lucrativos que resulten en las parcelas edificables, tras la ordenación urbanística, han de responder a características empresariales para que la gestión y urbanización presenten una rentabilidad adecuada que posibilite el óptimo equilibrio entre los objetivos urbanísticos comunitarios y las posibilidades lucrativas de gestión y de edificación privadas.

5.2 LA ORDENACIÓN PROPUESTA

Se explicita en los planos de calificación pormenorizada de los usos del suelo y en el croquis que se intercala a continuación y es consecuencia directa de la conexión de este Sector con las áreas colindantes, de la necesaria previsión de una gran reserva de suelo para las redes públicas de comunicaciones, equipamientos y zonas verdes, de la topografía, de la máxima consideración a los valores medioambientales, en especial la inclusión en el Sector del Cerro de la Herradura, y de la adaptación al programa.

El Plan Parcial no interfiere ni con el trazado ni con el ancho de la red viaria exterior, ni con la red de comunicaciones supramunicipales y generales interior al Sector, y esta se ha complementado de manera racional a los objetivos que se pretenden.

Se definen así las supermanzanas de usos residencial, industrial, terciario, dotacional privado y de equipamientos, formando unidades completas de edificaciones, susceptibles de ser divididas en otras más pequeñas.

La ordenación resultante es coherente en sí misma y en relación con el resto de la ciudad en cuanto que no distorsiona lo que constituyen las pautas urbanísticas y edificatorias de Madrid.

Esta ordenación combina adecuadamente:

- equilibrio, por la relación entre el máximo aprovechamiento y el correcto trazado de las calles, así como por la funcionalidad y por el fácil desarrollo de los transportes y comunicaciones y la implantación de las edificaciones,
- respeto al entorno, por la protección de los valores naturales, y
- racionalidad y facilidad de la parcelación de acuerdo con el interés de la promoción.

Dado que el desarrollo del Sector constituye un barrio funcional autónomo, la ubicación y distribución de los equipamientos se ha hecho repartiéndolos de manera homogénea entre los usos residenciales y de actividades, resultando así que siempre podrá haber una escuela, biblioteca, centro sanitario o cualquier otro uso de servicio público cercano a su demanda, aunque al mismo tiempo se ha calificado el suelo de los equipamientos en grandes parcelas que permiten al Ayuntamiento su fraccionamiento de acuerdo con el interés del equipamiento concreto que se prevea, y además se favorece la economía de escala en su mantenimiento.

Las redes públicas de niveles supramunicipal, general y local se disponen por el Plan Parcial del siguiente modo:

- Para las redes de infraestructuras de comunicaciones de nivel supramunicipal, que son la cañada real Galiana, las autovías M-45, M-50 y R-3, y el AVE y las carreteras M-216 y M-203, el Plan Parcial se limita a constatar su existencia y situación de hecho y cuantificar la superficie de suelo que ocupan las respectivas zonas de dominio público definidas de acuerdo con las Leyes de Carreteras autonómica y estatal, y la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y por su deslinde en el caso de la cañada.

- La red de viviendas públicas o de integración social de nivel supramunicipal (VIS) se dispone en cinco parcelas distribuidas en la parte Sur del Sector, desde la M-45, rodeada por equipamientos destinados a la red pública general, zonas verdes destinadas a la red pública local y en colindancia con la cañada real Galiana.

- La red de infraestructura viaria de nivel general (RG-IV) está integrada por la Gran Vía del Sureste y la conexión hacia Coslada y San Fernando de Henares, ambas formando parte de la red viaria distrital; la red se completa con las calles de enlace con el Sector UZP.2.01 y, hacia el Este, hasta la M-216 y con algunas calles en sentido Norte-Sur; todas estas de la red viaria local colectora. La red de nivel general se ha dispuesto adoptando lo establecido en el Plan General y en el PEISEM.

Asimismo se completa con una superficie destinada a complemento de infraestructuras de comunicación al Sur del Sector, que quedan entre las grandes infraestructuras de comunicación de carácter supramunicipal. Son zonas a reforestar, que no entran en el cómputo de cesión de suelo para la red general, aquellas con superficie menor a 1 hectárea.

- Las zonas verdes y espacios libres de nivel general (RG-ZV) ocupan los límites Sur y Este del Sector a modo de corredor ambiental entre Madrid y Rivas Vaciamadrid, en suelos en su totalidad del espacio protegido Cerro de la Herradura, de modo que se da así cumplimiento a lo establecido en la Ficha de desarrollo del Sector y al informe de 12 de febrero de 2001 de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental que exige su mantenimiento sin alterar sus perfiles y evitando los movimientos de tierra.

- El suelo calificado para la red de nivel general de equipamientos se dispone de manera envolvente, con fácil acceso desde las grandes infraestructuras de comunicación, en once parcelas perimetrales a los usos lucrativos, y se completa con siete parcelas en el entramado de la nueva ciudad con el objeto de dar servicio en la proximidad de las viviendas y apoyar, a su vez, los recorridos peatonales vinculados a la red de espacios verdes locales.

- Las redes de nivel local se califican en el Sector para espacios libres arbolados y zonas verdes, y servicios urbanos de infraestructuras de comunicación y aparcamientos.

  Una parte de las zonas verdes se intercalan entre los demás usos del Sector formando corredores verdes peatonales en los que se insertan parques y jardines urbanos. El resto, se califica al Oeste de la M-50 y se continua hacia el Oeste como corredor ambiental de unión con el Sector contiguo, "El Cañaveral" y de relación de los usos urbano y rural, con el Cerro de la Herradura.

  El suelo de los servicios urbanos y las comunicaciones peatonales discurren entre las manzanas residenciales, industriales, terciarias y de equipamientos, y zonas verdes, cumpliendo así la finalidad perseguida en su calificación.

En conjunto, el suelo calificado en el Sector para las redes de niveles supramunicipal, general y local asciende a 4.144.262 m2s.

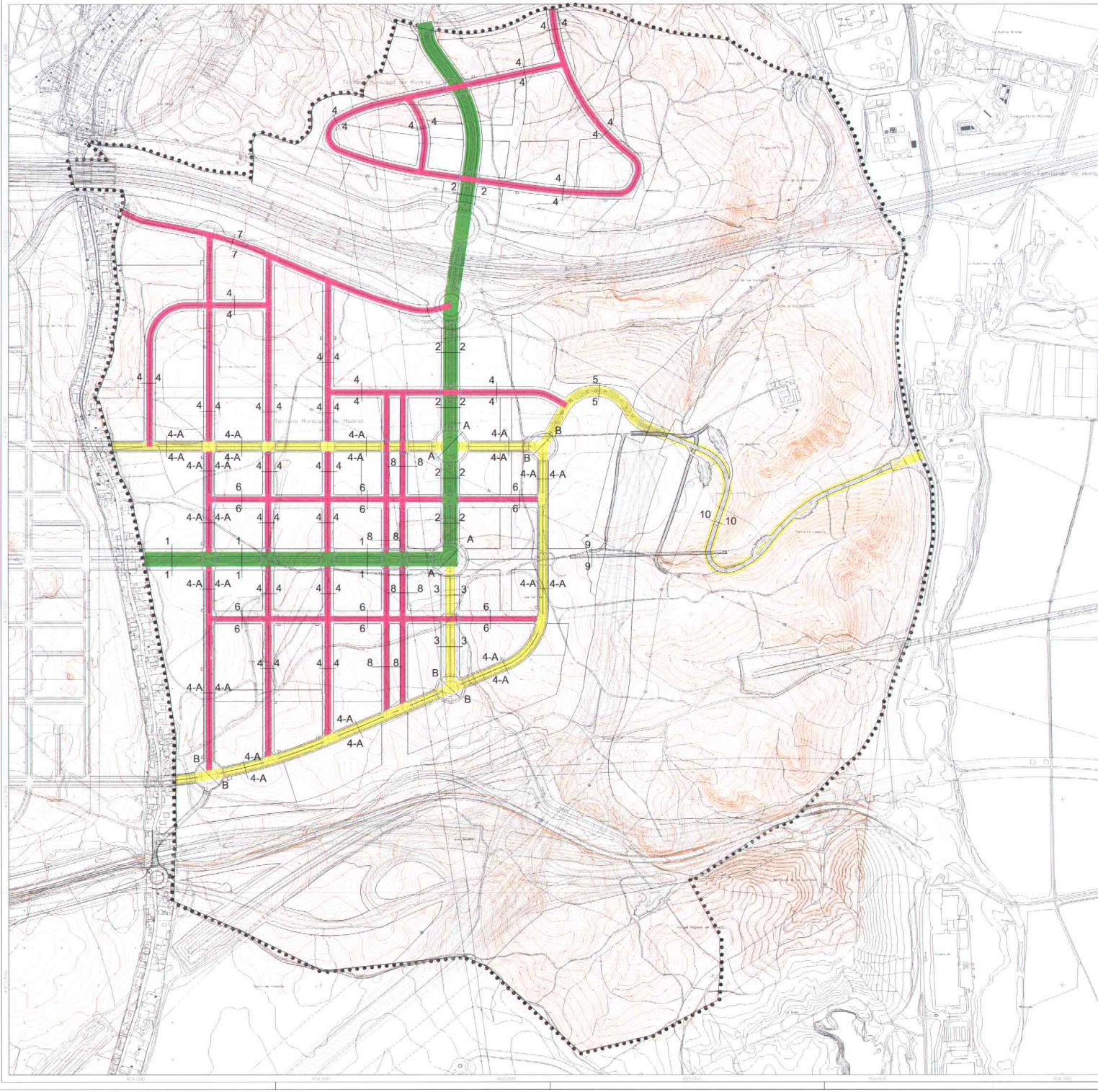
5.2.1 Red de Comunicaciones

El Plan Parcial respeta el trazado y características de la cañada, de la red viaria y ferroviaria constitutivas de las redes de infraestructuras de comunicaciones supramunicipales, complementa la red viaria en el Sector y propone, en prolongación de ésta, las comunicaciones locales y generales, adaptando lo establecido a este respecto en el Plan General y en el PEISEM, y que aquí se definen de manera racional.

Las secciones transversales de las vías proyectadas en este Plan Parcial, son de los tipos siguientes:

a) Redes de nivel supramunicipal de comunicaciones: cañada real Galiana, autopistas M-45, M-50 y R-3 (Avenida del Este), Carreteras M-216 y M-203, y ferrocarril AVE, de acuerdo con los respectivos elementos ya construidos por la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento. La cañada real Galiana se define conforme a su situación de hecho.

   Las vías colectoras de la M-45 se califican como red de nivel, supramunicipal, incluidas en el suelo de la autopista, recogiendo así la determinación establecida en el PEISEM y la traza que se ha representado corresponde al Proyecto aprobado por la Dirección General de Carreteras.



SIGNOS CONVENCIONALES

RED VIARIA DISTRITAL

RED VIARIA LOCAL COLECTORA

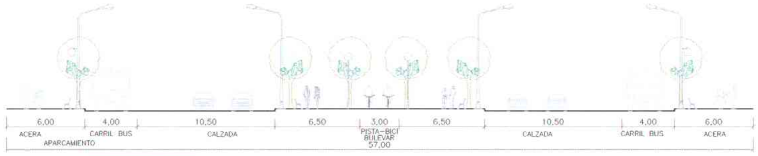
RED VIARIA LOCAL DE ACCESO

C C SECCION TIPO

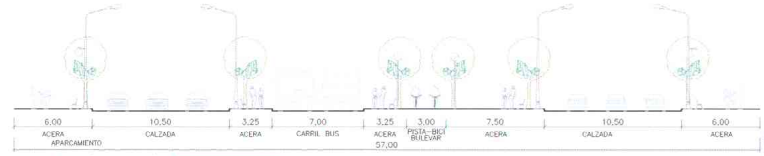
BD

JERARQUIZACIÓN DE LA RED VIARIA

SECCIONES TRANSVERSALES DE VIARIO

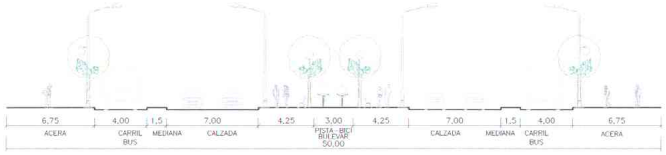


VIARIO TIPO 1

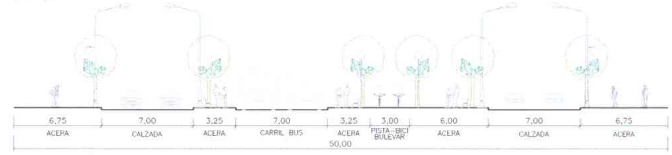


VIARIO TIPO 1 (ALTERNATIVA)

DOBLE CALZADA DE DOBLE SENTIDO CON CARRIL BUS SIN APARCAMIENTO Y PISTA-BICI
E = 1:200

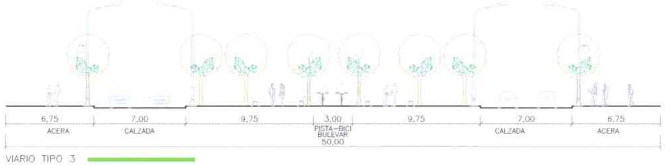


VIARIO TIPO 2



VIARIO TIPO 2 (ALTERNATIVA)

DOBLE CALZADA DE DOBLE SENTIDO CON CARRIL BUS SIN APARCAMIENTO Y PISTA-BICI
E = 1:200



VIARIO TIPO 3

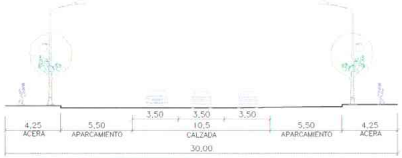
DOBLE CALZADA DE DOBLE SENTIDO SIN APARCAMIENTO Y PISTA-BICI
E = 1:200

VIARIO TIPO 4

DOBLE CALZADA DE DOBLE SENTIDO CON DOBLE APARCAMIENTO EN LINEA
E = 1:200

VIARIO TIPO 4-A

DOBLE CALZADA DE DOBLE SENTIDO CON DOBLE APARCAMIENTO EN LINEA Y ACERA BICI
E = 1:200



VIARIO TIPO 5

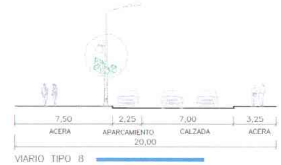
CALZADA CON DOBLE APARCAMIENTO EN BATERIA
E = 1:200

VIARIO TIPO 6

DOBLE CALZADA DE UNICO SENTIDO Y CARRIL BUS CON APARCAMIENTO
E = 1:200

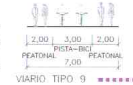
VIARIO TIPO 7

CALZADA DE DOBLE SENTIDO CON DOBLE APARCAMIENTO EN LINEA SIN APARCAMIENTO
E = 1:200



VIARIO TIPO 8

CALZADA DE SENTIDO UNICO CON APARCAMIENTO EN LINEA
E = 1:200



VIARIO TIPO 9

RAMBLA PEATONAL-CICLISTA
E = 1:200

SECCIONES TRANSVERSALES DE ROTONDAS

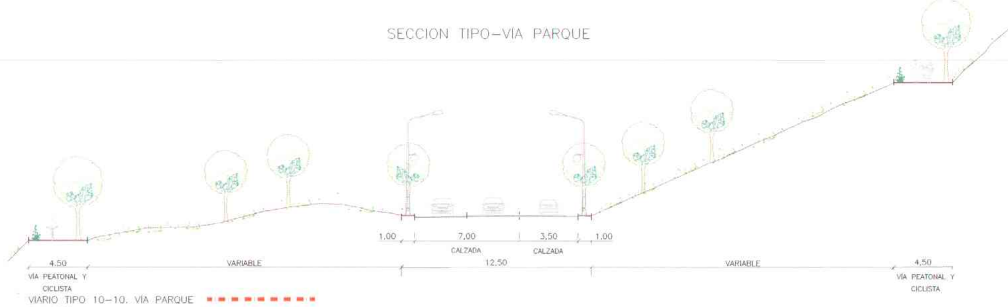
ROTONDA TIPO A

E = 1:200

ROTONDA TIPO B

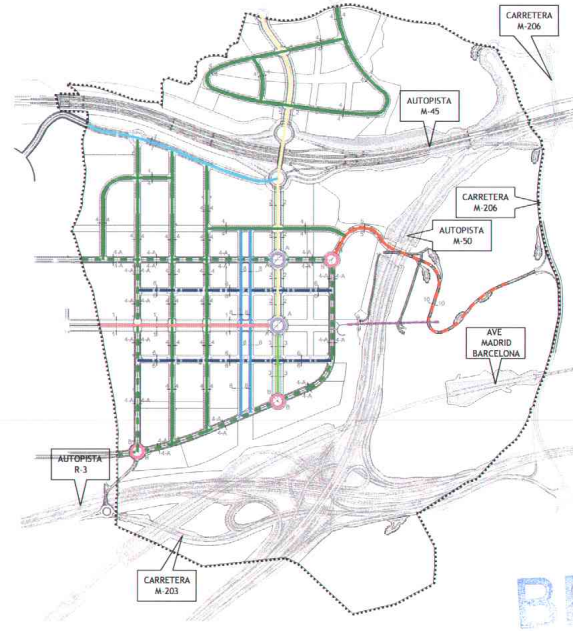
E = 1:200

SECCION TIPO-VIA PARQUE



VIARIO TIPO 10-10. VIA PARQUE

E = 1:200



madrid
SUBDIRECCIÓN GENERAL
Este documento es copia del original aprobado definitivamente el día:
30 NOV 2011
Nº ref.: 03/170

SECCIONES TRANSVERSALES DE LA RED VIARIA

b) Red viaria distrital; integrada por las vías tipos 1 y 2, con las siguientes secciones transversales:

Vía del tipo 1, con un ancho total de 57 m, compuesta por un bulevar central de 16 m con una pista-bici de 3 m y, a cada lado, calzada de 10,50 m, carril-bus de 4 m y acera de 6,00 m.

Vía del tipo 2, con ancho total de 50 m, compuesta por un bulevar central de 11,50 m con una pista-bici de 3 m y, a cada lado, calzada 7 m, mediana de 1,50 m, plataforma reservada carril-bus de 4 m y acera de 6,75 m.

En las secciones tipos 1 y 2 se propone también una sección alternativa con plataforma reservada para autobuses situada en el centro de las vías.

c) Red viaria colectora local integrada por las vías tipos 3, 4-A, 5 y 10 que enlazan el Sector con el Sector colindante UZP.2.01 El Cañaveral, y con la carretera M-206. Se propone precisamente en la intersección con la carretera M-206 una intersección con giros a la derecha desde la carretera y desde el Sector que favorece una mayor permeabilidad territorial del Sector y su relación con su entorno. Esta intersección será objeto de un Proyecto específico. Las vías tipos 3, 4-A, 5 y 10 tienen las siguientes secciones transversales:

Vía del tipo 3, con ancho total de 50 m, compuesta por un bulevar central de 22,50 m con una pista-bici de 3 m y, a cada lado, una calzada de 7 m y aceras de 6,75 m.

Vías del tipo 4-A, con ancho total de 30 m, compuesta por una mediana de 1,50 m y, a cada lado, calzada de 7 m, aparcamiento en fila de 2,25 m y acera de 5,00 m, compuesta de parterre de 1 m, acera-bici de 1,75 m y 2,25 m libre.

Vía del tipo 5, con un ancho total de 30 m, compuesta por calzada de 10,50 m y, a cada lado, aparcamiento en batería de 5,50 m y acera de 4,25 m.

Vía del tipo 10, vía parque que proviene del Plan Especial del Cerro de la Herradura, compuesta por una calzada de tres carriles, de ancho 10,50 m, dos de subida y uno de bajada.

Las aceras y las áreas de aparcamiento se disponen adaptadas a la topografía, en los márgenes de la vía.

d) Red viaria local de acceso: integrada por el resto de las vías del Sector con las siguientes secciones transversales:

Vías del tipo 4, con ancho total de 30 m, compuesta por una mediana de 1,5 m y, a cada lado, calzada de 7 m, aparcamiento en fila de 2,25 m y acera de 5,00 m.

Vías del tipo 4-A, según ya se han descrito.

Vías del tipo 6, con un ancho total de 35 m, compuesta por calzada de 7,00 m, aparcamiento en línea de 2,25 m, plataforma reservada carril-bus de 3,50 m y acera de 4,25 m en ese lado, y bulevar de 12 m y acera de 6 m al otro lado.

Vías del tipo 7, con un ancho total de 30 m, compuestas por dos calzadas de 7 m, mediana de 3 m y a ambos lados aparcamiento en fila de 2,25 m y acera de ancho variable.

Vías del tipo 8, con un ancho total de 20 m, compuesta por calzada de 7 m, aparcamiento en fila de 2,25 m y aceras de 7,50 m y 3,25 m.

e) Glorietas de intersección, se prevén de dos tipos, A y B, con las siguientes secciones:

Rotondas del tipo A, con diámetro total de 100 m, platillo de 50 m, calzada de 17,50 m y acera de 7,50 m y carril-bici.

Rotonda del tipo B, con diámetro total de 80 m, platillo de 44 m, calzada de 10,50 m y acera de 7,50 m y carril-bici.

f) Pasarela peatonal sobre la M-50 (tipo 9), con un ancho total de 7 m, incluida pista-bici de 3 m.

Las alineaciones de toda la red viaria, incluida la peatonal, se definen en los planos de Proyecto, denominados OP.5 (8 hojas) de alineaciones y rasantes, y OP.6 (5 hojas) de perfiles longitudinales y secciones transversales de la red viaria.

Se ha tenido presente la necesidad de eliminar las posibles barreras urbanísticas que afectan a personas de movilidad reducida, de acuerdo con lo preceptuado en la vigente Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, de la Comunidad de Madrid y su Reglamento Técnico de Desarrollo.

A tal efecto la previsión de que los itinerarios peatonales, los pavimentos, vados, pasos de peatones, mobiliario urbano e instalaciones y el diseño de los parques y jardines estén adaptados a personas que, por una u otra razón, de forma transitoria o permanente se encuentren en una situación de limitación o movilidad reducida.

Se prevé en este Plan Parcial de Ordenación una reserva de suelo para red de infraestructuras de comunicaciones y accesos rodados y aparcamientos de 1.771.451 m2, según el siguiente desglose:

- Vías de circulación constitutivas de la red de nivel supramunicipal 1.076.946 m2s
- Vías de circulación constitutiva de la red de nivel general (incluido el complemento de infraestructuras de comunicación) 460.851 m2s
- Accesos rodados y aparcamientos de la red de nivel local 233.654 m2s

Tal y como se señala en el PEISEM, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid está redactando el "Estudio de Concepción de Transporte Público para los Futuros Desarrollos Urbanísticos en los Distritos de San Blas, Vicálvaro y Villa de Vallecas en el municipio de Madrid", a cuyos resultados y conclusiones se remite este Plan Parcial en materia de transporte colectivo.

El Plan Parcial, de acuerdo con lo solicitado por el Consorcio, incluye en las Normas Urbanísticas la obligación de redactar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) conforme a la metodología establecida (Guía del IDAE), que servirá para definir con precisión todos los elementos de transporte público (plataformas, paradas, áreas de aparcamiento...) y los demás necesarios para la adecuada integración del Sector en la estructura municipal.

El Plan General ya prevé un Sistema de Capacidad Intermedia (SIC) en la Gran Vía Urbana del Sureste; figura en los planos de gestión del Plan General números 77/6, 77/8, 77/9 y 78/1, como acción 19T005, programada en el Estudio Económico y Financiero con una inversión de 578 millones de pesetas (3.473.849,96 €), para el 3er cuatrienio de vigencia del Plan General.

La circulación peatonal está resuelta por el Plan Parcial al prever aceras de ancho siempre superior a 4,25 m, que permiten el cruce simultáneo de varios viandantes de manera holgada.

5.2.2 Características

El Plan General de Madrid establece como uso característico del Sector UZP.2.02, el Residencial Vivienda Libre.

La calificación pormenorizada propuesta en el Plan Parcial se recoge en los planos OP.1 (6 hojas), en los que se delimitan las zonas en que, por su distinta utilización, se divide el territorio urbano.

Superficie de suelo del Sector 4.734.060 m2s

En esta superficie está incluida la correspondiente al suelo de los elementos de las redes públicas supramunicipales, generales y locales que resultan interiores al Sector y que son:

- **Elementos de las redes de nivel supramunicipal**
- Suelo de la cañada real Galiana[3] 8.549 m2s
- Suelo de la carretera M-216 ..... 3.855 m2s
- Suelo de la carretera M-203 ..... 24.265 m2s
  Esta superficie de suelo (8.549+3.855+24.265) m2s = 36.669 m2s ya es de dominio y uso público.
- Suelo de dominio público de la autopistas M-45, M-50, AVE, R-3, resto ampliación de la M-216 y desvío de la M-203 ..... 1.040.277 m2s
- Viviendas públicas o de integración social (VIS) 122.701 m2s

TOTAL 1.199.647 m2s

- **Elementos de las redes de nivel general**
- Infraestructuras de comunicaciones: Red viaria y complemento de infraestructuras de comunicaciones 460.851 m2s
- Zonas verdes y espacios libres 1.369.605 m2s
- Equipamientos sociales 550.919 m2s

TOTAL 2.381.375 m2s

- **Elementos de las redes de nivel local**
- Zonas verdes y espacios arbolados 329.586 m2s
- Servicios urbanos de accesos rodados y Aparcamientos 233.654 m2s

TOTAL 563.240 m2s

5.2.2.1 Suelo calificado para usos lucrativos

- Residencial Vivienda Libre, (VL) 192.825 m2s
- Residencial Vivienda con Protección Pública de Precio Limitado, (VPPL) 152.592 m2s
- Residencial Vivienda con Protección Pública Básica y de Alquiler con Opción a Compra, (VPPB, VPPA-OC) 69.097 m2s
- Actividades Terciarias y Comerciales (ST) 47.652 m2s
- Parque Industrial (PI) 104.223 m2s
- Dotacional Privado (DP) 9.921 m2s
- Dotacional Servicios Públicos (SB) 6.532 m2s
- Dotacional de Servicios Infraestructurales (SI) 6.956 m2s

TOTAL 589.798 m2s

[3] Superficie que coincide con el tramo más occidental de la M-45.