

MEMORIA DE ORDENACIÓN





**ÍNDICE**

<b>1</b>	<b>CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD PARA LA ELABORACION DE UN NUEVO PLAN GENERAL .....</b>	<b>3</b>
1.1	EL NUEVO PLAN GENERAL, MARCO PARA DEFINIR UN PROYECTO DE CIUDAD PARA EL SIGLO XXI.....	3
1.2	FUNDAMENTOS Y CRITERIOS DEL PLAN GENERAL .....	4
1.3	OBJETIVOS DEL PLAN GENERAL: UNA PRIMERA APROXIMACIÓN AL MODELO TERRITORIAL .....	7
1.3.1	La construcción del territorio metropolitano .....	8
1.3.2	La mejora de las condiciones productivas.....	8
1.3.3	La mejora de la habitabilidad del término municipal.....	9
1.3.4	La mejora de las condiciones ambientales.....	10
1.3.5	La activación turística de los recursos naturales del territorio .....	10
1.3.6	Un crecimiento racional de la ciudad .....	12
<b>2</b>	<b>DEFINICIÓN Y JUSTIFICACIÓN DEL MODELO TERRITORIAL .....</b>	<b>13</b>
<b>3</b>	<b>MODELO TERRITORIAL I: CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO.....</b>	<b>15</b>
3.1	CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DEL SUELO .....	15
3.1.1	Regulación del Suelo No Urbanizable de Protección .....	16
3.1.2	Regulación del Suelo Urbanizable .....	27
3.1.3	Regulación del Suelo Urbano.....	46
3.2	LOS USOS CARACTERÍSTICOS.....	71
3.2.1	Uso Global Residencial.....	72
3.2.2	Uso Global de Actividades Económicas.....	74
3.2.3	Uso Global Dotacional.....	78
3.2.4	Uso Global Dotacional, Ocio y Complementarios .....	80
3.2.5	Uso Global en Suelo Rústico .....	80
<b>4</b>	<b>MODELO TERRITORIAL II: SISTEMA DE REDES PÚBLICAS.....</b>	<b>81</b>
4.1	RED DE INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN.....	82
4.1.1	Red Víaia .....	82
4.1.2	Red Ferroviaria .....	87
4.2	RED DE ESPACIOS LIBRES .....	88
4.2.1	Red Supramunicipal de Espacios Libres .....	90
4.2.2	Red General de Espacios Libres.....	90
4.2.3	Red Local de Espacios Libres .....	93
4.3	RED DE EQUIPAMIENTOS SOCIALES.....	93
4.3.1	Red General de Equipamientos Sociales.....	95
4.4	RED DE SERVICIOS.....	98
4.4.1	Red Supramunicipal de Servicios.....	98
4.4.2	Red General de servicios.....	98
4.5	RED DE INFRAESTRUCTURAS .....	99

4.5.1	Red de Abastecimiento de Agua .....	99
4.5.2	Red de Saneamiento y Depuración.....	100
4.5.3	Red de Acequias .....	101
4.5.4	Red de Aguas Regeneradas.....	101
4.5.5	Red de Energía. Electricidad.....	102
4.5.6	Red de Energía. Gas canalizado.....	102
4.5.7	Red de Energía. Oleoductos.....	103
4.5.8	Red de Telecomunicaciones .....	103
4.6	JUSTIFICACIÓN DE LA SUFICIENCIA Y CAPACIDAD DE LAS REDES PÚBLICAS.....	103
4.6.1	Cálculo de los Estándares de las Redes Públicas .....	104
4.6.2	Propuesta Estructural de las Redes Públicas del Plan General.....	105
<b>5</b>	<b>MODELO TERRITORIAL III: ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD .....</b>	<b>108</b>
5.1	LAS ESTRATEGIAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.....	108
5.1.1	Objetivos Generales .....	108
5.1.2	Estrategias para la Movilidad Sostenible. Intermodalidad.....	109
5.1.3	Estrategias para el Aparcamiento de vehículos.....	111
5.1.4	Estrategias para la Accesibilidad .....	111
5.1.5	Criterios de Intervención del Nuevo Plan General en relación con la Accesibilidad Interior y Exterior.....	113
5.1.6	Estrategias para la Red Peatonal y Ciclista .....	115
<b>6</b>	<b>MODELO TERRITORIAL IV: PROTECCIÓN Y MEJORA DEL MEDIO URBANO Y NATURAL.....</b>	<b>117</b>
6.1	DIRECTRICES MEDIOAMBIENTALES.....	117
6.2	CONDICIONES GENERALES DE PROTECCIÓN AMBIENTAL Y CULTURAL.....	118
6.2.1	Protección de Cauces y Suelos inundables .....	120
6.2.2	Protección de la Vegetación y el Paisaje .....	121
6.2.3	Protección de Vías Pecuarias y Caminos Rurales.....	122
6.2.4	Protección del Patrimonio Cultural.....	123
6.2.5	Protección, creación y valorización de la Infraestructura Verde .....	123

## **1 CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD PARA LA ELABORACION DE UN NUEVO PLAN GENERAL**

### **1.1 El nuevo Plan General, marco para definir un proyecto de ciudad para el siglo XXI**

La elaboración de un Nuevo Plan General de Ordenación Urbana constituye una oportunidad excepcional para replantearse la Ciudad, repensarla de nuevo y sentar las bases de un proyecto de futuro. Porque eso debe ser en esencia; un Plan General: un proyecto de futuro que los ciudadanos de San Martín de La Vega diseñan entre todos para el futuro de su Ciudad; un proyecto de futuro al que poder prestar su adhesión e incorporar su esfuerzo para alcanzar sus metas; en definitiva, un proyecto de futuro en que poder embarcarse con la ilusión de que San Martín de la Vega, con el esfuerzo de todos, pueda convertirse en una Ciudad con un papel propio en la Comunidad de Madrid.

El proyecto de futuro que el Nuevo Plan General debe pretender, en primer lugar, es solucionar los problemas que la Ciudad presenta; en segundo, reequilibrar el territorio del término municipal en todos los órdenes; y, en tercero, ofrecer a la sociedad un conjunto de propuestas ilusionantes que haga suyas porque las comprende, las comparte, cree en ellas y, en consecuencia, las asume para hacerlas realidad.

La elaboración de este proyecto de futuro se pretende desarrollar en el marco de tres objetivos:

- La necesaria e imprescindible flexibilidad y adaptabilidad de las determinaciones del nuevo Plan General para hacerlas compatibles con las cambiantes demandas y necesidades.
- La transparencia y participación ciudadana en todo el proceso de elaboración del Nuevo Plan General.
- La valoración del criterio medioambiental en la definición del proyecto de futuro y en la redacción del Nuevo Plan General, de acuerdo con los actuales criterios de la sociedad.

Este proyecto de futuro se ha de definir a partir del análisis de las circunstancias actuales, que ha de permitir concretar los problemas de la Ciudad y las oportunidades que ofrece el territorio municipal. En función de los mismos se han de fijar las características fundamentales de aquel, la estrategia general y, en su marco, las propuestas territoriales en que aquellas han de traducirse.

Un proyecto de futuro como el que quiere ofrecer el Nuevo Plan General, considerado en su conjunto y de forma global, que se irá desarrollando y ejecutando conforme a las posibilidades de la Ciudad en cada momento. Por ello tiene que estar concebido de forma abierta y flexible para que la sociedad lo pueda estar revisando y replanteando continuamente. Por ello un Plan General, concebido como proyecto de futuro, puede ser todo lo ambicioso que la sociedad que lo plantea considere oportuno.

Todo ello permite que en un proyecto de futuro tengan cabida tanto la estructura del territorio como el tratamiento morfológico de la ciudad existente, en el que el protagonismo sea asumido por la herramienta del diseño urbano.

Las nuevas tendencias sobre el desarrollo regional, la internacionalización de la economía, la descentralización política y económica, así como las innovaciones en los modelos productivos tradicionales, hacen que una ciudad como San Martín de La Vega sólo pueda concebirse como punto nodal del sistema de ciudades de la aglomeración urbana madrileña; es decir, como núcleo de actividades que forman parte de una trama espacial de orden superior que quiere complementarse, articularse y vertebrarse con todo el desarrollo económico provincial y regional.

Actualmente, las ciudades juegan un papel como elemento clave en la creación de riqueza económica y social para sus territorios circundantes, liderando las políticas de desarrollo regional.

La dispersión espacial de las actividades productivas, junto a la concentración de la gestión y el control empresarial en centros de decisión, la circulación de la información, las nuevas formas que adopta la producción y el consumo o la división internacional del trabajo, son algunos de los exponentes de una época de transición hacia una economía global.

La aceleración de estos procesos, sin un adecuado control, puede producir efectos altamente negativos sobre la estructura social y económica de la ciudad. Los problemas de congestión, contaminación, polarización social o carestía de la vivienda, por citar sólo algunos de los más significativos, pueden ser la contrapartida no deseada de cualquier proceso de desarrollo urbano. Proponer, facilitar e instrumentar las soluciones que demanda la sociedad contemporánea a este tipo de disfunciones, constituye una competencia específica del planeamiento urbanístico.

El Nuevo Plan General debe apostar, en este contexto, por un conjunto de políticas dinamizadoras de la actividad urbana, que sienten las bases para su desarrollo futuro, manteniendo y mejorando el nivel de calidad de vida de los ciudadanos. Entre estas políticas pueden citarse las siguientes:

- Definir operaciones emblemáticas que den contenido a las oportunidades de carácter territorial y que presenten una gran virtualidad estratégica. Sin lugar a dudas la promoción de la reconversión del Sector Parque de Ocio al objeto de conformar un Área de Centralidad Regional de primer nivel que aproveche las verdaderas potencialidades del ámbito se constituye en una acción determinante en el Nuevo Plan General.
- Favorecer la diversidad de usos, evitando en lo posible la especialización zonal.
- Facilitar la implantación de nuevos usos acordes con los avances tecnológicos, las nuevas formas de diversificación empresarial, las nuevas demandas culturales y sociales.
- Promover la cohesión social, como base imprescindible para garantizar la habitabilidad de la Ciudad, tanto mediante planes de mejora de la calidad ambiental, como con políticas de reequipamiento y regeneración de áreas deprimidas o cualesquiera otras que fomenten la vertebración social y la calidad de vida urbana.
- Promover la funcionalidad urbana mejorando la movilidad y la accesibilidad, los sistemas de transporte colectivo y la conectividad intermodal, así como los sistemas avanzados de telecomunicaciones.
- Preservar el medio ambiente a partir de la consideración de la ciudad como un ecosistema urbano, mediante una estrategia medioambiental única, que contribuya a mitigar las disfunciones actuales.
- Favorecer el desarrollo de las potencialidades del municipio.
- Eliminar o reducir las debilidades de la estructura económica de San Martín de La Vega.

## 1.2 Fundamentos y criterios del Plan General

El Plan General completo, cerrado, con objetivos y determinaciones exhaustivamente planteados y sometidos a una programación rigurosa a corto y medio plazo parece que se ha revelado en muchos casos incapaz de dar adecuada respuesta a las cada vez más cambiantes demandas de la sociedad.

Es reflexión común, por tanto, en los debates urbanísticos la necesidad de un nuevo tipo de planeamiento que pueda acomodarse sencilla y ágilmente a las nuevas demandas urbanas que se planteen, sin necesidad de revisiones globales cada pocos años.

La ciudad es un organismo cambiante y el planeamiento urbanístico de las últimas épocas ha tenido básicamente una actitud defensiva ante cualquier evolución. Impedir, limitar, evitar y prohibir han sido las actitudes mayoritarias del urbanismo hasta ahora. El nuevo planeamiento tendrá que cambiar de actitud y propiciar y posibilitar aquellas nuevas demandas producto del dinamismo de la sociedad moderna, caracterizado por: Ser consciente del marco de incertidumbre de los problemas urbanos así como de las tendencias, prioridades y modos de atender a esos problemas.

- Interpretar la realidad y las experiencias históricas, considerando que la experiencia es garantía del progreso.
- Su preocupación por dotarse de un impulso teórico creador y una voluntad de planificación.
- Reflejar el principio de solidaridad como fin para lograr un equilibrio social, económico y territorial, por encima de intereses individuales o coyunturales.
- Expresarse de forma clara y fácil de interpretar.
- Que pueda ser llevado a la práctica y, en consecuencia, preparado para la gestión en las diversas circunstancias previsibles.

- Estar preparado para ser desarrollado y ejecutado con agilidad, y pensado para poner en práctica actuaciones estratégicas que sean claves en orden a lograr los objetivos planteados.

Sobre la base de estas reflexiones los criterios fundamentales que se proponen para la elaboración del Plan General de San Martín de La Vega son los siguientes:

- Un Plan integral

En el sentido de que reflexione también sobre el desarrollo económico, social y cultural de la Ciudad y no solo sobre los elementos más propiamente urbanísticos: calificación de suelos, construcción de viviendas, equipamientos, sistemas generales, etc. Esta visión intersectorial del sistema urbano debe formular objetivos prioritarios para la Ciudad, equilibrando el Nuevo Plan General desde la perspectiva estratégica del desarrollo local, que pretende, en definitiva, el fortalecimiento del tejido social y la visión territorial de las potencialidades de la Ciudad.

- Un Plan equilibrado

Se considera esencial el equilibrio entre las propuestas a corto, medio y largo plazo: es imprescindible pensar en el futuro, pero las propuestas a largo plazo deben concebirse de una forma más flexible, pues su realización puede depender de una serie de factores que hoy no podemos controlar.

- Un Plan sostenible

No sólo porque exprese un verdadero respeto por el medio ambiente sino por adoptar una visión más amplia del desarrollo local que potencie los recursos endógenos del territorio en el que la Ciudad se encuentra estructurada.

El progresivo calado de los postulados medioambientalistas en las conciencias de los ciudadanos y la constante mejora de los niveles de vida de la sociedad, han hecho aparecer nuevas demandas y aspiraciones que se añaden a las tradicionales preocupaciones - trabajo, vivienda, eficientes servicios públicos, buenas comunicaciones, etc. - Y conforme aumenta el tamaño del hábitat se va acentuando la percepción de los problemas ambientales y va creciendo el interés por solucionarlos. Esas nuevas demandas, que se dirigen a la consecución de un orden socio-territorial en el que la calidad de vida y la sostenibilidad - local y global- ocupen un lugar privilegiado, deben ser atendidas por el nuevo Plan.

Y para ello es necesario, pero no suficiente, proteger los recursos naturales del territorio municipal por su valor medioambiental o paisajístico, mediante la supresión de expectativas urbanísticas que puedan deteriorar su competitividad económica. El nuevo Plan debe incorporar un concepto positivo de estos espacios para que, aunque queden excluidos del proceso urbanizador, cumplan funciones territoriales relevantes.

- Un Plan abierto y flexible

Esto es, entender el nuevo Plan como proceso más que como resultado, lo cual no debe impedir que existan unos elementos esenciales -concretos y claros- que constituyen la espina dorsal del nuevo planeamiento y, por tanto, difíciles de modificar sin las correspondientes y máximas garantías para los ciudadanos. Este Plan entendido como proceso dialéctico entre las necesidades de la ciudad y las soluciones que la misma ciudad se da a sí misma en un momento dado de su devenir histórico permite, además, someter la gestión y ejecución del Plan a un proceso de evaluación continua, desde su inmediata puesta en vigor.

El nuevo Plan debe entenderse como un documento canalizador, en espacio y tiempo, de los impulsos públicos y privados tendentes a construir la Ciudad. Entenderlo, por tanto, como un documento-marco aglutinador de análisis, estudios, trabajos previos, proyecciones, demandas, carencias, etc., que con la flexibilidad precisa vaya dirigiendo las inercias que se produzcan en la Ciudad durante los años de su vigencia. Por tanto, el nuevo Plan contendrá

aquellos rasgos básicos y esenciales con un nivel de detalle suficiente como para que definan la ciudad futura, debiendo concretarse el resto de sus previsiones en cada momento, permitiendo de esta forma una continua adaptación y puesta al día del nuevo Plan a la realidad socioeconómica.

Ahora bien, el carácter abierto y flexible del nuevo Plan no significa que no deba mantener la apuesta por el protagonismo del tratamiento morfológico de la Ciudad, reforzando en consecuencia el papel del diseño urbano, extendiendo esta apuesta por el control de las formas también a las estructuras básicas productoras de la ciudad contemporánea y metropolitana, y no sólo en la ciudad existente. Por tanto, el Nuevo Plan General debe ser un proyecto, en el sentido más radical del término. Tiene que contener, pues, compromisos de soluciones concretas. Por otra parte, este carácter de proyecto que se va encarnando en programas facilitará, lógicamente, la evaluación continua a la que debe someterse su cumplimiento.

- Un Plan participativo

El nuevo Plan debe hacer de San Martín de La Vega un territorio abierto a los signos de nuestro tiempo, algo imprescindible para que los ciudadanos podamos ser capaces de tomar las decisiones de futuro acertadas.

Por ello, el nuevo Plan debe resultar comprensible para el conjunto de la población, sobre todo en aquellos aspectos que directamente le puedan concernir. Por tanto, es necesario poner de relieve el papel del ciudadano en el proceso de construcción de la Ciudad, siendo de suma importancia que el ciudadano se integre en todas las fases del proceso de planeamiento. Solamente de esta forma podrá garantizarse una aceptable interpretación de la realidad en la elaboración del nuevo Plan, y un entendimiento suficiente de las consecuencias que para cada ciudadano tendrá la ordenación que se adopte.

- Un Plan como proceso de diseño, intervención e instrumentación

La formulación del planeamiento que proponemos es un proceso complejo que comprende varias líneas de actuación.

La línea directriz: constituye la definición de las intenciones:

- La base del crecimiento y del cambio
- El esquema territorial supramunicipal y municipal.
- La ordenación urbana.
- La intervención.

La línea normativa: representa la definición de la regulación:

- La naturaleza jurídica del plan.
- El régimen del suelo: clasificación y calificación.
- El régimen de actuación: competencias, derechos, obligaciones y disciplina.
- Las normas de calidad: ordenación, urbanización, equipamiento, edificación y medio ambiente.

La línea económica y su programación: son las previsiones necesarias para su materialización:

- La adquisición del suelo.
- Las obras de urbanización.
- Las obras de edificación.
- Las consecuencias de la gestión del plan.

La línea de cooperación: integra las previsiones y disposiciones que serán útiles a fin de que el planeamiento sea fruto de la participación ciudadana:



- El consenso ciudadano.
  - Los convenios.
  - La cooperación con otros municipios.
  - La cooperación con otros organismos.
- Un Plan realista y gestionable

El planeamiento debe hacer posible su gestión. Por ello, todo Plan General que no sea redactado teniendo muy en cuenta cómo va a ser su posterior gestión, está abocado a convertirse en un instrumento inútil. La importancia de la gestión es de tal magnitud que puede hacer que un planeamiento se convierta en un proyecto vacío e inconcluso.

Y la gestión no empieza cuando acaba el planeamiento. La gestión abarca todo el amplio proceso que define la actividad urbanística, y que se extiende desde que se procede a acordar la revisión del Plan vigente hasta el último acto de aplicación y desarrollo del mismo, una vez se hayan superado los trámites legales de aprobación.

Como criterios generales de gestión, ligados esencialmente a los anteriormente señalados y que a su vez condicionan la ordenación, se proponen:

- Buscar un reparto proporcional de cargas y beneficios derivados del desarrollo y mantenimiento de la Ciudad, entendiendo que el reparto no sólo debe afectar a los propietarios del suelo de nueva promoción, sino también al conjunto de la población residente.
- Garantizar la participación de la comunidad en los beneficios generados por el crecimiento de la Ciudad, creando un importante patrimonio público de suelo, a medio y largo plazo.
- Garantizar una inversión pública mantenida que desarrolle una política de dotaciones comunitarias que permita superar los déficits actuales en términos y plazos realistas. Y asegurar la viabilidad económica y financiera de todas las iniciativas urbanísticas, ya sean éstas públicas o privadas.
- Coordinar la intervención urbanística de todas las administraciones públicas sobre la Ciudad.

### **1.3 Objetivos del Plan General: Una primera aproximación al modelo territorial**

Se debe pensar en enriquecer el modelo territorial propuesto por el Plan vigente, ajustándolo a una nueva realidad caracterizada por la presencia del Parque Regional del Sureste y por la implantación, de una actividad, el Parque de Ocio, que desarrolla una enorme capacidad catalizadora e inductora de nuevas potencialidades, alimentadas por la materialización de un nivel de infraestructuras de comunicación que proporcionan un reposicionamiento de la realidad territorial de San Martín de la Vega en el escenario de la Región Urbana madrileña multiplicando exponencialmente las estrategias de los operadores y actores del desarrollo urbano.

Este ajuste del modelo se obtendrá de los trabajos técnicos, del debate y del diálogo, de la concertación con otras Administraciones, de las aportaciones y de la participación ciudadana, pero ya se pueden avanzar algunas características generales que deben configurar el nuevo modelo territorial:

El modelo territorial que proponga el Plan se compondrá de una serie de elementos determinantes:

- Un conjunto de sistemas estructurantes (red viaria, servicios urbanos básicos, sistema de espacios libres y dotaciones de nivel municipal y metropolitano).
- La definición y asignación de los usos globales.
- La delimitación de zonas sometidas a restricciones de uso por diversos valores ecológicos, ambientales y/o paisajísticos (Parque Regional del Sureste, áreas de explotaciones yeseras y ámbitos territoriales de singularidad paisajística)

- La indicación de zonas sometidas a vinculación de uso por razones esencialmente de accesibilidad y de disponibilidad de suelos y de zonas de mejora y regeneración ambiental y paisajística.

Básicamente, el modelo territorial definido optará por una serie de objetivos que constituirán en su conjunto el argumento principal del Plan y cuyas determinaciones procurarán el cumplimiento del mismo. Estos objetivos, que quedarán explícita o implícitamente reflejados en el modelo territorial, pueden formularse como sigue:

### **1.3.1 La construcción del territorio metropolitano**

Hoy más que nunca, las políticas urbanas en San Martín de La Vega no pueden circunscribirse al ámbito estricto de la ciudad. Y ello no solamente porque la realidad de lo urbano no coincida con la organización político-administrativa de la ciudad, sino porque las ciudades están hoy indisolublemente vinculadas al territorio circundante, del que dependen y al que dan sentido.

La Ciudad actual no puede ser interpretada bajo la perspectiva de una ciudad recinto. La urbanización no se compadece hoy de los límites administrativos, y su lógica se asocia de manera esencial con una racionalidad de las actividades y flujos que asume el territorio comarcal como una unidad funcional. Más aún, el futuro de San Martín de La Vega, sus roles en el escenario de la región urbana han de estar asociados a la formalización de presupuestos de ordenación de ámbito supramunicipal anclados en las potencialidades que, en relación a este marco territorial, se presenten de forma específica respecto a otros escenarios.

Ello supone reflexionar sobre dos cuestiones básicas:

- Establecer una adecuada relación natural y ambiental con el soporte territorial en su condición de medio físico.
- Gestionar adecuadamente las nuevas potencialidades implementadas por demandas exógenas de carácter metropolitano sin que ello suponga renunciar a la identidad urbano-territorial de San Martín de La Vega, a través de la ideación de un modelo de crecimiento racional y sostenible en el que primen la continuidad y la compacidad urbanas.

### **1.3.2 La mejora de las condiciones productivas**

Desde el modelo territorial deben apoyarse los recursos productivos territoriales. En este sentido, un instrumento como éste de ordenación del territorio puede contribuir con la optimización de los emplazamientos que acogerán en el futuro actividades que presumiblemente se habrán de implantar en el ámbito a tenor de las dinámicas socioeconómicas existentes y su proyección hacia el futuro. En definitiva, se trata de garantizar la capacidad de nuestra Ciudad para cumplir con los requerimientos exigidos en el marco socioeconómico actual para desempeñar sus funciones económicas, territoriales y ambientales, y por tanto, tenga una posición favorable respecto a otras de similar rango.

La consecución de este objetivo se apoya, fundamentalmente, en la intervención sobre infraestructuras y servicios que potencien el desarrollo local, tales como:

- El establecimiento de una política explícita de localización y gestión de suelos productivos, evitando dejar este tipo de decisiones al mercado, y llevando a cabo la reserva de suelos estratégicos. Como veremos en los apartados siguientes, la cualificación y de la oferta de ocio metropolitano (Área de Centralidad Regional del Parque de Ocio) y la propuesta de materialización de un parque empresarial escenifican y ejemplifican este postulado de ordenación.
- Actuaciones estratégicas que valoricen la potencialidad del hecho urbano, especialmente en lo que se refiere a las oportunidades derivadas de su localización-posición, valorización de sus recursos patrimoniales (naturales, construidos, culturales) y de la selección de sectores y estrategias viables en el contexto del espacio económico de referencia. En este sentido, como veremos más adelante, la reactivación de ámbitos urbanos como el Casco Antiguo y la

construcción de una adecuada transición de la ciudad hacia el Parque Regional mediante la construcción de una nueva fachada urbana dotada de la máxima cualificación y excelencia paisajística que elimine el "efecto trasera" marginal existente en la actualidad se constituyen en acciones de enorme valor estratégico.

- Existencia de dotaciones infraestructurales que garanticen la cantidad y calidad de los recursos hídricos, su depuración y máxima reutilización.
- Diversificación de los modos de transporte, e introducción de criterios de intermodalidad en las infraestructuras y servicios de transporte y telecomunicaciones. Compleción de las estructuras viarias urbanas e interurbanas dando cabida a plataformas modales más directamente relacionados con el disfrute de los escenarios paisajísticos y naturales que singularizan el territorio de San Martín de La Vega (peatonales, carriles bici,). Propuestas como la generación de una nueva área de equipamiento en el entorno inmediato a la estación de ferrocarril, la configuración de una red arterial primaria versátil y polivalente, que garantice una canalización coherente de los flujos inter e intraurbanos, o la construcción de una transición cualificada entre la realidad urbana y el Parque Regional permitiendo una mayor capacidad de apropiación de éste por parte de la ciudadanía, serán actuaciones determinantes para la definición del nuevo modelo urbano-territorial.
- Independencia funcional de los distintos viarios y consecución de un viario estrictamente urbano, mejorando la imbricación de éstos con las redes superiores.
- Preservar la identidad morfofuncional de San Martín de La Vega instrumentando las acciones precisas para evitar procesos de conurbación con el vecino término de Pinto.
- Potenciación de los medios de transporte colectivos fundamentalmente interurbanos.
- Ahorro y racionalización del consumo de recursos naturales, estableciendo los mecanismos de compensación territorial adecuados que ayuden a valorar la disponibilidad de los recursos.

### 1.3.3 La mejora de la habitabilidad del término municipal

La habitabilidad de una ciudad se mide por la oportunidad que ofrece a sus habitantes para desarrollar sus actividades de trabajo, relación y ocio dentro de un medio ambiente adecuado y no agresivo, que no deteriore su calidad de vida. El Plan propondrá mejorar la habitabilidad en sentido funcional, social y medio ambiental, intentando:

- Un nivel mínimo dotacional, en función de estándares admitidos comúnmente.
- Consideración y configuración de la red de espacios libres como elemento básico -junto a la red viaria y al equipamiento- de la estructura de la Ciudad.
- Configuración de un sistema de dotaciones, intersectorial, con la consideración del ámbito supramunicipal y conectado con el sistema de transportes y comunicaciones. En este sentido destaca la implementación de nuevas funciones dotacionales (públicas y privadas) de carácter estratégico en el interior del Sector del Parque de Ocio.
- Promover nuevos equipamientos sociales acordes con la actual estructura demográfica, posibilitando la inversión privada en su creación.
- La mejora de los niveles de urbanización que suponga una reflexión crítica y eficaz sobre el espacio urbano y las demandas funcionales de los ciudadanos.
- La mejora del medio ambiente urbano, que debe tener como principio de actuación que el mantenimiento de las condiciones de vida urbana y de las plusvalías obtenidas por sus actividades no sea a costa de la minusvaloración del resto del territorio, de sus recursos y de sus habitantes.
- Establecimiento de los mecanismos que garanticen el incremento de los servicios de forma paralela a la densidad de la edificación.
- Promover la adecuada integración paisajística de los usos y actuaciones con mayor incidencia en la configuración de la imagen de la localidad, estableciendo directrices que permitan una adecuada implantación de las futuras edificaciones y remodelaciones en el

entramado urbano, desarrollando criterios paisajísticos para el diseño de los espacios libres y para la integración de infraestructuras y equipamientos con alta incidencia paisajística.

- Criterios para la preservación y mejora del paisaje urbano, a través, fundamentalmente, del control de la planificación urbanística, ordenación y gestión, y de la garantía de la integración de las nuevas actuaciones en la estructura urbana.
- Potenciación de la diversidad interna de la Ciudad a través de un diseño urbano que busque la variedad y multifuncionalidad zonal en la misma, la concentración suficiente para hacer viables las distintas actividades, y que procure y proteja la personalidad o identidad local.
- Racionalización del consumo de los recursos y disminución de la producción de residuos.

#### **1.3.4 La mejora de las condiciones ambientales**

El Plan afrontará este cometido integrando aquellas medidas que pretenden favorecer el desarrollo local de nuestra ciudad a partir de la explotación sostenible de sus recursos diferenciales. Desde esta perspectiva se consideran:

- El respeto a la identidad territorial y a la productividad y recursos del entorno natural inmediato, como partes integrantes del proyecto de ciudad.
- La valoración y dimensionamiento del crecimiento urbano, y de la implantación de infraestructuras, en coherencia con las necesidades reales, evitando el consumo indiscriminado del espacio y la aparición de tensiones innecesarias.
- La definición de medidas para la defensa de la herencia arquitectónica y cultural, frente a la homogeneidad y banalidad de las formas genéricas.
- Protección y revaloración de zonas y espacios naturales y de los elementos o hitos de referencia del hecho urbano.
- Interviniendo sobre el espacio rural con el fin de aproximarlos a los ciudadanos, revalorizándolos y regenerándolos donde se estime preciso y, en casos de fragilidad ecológica, protegiéndolos con los instrumentos de que se dispone. En este último ámbito, el espacio rural, las medidas encaminadas a proteger el paisaje y a hacerlo más reconocible y observable devienen también en una mejora de las condiciones de habitabilidad por sus efectos sensoriales.

#### **1.3.5 La activación turística de los recursos naturales del territorio**

En una sociedad altamente desarrollada como la madrileña, los espacios protegidos están llamados a desempeñar una función social y territorial, mediante la compatibilización entre la protección y un uso de los recursos naturales con criterios de ecodesarrollo que no ponga en peligro su mantenimiento. En consonancia con este principio, las dos funciones encomendadas a los espacios protegidos son, por un lado, su uso social desde el punto de vista del estudio, la enseñanza y el disfrute ordenado de la naturaleza y, por otro, la de dinamizar y potenciar actividades económicas relacionadas con el aprovechamiento de los recursos naturales y la protección de medio ambiente.

Uno de los objetivos del Plan es fomentar y potenciar nuevas formas de turismo más relacionadas con el medio ambiente y la conservación de los espacios protegidos, lo que actualmente se ha dado por conocer como "ecoturismo". Este "turismo verde" se está convirtiendo en una alternativa a otras fórmulas tradicionales, y en el caso del municipio de San Martín de La Vega podría incorporar un efecto dinamizador de importante repercusión en la diversificación económica del municipio. Esta nueva alternativa turística podría funcionar como motor económico durante todo el año, permitiendo y fomentando a su vez el aprecio de todos los habitantes hacia estas zonas, de manera que se fuera invirtiendo el sentimiento generalizado actualmente, que las ve como impedimentos al crecimiento urbanístico y económico, más que como lo que realmente son, áreas de potencialidad.

El turismo verde cada vez tiene una mayor importancia dentro de la oferta turística general. En estos casos se buscan espacios con alto valor medioambiental, capaces de ofrecer una oferta diferenciada. El turista busca paz y tranquilidad, pero también busca tener algo que hacer, actividades y ocio participativo. El Parque Regional debe en este sentido actuar como foco de atracción para este tipo de turismo. Para ello es fundamental que se dé a conocer la riqueza natural

del municipio, y la mejor forma, que además serviría de detonante para el resto de las actuaciones, es mediante la elaboración de una Guía del Parque Natural. En esta se recogerían de forma atractiva todos los aspectos de la historia geológica, flora, fauna, etnografía, rutas, itinerarios, instalaciones, etc..., que conforman la oferta eco-cultural del Parque. Sería la principal herramienta de marketing del Parque con la que llegar a los distintos sectores interesados (comunidad educativa, sector turístico, visitantes y población en general). Dentro de las actividades admisibles en la puesta en marcha de este sector turístico se deben incluir el turismo ornitológico y botánico, el senderismo, las rutas en bicicleta y a caballo.

De cualquier forma, debemos recordar que dentro del ámbito turístico, tanto en su vertiente de naturaleza como cultural, es fundamental que las Rutas, Itinerarios y Visitas diseñadas sean incluidas en la planificación de los grandes turoperadores turísticos. Ello debe ir acompañado, por supuesto, de planes para el equipamiento y la puesta en uso de todos estos recursos y la creación de plazas de alojamiento bajo criterios de máxima calidad y respeto al Medio Ambiente. Estas plazas de alojamiento se hacen imprescindibles ya que hay que tener en cuenta que el visitante no ha de serlo sólo por un día, tiempo requerido más o menos para realizar una determinada ruta, sino que también debería poder pernoctar en el término municipal. El conseguir desarrollar esta segunda modalidad pensamos que supone un salto cualitativo en la consolidación del Turismo de Naturaleza en San Martín de La Vega.

La transformación que el Nuevo Plan va a operar en la Ciudad tiene que evidenciarse, reflejarse y visualizarse en el cambio radical de la relación de la Ciudad con el Parque Regional. Un cambio que no ha de ser sólo físico, urbanístico o territorial; ha de buscar el cambio de mentalidad. Los ciudadanos tienen que apreciar el Parque y no verlo como un espacio residual, ni como, más recientemente, un espacio perdido o prohibido o más como un elemento coadyuvante que como un impulsor del desarrollo local, agravado por el poco uso que se hace del mismo desde el punto de vista de su explotación económica.

De este modo, el Parque se debe ver, más que como un lastre para el desarrollo de San Martín de La Vega, como un auténtico impulsor del mismo. Cada vez más, los espacios con buenas condiciones ambientales van ganando terreno a los espacios más degradados. En este sentido, San Martín de La Vega juega a favor de corriente, al poder presentar un entorno ambiental de gran calidad en el que el Parque juega un papel fundamental. En estos momentos el Parque aparece como uno de los mayores recursos y elementos de atracción de la población y su definitiva puesta en valor se hace más necesaria e importante que nunca.

La importancia del desarrollo sostenible, la cada vez mayor valoración del medio ambiente como recurso, la aparición de una fuerte conciencia ecológica en nuestra sociedad, unido a otros factores como la diversificación turística, con una clara apuesta por el turismo y el ocio activo, provocan que la potenciación de los espacios naturales tenga un papel fundamental en el desarrollo económico y social de esta población.

Así pues el Parque debe actuar como uno de los motores de la transformación de esta localidad, para lo cual se deben aprovechar las numerosas oportunidades que ofrece desde el punto de vista del desarrollo sostenible. Para ello se debe actuar en varias direcciones:

- Fomentar el conocimiento del Parque Regional por parte de la población local de San Martín de La Vega. No se puede valorar lo que no se conoce. Por lo tanto, todo cambio en la valoración social de estos espacios pasa inevitablemente por un mayor conocimiento y reflexión sobre sus valores e importancia.
- Romper las fronteras que separan más que unen el Parque Regional con el espacio urbano. Pese al carácter limítrofe la distancia entre ambos espacios es muy grande. Para ello se hace necesario acercar el Parque a los ciudadanos, facilitar la entrada a estos espacios, estableciendo algún tipo de equipamiento público que permitiese la explotación turística de los recursos del Parque.

- Entre los objetivos propuestos por la Corporación Municipal en relación con estas cuestiones cabe destacar:
  - Mejora de la caminería rural y recuperación y restauración de vías pecuarias.
  - Mejorar la dotación de equipamiento ambiental a fin de potenciar actividades de investigación científica, educación ambiental, etc.

### **1.3.6 Un crecimiento racional de la ciudad**

Las estrategias fundamentales se centran en:

- Una ordenación y previsión de usos globales del suelo fijada con criterios de racionalidad urbanística y ecológica. En este sentido, es preciso definir modelos conscientes de integración y relación de las zonas de expansión urbana con la Ciudad actual.
- La ordenación y definición de un sistema de relaciones eficaz funcionalmente y sostenible ecológicamente.
- La preservación e integración de las actividades de los espacios rurales relevantes desde el punto de vista territorial, ambiental, productivo y cultural.
- La preservación de las identidades urbanas, evitando el proceso de destrucción de las formas y culturas urbanas, y mejorando los niveles de accesibilidad a las áreas urbanas de valor histórico.
- La utilización prioritaria del patrimonio edificado, en coherencia con lo planteado respecto a evitar la segregación espacial y la degradación zonal en la Ciudad.
- La intervención mínima necesaria en los modos de expansión de la Ciudad, pero con flexibilidad en el sistema de usos para evitar disfuncionalidades, y posibilitar la evolución del planeamiento general a lo largo del tiempo.
- Establecimiento de programas de intervención globales, incluyendo reformas interiores, reurbanización, rehabilitación del patrimonio, condiciones para la nueva edificación, etc.
- Sobre estas ideas-fuerzas el Plan General adecua las medidas de intervención en función de la situación concreta de cada una de las unidades territoriales que componen el municipio. Por ello las soluciones que se propongan de cara a lograr los objetivos que se persiguen, se plantearán como consecuencia del proceso de análisis realizado sobre la realidad de San Martín de La Vega, referido a cada uno de sus aspectos (morfología, usos e intensidades, etc.), así como a los análisis históricos, económicos, demográficos, etc., que serán realizados con este propósito.
- Las propuestas contenidas en el Plan General tratarán de hacer corresponder a los objetivos definidos sectorialmente, las intervenciones relativas a infraestructuras, equipamiento, vivienda, etc., y los procesos de reestructuración (global y de cada zona), calificación y ordenación perseguidos por el Plan.

## 2 DEFINICIÓN Y JUSTIFICACIÓN DEL MODELO TERRITORIAL

Todo Plan contiene, explícito o implícito, un modelo urbano-territorial, que no es sino la expresión sintética -literaria o gráfica- de las propuestas y aspiraciones que se tienen para un ámbito espacial determinado; existen fórmulas y convencionalismos que permiten comunicarlo o compartirlo sin que lo conviertan en un compromiso inflexible o en una trampa para la gestión del propio plan.

El modelo urbano-territorial del nuevo Plan General de San Martín de la Vega se concibe como síntesis de las futuras determinaciones del Plan, en forma de imagen final pretendida y no como una determinación vinculante más. No obstante, esto no impide que tenga una vertiente finalista y otra estratégica. En efecto, tendrá cierto carácter finalista sobre elementos territoriales fundamentales, apoyado en actuaciones concretas, por cuanto que definen la imagen que presentaría el territorio municipal cuando se apliquen las determinaciones del Plan. A este respecto, son especialmente importantes las que giran en torno a las redes estructurantes, pues en su mayor parte no pueden abordarse por otra administración que la municipal, ni en otro marco de planificación más apropiado que el Plan General. Por otro lado, el modelo tiene también la voluntad de tener un cierto carácter estratégico sobre otros componentes territoriales, al servir de marco de referencia para los planes sectoriales y para los planes de desarrollo del mismo.

Esta bipolaridad en los efectos del modelo conlleva igualmente consecuencias duales. Así, puede calificarse de rígido en las materias de su exclusiva competencia, en tanto que se caracteriza por la flexibilidad en los aspectos que deberán ser desarrollados. En consecuencia, el Plan definirá pormenorizadamente la ordenación de los aspectos que son propios de la escala de todo el municipio, pero a la vez establecerá un marco de referencia que permite la intervención coherente de otras políticas planificadoras, de carácter sectorial o derivado en cuanto a los fines o zonas en relación con el ámbito espacial que abarca.

En sus atribuciones, el Plan General asume buena parte de la responsabilidad planificadora del ámbito del término municipal, precisando actuaciones de fuerte incidencia (nuevos trazados viarios, regeneración de espacios degradados, ), regulando las relaciones de la sociedad con ciertos espacios (de valor ecológico, paisajístico, productivo; espacios libres, ), proponiendo suelos para la ubicación de determinados usos (viviendas, actividades económicas, equipamientos, servicios, ), que vinculan a los organismos competentes en cada materia, sirviendo de referente para la coordinación de las intervenciones sectoriales sobre el territorio municipal.

De ahí la necesidad de definir el marco de referencia, que se sintetiza en el modelo territorial. Pero también por el hecho de que la ausencia de éste conlleva la fragmentación espacial y funcional de las iniciativas públicas, así como la marginalidad continuada de ciertas áreas desfavorecidas tradicionalmente. Es por ello, que en el marco de actuación definido por el Nuevo Plan General, con el modelo territorial propuesto y con los objetivos básicos a alcanzar se tratará evitar esta situación, que daría lugar a la insostenibilidad y al despilfarro de los recursos públicos y privados.

Nadie debe pensar, desde luego, en modificar el modelo territorial propuesto por el Planeamiento vigente, transformando las localizaciones espaciales de los distintos asentamientos y actividades. Pero sí hay que pensar en ajustar dicho modelo a una nueva realidad caracterizada por un cambio en el territorio como soporte y como paisaje, producto precisamente de la inejecución de los elementos y proyectos previstos en el vigente planeamiento y del amparo que ha existido a los procesos no reglados de producción de ciudad que ha originado un cambio sustancial en los modos de usar la ciudad y en las estrategias de los operadores y actores del desarrollo urbano.

El modelo urbanístico-territorial propuesto por el Nuevo Plan General opta por soluciones de ordenación que tienden a asegurar:

- Su adecuada integración en el escenario territorial de la Aglomeración Urbana de Madrid, incidiendo en su reequilibrio funcional a través de la conformación de un Área de Centralidad Regional en el Sector del Parque de Ocio.

- La correcta funcionalidad y puesta en valor de la ciudad ya existente atendiendo a su conservación, cualificación, reequipamiento y, en su caso, remodelación.
- La adecuada conservación, protección y mejora del centro histórico, así como su adecuada inserción en la estructura urbana del municipio.
- La integración de los nuevos desarrollos urbanísticos con la ciudad ya consolidada, evitando su innecesaria dispersión y mejorando y completando su ordenación estructural.
- La funcionalidad, economía y eficacia en las redes de infraestructuras para la prestación de los servicios urbanos de vialidad, transporte, abastecimiento de agua, evacuación de agua, alumbrado público, suministro de energía eléctrica y comunicaciones de todo tipo.
- La preservación del proceso de urbanización para el desarrollo urbano de los siguientes terrenos: los colindantes con el dominio público natural precisos para asegurar su integridad; los excluidos de dicho proceso por algún instrumento de ordenación del territorio; aquellos en los que concurren valores naturales, históricos, culturales, paisajísticos, o cualesquiera otros valores que, por razón de la ordenación urbanística, merezcan ser tutelados; aquellos en los que se hagan presentes riesgos naturales o derivados de usos o actividades cuya actualización deba ser prevenida; y aquellos donde se localicen infraestructuras o equipamientos cuya funcionalidad deba ser asegurada.

El criterio básico de ordenación del modelo ha sido definir la forma general del territorio, conformada básicamente por el sistema arterial y de movilidad, el sistema ambiental y la localización de los grandes equipamientos y lugares centrales. La función de este soporte estructural es articular el agregado de piezas preexistentes y de nueva formación, definiendo "la distancia justa", un sistema de secuencias territoriales en las que el sentido del "espacio vacío" y la optimización y racionalización de la movilidad como argumentos proyectuales adquieren un protagonismo incuestionable.

Este sistema complejo compuesto de infraestructuras, espacios libres significativos y puntos focales coadyuvan a visualizar uno de los criterios básicos que han de orientar todo proyecto de ciudad en un escenario global caracterizado por su mutabilidad: encauzar el dinamismo imprevisible de los procesos de desarrollo económico y gestionar adecuadamente la incertidumbre inherente a las decisiones de localización de las iniciativas de desarrollo urbanístico. La lectura simbiótica de todas estas circunstancias territoriales (infraestructuras, lugares centrales, intermodalidad de transporte y sistema ambiental) debe permitir desarrollar una estrategia proyectual cuyo resultado aportaría al escenario territorial un sistema de espacios colectivos que coadyuvarían a dotarlo de legibilidad.

El modelo urbano-territorial propuesto por el Nuevo Plan General de San Martín de la Vega se compone de los siguientes elementos:

- La clasificación y los usos característicos del suelo.
- El sistema de Redes públicas. Los elementos de articulación del modelo de ciudad.
- La estrategia de accesibilidad y movilidad.



### 3 MODELO TERRITORIAL I: CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO

#### 3.1 Clasificación y Categorización del Suelo

Los diferentes instrumentos de intervención de los que se sirve el planeamiento general para lograr sus objetivos se articulan a partir de la clasificación de suelo. A partir de la clasificación, que determina el régimen jurídico básico se establece la calificación de suelo, la regulación de usos y sus intensidades, los mecanismos de reparto de cargas y beneficios, y la programación de acciones públicas y privadas para ejecutar la ordenación planteada.

La clasificación del suelo es la primera decisión que en el marco jurídico ha de tomar el Plan, pues conlleva el establecimiento de un primer estatuto jurídico a que se ajustará la propiedad de cada terreno en materia de derechos y deberes. Pero al mismo tiempo es la expresión primaria y fundamental del modelo territorial adoptado.

Con ello queremos decir que la clasificación del suelo no debe ser instrumentada exclusivamente sobre la base de argumentos técnico-jurídicos, sino que debe considerarse el contenedor legal de un proyecto de ciudad que permita su gestión de forma coherente y racional. Y ello, además, teniendo en cuenta que la adscripción a cada una de las clases de suelo es una actividad discrecional del planificador -con la salvedad de las condiciones objetivas que debe reunir un suelo para ser considerado como urbano- y, por consiguiente, debe ser entendida como el reflejo de los objetivos y estrategias de política urbana que subyace en el modelo de ciudad que se persigue.

La clasificación del suelo del municipio en distintos regímenes que comportan diferentes derechos y deberes para sus propietarios es una técnica presente en las sucesivas leyes urbanísticas desde 1956. Mediante la misma se aportan las referencias básicas para las acciones de ordenación urbanística en un contexto legal en el que se reconoce, no solamente la propiedad privada del suelo, sino también la capacidad de actuación de los propietarios y de los promotores privados en general.

Los instrumentos de ordenación urbanística general del municipio han de proponer, en función de sus objetivos y criterios proyectuales, la división del suelo en las situaciones básicas de suelo urbanizado y suelo rural.

El presente documento incorpora un Avance de la clasificación que establece el nuevo Plan General para los 105,9 Km<sup>2</sup> (10.590 Has) que constituyen la totalidad del término municipal.

En congruencia con el Ordenamiento Jurídico Urbanístico vigente, la presente Revisión del Plan General de San Martín de la Vega divide el territorio de término municipal a efectos de su clasificación en las siguientes clases:

- **El Suelo No Urbanizable de Protección**, diferenciándose la categoría especial y ordinaria. La categoría especial es obligada, por estar vinculada positivamente al régimen dispuesto en virtud de la legislación sectorial o del sistema legal de ordenación del territorio. La categoría ordinaria es una operación cumplida exclusivamente en sede de ordenación territorial y urbanística.

El presente documento clasifica como no urbanizable un total de 9.332,9802 hectáreas, lo que significa un 88,13 % del término municipal de San Martín de la Vega.

- **El Suelo Urbanizable**, diferenciando la categoría de sectorizado o no sectorizado. El Suelo Urbanizable expresa los terrenos de los que se hace depender el crecimiento de la ciudad para satisfacer las necesidades de suelo urbanizado apto en los que implantar adecuadamente los diversos usos urbanos que demanda la sociedad.

El presente plan clasifica como urbanizable un total de 689,33 hectáreas, lo que supone un 6,56% del término municipal.

- **El Suelo Urbano**, diferenciando las categorías de consolidado y no consolidado por la urbanización. El suelo urbano se corresponde con los terrenos que conforman la ciudad existente, incluyendo sus vacíos interiores o los situados en zonas periféricas, pero integrados en la malla urbana actual. En definitiva, se trata de los terrenos ya incorporados al proceso urbanizador o edificatorio, o en proceso avanzado de modo que por regla general únicamente precisarán de actuaciones aisladas para completar las condiciones de urbanización exigidas.

El presente documento clasifica como urbano un total de 440,61 hectáreas, lo que supone un 4,20% del término municipal.

El Nuevo Plan al establecer la clasificación urbanística de los terrenos, de acuerdo con el modelo urbano y territorial adoptado, respeta en general los derechos consolidados de los propietarios, si bien, procede a la extinción de aquellas expectativas generadas por el planeamiento vigente que no puedan mantenerse por ser contrarias a los criterios y objetivos del Nuevo Plan.

### 3.1.1 Regulación del Suelo No Urbanizable de Protección

Según lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 1/2001 de Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid, tendrán la condición de suelo no urbanizable de protección los terrenos que concurren alguna de las circunstancias siguientes:

- *"Que deban incluirse en esta clase de suelo por estar sometidos a algún régimen especial de protección incompatible con su transformación de acuerdo con el planeamiento regional territorial o la legislación sectorial, en razón de sus valores paisajísticos, históricos, arqueológicos, científicos, ambientales o culturales, de riesgos naturales acreditados en el planeamiento sectorial, o en función de su sujeción a limitaciones o servidumbres para la protección del dominio público.*
- *Que el planeamiento regional territorial y el planeamiento urbanístico consideren necesario preservar por los valores a que se ha hecho referencia en el punto anterior, por sus valores agrícolas, forestales, ganaderos o por sus riquezas naturales".*

Así, el Suelo No Urbanizable de Protección se divide en las siguientes categorías según la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid:

- **Suelo No Urbanizable de Protección Especial:** Según el Artículo 16.1.a), deben incluirse en esta clase de suelo por estar sometidos a algún régimen especial de protección incompatible con su transformación de acuerdo con el planeamiento regional territorial o la legislación sectorial, en razón de sus valores paisajísticos, históricos, arqueológicos, científicos, ambientales o culturales, de riesgos naturales acreditados en el planeamiento sectorial, o en función de su sujeción a limitaciones o servidumbres para la protección del dominio público..
- **Suelo No Urbanizable de Protección General.** Según el Artículo 16.1.b), corresponde con esta categoría de suelo no urbanizable los suelos que el planeamiento regional territorial y el planeamiento urbanístico consideren necesario preservar por los valores a que se ha hecho referencia en el punto anterior, por sus valores agrícolas, forestales, ganaderos o por sus riquezas naturales.

En el presente documento los terrenos que se adscriben al Suelo No Urbanizable por alguna de las razones antes expuestas suponen una superficie total 9.333 hectáreas, es decir el 88,13 % del término municipal.

#### 3.1.1.1 Categorización del Suelo No Urbanizable de Protección

##### 3.1.1.1.1 Suelo No Urbanizable de Protección sometido a algún régimen de Especial Protección

Comprende aquellas unidades que se consideran con un alto valor ecológico, medioambiental y/o paisajístico, para las que se pretende armonizar la conservación de valores naturales y paisajísticos con el aprovechamiento de formas tradicionales de explotación (cuando los hubiera) manteniendo su

estado actual y procurando la restauración hacia ese estado cuando hubiera áreas degradadas que así lo exigieran.

Los ámbitos que en el presente documento tienen la consideración de Suelo No Urbanizable Protección sometido a algún régimen especial de protección por el Planeamiento Regional Territorial o por legislación sectorial, se identifican con las siguientes áreas:

- **SNUP-EP de Infraestructuras:**

Se incluyen en esta subcategoría del Suelo No Urbanizable de Protección sometido a algún régimen especial protección por legislación sectorial, aquellos suelos ocupados por redes supramunicipales que en aplicación de la legislación sectorial correspondiente tienen la consideración de bienes de dominio público y servidumbres de protección. La red de comunicación está constituida por las zonas de contacto, protección y reserva de las vías de tráfico interurbano, líneas férreas y de suministro de energía, en las que, por preservarse, tanto su normal funcionamiento como futuras ampliaciones o modificaciones, se requiere un control absoluto de los usos y de la edificación en sus zonas de influencia.

Las distancias mínimas de separación de las construcciones e instalaciones, aunque fuesen provisionales, a los bordes o aristas exteriores de la explanación o de calzada y al eje de las líneas de comunicación y servicios, salvo que en los planos o normas urbanísticas particulares de las zonas determinadas, se especifiquen mayores limitaciones, serán las establecidas en la legislación sectorial correspondiente, Ley de Carreteras del Estado, Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, Ley del Sector Ferroviario, Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres,

En las llamadas zonas de afección de dominio público de servidumbre o de protección de las carreteras y ferrocarriles en suelo no urbanizable, para ejecutar cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o el destino de las mismas, y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización, o informe en su caso, del órgano administrativo del que dependa, sin perjuicio de la licencia municipal en todos los casos.

Las Redes Supramunicipales incluidas en esta subcategoría de Suelo No Urbanizable de Protección son:

- Red de Infraestructuras Viarias:
  - Red de Carreteras Autonómicas:
    - Autovía M-506
    - Carretera M-311
    - Carretera M-302
    - Carretera M-841
    - Carretera M-307
    - Carretera M-301
    - Variante M-307
- Red de Infraestructuras Ferroviarias:
  - Línea de Ferrocarril Madrid-San Martín de la Vega
- Red de Infraestructuras Energéticas:
  - Gasoducto de Getafe-Cuenca
  - Oleoductos Almodóvar-Loeches

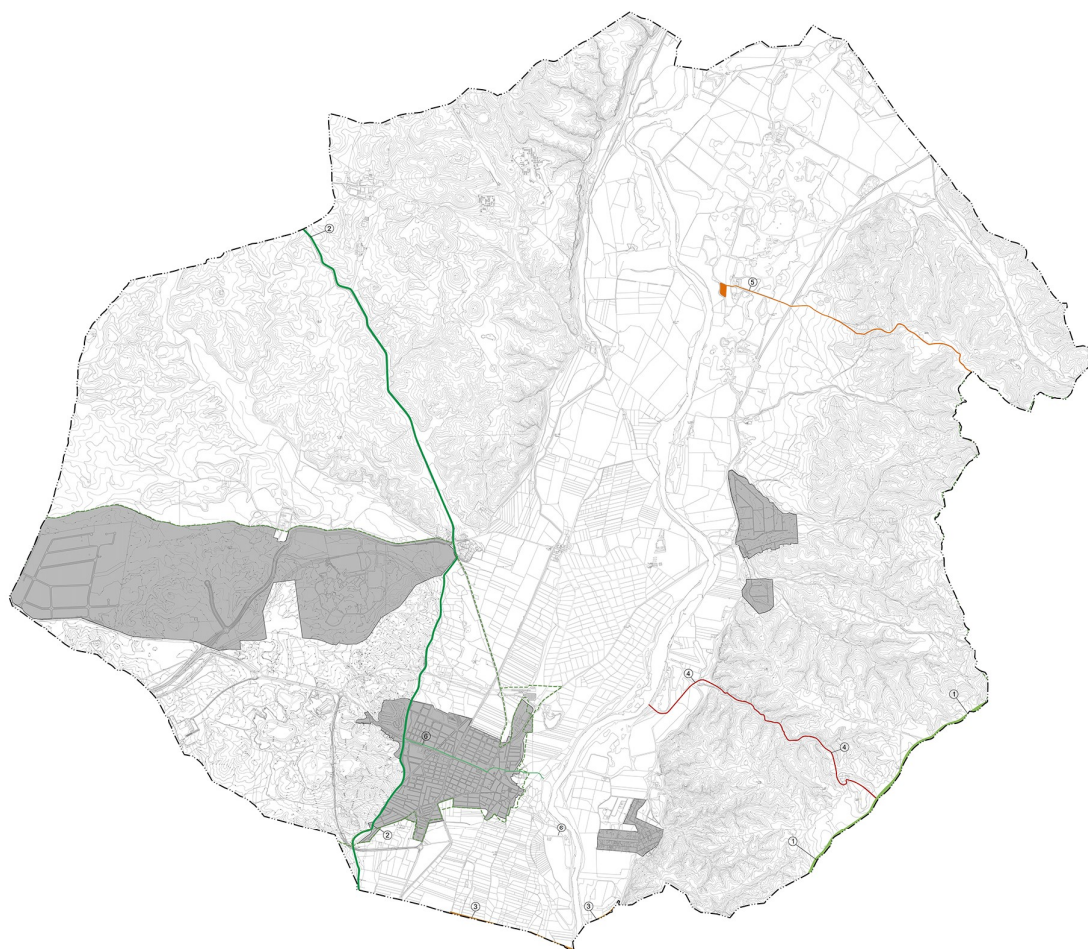
- Líneas Eléctricas Aéreas de Alta Tensión (LAAT 220 kV y 400 kV)
- Línea Eléctrica Soterrada de Alta Tensión (LSAT 220 kV)
- Red de Infraestructuras Hidráulicas:
  - Canal Real Acequia del Jarama
- **SNUP-EP de Vías Pecuarias**

El municipio de San Martín de la Vega es atravesado por seis vías pecuarias, cuyas principales características se describen a continuación:

Nº	NOMBRE	FECHA CLASIF.	ANCHO LEGAL	LONGITUD	DESLINDADA	AMOJONADA
1	(CR) DE LA GALIANA	10-03-1931	37,61	3.100	NO	NO
2	(VE) LARGA DE LOS CERROS	10-03-1931	20,89	9.000	NO	NO
3	(CO) Y (AB) DE LA RAYA DE CHINCHÓN	10-03-1931	8,77	270	NO	NO
4	(CO) Y (AB) DE LA BARRANCA	10-03-1931	8,77	4.000	NO	NO
5	(CO) Y (AB) DE LA CASA DE VENTURA	10-03-1931	8,35	3.300	NO	NO
6	(CO) DEL CAMINO DE PINTO	10-03-1931	8,35	2.300	NO	NO

Con el fin de conservar el valor medioambiental de estos caminos, permitir el correcto desarrollo del tránsito de ganado y los usos compatibles o complementarios que pudieran llevarse a cabo, la Ley de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid regula las actividades que están sujetas a autorización y las que quedan expresamente prohibidas. Los caminos merineros pueden acoger diversos usos, siempre acordes con el uso ganadero y agrícola que es el que por derecho histórico y vocacional la legislación considera prioritario. El paso de los siglos, con el avance técnico y social, ha hecho que en la actualidad esta red de caminos sea propicia para el desarrollo de otros usos además del rural, como pueden ser el ocio y el esparcimiento convirtiéndose en vías verdes que permiten el conocimiento y contacto de los madrileños con la naturaleza.

Se pueden conceder ocupaciones temporales en terrenos de vías pecuarias, así como autorizaciones administrativas, a actividades u obras incluidas en proyectos declarados de utilidad pública o de interés social o cultural, siempre que sean compatibles con el tránsito ganadero. Excepcionalmente y de forma motivada, se podrán autorizar ocupaciones temporales por razones de interés particular.



**Vías pecuarias**

<p>① Cordel de la Galiana Longitud: 3.100m Anchura: 37,61m</p>	<p>③ Colada y abrevadero de la Raya Longitud: 270m Anchura: 8,77m</p>	<p>⑤ Colada y descansadero de la Casa de Ventura Longitud: 3.300m Anchura: 8,35m</p>
<p>② Vereda Larga de los Cerros Longitud: 9.000m Anchura: 20,89m</p>	<p>④ Colada y abrevadero de la Barranca Longitud: 4.000m Anchura: 8,77m</p>	<p>⑥ Colada del camino de Pinto Longitud: 2.300m Anchura: 8,35m</p>

- **SNUP-EP del Dominio Público Hidráulico**

Conforman esta subcategoría de Suelo No Urbanizable de Protección, la Red Hidrográfica del término municipal de San Martín de la Vega, derivado de su carácter de dominio público natural, así como por su elevado interés paisajístico y ambiental y por los riesgos de erosión y de pérdida de biodiversidad. En esta subcategoría se integran todos los cursos fluviales a su paso por el término municipal y su régimen de usos es el establecido en la legislación específica en materia del dominio público hidráulico.

- **SNUP-EP de Espacios Naturales:**

- Zonas de Especial Protección de Aves. ZEPA:

Todas las ZEPA forman parte de la Red Natura 2000 y por lo tanto la directiva comunitaria Hábitat (92/43/CEE) protege y preserva la biodiversidad en estas áreas. La ZEPA denominada "Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares" presenta como especie más significativa la avutarda (*Otis tarda*).

o Lugares de Importancia Comunitaria. LIC:

Dentro del proceso de sección de los LIC, la Consejería de Medio Ambiente de Madrid, ha evaluado la estructura de los espacios naturales protegidos, las ZEPA y los montes de utilidad pública. Al contrastar la superposición de distintas áreas protegidas, se ha recurrido a evaluar la coherencia y conectividad de la propuesta y que asegure la dispersión y desplazamiento de las especies, por lo que se han incorporado los cauces fluviales, como elementos conectores y estructurantes del paisaje.

o Parque Regional del Sureste:

El municipio de San Martín de la Vega está incluido dentro del "Parque Regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama". Este espacio de gran valor natural pertenece a su vez al LIC de "Las Vegas, Crestas y Páramos del Sureste" y a la ZEPA "Cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares".

Se corresponde con el entorno de los ríos Jarama y Manzanares, a su paso por las áreas yesíferas y calizas de su cuenca media-baja. Es un área natural que incluye zonas de alto valor ecológico, paleontológico y arqueológico que está sometida a importantes amenazas: la actividad extractiva, la inadecuada protección de sus recursos y una serie de factores derivados de su carácter periurbano.

Dentro del ámbito el Parque Regional que se desarrolla en el municipio de San Martín se diferencian las siguientes zonas:

- **Zona A:** Zonas de Reserva Integral, que a su vez se subdivide en zona A 1 y A 2. Constituyen zonas de Reserva Integral aquellas que presentan ecosistemas, comunidades o elementos que por su naturaleza o importancia o vulnerabilidad merecen una especial protección.

En las zonas de Reserva Integral previstas por el presente documento, se permitirán, de acuerdo con lo que establezca el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y en los sucesivos Planes Gestores de Uso y Gestión, las siguientes actividades: Las agrícolas, ganaderas, forestales y las relacionadas con el mantenimiento y la mejora o conservación del medio natural; y las que tengan fines educativos y de investigación.

- **Zona B:** Zonas de Reserva Natural. Constituyen esta zona aquellas que han sido poco modificadas y en las que la explotación actual de los recursos naturales ha potenciado la existencia y desarrollo de formaciones, comunidades o elementos naturales que merecen ser objeto de protección, mantenimiento, restauración y mejora.

En las zonas de Reserva Natural se permitirán o podrán fomentarse, en su caso, de acuerdo con el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, los usos y actividades siguientes: Los de carácter productivo agrícola, ganadero o forestal que colaboren de forma eficaz en el mantenimiento y mejora de los valores actuales.; los usos conservadores y regeneradores del suelo; y las actividades educativas y culturales o de esparcimiento que no signifiquen un uso intensivo de las áreas, ni perjudiquen el suelo o la calidad de las aguas.

- **Zona C:** Zonas degradadas a regenerar. Constituyen zonas Degradadas a Regenerar diversas áreas que han sido utilizadas de forma intensiva, sufriendo

graves deterioros en sus valores naturales. Estas zonas están ligadas ambiental y territorialmente con las masas forestales de La Marañososa o con las vertientes donde se desarrollan una cubierta vegetal valiosa o en contacto con las zonas de Reserva Integral o Reserva Natural.

- **Zona D:** Zonas de Explotación Ordenadas de los Recursos Naturales. Constituyen estas zonas, aquellas áreas en las que las actividades principales están relacionadas con la explotación de recursos agrícolas en regadío o secano, hídricos, mineros y forestales. Los planes de restauración de las explotaciones de áridos serán objeto de control y seguimiento por el órgano competente de la Comunidad de Madrid, procurando su articulación ordenada para el cumplimiento de la Ley 6/1.994, quebrando sometidos a las determinaciones del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales. El Plan Rector de Uso y Gestión regulará las condiciones de aprovechamiento de los recursos de todos sus aspectos, programando las transformaciones que se consideren necesarias, así como las inversiones y fórmulas de intervención adecuadas para la consecución de los objetivos que impulsan la promulgación de la Ley 6/1.994.

Localizados en la zona de protección D3 se localizan Reserva ornitológica "Los Albardales" y el Parque Tierno Galván (RS EL1). El primero es una superficie formada por 6,5 Ha de carrizal que gestiona la Sociedad Española de Ornitología junto con el Ayuntamiento de San Martín de la Vega y que sirven de dormidero invernal para millares de aves. El Parque Tierno Galván se ajustará a la regulación de Espacios Libres del propio Plan, en todo aquello que no se oponga a las limitaciones del Parque Regional

- **Zona E:** Zonas con Destino Agrario, Forestal, Recreativo, Educativo y/o Equipamientos ambientales y/o Usos Especiales. Constituyen estas zonas las que presentan al mismo tiempo un bajo valor ambiental, alta incidencia de impactos negativos, y potencialidad para albergar equipamientos ambientales o para fines recreativos. En estas áreas podrán localizarse equipamientos de ocio, recreo, educativos, culturales, infraestructuras agrarias, ambientales y/o especiales. También deberán ser destinadas al desarrollo de una cubierta vegetal. En estas zonas no se concederán nuevas autorizaciones de extracción de áridos y, en el caso de que se considere el paso de este recurso minero a la sección C, de acuerdo con la normativa básica estatal en la materia no se otorgarán concesiones de explotación. En relación a las graveras en explotación actualmente, el órgano competente de la Comunidad de Madrid deberá ejercer funciones de seguimiento y control de los planes de restauración aprobados. El Plan Rector de Uso y Gestión deberá determinar las actuaciones necesarias a aquellas que tenga autorizado un plazo mayor de un año de explotación.
- **Zonas G:** Estas zonas tienen un carácter especial, y es que la Ley 7/2003 permite que sean ordenadas libremente por el planeamiento urbanístico. El presente Plan únicamente adscribe a la clase de suelo no urbanizable la totalidad de esta zona que se compone de las siguientes áreas:
  - Ámbito del casco urbano en la zona norte y su entorno, para el que se prevé un uso residencial en la ubicación preexistente, equipamiento social, ferroviario, o zona verde.





por el presente Plan General de la importancia de la actividad minera en el término municipal de San Martín de la Vega. En efecto, se trata de una actividad económica con importante presencia en el municipio, por lo que, desde el Plan General se garantiza el adecuado tratamiento de la mencionada actividad desde su mantenimiento en el suelo no urbanizable.

No obstante, el presente Plan General apuesta por la recuperación ambiental de la zona, con medidas para evitar la erosión y corrección de impactos producidos por el ejercicio de la actividad, para lo que propone la redacción de un Plan Especial de Restauración y Reforestación que establezca los objetivos y plazos para ello por parte de los titulares de derechos mineros existentes a la entrada en vigor de este Plan General, que cuenten con la autorización de la Administración Sectorial competente en materia de minas pero carezcan de autorizaciones de las Administraciones competentes en materia de urbanismo y medio ambiente, o en el caso de que exista esta última, pero que no cuenten con planes de restauración y reforestación.

A continuación, se inserta el listado de los derechos mineros vigentes según la documentación facilitada por la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la comunidad de Madrid.

- **Zonas de Protección por valores Forestales**

En esta subcategoría del suelo no urbanizable se incluyen aquellos terrenos en los que el Plan General ha constatado la existencia de valores forestales dignos de protección, al tiempo que se trata de terrenos afectados por una zona de protección arqueológica. En estos terrenos se ha constatado por el Plan General la relevancia de dichos valores por su afección de una protección arqueológica al tiempo que colindan con el Parque Regional del Sureste que es un espacio que goza de una especial protección por la legislación sectorial, entendiéndose necesaria su preservación de la transformación urbanística para asegurar la integridad de aquellos.

- **Zonas de Protección por Patrimonio Cultural**

No se considera necesario establecer una categoría específica de suelo no urbanizable de protección arqueológica, optando este Plan por derivar su protección a las medidas de protección derivadas del Título V de la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.

Por tanto, en todos los terrenos del suelo no urbanizable que se encuentren en zonas delimitadas como yacimientos arqueológicos en el Catálogo de este Plan General (por estar recogidos en el Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, se aplicará el régimen previsto en la citada Ley y las normas del presente Plan General, que, en congruencia con dicha ley, se disponen (artículo 9.4.7 y 13.6.1).

El ejercicio de los usos admisibles y autorizables que se derivan de su pertenencia a la categoría de Suelo No Urbanizable, a la que se adscriban quedará supeditado al cumplimiento de las disposiciones cautelares que se derivan de la protección arqueológica.

### 3.1.1.1.3 Otros Condicionantes en Suelo No Urbanizable

Por último, existen otras normas de protección derivadas de la aplicación de otros tipos de legislación sectorial (legislación aeronáutica y legislación de aguas, en lo concerniente al riesgo por inundación) que se superponen en terrenos que son merecedores de protección por otras razones, otorgándole el Plan la categoría de suelo no urbanizable protegido.

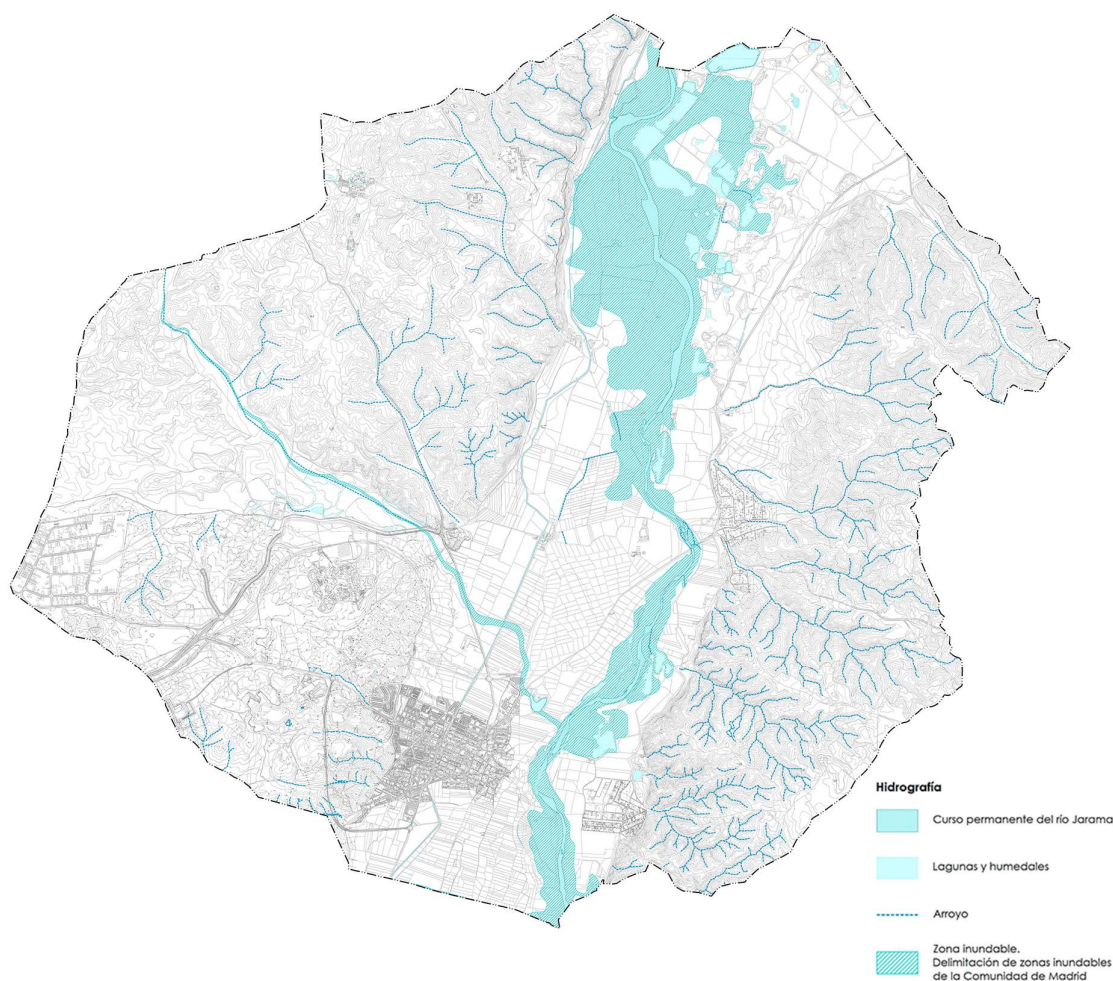
Se trata de aquellas zonas sujetas a protección por servidumbres aeronáuticas y de aquellas zonas afectadas por riesgo de inundación.

Las servidumbres aeronáuticas actuales en el término municipal de San Martín las constituyen las afecciones por las superficies de aproximación intermedias ILS 33L y VOR 33L. Estas servidumbres

afectan a terrenos clasificados como suelo no urbanizable de especial protección por legislación específica.

Las zonas afectadas por la servidumbre aeronáutica se encuentran grafadas en el Plano de Ordenación o.A04\_Suelo no urbanizable y afecciones sectoriales

Las zonas afectadas por la Zonas Inundables se encuentran grafadas en el Plano de Ordenación o.A04\_Suelo no urbanizable y afecciones sectoriales, siendo aquellas que presentan riesgos de inundación (para un período de avenidas T:500 años), tal y como se detalla en el Estudio "Delimitación de zonas inundables en la Comunidad Autónoma de Madrid", publicado por el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables, que tiene a disposición el usuario en el dominio web del Ministerio de Medio Ambiente Rural y Marino.



La práctica totalidad de estas zonas quedan incluidas dentro de los límites del Parque Regional del Sureste de los Ríos Jarama y Manzanares, y asumen pues el régimen de uso establecido en el Plan de Ordenación de Recursos Naturales del Parque, así como su Plan Rector de Uso y Gestión que en cada momento resulte vigente.

### 3.1.1.2 Usos Generales del Suelo No Urbanizable de Protección

Respecto de los usos generales en el Suelo No Urbanizable de Protección que el nuevo Plan General establece como de aplicación a la realidad territorial del término de San Martín de la Vega, son los siguientes:

- **Actividades agrícolas:**

- Agrícola tradicional, cuando la actividad se realiza sin la instalación o construcción de ningún elemento, ni la alteración de las condiciones topográficas.
- Instalación o construcción de invernaderos y viveros, cuando se trate de instalaciones o construcciones fijas o semipermanentes para el abrigo de los cultivos, así como las instalaciones destinadas al cultivo de plantones para su posterior trasplante.

- **Actividades vinculadas a la explotación agropecuaria:**

- Obras e instalaciones anejas a la explotación, se incluirán en esta denominación aquellas instalaciones para el desarrollo de las actividades primarias, tales como almacenes de productos, embalajes y maquinaria, cuadras, establos, vaquerías,
- Obras e instalaciones de transformación de productos agrícolas, que se refiere a las instalaciones industriales para la primera transformación de productos, tales como bodegas, secaderos, aserraderos, así como unidades para la clasificación, preparación, embalaje y comercialización de productos.  
Infraestructura de servicio de explotación.
- Desmontes, aterramientos, rellenos y, en general, todos aquellos movimientos de tierras que supongan la transformación de la cubierta vegetal y edáfica del suelo, alterando o no sus características morfotopográficas.
- Obras e instalaciones que posibiliten captaciones de aguas subterráneas o superficiales.
- Uso de vivienda vinculada a la explotación. Vivienda ligada a la explotación agropecuaria. Se entiende como tal el edificio residencial aislado de carácter familiar y uso permanente, vinculado a explotaciones y cuyo promotor ostenta la actividad agropecuaria principal. Se incluyen también las instalaciones agrarias mínimas de uso doméstico que normalmente conforman los usos mixtos en estas edificaciones, tales como garajes, habitaciones de almacenamiento, lagares, etc., siempre que formen una unidad física integrada. En ningún caso podrán considerarse como núcleos de población.

- **Actividades ganaderas:**

Se incluyen en esta actividad la cría de tipo de ganado. Dentro de la misma se preverán específicamente los establos, granjas avícolas y similares, incluyéndose aquellas construcciones destinadas a la producción comercial o sus productos.

- **Actividades forestales:**

Se incluyen aquellas actividades ligadas directamente a la explotación de especies arbóreas y arbustivas o de matorral y pastos forestales susceptibles de explotación o aprovechamiento controlado.

- **Actividades medioambientales:**

Se incluyen las actividades relacionadas con los objetivos de conservación, mantenimiento y preservación del medio ambiente natural, incluyendo, cuando así lo requieran dichos objetivos, cuantas actividades específicas sean necesarias para la regeneración de espacios degradados (regeneración de canteras, áreas quemadas, etc.). El uso medioambiental está relacionado con la conservación, protección y regeneración de áreas ecológicamente valiosas, incluyendo actividades de investigación y culturales, regeneración de la fauna, flora, suelo, paisaje, y cualquier otra actividad que permita la recuperación de sus valores naturales y ambientales, distinguiéndose:

- Actividades cuyo objetivo sea conservar, o en su caso, regenerar y restaurar los recursos naturales, eliminando aquello que perjudica la restauración natural o favoreciendo ésta a través de tareas que la propician.
- Las actividades de estudio científico y la educación ambiental, así como las actividades de disfrute activo y pasivo de la naturaleza, como la contemplación de la misma, el excursionismo, senderismo, el cicloturismo, la escalada, y en general todos aquellos, individual, familiar o en pequeño grupo, que no supongan una.

- **Actividades extractivas:**

Se incluyen en este uso el destinado a la explotación directa e indirecta de los recursos minerales del suelo. Dentro de esta categoría se prevén específicamente los siguientes usos y actividades:

- Explotaciones mineras a cielo abierto. Se trata de movimientos de tierra conducentes a la obtención o extracción de rocas, minerales (canteras), arcillas, arenas y áridos de todo tipo.
- Instalaciones anexas a la explotación. Comprenden las edificaciones e instalaciones de maquinarias propias para el desarrollo de la actividad extractiva, o para el tratamiento primario de estériles o minerales, así como oficinas vinculadas a la actividad extractiva.
- Infraestructuras de servicios vinculadas a la explotación minera. Se considera como tales aquellas infraestructuras (eléctricas, viarias, de abastecimiento o saneamiento,) que han de desarrollarse para el servicio de una determinada explotación extractiva.

- **Actividades de turismo rural:**

Serán los establecimientos de alojamiento de turismo rural, aquellas edificaciones situadas en el medio rural que, con características singulares se destinan de forma habitual y profesional al alojamiento turístico de carácter temporal, mediante precio y reúnen los requisitos previstos en el Decreto 117/2005, de Autorización y clasificación de alojamientos de Turismo Rural de la Comunidad de Madrid, y demás normas que le sean de aplicación.

- **Actividades de carácter cultural y patrimonial:**

Correspondiente con aquellos bienes de interés patrimonial, cultural y/o arqueológico presentes en esta clase de suelo, ligados a actividades de interpretación, conocimiento, e inserción en rutas culturales y actividades vinculadas a este tipo de elementos.

- **Equipamientos:**

Se trata de equipamientos públicos o privados, generalmente sin edificación significativa, ligados a actividades destinadas a dotar a la población de esparcimiento al aire libre y servicios de interés público de carácter asistencial, deportivo o educativo ligados al medio natural.

- **Rehabilitaciones de viviendas con valor arquitectónico:**

El uso de vivienda unifamiliar desvinculado a la explotación agropecuaria, únicamente se admite mediante la rehabilitación de edificaciones existentes que por sus valores arquitectónicos, históricos, etnográficos, se encuentren en el Catálogo del presente Plan General o cuenten con una declaración de interés por parte de la Administración competente en materia de protección del Patrimonio Histórico.

Según su mayor o menor posibilidad de implantación en el Suelo No Urbanizable, los usos podrán ser:

- **Usos característicos:** Son aquellos que pueden implantarse en esta clase de suelo por ser acordes con las características naturales del mismo.
- **Usos autorizables:** Son aquellos que pueden implantarse en esta clase de suelo, siempre y cuando se acredite específicamente en cada supuesto que el impacto producido es admisible en relación con las normas de carácter general que se establezcan para cada zona.

Según la LSCM en el Suelo No Urbanizable de Protección, excepcionalmente, a través del procedimiento de calificación podrán autorizarse actuaciones específicas, siempre que estén previstas en la legislación sectorial y expresamente permitidas por el planeamiento regional territorial o por el presente Plan General. Esas actuaciones son:

- Obras, instalaciones y los usos requeridos por las infraestructuras y servicios públicos estatales, autonómicos o locales que precisen localizarse en terrenos con esta clasificación.
- Construcciones de carácter agrícola, forestal, cinegético o análogo, así como las infraestructuras necesarias para el desarrollo y realización de las actividades correspondientes. Estos usos podrán ser autorizados con el accesorio de vivienda, cuando ésta sea necesaria para el funcionamiento de cada explotación e instalación.
- Las de carácter extractivo, comprenderá las construcciones e instalaciones estrictamente indispensables para la investigación, obtención y primera transformación de los recursos minerales o hidrológicos.
- Las instalaciones de dominio y uso público destinadas al ejercicio de actividades científicas, docentes y divulgativas relacionadas con las especies naturales, incluyendo el alojamiento, si fuera preciso.
- Las actividades que favorezcan el desarrollo rural sostenible, incluyendo las de comercialización de productos agropecuarios y los servicios complementarios de dichas actividades.
- Los establecimientos de turismo rural en edificaciones rurales tradicionales rehabilitadas al efecto.
- La rehabilitación para su conservación, incluso con destino residencial, de edificios de valor arquitectónico, aun cuando se encontraran en situación de fuera de ordenación, pudiendo excepcionalmente incluir las obras de ampliación indispensables para el cumplimiento de las condiciones de habitabilidad.
- **Usos prohibidos:** Son aquellos cuya implantación está expresamente excluida.

### 3.1.2 Regulación del Suelo Urbanizable

El suelo urbanizable es aquel terreno que perteneciendo a la situación básica de suelo rural queda identificado por el nuevo planeamiento general como ámbito para el desarrollo de actuaciones de transformación a fin de que pase, tras la ejecución de la urbanización, a ser suelo en situación básica de urbanizado y, por tanto, quedar integrado en el suelo urbano.

Integran el suelo urbanizable los terrenos en situación básica rural que expresamente sean clasificados como urbanizables por este Plan General por considerarlos aptos para su transformación urbanística mediante una actuación de nueva urbanización con capacidad de integrarse en los elementos

fundamentales de la estructura urbana y territorial adoptados por este Plan como modelo de ocupación.

Teniendo presente, la diferencia de categorías establecidas en el artículo 15 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid, este Plan diferencia el Suelo Urbanizable en las categorías de Sectorizado y No Sectorizado.

El Suelo Urbanizable Sectorizado, está integrado por los terrenos en los que se prevea en el planeamiento que deban transformarse, durante el período programado, en suelo urbanizado y que, a tales efectos, se dividen en recintos denominados sectores (actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización).

El resto de los terrenos adscritos a la clase de suelo urbanizable, se categorizan como Urbanizable No Sectorizado, quedando configurados como terrenos de reservas para actuaciones urbanísticas no previstas, que deberán ser convenientemente justificadas y sectorizadas en el futuro.

La selección del suelo urbanizable responde a los siguientes criterios:

- Confirmación en el Estudio Ambiental de su aptitud para ser objeto de transformación urbanística.
- Pertener a la alternativa de ordenación más sostenible en términos ambientales, sociales y económicos.
- Lograr la máxima coherencia del crecimiento con la estructura general que definen los Sistemas de Redes Públicas Generales que se proponen.
- Integración de los nuevos desarrollos urbanísticos con la ciudad ya consolidada, completando los bordes del continuo edificado, con el propósito de conseguir la máxima articulación con las áreas colindantes, y así revertir sobre ellas de una forma positiva, los efectos de la nueva ocupación.
- Ajustar las dimensiones de la sectorización a las necesidades que lo justifiquen y a los recursos públicos disponibles con la colaboración de la iniciativa privada.

El Nuevo Plan identifica como Suelo Urbanizable una superficie aproximada de 353,68 has, el 3,3 % de la superficie del término municipal.

### **3.1.2.1 Suelo Urbanizable Sectorizado**

Teniendo en cuenta estas consideraciones previas, la propuesta de Suelo Urbanizable Sectorizado que se efectúa en el nuevo Plan se ampara en la siguiente justificación, independientemente de que posteriormente se realice una ordenación genérica de los diferentes usos globales y niveles de intensidad:

- Análisis de su capacidad de integración y fortalecimiento de la estructura general del Nuevo Plan propuesto. En especial, logrando la máxima coherencia del crecimiento con la estructura general que definen los Sistemas de Redes Generales que se proponen.
- Integración de los nuevos desarrollos urbanísticos con la ciudad ya consolidada, completando los bordes del continuo edificado, con el propósito de conseguir la máxima articulación con las áreas colindantes, y así revertir sobre ellas de una forma positiva, los efectos de la nueva ocupación.
- Consideración de terrenos que sin encontrarse en el supuesto anterior completan el desarrollo urbano integrando la trama urbana existente, y que permiten obtener dotaciones de carácter general necesarias para la población actual.
- Cumplimiento de los criterios racionales en cuanto a superficie necesaria para los nuevos asentamientos de población, produciendo un desarrollo urbano coherente en adecuada proporción con el equipo urbano.

Todo el suelo clasificado como Urbanizable Sectorizado por el nuevo Plan General viene ordenado en sus características básicas y principales, y dividido por sectores, los cuales constituyen unidades

geográficas y urbanísticas con características homogéneas, y estructurados mediante la superposición espacial de los siguientes grupos o niveles de determinaciones específicas:

- Zonas por cada uso o actividad global dominante del suelo o de la edificación. Los sistemas generales interiores se considerarán como zonas del sector.
- Intensidad o densidad de uso o utilización del espacio, expresada en parámetros de edificabilidad, número de unidades o volumen por unidad de superficie de suelo, que identificará la capacidad de los "contenedores" o "continentes" de la actividad "ocupada" o "contenida".
- Tipología de la edificación dominante o estructurante de cada zona, en tanto que determinación del diseño de los contenedores o espacios ocupados por la edificación, relacionada directamente con el uso contenido, aunque no en exclusiva.
- Morfología urbana estructurante de la ordenación integral de cada sector y del Suelo Urbanizable interesado con la finalidad de otorgar una imagen finalista de congruencia espacial y ambiental en la trama urbana a crear.
- Etapas temporales de desarrollo urbanístico de los sectores de planeamiento parcial o especial, en relación con el Programa de Actuación del Plan General.

Los sectores son las unidades mínimas de ordenación y desarrollo urbanístico del Suelo Urbanizable Sectorizado, que deberán ser desarrollados mediante un plan parcial para la totalidad de los ámbitos, debiendo integrar, en su caso, los elementos de sistemas generales interiores. También deberán integrar elementos de redes generales exteriores cuando concurren circunstancias urbanísticas vinculadas al propio desarrollo del sector, que hagan aconsejable su ordenación conjunta.

Por último, en lo que se refiere al contenido del Plan en la clase de suelo urbanizable, se incorporan en el nuevo Plan las siguientes determinaciones:

- Delimitación del área de reparto de cargas y beneficios.
- División en sectores, de forma que todos los terrenos correspondientes a esta categoría urbanística pertenezcan a alguno de ellos. Respecto de los elementos integrantes de las redes públicas generales de infraestructuras, equipamiento y servicios, el Plan General opta, según el caso, por integrarlos como parte de un sector o considerarlos no pertenecientes a ninguno. Así como la justificación de la idoneidad de la delimitación de cada uno de los sectores.
- Señalamiento para cada sector, con el carácter de determinaciones estructurantes, del uso global y el aprovechamiento unitario. Asimismo, y con carácter orientativo no vinculante, se establece para cada sector en el que exista uso residencial, el número de viviendas.
- Salvo cuando se establezca directamente la ordenación pormenorizada, se establecen también con el carácter de determinación estructurante, condiciones específicas respecto a la regulación de los usos o de la edificación, así como criterios y objetivos para la formulación del correspondiente Plan Parcial.
- Cuando así proceda, se indica el orden de prioridad y las condiciones temporales que deben observarse para la incorporación de cada sector al tejido urbano. Asimismo, en su caso, se señalan los elementos de redes públicas generales que deben estar concluidos y en funcionamiento previamente al desarrollo de cada sector y cuya cesión y ejecución habrá de ser considerada como obligaciones inherentes al mismo.
- El Avance Plan General establece la completa ordenación pormenorizada de un sector (SUO-01 Ensanche Norte), cumpliendo los requisitos de contenido exigidos para los Planes Parciales, sin que sea necesario formular este instrumento de planeamiento para su desarrollo.

#### **3.1.2.1.1 Sectores con Uso Residencial**

Las áreas de crecimiento residencial tienen por finalidad principal el alojamiento de residencia permanente de las personas. Se incluye en esta actividad global la eventual actividad pormenorizada de usos anexos, secundarios o auxiliares, condicionados y compatibles con ella.

En la ordenación de los nuevos crecimientos se ha considerado imprescindible aportar una reflexión que explicita los objetivos del nuevo modelo de ciudad, toda vez que la contextualización de la mayor

parte de las opciones de futuro de San Martín de la Vega pasan por la ordenación de un modelo de crecimiento urbano que, dotado de racionalidad y presidido por los postulados de sostenibilidad ambiental, dé acomodo a las demandas emanadas de la recientemente descubierta vocación metropolitana del municipio. Por ello en el presente documento estas cuestiones han presidido las reflexiones y caracterizado el nivel de decisiones adoptado.

Con carácter general los principios, fundamentos y criterios que han alumbrado la ordenación de los nuevos crecimientos son:

- Apostar por una morfotipología diversa que facilite el mestizaje residencial, aportando variedad al hecho urbano resultante como presupuesto básico de sostenibilidad del ecosistema urbano.
- Construir un sistema de espacios públicos que fomente los vínculos de afinidad del usuario, dotándolo, para ello, de una adecuada formalización, continuidad y legibilidad.
- Priorizar los crecimientos en continuidad con la ciudad consolidada, optimizando los recursos existentes en materia de servicios urbanos e infraestructuras de comunicación. Se fomentará en la ordenación de los nuevos crecimientos la construcción de un diálogo fluido con los sectores urbanos adyacentes, facilitando la continuidad de ejes y tramas urbanas, capilarizando las relaciones morfológicas y asegurando una eficaz conectividad del sistema de espacios públicos.
- Aplicación del principio de dotación cruzada. Es decir, la localización y cuantificación de las reservas dotacionales deberá contemplar la solución de problemas carenciales y situaciones de precariedad que pudieran darse en los sectores urbanos colindantes.
- Concebir los nuevos crecimientos previstos en simbiosis con el medio natural circundante, integrando en las formas urbanas propuestas preexistencias naturales de necesaria preservación e incorporando los fundamentos del paisaje como nuevos argumentos de los proyectos urbanos a desarrollar (perpetuar relaciones de intervisibilidad, incorporar formaciones geográficas singulares como fondo escénico del nuevo modelo urbano, adoptar directrices en la trama urbana proyectada que garanticen la continuidad con el medio natural,).
- Integración en el nuevo modelo de ciudad de infraestructuras de comunicación de reciente ejecución. Nos referimos concretamente al efecto "imán" ejercido por el trazado de la red ferroviaria para direccionar la propuesta de nuevos crecimientos teniendo presente la potencialidad que introduce para proponer actuaciones que den respuestas a demandas de carácter metropolitano, pese a que en la actualidad la línea ferroviaria no preste servicio.
- El proyecto de crecimiento urbano debe contener una componente estética, una dimensión escénica capaz de persuadir a la colectividad a la que va dirigido, tratando de aportar una nueva gramática urbana que proporcione hitos referenciales que permitan la apropiación del espacio público por la ciudadanía como presupuesto básico para el fortalecimiento de los vínculos territoriales necesarios para crear afinidad, comunidad, cohesión e integración social.
- Asegurar la coherencia y coordinación de las ordenaciones pormenorizadas de los diferentes sectores del suelo urbanizable sectorizado al objeto de conformar una estructura urbana presidida por la continuidad eficiente de los elementos de urbanización primarios y la localización selectiva de las funciones de centralidad y las dotaciones de Rango Ciudad y de escala Barrio-Ciudad.

En el suelo urbanizable sectorizado el Plan opta por establecer una caracterización genérica, concretada en la calificación global, cautelada por determinadas cuestiones de ordenación de carácter vinculante que se entienden inexcusables para conseguir una adecuada integración de cada uno de los sectores en el proyecto de ciudad. Con ello tratamos de evitar que el crecimiento de la ciudad se produzca por adición acumulativa y apilada de sectores urbanos autistas y sin ningún tipo de relación. La ciudad se juega, en gran medida, su razón de ser en que los contactos entre sus distintas zonas no devengan en fricciones y desencuentros, para que la continuidad de sus secuencias y la legibilidad de sus escenas permitan al usuario identificarse con el espacio urbano. En la ciudad la suma de partes nunca constituye un todo armónico y coherente del que emerja una nueva cualidad,



una condición urbana de nuevo cuño, distinta a la de cada una de sus partes, pero genéticamente constituida por los códigos parciales que cada una de ellas le aporta.

Cuatro han sido las cuestiones sobre las que la ordenación del suelo urbanizable propuesto ha incidido con mayor énfasis para conseguir una estructura urbana capaz de garantizar su correcta relación con la ciudad consolidada, estableciendo, al tiempo, las pautas de colonización territorial lógicas para, preservando las áreas ambientalmente relevantes, lograr una adecuada permeabilidad y articulación interzonal que posibilite la integración en la malla urbana de los asentamientos irregulares existentes que han quedado incorporados en el modelo de ciudad:

- Desarrollar una red viaria de carácter reticular (sistemas locales estructurantes) óptimamente conectada a los principales distribuidores primarios de la estructura urbana con la finalidad de configurar una red de polígonos urbanos de "movilidad eficiente" que facilite la incorporación de medidas de pacificación del tráfico rodado en el interior de los sectores apostando por el predominio de los modos no motorizados y el protagonismo del peatón.
- Diseñar un sistema de secuencias ambientales y corredores verdes que permitan reconstruir las relaciones entre la ciudad y el entorno natural, las cuales han de actuar como soporte básico para la introducción de una red de ciclovías que se infiltren capilarmente en la estructura urbana y se prolonguen hacia el territorio rustico a través de la red de vías pecuarias y caminos rurales.
- Diseñar una estrategia selectiva de localización de equipamientos vinculada al trazado de los principales ejes viarios y a la ubicación de las piezas más significativas del sistema espacios libres. Con ello, además de asegurar la dignificación posicional de las dotaciones se refuerza la legibilidad y comprensibilidad del espacio urbano resultante.
- Proponer una red de nuevas centralidades urbanas con la finalidad de revertir el carácter cautivo, respecto del área central de la ciudad, de la periferia portuense. Este objetivo presenta una dimensión multiescalar.

Dos son Alternativas identificadas para dar acomodo al crecimiento residencial propuesto en el presente documento, que se fundamentan en una política de ensanches como instrumento para delimitar y dotar de compacidad al núcleo urbano:

#### **3.1.2.1.1 Sectores con Ordenación Pormenorizada:**

Debemos diferenciar dos ámbitos dentro de este crecimiento propuesto. De un lado los suelos del Ensanche Norte cuya ordenación pormenorizada se fundamenta en la adopción de una trama reticular que organiza una arquitectura del suelo fuertemente pautado y seriada que facilita el entendimiento y legibilidad del espacio urbano. De otro lado el Ensanche Sur trata de cerrar el núcleo urbano en su extremo sur completando la ronda perimetral al oeste del núcleo urbano (RG-IV-7.1).

##### o SUO-1 Ensanche Norte:

La ordenación pormenorizada contemplada en el presente Plan General opta por la configuración de una trama adaptada a la materialización de una caracterización tipológica diversificada en la que tengan acomodo operaciones de vivienda unifamiliar- en continuidad con la ciudad consolidada- y plurifamiliar. Así, en una primera aproximación, podemos distinguir en la ordenación del crecimiento residencial dos ámbitos principales, el crecimiento al norte del cementerio y las operaciones de sellado de la trama urbana adyacente, morfológicamente diferenciados en base a la oferta tipológica a desarrollar en cada uno de ellos.

La ordenación pormenorizada propuesta se centra en aportar los argumentos compositivos, estéticos y funcionales apropiados para configurar un espacio urbano adecuadamente codificado, bien delimitado y dimensionado sin excesos. Un espacio

concebido desde la condición colectiva de lo urbano y desde el entendimiento que su voluntad de permanencia descansa fundamentalmente en la legibilidad de unos espacios públicos accesibles, en la solidez de las trazas que colonizan y pautan el territorio y permiten canalizar racionalmente las infraestructuras y los servicios, en la consideración del paisaje como nuevo argumento proyectual, en la adopción de modelos densamente eficientes como garantía de sostenibilidad, y en el mestizaje de actividades y tipologías residenciales que eviten la homogeneidad del resultado final. Un espacio dotado, en definitiva, de orden y variedad y como condiciones de lo urbano que hagan factible, además y sobre todo, su enriquecimiento con el paso del tiempo.



DETERMINACIONES URBANÍSTICAS ESTRUCTURALES	
1. SUPERFICIE DEL SECTOR	567.502 m <sup>2</sup>
2. USO GLOBAL	RESIDENCIAL
4. COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD REAL	0,5781 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
3. EDIFICABILIDAD MÁXIMA REAL	328.963 m <sup>2</sup>
6. NÚMERO APROXIMADO DE VIVIENDAS	2.693 viv
5. DENSIDAD	47,45 viv/Ha
6. EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL MÁXIMA REAL	269.300 m <sup>2</sup>
Vivienda Libre Manzana Abierta (máximo)	134.650 m <sup>2</sup>
Vivienda Libre Manzana Cerrada (máximo)	53.860 m <sup>2</sup>
Vivienda protegida (mínimo)	80.790 m <sup>2</sup>
Nº mínimo de viviendas protegidas	833 viv
7. EDIFICABILIDAD TERCIARIA MÁXIMA REAL	59.663 m <sup>2</sup>
Terciario compatible (mínimo)	23.865 m <sup>2</sup>
Terciario exclusivo (máximo)	35.798 m <sup>2</sup>

Como podemos observar se obtiene un parámetro de 22,15 m<sup>2</sup> de usos terciarios, por unidad residencial. Estos usos se distribuirán en el sector como usos compatibles localizados en contenedores edificatorios de uso dominante residencial y como usos

exclusivos en el entorno de la estación, al objeto de conformar un área de centralidad en dicho ámbito.

La superficie media construida por unidad residencial contemplada en los cálculos es de 100 m<sup>2</sup>/ vivienda.

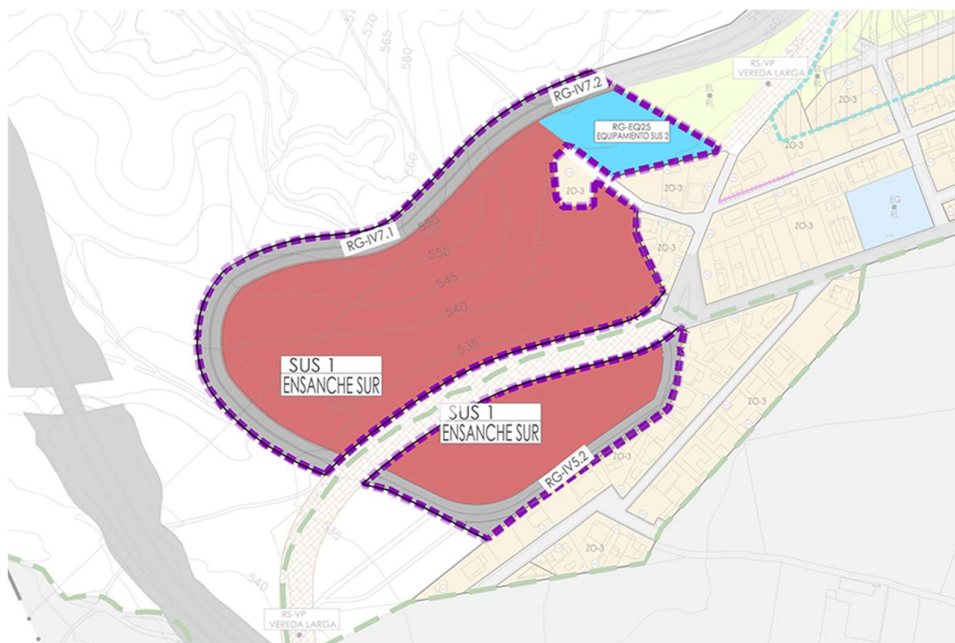
Se fija como mínimo de vivienda protegido el mínimo por Ley como redes públicas supramunicipales. Se pretende incidir en la cohesión del modelo urbano resultante fomentando, además de la textura funcional garantizada por los usos complementarios terciario-comerciales- una adecuada mezcla social. Se completará el sistema de redes supramunicipales con la inclusión de una reserva de suelo para infraestructura de comunicación coincidente con la zona de servidumbre de protección y límite de edificación de la carretera M-506 (RS-IV 2.2). En relación con las redes generales incluidas en el sector, se ha reservado una gran pieza dotacional en el extremo occidental del sector (RG-EQ20). La prolongación de determinadas arterias viarias estructurantes de la ciudad consolidada (RG-IV2, RG-IV4, RG-IV7) y la incorporación de un importante bulevar de directriz este-oeste llamado a constituirse en un eje de centralidad periférica, constituyen redes generales de infraestructura viaria. En cuanto a las Redes Locales, se han configurado siguiendo una estrategia de ordenación que apuesta por la conformación de áreas de concentración dotacional en posiciones próximas de movilidad a la residencia y por configurar secuencias espaciales que se constituyen en los itinerarios cívicos del ensanche.

#### 3.1.2.1.2 Sectores con Ordenación remitida

- SUS-1 Ensanche Sur:

La Propuesta del suelo urbanizable sectorizado en el núcleo principal se completa con la puesta en carga de suelos localizados en el límite suroccidental de la ciudad cuyo objetivo es completar el tejido urbano hasta el contacto con la nueva circunvalación oeste de la M-307. Los objetivos de la ordenación de este sector son:

- Mejorar la accesibilidad de este ámbito de la ciudad mediante la ampliación del Camino de Valdemoro y la prolongación meridional de la Avenida proyectada siguiendo el trazado de la Vereda Larga
- Generar un nuevo contenedor para equipamientos sociales públicos que vengán a equilibrar la concentración de este tipo de uso y actividad que se genera en el extremo norte del núcleo, favoreciendo así la proximidad todos los ciudadanos de esta oferta dotacional. (RG-EQ25).
- En aplicación del principio de "dotación cruzada", mejorar los índices dotacionales del área homogénea del suelo urbano consolidado adyacente aportando un nivel suficiente de espacios libres y equipamientos.
- Adecuar la oferta residencial a la caracterización tipológica dominante en el área homogénea colindante (vivienda unifamiliar aislada y pareada).
- Mediante el desarrollo de este sector, se facilitará la integración y puesta en carga del tramo de vía pecuaria (conocida como Vereda Larga) que discurre de forma paralela a los límites del mismo (y que no se ve afectada por tanto por la clasificación de suelo prevista).



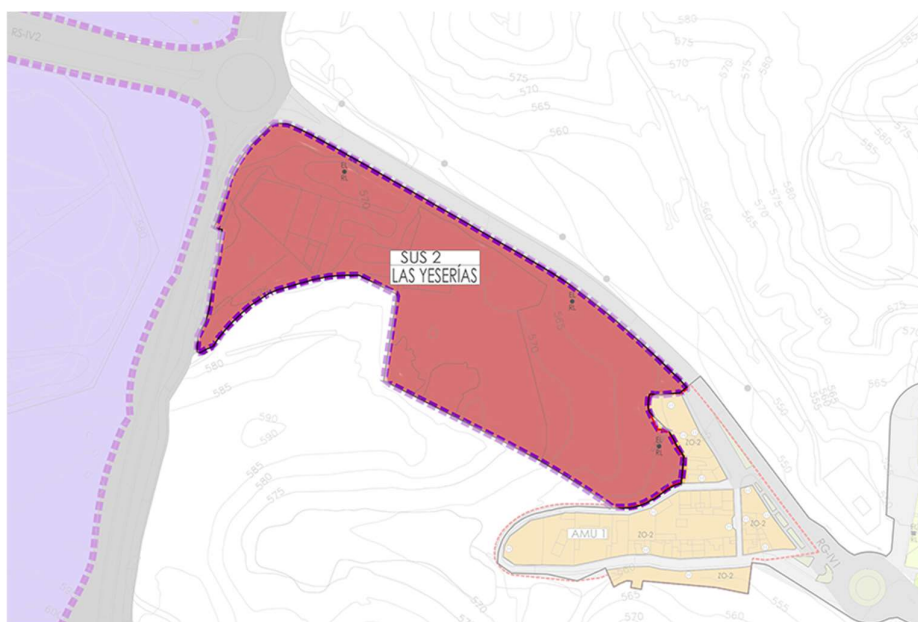
DETERMINACIONES URBANÍSTICAS ESTRUCTURALES			
1. SUPERFICIE DEL SECTOR	48.987 m <sup>2</sup>	2. COEFICIENTE DE EDIF. APROXIMADO	0,2891 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
3. USO GLOBAL	RESIDENCIAL	4. EDIFICABILIDAD MÁXIMA APROXIMADA	14.163 m <sup>2</sup>
5. DENSIDAD	14,09 viv/Ha	MÁXIMA EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL APROXIMADA	13.163 m <sup>2</sup>
6. NÚMERO APROXIMADO DE VIVIENDAS	70	MÁXIMA EDIFICABILIDAD TERCIARIA APROXIMADA	1.000 m <sup>2</sup>

En cuanto a la reserva de redes públicas incluidas en el sector y en relación a las redes generales, destaca la presencia de una importante reserva dotacional, destinada a equipamiento social, en el extremo suroeste del ámbito, así como la prolongación de determinadas arterias viarias estructurantes de la ciudad consolidada (RG-IV 5 y RG-IV7). Las reservas mínimas para redes locales de espacios libres, equipamientos sociales y servicios serán las reguladas en el artículo 36.6 de la LSCM. Su localización deberá favorecer la creación de un área de concentración dotacional que, además de mejorar los índices dotacionales del entorno urbano, aporte cualificación, singularidad y significado a un paisaje urbano que, dada la caracterización tipológica dominante, suele presentar una excesiva homogeneidad y ausencia de referentes que fomenten su legibilidad.

o SUS-2 Yeserías:

La Propuesta del suelo urbanizable sectorizado se completa con la puesta en carga de suelos localizados en el límite noroccidental de la ciudad cuyo objetivo es completar el tejido urbano hasta el contacto con la nueva circunvalación oeste de la M-307 y la carretera M-506. Los objetivos de la ordenación de este sector son:

- Recuperar los suelos ocupados por la empresa "Manipulados La Antigua" para integrar el asentamiento de la calle Villamontaña a la trama urbana.
- Generar nuevas zonas de equipamientos que generen dotaciones para estos barrios y que puedan funcionar de manera semiautónomo.
- Adecuar la oferta residencial y su tipología a la caracterización propia del terreno.



DETERMINACIONES URBANÍSTICAS ESTRUCTURALES			
7. SUPERFICIE DEL SECTOR	43.075 m <sup>2</sup>	8. COEFICIENTE DE EDIF. APROXIMADO	0,4 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
9. USO GLOBAL	RESIDENCIAL	10. EDIFICABILIDAD MÁXIMA APROXIMADA	26.000 m <sup>2</sup>
11. DENSIDAD	50 viv/Ha	MÁXIMA EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL APROXIMADA	21.500 m <sup>2</sup>
12. NÚMERO APROXIMADO DE VIVIENDAS	215	MÁXIMA EDIFICABILIDAD TERCIARIA APROXIMADA	4.500 m <sup>2</sup>

En cuanto a la reserva de redes públicas incluidas en el sector y en relación a las redes generales, destaca la presencia de una importante reserva dotacional, destinada a espacios libres en los extremos del ámbito como protección frente a la legislación de carreteras. Las reservas mínimas para redes locales de espacios libres, equipamientos sociales y servicios serán las reguladas en el artículo 36.6 de la LSCM. Su localización deberá favorecer la creación de varias áreas de concentración dotacional que, además de mejorar los índices dotacionales del entorno urbano, aporte cualificación, singularidad y significado a un paisaje urbano que, dada la caracterización tipológica dominante, suele presentar una excesiva homogeneidad y ausencia de referentes que fomenten su legibilidad.

### 3.1.2.1.2 Sectores con Uso Global de Actividades Económicas

Dentro de la estrategia de diversificación económica que orienta con carácter preferente la política de la Corporación Municipal, una de las líneas de acción instrumentadas es la dotación de espacios aptos para el desarrollo de actividades productivas. No hay síntoma mayor de insostenibilidad que la existencia de un sector dominante que acoge a la mayor parte de la población activa de un municipio. Ante períodos de crisis la capacidad de respuesta y el estímulo a la reactivación desde la búsqueda de fórmulas alternativas es prácticamente nula. Es cierto que el Ocio Metropolitano y sus actividades complementarias (residenciales, alojativas, terciarias o comerciales) se constituye en el escenario futuro, en la gran apuesta de desarrollo económico de San Martín de La Vega. Sin embargo, su activación no debe impedir la apertura de campos de actividad alternativos de carácter industrial y empresarial que, además, pueden desarrollar una serie de funciones complementarias con aquel.

Este objetivo de ordenación ha quedado reflejado en el presente documento en el proyecto de dos ámbitos considerados óptimos para el desarrollo de actividades económicas:

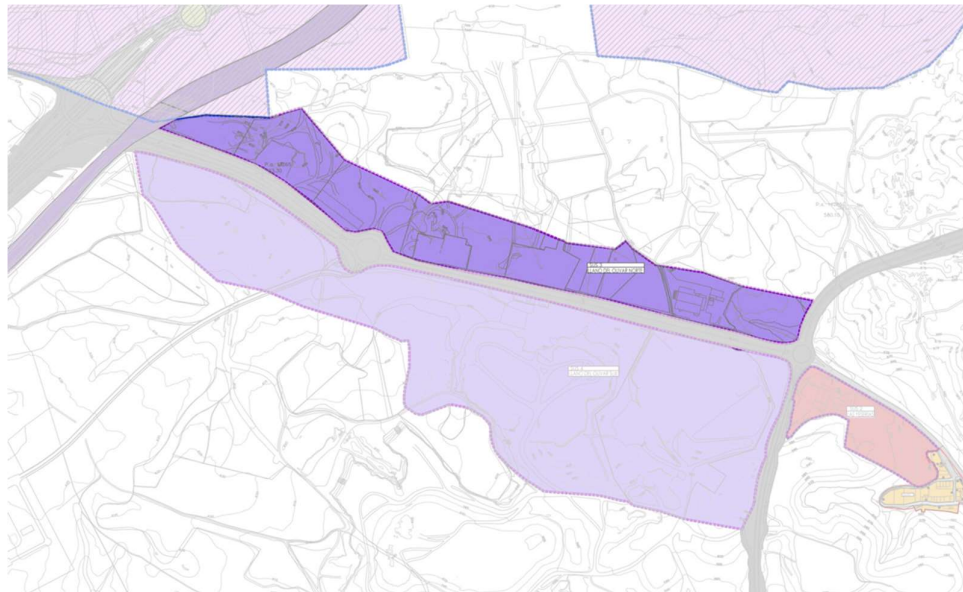
- Sector de Suelo Urbanizable Sectorizado SUS-3 Polígono Industrial Valle del Olivar Norte, de casi 20 hectáreas de suelo, en el acceso al núcleo de población desde la carretera de Pinto M-506.
- Sector de Suelo Urbanizable Sectorizado SUS-4 Polígono Industrial Valle del Olivar Sur, de 47 hectáreas de suelo, localizado en el lado sur de la carretera de acceso a Pinto M-506.

### 3.1.2.1.1 Sectores con Ordenación remitida

#### o SUS-3 Llano del Olivar Norte:

Se trata de unos suelos que tienen la vocación de integrar dentro del polígono industrial las industrias existentes a lo largo de la carretera M-506 y crear un espacio orientado a dar cobertura a las necesidades industriales del municipio de San Martín, localizándose en una posición inmejorable, a la entrada al núcleo desde la carretera de Pinto.

La necesidad de oferta de este tipo de instalaciones en respuesta a la obsolescencia, disfuncionalidad e inadecuada localización de contenedores edificatorios cuasi industriales en el núcleo urbano, así como el impacto ambiental que producen, sobre todo en la zona de casco antiguo, otorgan una gran relevancia y contenido estratégico a esta intervención, al postularse como solución idónea a esta problemática, ofreciendo un espacio dotado de buena conexión infraestructural, con aptitudes topográficas ajustadas al desarrollo de actividades económicas y una localización óptima en la confluencia de la M-506 y la variante de la M-307, a la entrada al núcleo principal.



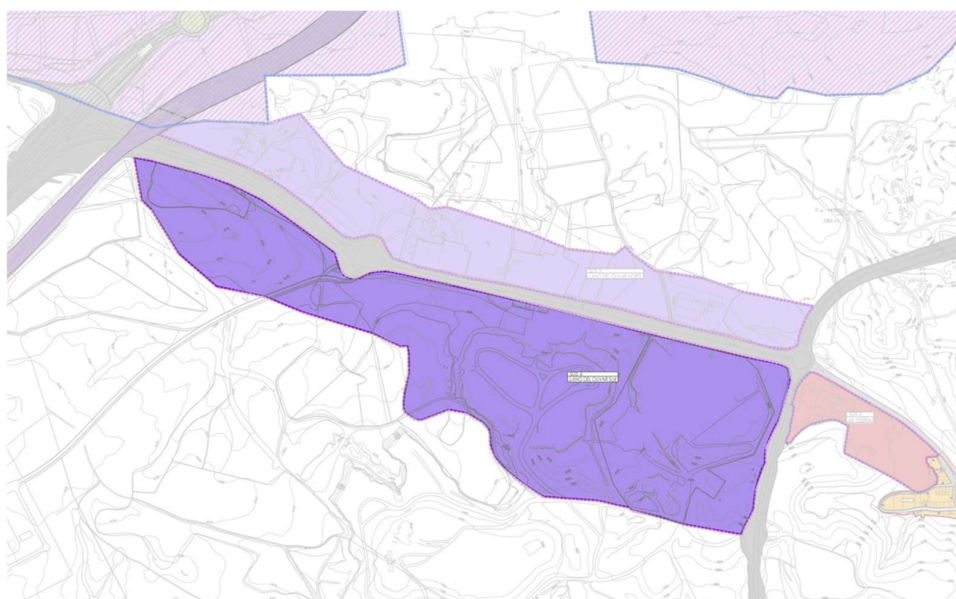
En relación a las redes públicas, se ha establecido una reserva para las redes generales para la obtención parcial del Parque Lineal del Este (RG-EL-9) y que se encuentra adscrito a este sector.

DETERMINACIONES URBANÍSTICAS ESTRUCTURALES			
13. SUPERFICIE DEL SECTOR	198.025 m <sup>2</sup>	14. COEFICIENTE DE EDIF. APROXIMADO	0,4 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>

15. USO GLOBAL	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	16. EDIFICABILIDAD MÁXIMA APROXIMADA	79.210 m <sup>2</sup>
17. REDES GENERALES	7.500 m <sup>2</sup>		

o SUS-4 Llano del Olivar Sur:

El objeto de este sector es dar por un lado cumplimiento al convenio suscrito entre el ayuntamiento y la empresa IBERPLACO S.A. ofreciendo unos suelos de carácter industrial con vocación de generar un polígono industrial junto con el sector situado al norte de la carretera M-506 que logre resolver las necesidades industriales del municipio.



En relación a las redes públicas, se ha establecido una reserva para las redes generales para la obtención parcial del Parque Lineal del Este (RG-EL-9) y que se encuentra adscrito a este sector.

DETERMINACIONES URBANÍSTICAS ESTRUCTURALES			
1. SUPERFICIE DEL SECTOR	472.220 m <sup>2</sup>	2. COEFICIENTE DE EDIF. APROXIMADO	0,4 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
3. USO GLOBAL	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	4. EDIFICABILIDAD MÁXIMA APROXIMADA	188.888 m <sup>2</sup>
5. REDES GENERALES	18.192 m <sup>2</sup>		

**3.1.2.1.3 Sectores con Uso Global Dotacional de Ocio y Complementarios**

**3.1.2.1.3.1 Sectores con Ordenación remitida**

o SUS-5 "Parque de Ocio y Servicios".

Para abordar y justificar las decisiones adoptadas por el presente Plan General en relación a los terrenos ocupados por el denominado Parque de Ocio, es preciso, como premisa, exponer la historia urbanística de esta actuación, para alcanzar una mejor comprensión de la propuesta formulada por el presente Plan General para los mencionados terrenos.

### Historia Urbanística del ámbito Parque de Ocio:

San Martín de la Vega cuenta con Normas Subsidiarias de Planeamiento aprobadas definitivamente por la Comisión de Urbanismo de la Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid en sesión celebrada el 29 de octubre de 1996 y publicadas en el BOCM de 22 de enero de 1997.

Los terrenos objeto de análisis en las NNSS se incluían en el denominado "Parque Temático Ciudad del Ocio Sistema General D".

Se establece que para el desarrollo de este ámbito será precisa la redacción de un Plan Parcial, con las siguientes determinaciones contenidas en las NNSS:

- Superficie: 544 has.
- Edificabilidad: 1.632.000 m<sup>2</sup>t (0,3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>).
- Usos:
  - Característico: Ocio
  - Complementarios: Hotelero, Comercial, Terciario, Industrial.

De igual forma se disponía que, el Plan Parcial debiera contener la ordenación de los usos dentro de los establecidos con carácter general, y las normas urbanísticas para su consolidación y desarrollo para la ordenación de los espacios y edificaciones destinados a contenerlo.

En sesión celebrada el 22 de septiembre de 1998 (publicado en el BOCM de 16 de noviembre de 1998), la Comisión de Urbanismo de Madrid, aprueba definitivamente la Modificación Puntual de las NNSS del Área de Reparto D y su entorno inmediato (es decir, los terrenos incluidos en las NNSS como Sistema General D Parque de Ocio). Esta Modificación tuvo por objeto, principalmente:

- La redefinición del ámbito del área de reparto D, que pasó a tener 527 has en vez de 544 has.
- Disminución de la edificabilidad, que pasó de 1.632.000 m<sup>2</sup>t a 1.100.000 m<sup>2</sup>t, lo que supone la reducción del coeficiente de 0,3 a 0,2. De la edificabilidad total, es decir, 1.100.000 m<sup>2</sup>t, sólo 825.000 m<sup>2</sup>t era edificabilidad lucrativa, siendo el resto, 275.000 m<sup>2</sup>t, edificabilidad no lucrativa (equipamientos públicos).
- Definición del uso de ocio.
- Se configura como un suelo urbanizable o apto para urbanizar a desarrollar mediante Plan Parcial.

De forma simultánea a la Modificación Puntual se tramitó y aprobó el Plan Parcial del Sector único SAU-D "Parque de ocio", que alcanzó su aprobación definitiva mediante Acuerdo adoptado en la sesión de la Comisión de Urbanismo de Madrid celebrada el 22 de septiembre de 1998 y publicada en el BOCM el 20 de noviembre de 1998.

A partir de ahí comenzó la actividad de ejecución urbanística, aprobándose mediante Decreto de Alcaldía de 18 de junio de 1999 el Proyecto de Compensación. Así mismo, el 25 de junio de 1999 se aprobó definitivamente el Proyecto de Urbanización. Las obras básicas de urbanización y conexiones exteriores están totalmente terminadas y recepcionadas por el Ayuntamiento.

El 21 de diciembre de 2005 se suscribió un convenio urbanístico entre el Excmo. Ayuntamiento de San Martín de la Vega, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, ARPEGIO, Áreas de Promoción Empresarial, S.A. y la Sociedad Parque Temático de Madrid, S.A. El objeto del convenio fue pactar una modificación del



planeamiento con la finalidad de incrementar el aprovechamiento en las parcelas lucrativas propiedad de Parque Temático de Madrid, S.A. para que se rentabilizara su inversión. El incremento se fijó en 275.000 m<sup>2</sup>t.

Este Acuerdo fue impugnado ante la jurisdicción contenciosa- Administrativa habiendo recaído Sentencia el 20 de noviembre de 2009 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera, que anula el mencionado Acuerdo.

La razón fundamental del fallo judicial radica en lo expuesto en el Fundamento de Derecho Quinto:

*"Así pues, podemos afirmar que la Modificación de las NNSS de Planeamiento de San Martín de la Vega en el ámbito del Plan Parcial del Sector SAU-D "Parque de Ocio de la Comunidad de Madrid" no responde a una razón urbanística de carácter general municipal, ni a criterios de ordenación territorial, ni se justifica en una razón de interés público y que obedeció al único designio de salvar a una sociedad -cuyo capital social, en un 60% pertenece a entidades mercantiles privadas-, de la difícil situación económica por la que atravesaba. Así pues, la modificación recurrida está viciada de desviación de poder puesto que el ejercicio de la potestad de planeamiento no fue encaminado a servir al interés público urbanístico.*

*Lo expuesto determina la estimación del presente recurso y la consiguiente anulación del Acuerdo recurrido, resultando innecesario el examen de los restantes motivos de impugnación articulados por la parte recurrente".*

Con los antecedentes urbanísticos antes descritos, se procede en estos momentos a la redacción del Plan General de Ordenación Urbanística de San Martín de la Vega, que una vez entre en vigor sustituirá a las Normas Subsidiarias (NNSS) de Planeamiento aprobadas en 1996.

Ha de advertirse que, con ocasión de la redacción del Plan General, se recupera plenamente la potestad de planeamiento urbanístico, es decir, se cuenta con la facultad de proponer y aprobar una ordenación ex novo del territorio como consecuencia de esta revisión del planeamiento general (que supone la redacción de este Plan General con respecto a las NNSS).

La razón de esta aseveración radica en que esta potestad de carácter alterativo o innovativo se encuentra "ínsito en toda actuación planificadora como elemento natural" y que es un "principio fundamental en cualquier ordenación jurídica y que afecta también a los Planes y ordenación urbanístico". Este poder de alterar en el ámbito urbanístico se conoce como "ius variandi".

En efecto, los instrumentos de planeamiento general, en la medida que gozan de carácter normativo, participan de la misma posibilidad que el resto de las normas del ordenamiento jurídico, para su creación y extinción, a través de un procedimiento específico homologable al de la aprobación de las disposiciones de carácter general. En este sentido, "la innovación - dice la STS 24 de septiembre de 1981- constituye un poder inherente a la naturaleza de la función reglamentaria y planificadora, como reflejo en tono menor, del poder legiferante".

Pues bien, como se apuntaba, en la Revisión (redacción de un nuevo instrumento de planeamiento general) se da una recuperación íntegra de las potestades para aprobar los Planes, una ordenación ex novo del territorio. Estas potestades permiten a la Administración ejercitar el "ius variandi" con mayor energía y rotundidad, lo que implica la adopción de nuevos criterios respecto a la estructura general y orgánica del territorio o de la clasificación y

categorización de suelo, motivada por la elección de un modelo territorial distinto o por la aparición de circunstancias sobrevenidas, de carácter demográfico o económico, que incidan sustancialmente sobre la ordenación, o por el agotamiento de la capacidad del Plan o por cualquier otra circunstancia sobrevenida que así lo exigiere.

Esta potestad que se coloca como principio inspirador del presente Avance de Plan General, cobra especial importancia en el caso del municipio de San Martín de la Vega en lo concerniente al ámbito denominado Parque de Ocio dada su extensión, singularidades de usos y proyección territorial. La necesidad de que el nuevo planeamiento general del municipio realice una reflexión y decisión propia sobre cuál debe ser el contenido urbanístico preciso de este ámbito era independiente de la suerte final de la Modificación de las NNSS de 2006.

En cualquier caso, es preciso indicar desde el punto de vista jurídico, que tras adquirir firmeza la Sentencia del TSJ de Madrid dictada (por sentencia 9 de julio de 2013 del Supremo) se declara anulado (en origen) el Acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Madrid de 27 de diciembre de 2006, por el que se aprobaba definitivamente la nueva Modificación Puntual de las NNSS y del Plan Parcial Parque de Ocio. El efecto que produce un pronunciamiento en este sentido es la reviviscencia del instrumento de planeamiento anterior, el que pretendía (irregularmente) derogarse con el Acuerdo anulado. En este caso, recuperó vigencia la Modificación Puntual de las NNSS aprobada el 22 de septiembre de 1998 y el Plan Parcial aprobado en desarrollo de aquella, lo que implica que las determinaciones urbanísticas del mismo antes de la vigencia de esta Revisión del Plan General son las establecidas en los instrumentos de planeamiento mencionados.

En cualquier caso, pese a estos antecedentes, el presente Plan General puede ejercitar plena e íntegramente la potestad de planificación urbanística, analizando y valorando lo actuado en su planeamiento vigente de referencia (la Modificación Puntual de las NNSS de 1998) y, de forma justificada (como se expresará continuación), puede y debe incorporar nuevos criterios de ordenación para este ámbito. Y es que el nuevo planeamiento general no considera apta (por las razones que se exponen a continuación) la ordenación actual del ámbito de Parque de Ocio (la derivada de la modificación de las NNSS de 1998) ni tampoco asume la que se proponía en la Modificación de las NNSS de 2006 (finalmente anulado) todo ello debido a que la nueva ordenación de Parque de Ocio y Servicios debe ajustarse a los requerimientos actualizados de una planificación conforme al interés público para que este espacio -nacido como una intervención pública con una vocación dinamizadora del progreso económico social del municipio en el contexto regional- cumpla eficazmente las funciones que para las que fue concebido y las que es capaz de desarrollar atendiendo a su posición en el territorio.

En efecto, uno de los estratos más evidentes del paisaje metropolitano contemporáneo es el surgimiento y progresiva consolidación de nuevos patrones de localización de actividades económicas, basados sobre todo en el desarrollo de la movilidad y las infraestructuras arteriales de transporte. Plataformas logísticas, Parques Empresariales, Centros Comerciales, Grandes Equipamientos y dotaciones resultan algunos de los usos que con frecuencia tienden a implantarse en los nodos y principales carreteras y autopistas de las regiones metropolitanas en la búsqueda de nuevas relaciones de acceso, visibilidad y sinergias con otras actividades. Es decir, en estos escenarios territoriales se observa un proceso de polarización del crecimiento hacia las infraestructuras a la búsqueda de nuevas ventajas posicionales, diferentes y alternativas a las de la ciudad compacta. Las nuevas lógicas de localización se alejan de los principios de contigüidad física y proximidad a un núcleo urbano en particular, para establecer relaciones funcionales a escala metropolitana. Así, artefactos del ocio y el consumo, centros de negocio, parques tecnológicos, grandes universidades y hospitales, se convierten progresivamente en los nuevos espacios de condición central del territorio urbano contemporáneo.

La operación del Parque de Ocio cabría definirla, actualmente, como un "cadáver urbanístico" toda vez que, más allá del Parque Temático ejecutado, no se han desarrollado ninguno de los usos y actividades inicialmente previstos. La situación, que se revela especialmente preocupante, se ve sustancialmente agravada ante el importante volumen de recursos públicos que se movilizaron al objeto de dotar a este escenario territorial de la imprescindible accesibilidad metropolitana (vial y ferroviaria) que, como hemos analizado en el párrafo preferente, representa su auténtica "razón de ser".

Es decir, hoy en día nos encontramos con un espacio óptimamente conectado con la Región Urbana de Madrid, urbanizado y dotado con los servicios infraestructurales necesarios para su correcta integración urbana y territorial. Y, paradójicamente, pese a reunir los presupuestos que se precisarían para configurarse como un nodo de centralidad metropolitana de primer nivel, la realidad es que el área de Parque de Ocio se muestra incapaz de atraer las actividades, usos y funciones imprescindibles para ejercer realmente esta vocación. "Continente sin contenido", el área sufre una "obsolescencia temprana" incubada en el momento de su concepción- es decir, desde el primer momento de establecimiento de sus determinaciones urbanísticas, y que tampoco ha sido reparada por los sucesivos intentos de Modificaciones Puntuales- que resulta preciso revertir, inyectando de forma decidida de los nutrientes urbanísticos necesarios para promover su reciclaje y refuncionalización con el objetivo de alcanzar los niveles de excelencia funcional, ambiental y dotacional que demandan las nuevas centralidades territoriales.

Este diagnóstico y reflexiones son los que orientan los nuevos criterios y objetivos de ordenación que la presente Revisión del Planeamiento General establece (conforme a su plena legitimación y capacidad) para la actuación urbanística del Parque de Ocio. Criterios y Objetivos que se centran en incorporar "incentivos cualitativos y cuantitativos" que permitan adquirir al ámbito de una verdadera condición de centralidad metropolitana para la que fue concebida originalmente, posibilitando de esta forma desarrollar plenamente la estrategia de política territorial que impulsó su planificación.

En cierto modo, podríamos adjetivar la operación que propone y diseña el Nuevo Planeamiento General de San Martín de la Vega para el ámbito de Parque de Ocio como una actuación de "reciclaje metropolitano" dadas las similitudes que presenta con otras iniciativas de transformación desarrolladas en la Comunidad de Madrid en polígonos industriales obsoletos. Si en estos casos se trataba de espacios industriales envejecidos que han agotado su ciclo vital y que precisan inyecciones de competitividad urbana, el área del Parque de Ocio muestra igualmente síntomas de "envejecimiento prematuro", es decir, de agotamiento, obsolescencia y disfuncionalidad sin ni siquiera haber comenzado su andadura, lo cual obliga a realizar un replanteamiento en profundidad de sus determinaciones urbanísticas originales incorporando nuevos usos, funciones y actividades complementarios acordes tanto con su vocación territorial como con la capacidad de acogida del soporte espacial, incidiendo de manera preferencial en mejorar los niveles de equipamientos y las condiciones ambientales de la escena urbana resultante, optimizando su accesibilidad regional y apostando por incrementar su integración con el entorno territorial y con el núcleo principal de San Martín de la Vega.

Los nuevos criterios y objetivos de ordenación establecidos por el Plan General de San Martín de la Vega para el Parque de Ocio y Servicios parten de la siguiente reflexión:

- la aportación de los nutrientes necesarios para desarrollar plenamente la potencialidad del área (como nuevo nodo de centralidad regional y acción estratégica para fortalecer la cohesión territorial de la Región Urbana de Madrid) considerando la nula afección ambiental que esta reforma supondría

(dada la adecuación de las nuevas determinaciones a la capacidad de acogida del Sector),

- la mejora de los índices de complejidad urbana del ámbito promoviendo su diversificación funcional (sin pérdida de su carácter principal) y la adecuación de las intensidades a los usos previstos,
- la recualificación dotacional del ámbito tanto a los usos e intensidades a establecer como para su adecuación a las nuevas necesidades de la población y a las aspiraciones del municipio de convertirse en centro de nuevos equipamientos públicos y privados de interés social,
- La potenciación de la integración territorial y urbana del área.

Ahora bien, siendo los objetivos específicos de ordenación vinculados al interés general expuestos, los que justifican en sí mismo la necesidad de la reforma de la ordenación existente en el ámbito, se es consciente que para que la toma una decisión de planificación sea oportuna debe valorarse además otro aspecto complementario: la viabilidad de la ordenación urbanística resultante. El diseño, orientación funcional y las determinaciones urbanísticas de una actuación de estas características deben garantizar, además, su viabilidad económica. Ahora bien, el análisis de esta viabilidad debe realizarse desde aspectos más globales que el que se restringe exclusivamente a un estudio de costes y beneficios de la inversión en los usos privativos resultantes sino valorando de forma ponderada la rentabilidad (social) de la inversión pública y privada que se afronta. Este último aspecto, en el presente caso adquiere un relieve especial, máxime cuando gran parte de los volúmenes de inversión contemplados (que han dado soporte infraestructural al ámbito) provienen de la administración pública. Por ello, no se trata de proponer una nueva ordenación que haga viable económicamente la actuación sino de proponer la mejor ordenación (conforme a unos criterios planificadores coherentes y de interés general) que además sea capaz de rentabilizar socialmente la inversión ya realizada en infraestructuras (por ser éste, también una razón de interés general).

Desde el punto de vista del interés general, también hay que tener presente la finalidad última de creación de empleo que se perseguía con el desarrollo urbanístico de esta pieza, y que debe ser ratificada y fortalecida en estos momentos de crisis. Así, según los estándares del Censo de Áreas Industriales, CAM 1992 y el informe Europa 2000, Comunidades Europeas, con esta iniciativa podrían crearse miles de puestos de trabajo. La Administración debe tomar las medidas que contribuyan a que una intervención estratégica regional de este calado pueda cumplir finalmente con el objetivo perseguido y alcanzar su potencialidad en términos de inversión y empleo, con más razón si cabe en la situación económica actual.

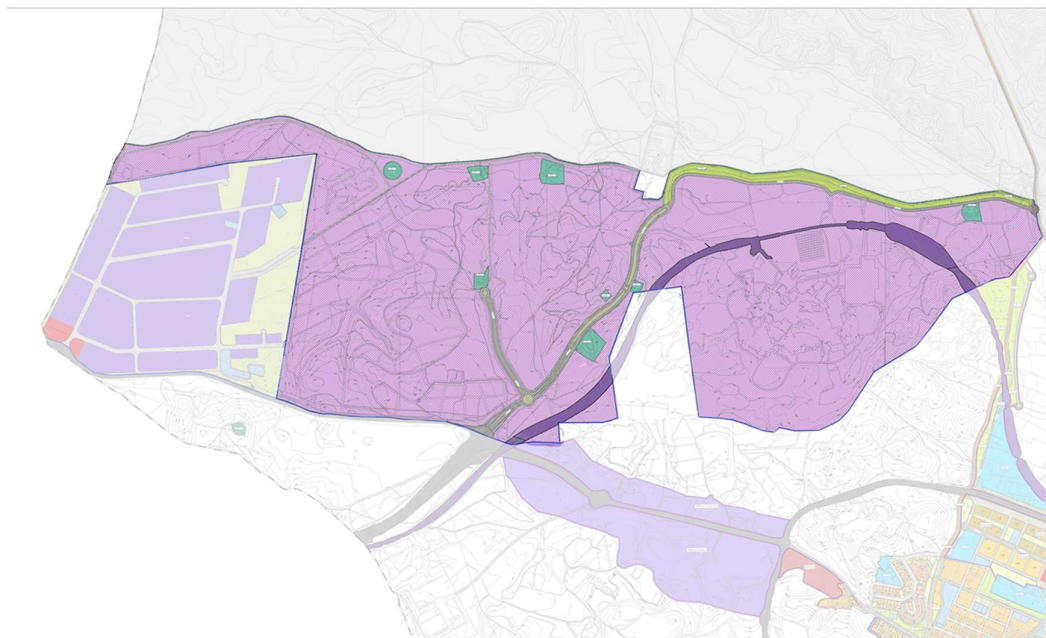
En conclusión, un objetivo prioritario del Nuevo Plan General es reformular las determinaciones urbanísticas del sector combinando ambas condiciones (interés general en la utilización del suelo y aprovechamiento social de la inversión pública realizada) al tiempo que se asegure el reparto equitativo de cargas y beneficios entre los intervinientes en la actividad transformadora y edificatoria del suelo) entendiéndose que, en caso contrario, se estaría certificando la defunción de una iniciativa determinante y estratégica para el desarrollo económico, la competitividad y la cohesión territorial del escenario regional.

Para ello se entiende imprescindible incidir en tres aspectos básicos:

- Diseñar una amplia gama de usos, funciones y actividades a implantar en el sector, con las siguientes finalidades:
  - Incorporar un batería de usos complementarios al Parque Temático en la Zona de Ocio y Servicios al objeto de mejorar las prestaciones turísticas del área.

Arropar el equipamiento turístico con la presencia de usos recreativos, servicios terciarios y la materialización de una importante oferta alojativa de carácter hotelero se entiende imprescindible para revertir la estacionalidad del uso de este espacio posibilitando una presencia temporalmente más prolongada de los usuarios y visitantes, lo cual redundará en incrementar la competitividad de un sector económico vital para la economía de San Martín de la Vega y la Región de Madrid.

- Fomentar la implantación, en el resto del ámbito, de un Parque Empresarial, logístico y Servicios de máxima excelencia funcional y ambiental, destacando la presencia de un Parque de Actividades Económicas de gestión municipal orientado al desarrollo de usos industriales y de servicios avanzados.
  - Posibilitar la implantación de Equipamientos de Rango Regional -de tipo socioeducativos, que aprovechen la óptima renta de emplazamiento que presenta el Sector Parque de Ocio para la materialización de una actividad de estas características, transforma la incertidumbre consustancial de este tipo de iniciativas- que, en la mayor parte de los casos responden a deseos no verificados- en una "certidumbre hipotética" que demanda una respuesta adecuada en el Nuevo Plan General.
- Establecer una distribución lógica y racional de la edificabilidad total del sector entre los diferentes usos pormenorizados, estableciendo limitaciones (mínimos y máximos) que se entienden incuestionables e imprescindibles para no desvirtuar la condición funcional predominante del área. En especial destacan dos medidas:
- La estrategia de "arope funcional" de la infraestructura del Parque Temático, se entiende absolutamente preferencial al objeto de consolidar la actividad turística como "hecho diferencial" que singulariza este Sector en el marco de la región madrileña. Por ello, de la máxima edificabilidad establecida para el sector, al menos un 10% deberá implantarse en la Zona de Ocio para fomentar los usos complementarios recreativos, terciarios y hoteleros a los antes nos hemos referido.
- Establecer una distribución lógica y racional de la superficie dotacional. En especial destacan dos medidas:
- Conformación de una orla ambiental perteneciente a la red general de espacios libres que garantice la transición con el Parque Regional del Jarama con el Polígono Industrial, además de articularse con el núcleo principal a través del Parque Lineal propuesto siguiendo el trazado de la Vereda Larga. Con esta acción se incide en la conformación de un corredor ambiental de alcance territorial que fortalece la conectividad entre los espacios libres urbanos, los parques periurbanos y las Áreas Naturales relevantes del Municipio. Representa, pues, la principal apuesta del Plan General por el fomento de la biodiversidad y por alcanzar niveles razonables de sostenibilidad ambiental.
  - Modificar los patrones de localización de equipamientos pertenecientes a la red general desplegados en la ordenación original del Sector del Parque de Ocio, revirtiendo su marginalidad y su carácter residual. En este sentido, la decisión más determinante es la conformación de un Área de Concentración de Dotaciones de Rango Ciudad.



A modo de resumen, se incluyen a continuación los siguientes parámetros urbanísticos:

- Determinaciones Estructurales del Sector SUS-5 Parque de Ocio y Servicios:

DETERMINACIONES URBANÍSTICAS ESTRUCTURALES				
1.	SUPERFICIE DEL SECTOR	5.275.727 m <sup>2</sup>	2. COEFICIENTE DE EDIF. APROXIMADO	0,15 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
3.	USO GLOBAL	DOTACIONAL, OCIO Y COMPLEMENTARIOS	4. EDIFICABILIDAD MÁXIMA APROXIMADA	825.000 m <sup>2</sup>
5.	REDES GENERALES	180.000 m <sup>2</sup>		

- Directrices para el establecimiento de la ordenación pormenorizada.
  - Reestructuración y mejora de la red local de equipamiento. 180 has.
    - La red local de equipamientos y servicios sociales tendrá una superficie mínima de 60 has distribuida de la siguiente forma:
    - Superficie mínima Equipamiento Deportivo Campo Extensivo: 60 has.
    - Superficie mínima otros Equipamientos Sociales (educativo, bienestar social, socio-cultural y asistencial): 2 has.
    - Integración red local de espacios libres: superficie mínima 45 has.
    - Distribución de zonas y edificabilidad usos lucrativos.
  - El Plan Parcial distribuirá la ordenación y edificabilidad global asignada entre las diferentes zonas del ámbito de conformidad con los siguientes criterios.
    - Identificará una zona de ocio integrada por el actual Parque Temático (uso de ocio propiamente) y usos complementarios (recreativos y servicios terciarios, incluido hotelero, vinculados al Parque); con una edificabilidad mínima del 10% de la total del ámbito de la actuación.
    - Identificará una zona de Parque Empresarial de gestión municipal: en la que se localizarán preferentemente usos industriales limpios, logística y servicios avanzados.

- En el resto del ámbito, el Plan Parcial identificará diferentes zonas para la implantación de los usos de actividades económicas siguientes: Servicios Avanzados, Servicios Terciarios, Industrial limpio, Logístico, Hotelero y Gran Superficie Comercial.
- El Plan Parcial podrá delimitar y ordenar una zona específica para usos de equipamientos privados, o bien admitir su implantación sin reserva en las parcelas calificadas de servicios avanzados o servicios terciarios.
- Establecerá el cálculo de aprovechamiento correspondiente al ayuntamiento (10% del incremento de aprovechamiento previsto).

### 3.1.2.2 Suelo Urbanizable No Sectorizado

Según el artículo 15 de la LSCM el Suelo Urbanizable No Sectorizado, está integrado por los restantes terrenos adscritos a la clase de suelo urbanizable. Es, por tanto, el Suelo Urbanizable No Sectorizado un suelo de carácter residual, pero residual respecto de la otra categoría de suelo urbanizable (sectorizado), no respecto a las demás clases de suelo (urbano, no urbanizable). Así, en la clasificación de urbanizable no sectorizado se tendrán presentes las características, no sólo naturales, sino también estructurales del municipio, como la capacidad de integración de los usos del suelo (se entiende en esa estructura urbanística del municipio), y las exigencias de un crecimiento racional y sostenible. Esto confirma que en la clasificación de suelo urbanizable se tienen en cuenta fundamentalmente motivaciones urbanísticas. Por tanto, el Suelo Urbanizable No Sectorizado debe contar con aptitud para integrar usos urbanos y no ser incompatibles con un crecimiento racional y sostenible.

Para el nuevo Plan General constituyen el Suelo Urbanizable No Sectorizado, el suelo apto para urbanizar, atendiendo a sus características naturales, su capacidad de integración de usos urbanísticos así como a las exigencias de un crecimiento racional y sostenible, cuya ordenación no se establece en el presente documento con carácter suficiente, ni se sectoriza en ámbitos para su desarrollo preciso, sin perjuicio de que se proceda a su delimitación a los simples efectos de su identificación respecto las demás clasificaciones así como para establecer su régimen de incompatibilidades de uso.

En este suelo, cuyo desarrollo no es considerado necesario para conseguir las previsiones normales del Plan, podrá eventualmente desarrollarse un proceso urbanizador en el que puedan tener cabida, bien las demandas previsibles a partir de un importante consumo del suelo urbano no consolidado y urbanizable sectorizado, o bien las imprevistas según las circunstancias sobrevenidas para su puesta en uso, quedando sometido, en todo caso, a condiciones precisas de desarrollo, garantías y prestaciones públicas que lo justifiquen. Por ello, todos los terrenos que quedan clasificados como Suelo Urbanizable No Sectorizado, son susceptibles de incorporarse al Patrimonio Público del Suelo, previa delimitación de su área, mediante la expropiación forzosa.

Su localización se justifica, fundamentalmente, en aquellas áreas de reserva o expansión inmediata del entorno del Suelo Urbano y Urbanizable Sectorizado que permiten dirigir, cerrar o completar con unidades semiautónomas el crecimiento urbano, en un proceso racionalizador de ocupación del espacio de influencia de éste. Por tanto, no podrá iniciarse el desarrollo del Suelo Urbanizable No Sectorizado en detrimento de las previsiones o prioridades de las actuaciones que establezca el Plan.

La delimitación del ámbito de los planes de sectorización en la totalidad del Suelo Urbanizable No Sectorizado, para su adecuada inserción en la estructura urbana del Plan, se decidirá de tal forma que no se dejen superficies residuales de esta categoría de suelo, entre estos y el Suelo Urbano o el Sectorizado, cuyas dimensiones, estructura y usos o actividades, por su marginalidad o inadecuada estructuración resultante, no permitan el desarrollo ulterior de éstas mediante otros Planes de Sectorización en unidades urbanísticas integradas autosuficientes; procediéndose, necesariamente, a la incorporación integradora de tales áreas residuales en el mismo plan de sectorización.

El criterio básico que ha llevado a la clasificación de Suelo Urbanizable No Sectorizado en el Nuevo Plan General es que se trata de un área apta para acoger desarrollos urbanísticos que no se

consideran imprescindibles para dar cabida a las necesidades de crecimiento urbano residencial a corto plazo, las cuales han quedado suficientemente abastecidas en las áreas para las que se prevé su inclusión en la categoría de suelo urbanizable sectorizado.

### 3.1.3 Regulación del Suelo Urbano

Suelo Urbano es el punto central de este Plan General porque la solución de los problemas más habituales y cercanos de los ciudadanos coincide en muchas ocasiones precisamente con la resolución de los problemas en el Suelo Urbano.

La necesaria atención del Plan por la previsión de un nuevo suelo urbanizado no debe implicar olvidar el reto de regeneración y revitalización urbana. La rehabilitación, la reutilización de espacios urbanos en desuso u obsoletos y la recualificación de áreas degradadas constituyen objetivos de este Plan.

Atendiendo al esquema expuesto sobre criterios de la clasificación del suelo urbano que resulte de una interpretación integradora de la legislación básica estatal y autonómica, el presente Plan establece las siguientes decisiones relacionadas con la clasificación y categorización del suelo urbano

- Primero, únicamente es suelo urbano el que el presente Plan General, en aplicación de los criterios legales, clasifica como tal en aplicación del art.14.1 de la LSCM y así se representa en la documentación gráfica del Plan.

De igual forma el Plan General establece las categorías consolidado y no consolidado, para la totalidad del suelo clasificado como urbano, conforme a los criterios del art. 14.2. de la LSCM. En ejercicio de esta facultad, para el nuevo Plan General constituye el Suelo Urbano No Consolidado todos los terrenos del suelo urbano que precisen de obras de urbanización a realizar en régimen de actuación integrada de ejecución de planeamiento, incluidas las de reforma interior, renovación, mejora urbana u obtención de dotaciones urbanísticas, que requieran de la distribución equitativa de beneficios y cargas.

Y es Suelo Urbano Consolidado, aquél integrado por solares, así como las parcelas que, por su grado de urbanización efectiva y asumida por el planeamiento urbanístico, puedan adquirir la condición de solar, mediante obras accesorias y simultáneas a las de edificación o construcción.

- Segundo, y en aplicación de los referidos criterios legales, el Plan clasifica como suelo urbano los terrenos que, por convenir al modelo territorial y estar dotados de los servicios urbanísticos básicos, pretende mantener dentro del proceso urbanístico. Se trata, en definitiva, de terrenos que han sido transformados y urbanizados en ejecución del planeamiento general anterior (conforme al art.14.1 LSCM).

Por ello, el Suelo Urbano delimitado por las anteriores NNSS se reconoce como tal suelo urbano en este Plan General.

- Tercero, en los casos que dicho suelo urbano "histórico" (por así reconocerlo las NNSS que se sustituyen por este nuevo planeamiento general) se presente urbanizado correctamente, se reconoce por este Plan General su condición de suelo urbano en la categoría de consolidado (por la urbanización), conforme al mandato del art.14.2 de la LSCM.

No obstante, ello no supone obstáculo para que el Plan General de manera sopesada pueda incorporar mejoras puntuales en algunos ámbitos del suelo urbano consolidado para mejorar la movilidad y a tal fin identifica actuaciones puntuales. Incluso identifica áreas del suelo urbano consolidado que los terrenos pese a encontrarse urbanizados en niveles básicos no cuentan con todos los elementos necesarios para merecer la condición de solar, debiendo completarse aquella urbanización con actuaciones no integradas.



- Cuarto. Por regla general, en los casos del suelo urbano consolidado (por la urbanización) que se presentan además edificados, el presente Plan General reconoce la validez de su configuración actual, respetando básicamente las condiciones edificatorias que se recogían en las NNSS objeto de sustitución por este Plan General, sin renunciar a incorporar mejoras técnicas en la redacción de las ordenanzas de edificación.
- Quinto, el Plan General de San Martín de la Vega es consciente de determinadas situaciones que se presentan como indeterminadas respecto a la clasificación de suelo a asignar, en especial de aquellas que provienen de realidades semiconsolidadas originadas por procesos de urbanización y edificación no ajustadas al planeamiento vigente, o bien cuando se presentan en ámbitos de superficie reducido colindantes al suelo urbano delimitado por las NNSS. En estos casos, de forma justificada se propone su clasificación como suelo urbano si bien en la categoría de no consolidado por la urbanización.

En efecto, entre los suelos incluidos en esta categoría se encuentran determinados "vacíos urbanos en posición periférica" que provienen del suelo no urbanizable (en algunos supuestos se trata de zonas G definidas en el PORN del Parque Regional). La adopción de esta clasificación y categorización de suelo obedece a los siguientes criterios:

- Presentan una localización adyacente al suelo urbano consolidado gozando, además, de accesibilidad rodada y capacidad de integración "inmediata" a las redes públicas necesarias para dotarlos de los niveles de urbanización requeridos en esta clase de suelo. Es decir, su situación urbanística actual podría definirse como de "integración urbana en precario", la cual el presente Plan General trata de solucionar.
- Su relevancia cuantitativa y, sobre todo, cualitativa en el modelo de crecimiento propuesto en el presente Plan General es muy escasa.

Su consideración como suelo urbanizable implicaría la aportación obligatoria de los estándares de redes supramunicipales reglados en la legislación madrileña -lo que podría producir una cierta ineficiencia dotacional, dada la escasa superficie que se obtiene de los parámetros de aplicación- y, además, tendrían que participar en la obtención de redes generales adscritas- al quedar incluidos en la preceptiva Área de Reparto del Suelo Urbanizable Sectorizado-, elementos concebidos para dotar de soporte estructural al crecimiento urbano previsto en términos de eficiencia infraestructural para la prestación de los servicios urbanos (de vialidad, transporte, abastecimiento de agua, evacuación de agua, alumbrado público, suministro de energía eléctrica y comunicaciones de todo tipo) y cualificación dotacional garantizando la proporcionalidad entre los usos lucrativos, los espacios libres y los equipamientos previstos.

Esta circunstancia no parece aconsejable, toda vez que la concepción de estas actuaciones obedece a criterios de ordenación sustancialmente distintos a los del suelo urbanizable sectorizado. Se trata de pequeñas operaciones de completación de tramas urbanas inconclusas, de terminación y perfilado de bordes urbanos y de regeneración paisajística de ámbitos de ciudad caracterizados por la marginalidad y residualidad. Es decir, son intervenciones que forman parte de la estrategia general de cualificación, mejora y reciclaje de la ciudad consolidada instrumentada en el presente Plan General. Por ello, en estos ámbitos de actuación la oferta dotacional a incluir responde al principio de "dotación cruzada"; es decir, a incrementar la calidad del entorno urbano en el que se insertan, más que a dar respuesta a las necesidades derivadas del contenido urbanístico previsto en ellos, que, en todo caso, es muy poco

relevante (el ámbito de actuación residencial con mayor presencia de viviendas no supera las cien unidades).

En base a estas argumentaciones debe concluirse que estos suelos responden fielmente a las condiciones legalmente establecidas para la categoría del suelo urbano no consolidado precisando, para su efectiva y completa integración en la trama urbana, de obras de urbanización a realizar en régimen de actuaciones integradas de ejecución de planeamiento. En este caso el objetivo de estas obras es la regeneración paisajística de bordes de ciudad, la compleción de determinadas fachadas urbanas y la obtención de dotaciones urbanísticas llamadas a mejorar los niveles de equipo del entorno urbano inmediato requiriendo, para ello, de la distribución equitativa de beneficios y cargas.

- Sexto. - Se reconoce el carácter de suelo urbano, si bien en la categoría de no consolidado en un ámbito que pese a contar con la urbanización ejecutada en gran medida, resulta que cuenta con deficiencias en sus presupuestos de partidas para cumplir eficazmente la función regional que estaba llamado a cumplir. Es el caso del ámbito de Parque de Ocio en el que por los motivos que se expresarán a continuación se propone por este Plan General una operación de renovación urbana que implica una nueva configuración de su urbanización interior, así como de su ordenación, acciones que deben ejecutarse mediante actuación integrada.
- Por último, en lo que se refiere al contenido del Plan en la clase de suelo urbano, se incorporan en el nuevo Plan las siguientes determinaciones:
  - La delimitación de los perímetros que conforman esta clasificación urbanística del suelo.
  - La delimitación de los ámbitos de Suelo Urbano consolidado por la urbanización, así como los no consolidados.
  - La división de todo el suelo urbano en áreas homogéneas, siendo cada una de ellas la pieza de referencia respecto a la cual se señalan las condiciones de la ordenación estructural. Dentro de las áreas homogéneas se delimitarán los ámbitos de actuación de suelo urbano no consolidado que proceda.
  - El señalamiento de las áreas homogéneas en suelo urbano que requieren la formulación de Planeamiento de desarrollo fijando los objetivos que la reforma propone y los usos e intensidades previstos. Así mismo, se señalarán los ámbitos territoriales en los que el Nuevo Plan asume genéricamente las determinaciones del planeamiento de desarrollo del planeamiento general vigente, así como su gestión.
  - La delimitación de Áreas Homogéneas y fijación del Coeficiente de Edificabilidad.
  - El señalamiento de los espacios destinados a elementos de las redes locales, así como de cualesquiera otros parámetros necesarios para su ordenación detallada, así como las Instrucciones normativas al planeamiento de desarrollo sobre la localización y características de elementos de nivel local que resulten necesarias para asegurar la funcionalidad de la red correspondiente.
  - La delimitación de los espacios libres y las zonas verdes, así como de las zonas deportivas, puntualizando el carácter público o privado de la titularidad de cada una de ellas, con independencia de las redes públicas.
  - El emplazamiento de los centros de servicios y equipamientos, públicos y privados, que forman parte del equipamiento urbano comunitario.
  - La determinación de las características morfológicas y tipológicas de la edificación y de la ordenación urbana de cada zona definida.
  - El trazado y características de la red viaria, con clasificación de la misma en función del tráfico previsto y señalamiento de alineación y rasante precisando la anchura de los viales y los criterios para su fijación en aquellas zonas objeto de planeamiento detallado posterior.

- La previsión y localización de los aparcamientos públicos con justificación de su localización y adecuada relación con el transporte público.
- La reglamentación detallada del uso pormenorizado, volumen y condiciones edificatorias de los terrenos y construcciones, así como las características tipológicas y estéticas de la ordenación, de la edificación y de su entorno.
- Las características y trazado estructurado de las redes de infraestructuras básica.

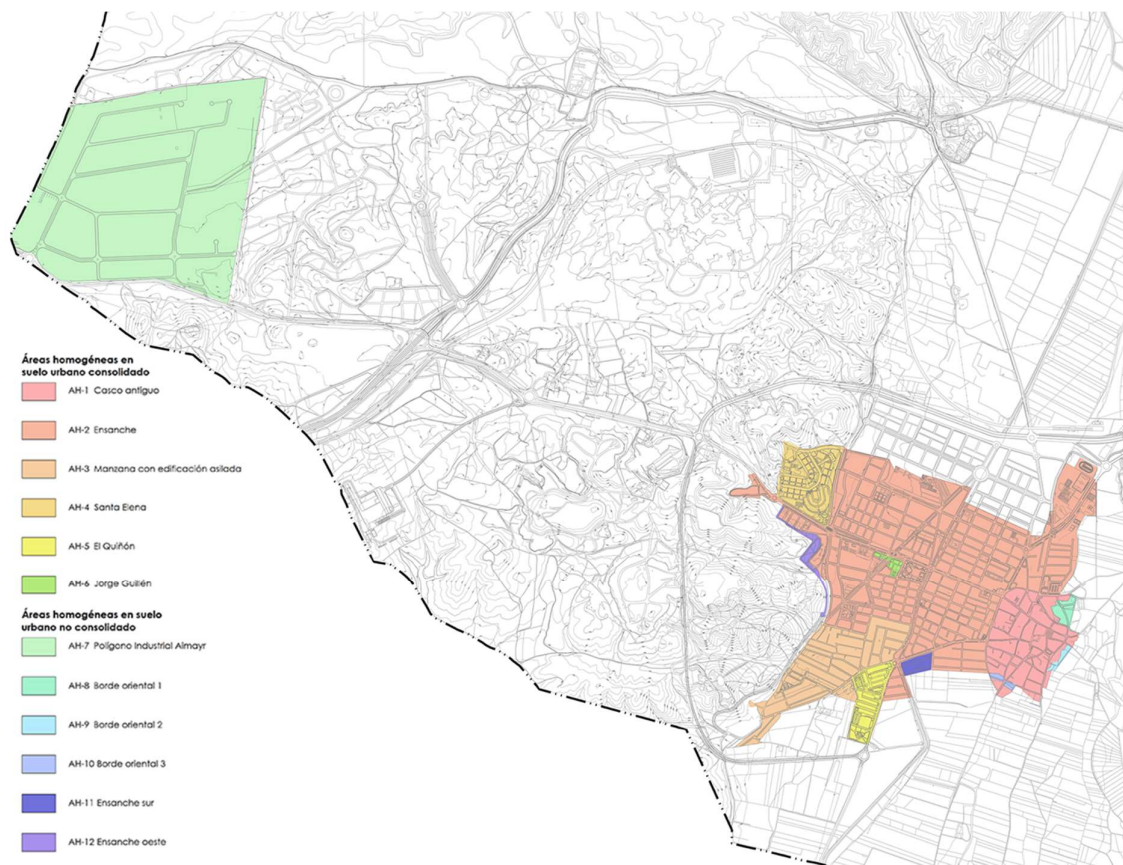
De igual forma, todos los terrenos clasificados como Suelo Urbano vienen ordenados y estructurados en Zonas de Ordenanzas, mediante la superposición espacial de los siguientes grupos o niveles de determinaciones específicas:

- Zonas por uso actividad global dominante del suelo o de la edificación, señaladas en espacios continuos y cerrados por cada tipo de uso.
- Intensidad de uso o utilización del espacio, expresada en parámetros de edificabilidad por unidad de superficie del suelo.
- Tipología de la edificación dominante o estructurado ambiental de cada zona a fin de determinar el diseño de los contenedores o espacios ocupados por la edificación.
- Zonas o unidades geográficas y urbanísticas homogéneas, identificadas como objetos específicos del planeamiento especial, o estudios de detalles.
- Morfología urbana estructurado de la ordenación integral del Suelo Urbano.
- Priorización temporal del desarrollo urbanístico de las zonas, consolidadas o no consolidadas.
- En atención al nivel de concreción y pormenorización de la ordenación del Suelo Urbano establecida en el nuevo Plan se determinan las siguientes zonas de ordenanza:

- ZO-1 Casco Antiguo, Núcleo Principal
- ZO-2 Ensanche
- ZO-3 Manzana con Edificación Aislada
- ZO-4 Conjuntos Residenciales Unitarios
- ZO-5 Ordenanza de Mantenimiento
- ZO-6 Servicios Terciarios
- ZO-7 Industrial y Almacenamiento

### 3.1.3.1 Áreas Homogéneas

El criterio de ordenación empleado para la delimitación de las diferentes Áreas Homogéneas en suelo urbano consolidado ha sido hacerlas coincidir, en lo sustancial, con la identificación de zonas de ordenanza establecidas en las Normas Subsidiarias vigentes, incorporando los sectores de suelo urbanizable del Planeamiento vigente que han completado su actividad de ejecución los cuales serán incluidos en el área homogénea del ensanche, ya que han sido desarrollados bajo el amparo urbanístico de éste, mediante el desarrollo y la ejecución de fichas de planeamiento individualizadas por cada manzana edificatoria, previa ejecución del Proyecto de Urbanización de estos nuevos crecimientos SAU A, SAU-B Y SAU-C.



### 3.1.3.1.1 Áreas Homogéneas en Suelo Urbano Consolidado

En Suelo Urbano Consolidado se proponen las siguientes Áreas Homogéneas:

- **AH 1. Casco Antiguo. Núcleo Principal**

Se trata, en su mayor parte, de suelos colmatados con un sistema de espacios parcelados a base de manzanas cerradas, de dos plantas y organizados en dos o tres crujías paralelas a fachada, con alineación a vial rigurosa y alto porcentaje de ocupación de parcela (75%), dejando un espacio libre de edificación, en la mayor parte de los casos, trasero, para patio de ventilación y servicio. El uso global de la zona es el residencial. El tejido urbano responde a la caracterización ortodoxa de estos sectores de ciudad basada en la organicidad de su trazado, la predominancia de la tipología de vivienda unifamiliar y en la configuración de un sistema de espacios públicos donde la calle se constituye en el elemento compositivo principal, en el que destaca como ámbito singular, representativo y referencial la Plaza de la Constitución, espacio urbano dotado de especial significación formalizado por la presencia de usos dotacionales relevantes (Ayuntamiento y Nuevas Dependencias) al que se accede a través de la arteria viaria principal del tejido: la Calle San Marcos, tramo oriental del eje urbano estructurante de la Avenida Doctor Manuel Jarabo.

Los datos globales del área homogénea son:

- Superficie del Área Homogénea: 224.045 m<sup>2</sup>
- Uso Global: Residencial

- Suelo Edificable Lucrativo: 167.906 m<sup>2</sup> (74,94%)
- Suelo Edificable Lucrativo Vacante: 12.137 m<sup>2</sup>
- Superficie Redes Públicas: 56.139 m<sup>2</sup> (25,06%)
- Edificabilidad neta  
(Por parcela lucrativa, según normativa): 1,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- Techo edificable potencial: 251.859 m<sup>2</sup>
- Techo edificable real: 152.257 m<sup>2</sup>
- Edificabilidad global potencial: 1,15 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- Edificabilidad global real: 0,68 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Las redes públicas del interior del área homogénea son:

<b>AH 1</b>		<b>SUPERF</b>	<b>SUPERF. TOTAL</b>	<b>M2 SUELO/100 M2 EDIFICACION POTENCIAL DEL AREA</b>	<b>M2 SUELO/100 M2 EDIFICACION REAL DEL AREA</b>
<b>REDES PUBLICAS</b>					
<b>RED DE ESPACIOS LIBRES</b>	<b>GENERAL</b>	1.915	5.205	2	3,42
	<b>LOCAL</b>	3.290			
<b>RED DE EQUIPAMIENTOS SOCIALES</b>	<b>GENERAL</b>	2.728	3.962	1,54	2,60
	<b>LOCAL</b>	1.234			
<b>RED DE SERVICIOS</b>	<b>GENERAL</b>		898	0,35	0,6
	<b>LOCAL</b>	898			
<b>RED DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS</b>	<b>GENERAL</b>	14.502	46.074	17,89	30,26
	<b>LOCAL</b>	31.572			
<b>TOTAL</b>			<b>56.139</b>	<b>21,78</b>	<b>36,88</b>

- **AH 2. Ensanche**

Ensanche tradicional que se desarrolla al abrigo de los dos ejes urbanos de mayor prestancia: la ya citada Avenida del Doctor Manuel Jarabo (de directriz este-oeste) y la Avenida del Doce de Octubre (de directriz norte-sur). Este sector urbano, se caracteriza por una trama reticular de notable uniformidad que define una manzana de dimensiones constantes que contiene una oferta tipológica predominantemente unifamiliar. La escena urbana conformada por estas constantes vitales se singulariza en la fachada de las citadas arterias viarias, donde se materializa una edificación de mayor altura en la que se desarrolla una oferta residencial plurifamiliar que cohabita con actividades terciario-comerciales.

Se ha decidido incluir dentro de esta área homogénea los suelos provenientes de los desarrollos urbanísticos desarrollados y propuestos por las vigentes Normas Subsidiarias. Se trata de nuevos crecimientos previstos en el planeamiento general vigente y que se localizan al norte y oeste de la ciudad consolidada. Se trata de sectores de media densidad (alrededor de 45 viviendas/hectárea) configurados sobre una trama urbana reticular de características similares a la del ensanche tradicional del núcleo originario con el que se articula correctamente gracias a una racional y eficaz continuidad de la estructura viaria. Urbanizados en su totalidad y edificados en su mayor parte se incorporan a la clasificación del suelo urbano en su categoría de consolidado, manteniendo para ellos las determinaciones establecidas en los suelos del área homogénea del ensanche, ya que han sido desarrollados al abrigo de sus condiciones de ordenación y no por vía Plan Parcial de desarrollo. También se incluyen dentro de esta área homogénea los suelos pertenecientes al desarrollo de la unidad de ejecución provenientes de las Normas vigentes UE-N, ya que este ámbito comparte los parámetros urbanísticos del área homogénea que le rodea.

Las condiciones de posición de la edificación regulan la alineación a vial obligatoria excepto en los supuestos de actuaciones unitarias en manzana para las que se permite, previa

redacción de Estudio de Detalle, el retranqueo de la línea de fachada. Los índices de ocupación se mantienen elevados (75%), la altura máxima se cifra en dos plantas y la edificabilidad neta por parcela en  $1,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$ .

En las NNSS se establecía la regulación de una condición de posición edificatoria complementaria, determinando un fondo máximo edificable de 14 metros (excepto en el supuesto de materialización de usos distintos al residencial o para la construcción de construcciones auxiliares y secundarias) que podría introducir una cierta distorsión, al provocar inadecuaciones respecto al índice de ocupación máxima- impidiendo llegar al porcentaje asignado- dependiendo de la morfología parcelaria. Así en determinadas parcelas donde la dimensión del fondo predomine sobre el frente resultará imposible agotar la edificabilidad máxima regulada en las ordenanzas.

Por último, las NNSS también establecían determinaciones precisas sobre la composición de fachadas, indicando proporción máxima de huecos (35%) respecto al total de fachada, así como predominio de la verticalidad de estos (proporción alargada) quedando expresamente prohibidos los huecos apaisados o la prohibición de la cubiertas planas

Esta cuestión genera determinadas dudas que aconseja su eliminación, ya que, si bien puede resultar razonable en el supuesto de edificación individualizada sobre parcela a fin de adecuarse a las constantes vitales del contexto urbano, puede considerarse excesivamente rigurosa en el caso de intervenciones unitarias en manzana donde podría ser conveniente aportar mayor flexibilidad compositiva. Máxime cuando esta posibilidad ha quedado incorporada en la regulación de la zona de ordenanza en aspectos que pueden devenir en mayores efectos distorsionantes en el paisaje urbano, como la alteración de las condiciones de posición del edificio respecto a la alineación a vial.

Los datos globales del área homogénea son:

- Superficie del Área Homogénea: 1.420.093.  $\text{m}^2$ 
  - Uso Global: Residencial
  - Suelo Edificable Lucrativo: 641.799 $\text{m}^2$  (45,19%)
  - Suelo Edificable Lucrativo Vacante: 54.592  $\text{m}^2$
  - Superficie Redes Públicas: 778.294  $\text{m}^2$  (55,81%)
  - Edificabilidad neta  
(Por parcela lucrativa, según normativa):  $1,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$
  - Techo edificable potencial: 1.041.293  $\text{m}^2$
  - Techo edificable real: 677.408  $\text{m}^2$
  - Edificabilidad global potencial: 0,74  $\text{m}^2/\text{m}^2$
  - Edificabilidad global real: 0,50  $\text{m}^2/\text{m}^2$

Las redes públicas del interior del área homogénea son:

<b>AH 2</b>					
<b>REDES PÚBLICAS</b>		<b>SUPERF</b>	<b>SUPER F. TOTAL</b>	<b>M2 SUELO/100 M2 EDIFICACION POTENCIAL DEL AREA</b>	<b>M2 SUELO/100 M2 EDIFICACION REAL DEL AREA</b>
<b>RED DE ESPACIOS LIBRES</b>	<b>GENERAL</b>	58.121	99.997	9,60	14,76
	<b>LOCAL</b>	41.876			
<b>RED DE EQUIPAMIENTOS SOCIALES</b>	<b>GENERAL</b>	110.240	164.144	15,76	24,23
	<b>LOCAL</b>	53.904			
<b>RED DE SERVICIOS</b>	<b>GENERAL</b>	21.750	21.750	2,08	3,21
	<b>LOCAL</b>				
<b>RED DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS</b>	<b>GENERAL</b>	126.867	492.403	47,29	72,69
	<b>LOCAL</b>	365.536			
<b>TOTAL</b>			<b>778.294</b>	<b>74,73</b>	<b>114,89</b>

- **AH 3. Manzana con edificación aislada**

Área Homogénea localizada en el sector suroccidental del núcleo principal. Se trata de un ámbito caracterizado por la presencia de la vivienda unifamiliar aislada y pareada. Como suele resultar característico de estas zonas de ciudad, presenta unos índices dotacionales muy bajos que, no obstante, se ven mitigados por la presencia de un generoso espacio libre de parcela capaz de acoger funciones que habitualmente se desarrollan en los espacios públicos en áreas de ciudad de mayor densidad.

Los datos globales del área homogénea son:

- Superficie del Área Homogénea: 290.410 m<sup>2</sup>
  - Uso Global: Residencial
  - Suelo Edificable Lucrativo: 200.912 m<sup>2</sup> (69,18%)
  - Suelo Edificable Lucrativo Vacante: 42.903 m<sup>2</sup>
  - Superficie Redes Públicas: 89.498 m<sup>2</sup> (30,82%)
  - Edificabilidad neta: 1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
  - Techo edificable potencial: 198.841 m<sup>2</sup>
  - Techo edificable real: 84.457 m<sup>2</sup>
  - Edificabilidad global potencial: 0,68 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Las redes públicas del interior del área homogénea son:

<b>AH 3</b>					
<b>REDES PÚBLICAS</b>		<b>SUPERF</b>	<b>SUPERF. TOTAL</b>	<b>M2 SUELO/100 M2 EDIFICACION POTENCIAL DEL AREA</b>	<b>M2 SUELO/100 M2 EDIFICACION REAL DEL AREA</b>
<b>RED DE ESPACIOS LIBRES</b>	<b>GENERAL</b>	4.904	4.904	1,20	3,18
	<b>LOCAL</b>				
<b>RED DE EQUIPAMIENTOS SOCIALES</b>	<b>GENERAL</b>	14.346	14.346	1,63	4,33
	<b>LOCAL</b>				
<b>RED DE SERVICIOS</b>	<b>GENERAL</b>				
	<b>LOCAL</b>				
<b>RED DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS</b>	<b>GENERAL</b>	70.248	70.248	28,86	76,51
	<b>LOCAL</b>				
<b>TOTAL</b>			<b>89.498</b>	<b>31,69</b>	<b>84,02</b>

- **AH 4. Santa Elena**

Santa Elena es un núcleo residencial localizado en las primeras estribaciones de los Cerros Chicos. Se trata, sin duda, de un espacio urbano absolutamente descontextualizado de la estructura de núcleo de San Martín, sobre el que proyecta un impacto paisajístico severo, dada la excesiva densidad edificatoria que presenta, claramente inadecuada a la caracterización topográfica del soporte territorial sobre el que se asienta.

Las ordenanzas sobre este espacio se centran básicamente, en asumir la caracterización tipológica materializada, permitiendo obras de sustitución que habrán de reproducir las condiciones volumétricas de la edificación preexistente. No obstante, dado el impacto paisajístico severo que presentan podría resultar conveniente reducir las posibilidades de actuación a aquellas obras tendentes al mantenimiento del patrimonio edificado e impedir obras de nueva planta que mimeticen las condiciones preexistentes, estableciendo, en el supuesto de demolición de las edificaciones, nuevas condiciones de ordenación que incidan en una mejor integración en el contexto urbano.

Los datos globales de cada una de esta área son:

- Superficie del Área Homogénea: 147.317 m<sup>2</sup>
  - Uso Global: Residencial
  - Suelo Edificable Lucrativo: 36.507 m<sup>2</sup> (24,78%)
  - Suelo edificable lucrativo vacante:
  - Superficie Redes Públicas: 110.810 m<sup>2</sup> (75,22%)
  - Edificabilidad neta: 2,17 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
  - Techo edificable potencial: 79.145 m<sup>2</sup>
  - Techo edificable real: 79.145 m<sup>2</sup>
  - Edificabilidad global potencial: 0,54 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
  - Edificabilidad global real: 0,54 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Las redes públicas del interior del área homogénea son:

AH 4		SUPERF	SUPERF. TOTAL	M2 SUELO/100 M2 EDIFICACION REAL DEL AREA
REDES PUBLICAS				
RED DE ESPACIOS LIBRES	GENERAL			
	LOCAL	23.630	23.630	29,86
RED DE EQUIPAMIENTOS SOCIALES	GENERAL			
	LOCAL	14.598	14.598	18,60
RED DE SERVICIOS	GENERAL			
	LOCAL			
RED DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS	GENERAL			
	LOCAL	72.582	72.582	91,71
<b>TOTAL</b>			<b>110.810</b>	<b>140,17</b>

• **AH 5. Barrio el Quiñón:**

El Barrio de Quiñón, delimitado por el camino de Valdemoro y el tramo meridional de la Avenida Alcalde Antonio Chapado, es un pequeño polígono residencial cuyo elemento compositivo principal es el bloque lineal de vivienda plurifamiliar y en el que destaca la presencia de una importante oferta dotacional.

Los datos globales de cada una de esta área son:

- Superficie del Área Homogénea: 72.759 m<sup>2</sup>



- Uso Global: Residencial
- Suelo Edificable Lucrativo: 19.276 m<sup>2</sup> (26,49%)
- Suelo edificable lucrativo vacante: 311 m<sup>2</sup>
- Superficie Redes Públicas: 53.483 m<sup>2</sup> (73,51%)
- Edificabilidad neta: 3,96 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- Techo edificable potencial: 76.303 m<sup>2</sup>
- Techo edificable real: 76.303 m<sup>2</sup>
- Edificabilidad global potencial: 1,05 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- Edificabilidad global real: 1,05 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Las redes públicas del interior del área homogénea son:

AH 5		SUPERF	SUPERF. TOTAL	M2 SUELO/100 M2 EDIFICACION REAL DEL AREA
<b>REDES PUBLICAS</b>				
<b>RED DE ESPACIOS LIBRES</b>	<b>GENERAL</b>			
	<b>LOCAL</b>	11.614	11.614	15,22
<b>RED DE EQUIPAMIENTOS SOCIALES</b>	<b>GENERAL</b>			
	<b>LOCAL</b>	10.793	10.793	14,14
<b>RED DE SERVICIOS</b>	<b>GENERAL</b>			
	<b>LOCAL</b>			
<b>RED DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS</b>	<b>GENERAL</b>			
	<b>LOCAL</b>	31.076	31.076	40,73
<b>TOTAL</b>			<b>53.483</b>	<b>70,09</b>

- **AH 6. Jorge Guillén**

Se incluyen en esta área homogénea aquellas edificaciones consolidadas que el presente Plan General considera inadecuadas para el modelo de ciudad planteado y suponen una importante distorsión paisajística en el entorno urbano en que se ubican.

El objetivo de la regulación de las ordenanzas de mantenimiento es definir los tipos de obras que se permiten sobre la construcción existente, y fijar las nuevas condiciones urbanísticas para las actuaciones de sustitución o renovación.

Configura esta área homogénea, el área colindante con el Parque del V Centenario (identificada como Área homogénea Jorge Guillén) se caracteriza por la presencia de dos bloques lineales de elevada altura (7 plantas) que, no obstante, y dada su inserción en el entorno de grandes espacios dotacionales, presentan una mayor integración en el contexto urbano. Sin embargo, generan impactos paisajísticos severos en un entorno caracterizado por la edificación en manzana compacta de baja altura.

Los datos globales del área homogénea son:

- Superficie del Área Homogénea: 14.877 m<sup>2</sup>
  - Uso Global: Residencial
  - Suelo Edificable Lucrativo: 2.088 m<sup>2</sup> (14,04%)
  - Superficie Redes Públicas: 12.789 m<sup>2</sup> (85,96%)
  - Edificabilidad neta: 5,48 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
  - Techo edificable potencial: 11.445 m<sup>2</sup>
  - Techo edificable real: 11.445 m<sup>2</sup>
  - Edificabilidad global potencial: 0,77 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
  - Edificabilidad global real: 0,77 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Las redes públicas del interior del área homogénea son:

<b>AH 6</b>				
<b>REDES PUBLICAS</b>		<b>SUPERF</b>	<b>SUPERF. TOTAL</b>	<b>M2 SUELO/100 M2 EDIFICACION REAL DEL AREA</b>
<b>RED DE ESPACIOS LIBRES</b>	<b>GENERAL</b>			
	<b>LOCAL</b>			
<b>RED DE EQUIPAMIENTOS SOCIALES</b>	<b>GENERAL</b>			
	<b>LOCAL</b>			
<b>RED DE SERVICIOS</b>	<b>GENERAL</b>			
	<b>LOCAL</b>			
<b>RED DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS</b>	<b>GENERAL</b>			
	<b>LOCAL</b>	9.989	9.989	87,28
<b>TOTAL</b>			<b>9.989</b>	<b>87,28</b>

### 3.1.3.2 Ámbitos de Actuación en Suelo Urbano No Consolidado con Planeamiento Asumido

Es voluntad de Avance del Plan General asumir en la propuesta del nuevo Plan los ámbitos de gestión que se encuentran en proceso de gestión, y que por lo tanto tienen reconocidos unos derechos.

En concreto se trata de la Unidad de Ejecución UE-P.

- **AH 7. Polígono industrial AIMAYR**

Se trata de un polígono industrial de 150 has situado al oeste de San Martín de la Vega, con alto nivel de consolidación de la edificación, pero graves carencias infraestructurales.

El polígono inicia su tramitación administrativa en el año 1978, pretendiendo formalizar el traslado de los desguaces y chatarrerías existentes en las inmediaciones de la carretera nacional N-IV en el distrito de Villaverde a la altura de Orcasitas, hasta el actual emplazamiento que presentan en el municipio de San Martín de la Vega.

La aprobación del proyecto de localización de industria del automóvil maquinaria y recuperación, en suelo rústico, por la comisión de planeamiento y coordinación del área metropolitana de Madrid, del ministerio de obras públicas y urbanismo se produce el 23 de enero de 1978. El 29 de noviembre se produce la aprobación definitiva del proyecto de urbanización por la comisión de planeamiento y coordinación del área metropolitana de Madrid, del ministerio de obras públicas y urbanismo. El 4 de diciembre de ese mismo año se produce la aprobación de las normas subsidiarias y complementarias del municipio por COPLACO, en las que el polígono, está incluido como polígono número 34, ensanche IJ1, subtipo 4. El 29 de Junio de 1979 se produce la constitución de la asociación de industriales de maquinaria, automóvil y recuperación del polígono industrial de San Martín de la Vega (A.I.M.A.Y.R.).

Con la aprobación definitiva de las normas subsidiarias de planeamiento municipales del 87 se recoge la existencia del polígono industrial y se clasifica el suelo urbano y se califica como de uso industrial. Las normas subsidiarias de 1998 también proceden al reconocimiento de este ámbito.

Sin embargo, la ejecución urbanística del desarrollo de este polígono no está, sin embargo, concluida, quedando deberes - vinculados al proceso de transformación de suelo urbanizable a urbano- pendientes de cumplimentar.

En primer lugar, no está formalizada la cesión al Ayuntamiento establecida en el propio documento de desarrollo urbanístico de los suelos, esto es, el propio proyecto de urbanización aprobado. En efecto, tras la aprobación de dicho proyecto, y sin que conste proyecto reparcelatorio ni justificativo de la ausencia o innecesaridad del mismo, se procedió a la escritura de segregación, compraventa y parcelación, sin que hasta la fecha se haya producido la inscripción de las parcelas registrales correspondientes a los suelos de cesión que se establecían en el proyecto de urbanización y que se recogen en los documentos de planeamiento general municipal.

Tampoco se han culminado todas las obras infraestructurales precisadas para la consideración como solares de las parcelas resultantes, en especial, de las obras de conexión de las redes interiores del polígono a las redes generales. Consecuencia de ello, no se ha producido tampoco la recepción de las obras de urbanización.

En relación con el sistema infraestructural presente en el ámbito, si bien el polígono dispone de redes separativas (fecales y pluviales), las mismas, en la actualidad, no disponen de sistema de tratamiento alguno previo a su vertido, incumpliendo la autorización de vertido otorgada por la confederación hidrográfica del Tajo (antes comisaría de aguas del Tajo).

A fin de solucionar esta situación y, especialmente, tras las sentencias acaecidas en los procedimientos judiciales que han tenido por objeto esta actuación urbanística, se ha ejecutado el Proyecto de las obras de conexión de las redes de pluviales y fecales del Polígono Industrial AIMAYR a los puntos de entronque situados en el sector SAU D San Martín de la Vega. La ejecución de este proyecto posibilita reconducir esta anómala situación infraestructural permitiéndose a su vez la recepción de las obras de urbanización del propio Polígono y, por tanto, su futura consideración como Suelo Urbano Consolidado.

En consecuencia, se trata de un suelo urbano en la categoría de no consolidado en proceso de ejecución. En este sentido, la clasificación como urbano se otorga porque resulta evidente que el ámbito cuenta con alto nivel de consolidación por la edificación y, además, cuenta con una urbanización, aunque es insuficiente; y la categoría de no consolidado, se debe atribuir porque ese grado de urbanización no es completo, precisando actuaciones esenciales de conexión a las redes generales infraestructurales. La consideración de actuación en proceso de ejecución deriva de ser un ámbito con planeamiento histórico que ahora se encuentre en fase de ejecución de los elementos finales que aseguran realmente la adquisición de la condición de solar de sus parcelas edificables, disponer de la adecuada conexión a las redes. Igualmente, esta consideración de actuación en proceso de ejecución permitirá al Ayuntamiento exigir el deber de cesión formal de terrenos de uso y dominio público previstos en el planeamiento que se ejecuta.

El presente Plan General, por tanto, asume, en términos generales, el desarrollo urbano llevado a cabo para Polígono Industrial AIMAYR, sin perjuicio de asegurar el complemento de la urbanización (con la eliminación de los déficits infraestructurales que origen contaba el mismo), y por ello, lo incorpora como un Ámbito de Actuación Transitorio AAT 1 Polígono Industrial AIMAYR.

En lo que respecta a las condiciones de ordenación pormenorizada, este Plan General mantiene básicamente las condiciones de edificación y uso establecidas por el anterior planeamiento general (las NNSS del municipio) y su antecedente, el Proyecto de Localización de Industria del Automóvil, Maquinaria y recuperación, en suelo rústico, aprobado por la comisión de planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en fecha de 23 de enero de 1978. No obstante, el Plan General incorpora alteraciones puntuales para su mejora y modernización. En todo caso, el único

planeamiento pormenorizado aplicable en el ámbito será el que directamente establece ahora este Plan General.

Dado que el Ayuntamiento ya ha definido en el citado proyecto de obras de urbanización, las soluciones precisadas de mejora de infraestructurales, ya no es preciso establecer con carácter obligatorio la elaboración de un Plan Especial, sino que será potestativo para la mejora puntual de la ordenación pormenorizada con la finalidad de prever nuevos usos compatibles.

En cualquier caso, la eliminación de vertidos directos de aguas fecales, la eliminación de vertidos de aguas pluviales y la reparación de la red separativa de saneamiento, es una obligación que no se hace depender de la formulación y aprobación del Plan Especial que con carácter potestativo se establece en el presente artículo, debiendo ejecutarse las mejoras infraestructurales conforme a las previsiones del artículo 11.8.2 de las Normas del Plan.

Los datos globales de esta área homogénea son:

- Superficie del Área Homogénea: 1.500.000 m<sup>2</sup>
  - Uso Global: Actividades Económicas
  - Suelo Edificable Lucrativo: 975.000 m<sup>2</sup> (65%)
  - Superficie Redes Públicas: 525.000 m<sup>2</sup> (35%)
  - Edificabilidad neta: 1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
  - Techo edificable potencial: 975.000 m<sup>2</sup>
  - Techo edificable real: 271.394 m<sup>2</sup>
  - Edificabilidad global potencial: 0,65 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
  - Edificabilidad global real: 0,18 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

En cuanto a las redes públicas del interior del ámbito, las cesiones que establecía el instrumento de desarrollo para este suelo suponen un 35 % de la superficie de actuación, con la siguiente distribución:

- 12,5 % Viales y Aparcamiento: 187.500 m<sup>2</sup>
- 22,5 % Zonas Verdes: 337.500 m<sup>2</sup>

### **3.1.3.3 Ámbitos de Actuación en Suelo Urbano No Consolidado Con Ordenación Pormenorizada Orientativa no vinculante**

Las intervenciones sobre las realidades urbanas consolidadas deben cimentarse en tres pilares básicos: promover una transformación cualitativa de la ciudad (frente a las estrategias de crecimiento cuantitativo de las décadas anteriores), responsabilidad pública en la toma de decisiones sobre el reciclaje y reutilización de las áreas de actuación identificadas como garantía de la salvaguarda del interés comunitario y, fomentar la cohesión urbana y social proyectando un equilibrio territorial en la localización de población y actividades (garantizando la multifuncionalidad de los diferentes sectores urbanos), resolviendo, al tiempo, la marginalidad, precariedad y vulnerabilidad del tejido urbano de áreas marginales.

El objetivo básico de estas actuaciones se centra en establecer una nueva cultura del Plan entendido como instrumento que ha de salvaguardar los intereses de la ciudadanía a través de la concepción de la ciudad como espacio colectivo, equilibrado, justo, bello, cualificado y, también, diverso, variado, mestizo y equipado homogéneamente.

Es decir, un Plan alternativo, guiado por nuevos impulsos que no apuestan exclusivamente por la expansión urbana, sino, principalmente, por la renovación y refuncionalización de la ciudad, por su

crecimiento interno en sentido cualitativo, en la salvaguarda activa de los factores esenciales de la vida urbana:

- Salvaguarda pública, reivindicando la ciudad como escenario de las relaciones comunitarias, lo que significa, en el tejido urbano consolidado, tratar de reservar suelos para fines educativos, sociales, sanitarios, culturales, deportivos, recuperando para la vida urbana su dimensión colectiva.
- Salvaguarda social, defendiendo la permanencia en cada área de la ciudad de la población más desfavorecida y las actividades con escasa renta de emplazamiento, mitigando y revertiendo los síntomas de exclusión urbana de determinados estratos poblacionales y tejidos urbanos. Y ello supone intervenir en la restitución y recomposición del espacio público, cuyo abordaje, en las últimas décadas, se ha instrumentado desde una huida hacia delante que ha dejado de lado su regeneración.
- Salvaguarda productiva, activando las estrategias necesarias para preservar la textura de actividades en la ciudad, tratando de evitar las expulsiones irreflexivas -argumentadas en el principio de la renta diferencial de los suelos como criterio más eficaz de maximización de beneficios- de actividades productivas e industriales que han convivido eficientemente con el tejido residencial de las ciudades.
- Salvaguarda ambiental. El reconocimiento del que gozan los recursos escénicos de una ciudad, tanto por parte de sus habitantes como por la de los visitantes que acuden a ella para disfrutarlos in situ, se fundamenta esencialmente en los valores patrimoniales, simbólicos y formales de las áreas urbanas. Recae en gran medida sobre las construcciones y los espacios libres de dichas áreas la configuración de la imagen paisajística e identitaria de la ciudad en su conjunto. Resulta obligado, por tanto, abordar el tratamiento de estos espacios urbanos centrales, procurando la conservación de los elementos y los rasgos formales sobresalientes y estableciendo los mecanismos de gestión que aseguren un desarrollo sostenible de sus valores escénicos y ambientales. Sin embargo, el tratamiento del paisaje urbano no puede restringirse a los ámbitos singulares, olvidando las condiciones escénicas en las que la mayoría de la población desarrolla sus funciones vitales y sociales básicas.

Los criterios de ordenación que han de orientar las intervenciones a proponer en la ciudad consolidada son:

- La intervención, ordenación, proyecto y recalificación de la configuración física de la ciudad consolidada se fundamenta en la reinterpretación de tipologías históricas del espacio público. Concretamente podríamos reseñar dos objetivos básicos.
  - Perpetuar el carácter de la calle como elemento vertebrador del sistema urbano, confirmando su valía en situaciones específicas circunscritas al ámbito de lo local.
  - Implementar nuevas significaciones y contenidos en plazas localizadas en el interior de tejidos consolidados.

En definitiva, la complejidad de lo urbano, la actualidad multiforme y funcional del espacio público, los nuevos significados de algunos tipos transmitidos históricamente, la complejidad y soldadura entre temas, formas, funciones y significados, son las cuestiones a analizar y sobre las que reflexionar, tratando de proyectar un espacio público donde el usuario es situado en condiciones de comprender que la ciudad es una realidad hecha de historia y de presente que se proyecta hacia el futuro.

- En relación con el segundo de los escenarios de reflexión en la instrumentación de toda acción ordenancista, la actividad urbana, las propuestas de transformación del tejido consolidado deberán aportar una eficaz capacidad de respuesta sobre dos cuestiones básicas:

- La búsqueda de una textura funcional diversa lo que supone, por un lado, revertir la funcionalidad única de los tejidos introduciendo una densidad razonable de usos y actividades productivas y terciarias y, por otro lado, garantizar la permanencia en áreas centrales de población y actividades con escasa renta de emplazamiento tratando de combatir los procesos de expulsión sustentados en la dinámica de la renta diferencial.
- Paliar las carencias dotacionales que suelen presentar tejidos urbanos, congestivos y excesivamente abigarrados, estrategia ésta que, además, ha de actuar como aval de cohesión social en aquellas áreas donde se ha detectado una sintomatología multidimensional de vulnerabilidad. El proyecto sobre la ciudad consolidada debe articularse desde un diagnóstico global del nivel carencial de la ciudad, tratando de tejer un sistema dotacional multiescalar que dé respuesta tanto al ámbito de lo local- los espacios de afinidad, el barrio vecinal- introduciendo una red capilar de Equipamientos de proximidad de nivel básico, como al ámbito del barrio-ciudad tratando de clarificar la función que debe ejercer en el conjunto urbano, identificando, para ello, áreas de oportunidad donde construir racionalmente la insistentemente demandada difusión de la centralidad, coadyuvando al reequilibrio funcional de la ciudad.

En una primera aproximación se podrían estimar dos tipologías de actuaciones:

- Actuaciones de nueva urbanización en bordes urbanos. Son operaciones de remate y cierre de la trama urbana formalizando bordes urbanos desconfigurados, marginales e inconclusos, racionalizando la transición con el medio natural circundante (AA-1, AA-2, AA-3, AA-4 y AA-5). El principio general que debe orientar estas intervenciones es construir un diálogo fluido con estas preexistencias naturales intentado revertir el habitual amurallamiento y efecto frontera con que se suele concebir la ordenación de estos espacios intersticiales. Se trata de operaciones de pequeña entidad superficial y, entre ellas, destacan las que afectan a la ordenación de los espacios incluidos en las Zonas G del Parque Regional adyacentes a la ciudad consolidada. No se trata de operaciones que tengan especial incidencia en la definición del modelo de crecimiento urbano diseñado por el presente Plan General. Se trata, más bien de intervenir en claves de regeneración urbana y paisajística a escala menuda al objeto de pacificar el tratamiento del borde del núcleo urbano de San Martín de la Vega hacia el Parque Regional.
- Actuaciones de complemento de la urbanización existente en ámbitos de Actuación en Suelo Urbano No consolidado, en proceso de ejecución o de carácter transitorio.

### 3.1.3.3.1 Ámbitos de Actuación con Uso Residencial

#### 1- Borde oriental del Casco Antiguo (AA-1, AA-2 y AA-3)

Dentro de los ámbitos situados en el borde del Casco Antiguo podemos identificar dos tipos de actuaciones cuya ordenación responderá a criterios y objetivos de ordenación específicos:

- Por un lado, operaciones de formalización de los bordes del espacio urbano hacia el Parque Regional localizadas en su mayor parte en terrenos incluidos en la Zona G del PORN. El objetivo de ordenación principal de estas intervenciones se centra en proporcionar una fachada urbana adecuada hacia el espacio natural, así como en mejorar la movilidad en el Casco Antiguo y localizar áreas de aparcamiento de rotación que permitan desarrollar medidas complementarias de pacificación del tráfico interno en la trama del Casco y de mejora del

diseño y tratamiento del espacio público restituyendo el dominio del peatón. Al tiempo se incidirá en la mejora dotacional del área homogénea incorporando un nivel suficiente de redes públicas de espacios libres, equipamientos y servicios.

Es este sentido destacan, por su contenido estratégico en relación a estos criterios, los Ámbitos de Actuación AA-1 "Borde Oriental 1" y AA-3 "Borde Oriental 3" ya que ambos incorporan en su ordenación la compleción de la Ronda viaria del Casco Antiguo y la dotación -para el primer caso- de espacios para desarrollar una propuesta de aparcamientos de rotación selectivamente ubicada en relación a la trama del Casco Antiguo a la que abastece de manera razonable, evitando trayectos peatonales inasumibles (recorridos máximos de 250/300 metros).

- En segundo lugar y como operación de formación de fachada urbana y transición hacia el medio natural, se propone el ámbito de actuación AA-2, que sella las medianeras vistas hacia el Parque Natural propiciando además la apertura y remate de la ciudad mediante un vial de carácter peatonal y acceso para residentes y espacios libres en contacto con el Parque Regional, que produzca una articulación idónea entre el medio urbano y el rural.

Los datos generales aproximados, resultantes de la ordenación pormenorizada orientativa propuesta en este Avance y el nivel de redes públicas incorporado en cada uno de estos ámbitos de actuación son los siguientes. No obstante lo anterior, estos parámetros serán susceptibles de modificación mediante Planes Especiales o Estudios de Detalle en función de su alcance:

- **AA-1 "Borde Oriental 1". Área Homogénea 8**

- Superficie total Ámbito de Actuación: 18.065 m<sup>2</sup>
- Edificabilidad Global aproximada: 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- Techo edificable aproximado: 10.839 m<sup>2</sup>
- Techo edificable terciario aproximado (mínimo): 1.084 m<sup>2</sup>
- Techo edificable residencial aproximado (máximo): 9.755 m<sup>2</sup>.
- Densidad Global: 54 viv/Ha.
- Número aproximado de viviendas: 98

Las determinaciones urbanísticas básicas establecidas para el ámbito de actuación persiguen obtener un producto urbano final que asegure la cohesión urbana para este entorno municipal. La apuesta por equilibrar la implantación de actividades en el Casco se manifiesta en la obligación de materializar un mínimo techo edificable destinado a usos terciarios-comerciales. El uso característico del ámbito es el residencial, por lo que la reserva de este tipo de uso terciario compatible no podrá ser superior al 50% de la edificabilidad total asignada al ámbito.

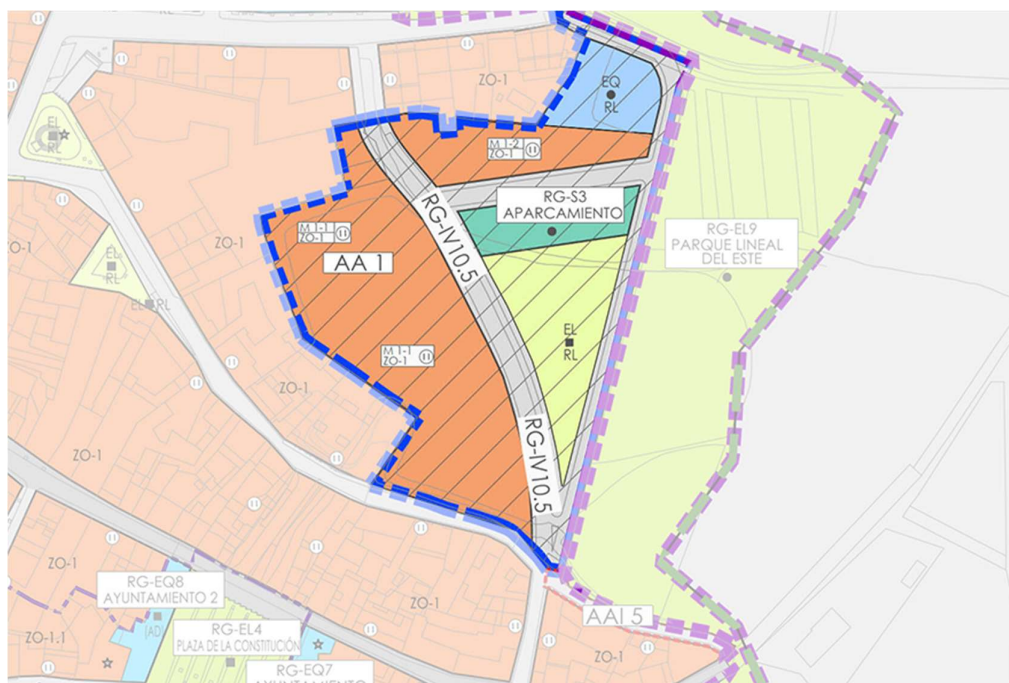
La tipología edificatoria dominante establecida por el nuevo plan es la de Plurifamiliar en manzana compacta, estableciéndose sus condiciones de ordenación según la Ordenanza de aplicación ZO-1 Casco Antiguo.

En cuanto a las redes públicas, respecto a las Redes Generales incluidas en el ámbito de actuación destaca la propuesta del tramo de la nueva Ronda del Casco Antiguo, actuación clave para optimizar la movilidad en este sector de la ciudad, promover medidas de pacificación del tráfico interno y de mejora de la configuración del espacio público. Así mismo se propone la creación de una pieza dotacional de servicios que sirva para reducir el déficit de aparcamientos acumulado en toda la zona (RG-S4y RG-IV10.5). El estándar de redes generales alcanzado en el ámbito es de 29,70 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup> construidos, superior al mínimo legal establecido en el artículo 36 de la LSCM (20 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup> construidos). En relación a las redes públicas locales, se amplía la oferta dotacional con el objetivo de mejorar los estándares existentes en el entorno, suponiendo pues un efecto de "dotación cruzada" (sobre todo para

la red de espacios libres del Casco Antiguo, deficiente cuantitativamente). El estándar de la red local de equipamiento (incluyendo los espacios libres) que se obtiene es de 58,51 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup> construidos, muy superior al mínimo legalmente establecido en el artículo 36 de la LSCM (30 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup>). Por otro lado, se incide especialmente en la permeabilidad de la trama urbana incorporando nuevos elementos de la red viaria local.

Las redes públicas del interior del área homogénea son:

AH 8		SUPERF	SUPERF. TOTAL	M2 SUELO/100 M2 EDIFICACION REAL DEL AREA
REDES PUBLICAS				
RED DE ESPACIOS LIBRES	GENERAL			
	LOCAL	2.178	2.178	20
RED DE EQUIPAMIENTOS SOCIALES	GENERAL			
	LOCAL	1.075	2.152	20
RED DE SERVICIOS	GENERAL	1.077	1.077	10
	LOCAL			
RED DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS	GENERAL	2.142	5.233	48
	LOCAL	3.091		
<b>TOTAL</b>			<b>10.640</b>	<b>98</b>



- **AA-2 "Borde Oriental 2". Área Homogénea 9**

- Superficie total Ámbito de Actuación: 9.240 m<sup>2</sup>
- Edificabilidad Global aproximada: 0,85 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- Techo edificable aproximado: 7.870 m<sup>2</sup>
- Techo edificable residencial aproximado: 7.870 m<sup>2</sup>.
- Densidad Global: 70 viv/Ha.
- Número aproximado de viviendas: 65



Las determinaciones urbanísticas básicas establecidas para el ámbito de actuación persiguen obtener un producto urbano final que asegure la cohesión urbana para este entorno municipal. La tipología edificatoria dominante establecida por el nuevo plan es la de Plurifamiliar en manzana compacta, estableciéndose sus condiciones de ordenación según la Ordenanza de aplicación ZO-1 Casco Antiguo.

En cuanto a las redes públicas, respecto a las Redes Generales incluidas en el ámbito de actuación destaca la propuesta de una pequeña pieza de equipamientos social. En relación a las redes públicas locales, se amplía la oferta dotacional con el objetivo de mejorar los estándares existentes en el entorno, suponiendo pues un efecto de "dotación cruzada" (sobre todo para la red de espacios libres del Casco Antiguo, deficiente cuantitativamente). El estándar de la red local que se obtiene es de 37,16 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup> construidos, superior al mínimo legalmente establecido en el artículo 36 de la LSCM (30 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup>). Por otro lado, se incide especialmente en la permeabilidad de la trama urbana y la integración visual hacia el Parque Regional, introduciendo un viario de borde junto a un parque de borde que suponga la conexión entre las calles Isabel Católica y Dos de mayo con el Parque Regional del Jarama.

AH 9				
REDES PÚBLICAS		SUPERFICIE	SUPERFICIE TOTAL	M <sup>2</sup> Suelo/100 m <sup>2</sup> EDIFICACION REAL DEL AREA
REDES DE ESPACIOS LIBRES	GENERAL		2.925	37,16
	LOCAL	2.925		
REDES DE EQUIPAMIENTOS SOCIALES	GENERAL	675	675	8,57
	LOCAL			
REDES DE SERVICIOS	GENERAL			
	LOCAL			
REDES DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS	GENERAL		1.710	21,72
	LOCAL	1.710		
<b>TOTAL</b>			<b>5.310</b>	<b>67,45</b>



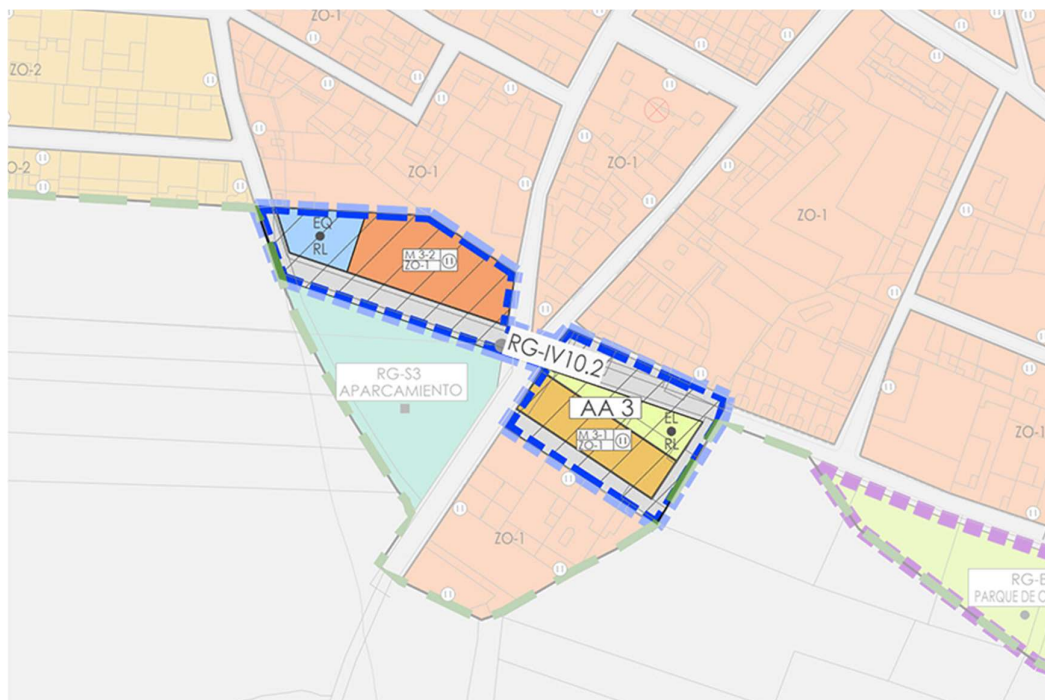
- **AA-3 "Borde Oriental 3". Área Homogénea 10**

- Superficie total Ámbito de Actuación: 6.125 m<sup>2</sup>
- Edificabilidad Global aproximada: 0,5522 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- Techo edificable aproximado: 3.382,3 m<sup>2</sup>
- Techo edificable residencial aproximado: 3.382,3 m<sup>2</sup>.
- Densidad Global: 55,51 viv/Ha.
- Número aproximado de viviendas: 34

Las determinaciones urbanísticas básicas establecidas para el ámbito de actuación persiguen obtener un producto urbano final que asegure la cohesión urbana para este entorno municipal. La tipología edificatoria dominante establecida por el nuevo plan es la de Plurifamiliar en manzana compacta, estableciéndose sus condiciones de ordenación según la Ordenanza de aplicación ZO-1 Casco Antiguo.

En cuanto a las redes públicas, respecto a las Redes Generales incluidas en el ámbito de actuación destaca la propuesta de un tramo de Ronda del Casco Antiguo, actuación clave para optimizar la movilidad en este sector de la ciudad que supone una reserva de 20 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup> construidos, lo que da cumplimiento al estándar mínimo legal previsto en el artículo 36 de la LSCM. En relación a las redes públicas locales, el estándar de la red local de equipamiento (incluyendo los espacios libres) que se obtiene es de 36,75 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup> construidos, superior al mínimo legalmente establecido en el artículo 36 de la LSCM (30 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup>).

REDES PÚBLICAS		SUPERF	SUPER F. TOTAL	M2 SUELO/100 M2 EDIFICACION REAL DEL AREA
RED DE ESPACIOS LIBRES	GENERAL		532	15,74
	LOCAL	532		
RED DE EQUIPAMIENTOS SOCIALES	GENERAL		508	15
	LOCAL	508		
RED DE SERVICIOS	GENERAL			
	LOCAL			
RED DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS	GENERAL	1.995	2.706	80,04
	LOCAL	711		
<b>TOTAL</b>			<b>3.746</b>	<b>110,78</b>



## 2- Ámbitos de Actuación en los Ensanches Sur Oeste

Estos ámbitos de actuación responden a la necesidad de completar el tejido urbano, perfilando el límite de la ciudad hacia el Parque Regional (caso del ensanche sur) y el área del suelo urbanizable no sectorizado de "Los Cerros" (caso del ensanche oeste) cualificando la relación de la ciudad con estos espacios naturales.

Se trata en ambos casos de actuaciones de compleción de la trama urbana actual, recualificando vacíos y traseras urbanas, con el fin de lograr una relación más pacífica, amable y sobre todo funcional entre el borde de la ciudad y el entorno natural del Parque Regional (borde sur) y de los Cerros (borde oeste).

Ambos casos constituyen pequeñas "acupunturas urbanas" que consiguen reactivar el entorno urbano: "el principio de recuperar la energía de un punto enfermo o cansado por medio de un simple pinchazo tiene que ver con la revitalización de ese punto y del área que hay a su alrededor".

En el caso concreto de la operación del borde oeste del núcleo (AA5), antes del inicio de la actividad de ejecución deberá realizarse un Estudio Arqueológico a fin de confirmar la ordenación pormenorizada establecida, o en su caso proceder a formular un Plan Especial de reforma, en el supuesto de que resulte la existencia de afecciones.

Los datos globales de la ordenación orientativa propuesta son los siguientes, aunque podrán ser susceptibles de modificación mediante Plan Especial o Estudio de Detalle en función del alcance:

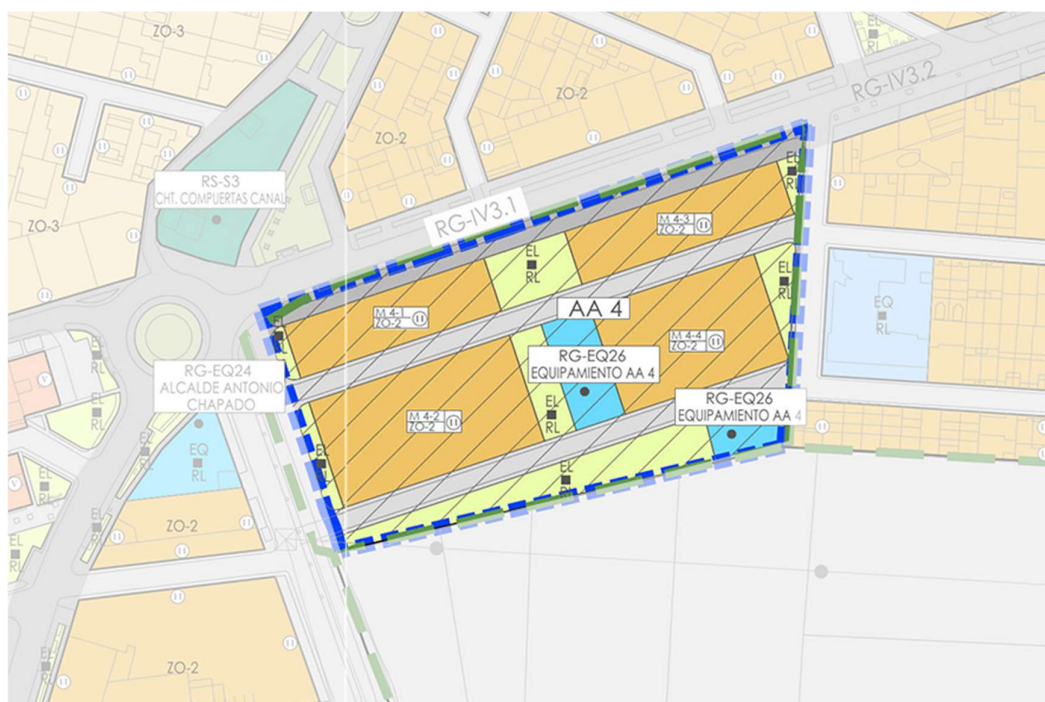
- **AA 4 "Borde Meridional". Área Homogénea 11**
  - Superficie total Ámbito de Actuación: 18.450 m<sup>2</sup>
  - Edificabilidad Global aproximada: 0,55 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

- Techo edificable aproximado: 10.150 m<sup>2</sup>
- Techo edificable residencial aproximado (máximo): 10.150 m<sup>2</sup>.
- Densidad Global: 41 viv/Ha.
- Número aproximado de viviendas: 75

Las determinaciones urbanísticas básicas establecidas para el ámbito de actuación persiguen obtener un producto urbano final que asegure la cohesión urbana para este entorno municipal. La tipología edificatoria propuesta por el nuevo plan es la de vivienda unifamiliar en hilera, alineada o no a vial, estableciéndose sus condiciones de ordenación según la Ordenanza de aplicación ZO-2 Ensanche.

En cuanto a las redes públicas, respecto a las Redes Generales incluidas en el ámbito de actuación destaca la propuesta de un tramo de red general viaria, RG-IV3.1 Avenida Alcalde Antonio Chapado, así como la propuesta de una pieza de equipamiento social en el extremo occidental del ámbito, lo que supone una reserva de 32,39 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup> construidos, muy superior al estándar mínimo legal previsto en el artículo 36 de la LSCM (20 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup>). En relación a las redes públicas locales, el estándar de la red local de equipamiento (incluyendo los espacios libres) que se obtiene es de 65,99 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup> construidos, muy superior al mínimo legalmente establecido en el artículo 36 de la LSCM (30 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup>). Destaca el esfuerzo de la ordenación por conseguir una nueva fachada hacia el Parque Regional.

AH 11				
REDES PÚBLICAS		SUPERFICIE	SUPERFICIE TOTAL	M <sup>2</sup> Suelo/100 m <sup>2</sup> EDIFICACION REAL DEL AREA
REDES DE ESPACIOS LIBRES	GENERAL			
	LOCAL	3.435	3.435	33,84
REDES DE EQUIPAMIENTOS SOCIALES	GENERAL	1.245	1.245	12,26
	LOCAL			
REDES DE SERVICIOS	GENERAL			
	LOCAL			
REDES DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS	GENERAL	1.630	5.125	50,49
	LOCAL	3.495		
TOTAL			9.805	96,59



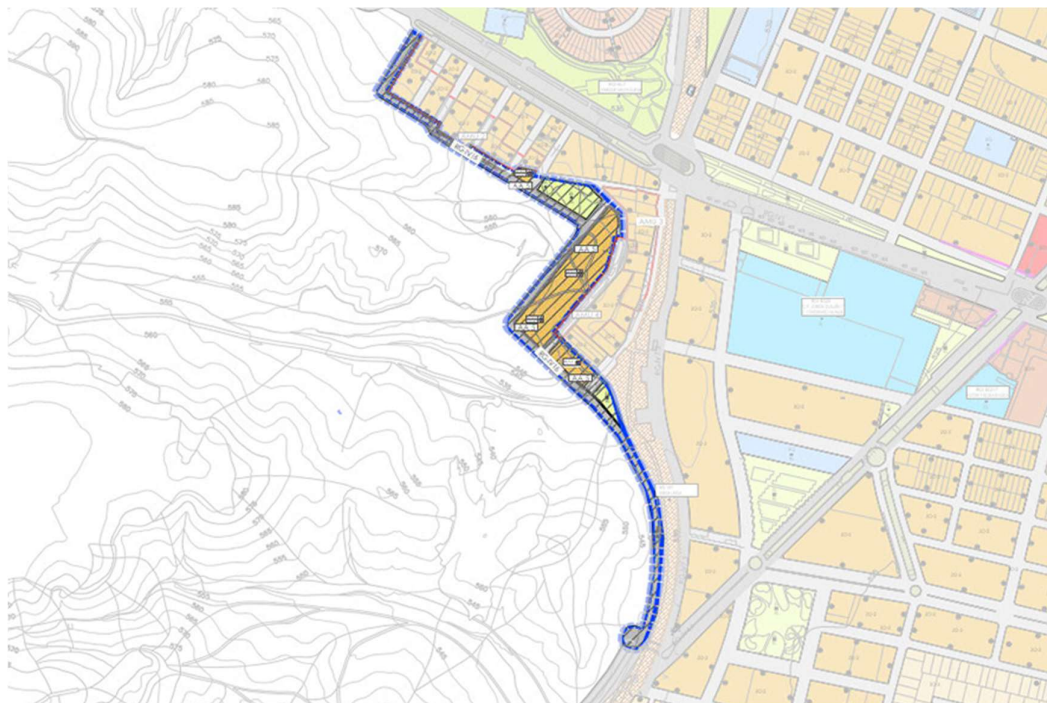
- **AA 5 "Borde Occidental". Área Homogénea 12**

- Superficie total Ámbito de Actuación: 21.690 m<sup>2</sup>
- Edificabilidad Global aproximada: 0,5279 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- Techo edificable aproximado: 11.450 m<sup>2</sup>
- Techo edificable residencial aproximado(máximo): 9.056 m<sup>2</sup>.
- Techo edificable terciario aproximado (mínimo): 2.394 m<sup>2</sup>
- Densidad Global: 42 viv/Ha.
- Número aproximado de viviendas: 91

La edificabilidad global asignada al ámbito de actuación es sustancialmente menor que la de la colindante Área Homogénea del Ensanche, ello, derivado de los condicionantes y singularidad topográfica del soporte territorial de este ámbito. La tipología edificatoria dominante establecida por el nuevo plan es la de Plurifamiliar en manzana compacta, al igual que en el área homogénea colindante, con ello se pretende dar una imagen y cohesión urbana para este entorno municipal estableciéndose sus condiciones de ordenación según la Ordenanza de aplicación ZO-2 Ensanche.

En cuanto a las redes públicas, respecto a las Redes Generales incluidas en el ámbito de actuación destaca la propuesta de un tramo de red general viaria, RG-IV16 que conectará la avenida Dr. Manuel Jarabo, con la Avenida Paseo Argentina. En relación a las redes públicas locales, el estándar de la red local de equipamiento (incluyendo los espacios libres) que se obtiene es de 34 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup> construidos, superior al mínimo legalmente establecido en el artículo 36 de la LSCM (30 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup>). Destaca el esfuerzo de la ordenación por conseguir una nueva fachada hacia "Los Cerros", propiciando el sellado de la trama urbana, solucionando el problema de traseras de edificación vistas, así como la permeabilidad de este ámbito.

<b>AH 12</b>				
<b>REDES PUBLICAS</b>		<b>SUPERF</b>	<b>SUPER F. TOTAL</b>	<b>M2 SUELO/100 M2 EDIFICACION REAL DEL AREA</b>
<b>RED DE ESPACIOS LIBRES</b>	<b>GENERAL</b>		2.178	18,9
	<b>LOCAL</b>	2.178		
<b>RED DE EQUIPAMIENTOS SOCIALES</b>	<b>GENERAL</b>			
	<b>LOCAL</b>			
<b>RED DE SERVICIOS</b>	<b>GENERAL</b>			
	<b>LOCAL</b>			
<b>RED DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS</b>	<b>GENERAL</b>	10.086	11.801	102,2
	<b>LOCAL</b>	1.715		
<b>TOTAL</b>			<b>13.979</b>	<b>122,1</b>



#### **3.1.3.3.2 Intervenciones en Suelo Urbano No Consolidado con Carácter Transitorio (Actuación de complemento de la urbanización existente)**

Se corresponde con el Polígono Industrial AIMAYR, ya justificado de manera detallada con anterioridad. Como se ha expuesto, el presente Plan General asume y reconoce el ámbito de actuación legitimado por las anteriores Normas Subsidiarias de Planeamiento y que se encuentra en proceso de ejecución AAT-1 Polígono Industrial AIMAYR. Se establece la categoría de urbano no consolidado en proceso de ejecución, a fin de asegurar la realización de las obras infraestructurales de conexión a las redes generales. En lo que respecta a las condiciones de ordenación pormenorizada, este Plan General mantiene básicamente las condiciones de edificación y uso establecidas por el anterior planeamiento (las NNSS del municipio) e incorporando alteraciones puntuales para su mejora y modernización.

#### **3.1.3.4 Intervenciones en Suelo Urbano Consolidado**

En este suelo, el nuevo Plan General establece su ordenación detallada mediante las correspondientes ordenanzas, determinando la asignación de usos pormenorizados, así como la reglamentación detallada del uso y volumen de las construcciones, definiéndose así el modelo de utilización de los terrenos y construcciones que lo integran. La ordenación directa intentará, sobre todo, dotar de seguridad interpretativa al sistema normativo, evitando la "discrecionalidad instrumental".

Otro aspecto importante para la ordenación directa es, sin duda la regulación de la ocupación de la edificación en la parcela reconociendo la singularidad topográfica del soporte territorial sobre el que se asienta la ciudad. Así, se define un modelo de ocupación que module la implantación de la edificación en el interior de la parcela evitando la aparición de volumetrías distorsionantes en el espacio urbano que ocasionen alteraciones paisajísticas. En suelo urbano de ordenación pormenorizada las previsiones y determinaciones del nuevo Plan General son de aplicación directa e inmediata, al establecer el Plan su ordenación detallada.

Se establecen las siguientes intervenciones en suelo urbano consolidado:

### 3.1.3.4.1 Áreas de Mejora Urbana

Son Actuaciones de Mejora Urbana en Suelo Urbano Consolidado aquellas que afectan a ámbitos homogéneos de ciudad sobre los que se proponen actuaciones de reurbanización y recualificación del sistema de espacios públicos, al objeto de mejorar los actuales niveles de urbanización y resolver carencias puntuales del sistema de infraestructuras y servicios básicos, en aplicación de las Normas de Urbanización que se contienen en las presentes Normas Urbanísticas. En el área que se identifica como Actuación de Mejora Urbana será preceptiva la formulación de un Programa de Reurbanización que programe y defina las obras necesarias, sin perjuicio de que se ejecuten mediante proyectos ordinarios.

- **AMU 1 y 2. Avenida Doctor Manuel Jarabo 1y 2**

- AMU 1: Se propone la recualificación de este espacio referencial municipal ya que constituye una escena urbana reconocida para el ciudadano residente y para el visitante ya que se sitúa a la entrada del municipio desde la carretera de Pinto. Se propone la mejora en la urbanización de los viales existentes en la zona conformados en la actualidad por calzadas en mal estado y/o no asfaltadas. Así mismo se persigue la colocación de un espacio libre arbolado que cualifique el ámbito.
- AMU 2: Se propone la urbanización y mejora de los viales que den acceso a las parcelas registrales existentes, actualmente con bajos niveles infraestructurales.



AMU 1

AMU 2

- **AMU 3. Calle Cañada**

Se propone la recualificación de este espacio en contacto e incluido en los dominios de la vía pecuaria de la Vereda Larga. Este último dato es uno de los motivos de la proposición de esta área de mejora urbana, y es que se da la circunstancia de que hay algunos casos de invasión de la vía pecuaria por la edificación residencial, hecho que pretende solucionarse con la nueva alineación planteada. Así mismo se plantean usos compatibles con el de vía pecuaria como son viales de poco tránsito rodado, pero necesarios para registrar las fincas de la zona, así como la completación o ampliación de piezas de espacios libres.



- **AMU 4. Calle Yaserías**

Se recoge aquí lo dispuesto en el Estudio de Detalle aprobado de la Calle Yaserías, con el tratamiento de las nuevas alineaciones así como la generación y urbanización de la calzada nueva propuesta.



### 3.1.3.4.2 Actuaciones Aisladas

Se pretenden con estas actuaciones la reurbanización de determinados espacios públicos, las aperturas puntuales de nuevos viarios para mejorar la conectividad y permeabilidad de la trama urbana y la obtención de nuevos suelos para espacios libres y/o equipamientos. Las actuaciones aisladas propuestas por el nuevo plan son:

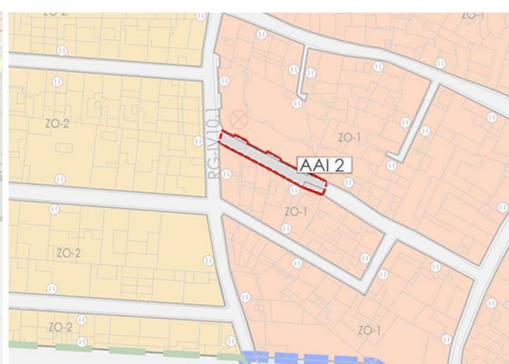
- AAI 1. Apertura de Viario en el Barrio del Quiñón
- AAI 2. Apertura de Viario en Calle Gustavo Adolfo Bécquer



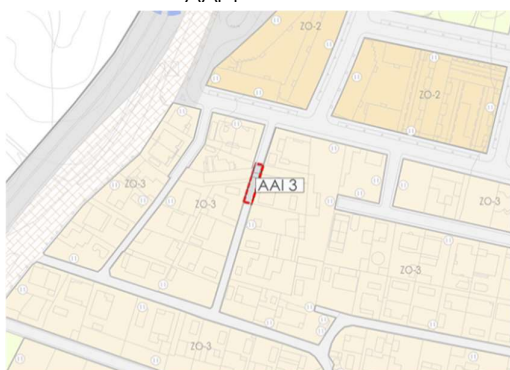
- AAI 3. Apertura de Vialidad en Calle de Mariquita
- AAI 4. Recualificación Tramo Inicial de la Calle Soledad
- AAI 5. Recualificación Tramo Final de Ronda Altillo del Martín Pescador



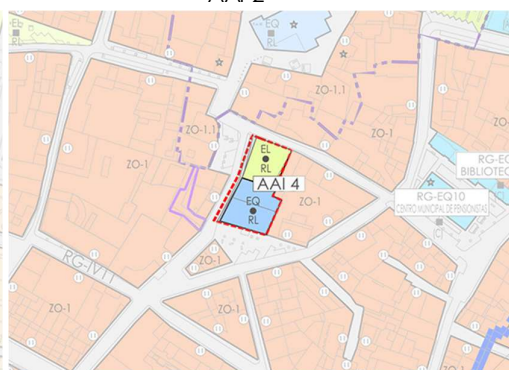
AAI 1



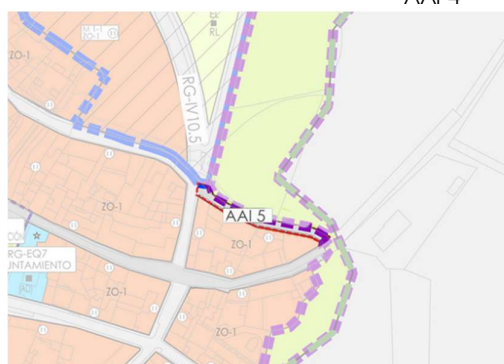
AAI 2



AAI 3



AAI 4



AAI 5

### 3.2 Los Usos Característicos

Con la asignación de usos en el territorio un Plan General debe conseguir dos objetivos fundamentales:

- Organizar equilibradamente las actividades en el espacio, en tanto que generadoras de movimientos de población.
- Regular las relaciones de compatibilidad según su ubicación en el espacio, su contigüidad, en tanto que actividades competitivas, afines o contrarias, y generadoras de rentas económicas diferenciales.

Por tanto, en el documento del nuevo Plan General de San Martín de La Vega, todos los terrenos "preclasificados" como Urbanos y Urbanizables Sectorizados vienen calificados expresamente mediante alguno de los usos característicos que más adelante se desarrollan.

Con la expresión "uso global" o "uso característico" queremos indicar el carácter dominante o mayoritario a una zona o sector, y que en las siguientes fases procedimentales del Plan será desarrollado en usos pormenorizados, por el propio Plan General o por alguna otra figura de planeamiento. Lógicamente la asignación de usos característicos admite la implantación de usos distintos del dominante, bien sea como usos complementarios, bien sea como usos compatibles. Entendiendo por usos complementarios aquellos que, por exigencia de la legislación urbanística o del propio Plan General, su implantación sea obligatoria como demanda del uso dominante y en una proporcionada relación con éste; y por uso compatible aquel cuya implantación puede coexistir con el uso dominante, sin perder éste ninguna de las características que le son propias dentro del ámbito o sector delimitado.

Con la determinación de la intensidad de utilización del suelo y la edificación correspondiente a cada uso, en tanto que gradación de las concentraciones de actividades, tendremos la calificación del suelo y, por tanto, la determinación del contenido normal de la propiedad completando, junto con la edificación el aprovechamiento urbanístico de los terrenos que el nuevo Plan asigne. Y es que el nuevo Plan, en definitiva, debe permitir la construcción de una ciudad contemporánea abierta y flexible, en el sentido de ser capaz de asumir procesos cambiantes; una ciudad que pueda asimilar diversidad de tipologías para satisfacer las nuevas formas de habitación residencial o de actividades económicas, o la necesaria convivencia de ambas, que la sociedad demande.

### **3.2.1 Uso Global Residencial**

El predominio del uso residencial es el que contribuye de manera decisiva a dotar a la ciudad de los valores que le son característicos. Por tanto, y en primer lugar, indicar que el nuevo Plan General se propone mantener el carácter residencial básico de la "ciudad tradicional", para lo cual se adoptarán las medidas necesarias conducentes a evitar el abandono de la edificación y las retenciones especulativas de las mismas. No obstante, y con el objetivo de garantizar la función de centralidad de esta que hemos denominado "ciudad tradicional", como centro administrativo y comercial cualificado, pero compatible con la tradición residencial de la ciudad, se permitirán los usos terciarios como los comerciales, oficinas, recreativas, hostelería, espectáculos, servicios personales, y otros análogos que no perjudiquen al uso residencial. De igual forma, se permiten las actividades de servicios a la residencia, y actividades profesionales compatibles con el uso principal, y complementarios con el mismo. En la "ciudad tradicional" están prohibidas actividades clasificadas como insalubres, nocivas o peligrosas, salvo las de hostelería, recreativas o de ocio y los espectáculos públicos cuya clasificación venga motivada por la producción de ruido, siempre que se adopten las oportunas medidas correctoras. El uso de talleres domésticos, talleres artesanales y talleres pequeños de servicio sólo se admite en manzanas cuyo uso predominante sea el residencial o en anejos a viviendas familiares.

Respecto a las nuevas áreas residenciales, el enfoque, método y contenido que para el uso residencial el Plan propone están directamente interrelacionado, y, en general, responde a los problemas diferenciales de cada zona. La tipología de las áreas o zonas para el uso residencial vendrá, así mismo, condicionado por una prospección de los posibles modos de vida que sean característicos de la nueva demanda, identificando las carencias y las insuficiencias, tanto de la oferta actual como las más significativas del medio de procedencia.

La asignación del uso característico residencial que a las distintas áreas se proponen está justificada por la estructura global que persigue el Plan, y deben contribuir necesariamente a la consecución de una determinada imagen de ciudad y a un concreto modelo estructural. Parece, por tanto, que estas áreas deben surgir de alguna manera como complementarias de la ciudad ya construida y en relación con los tejidos ya consolidados. La autonomía debe, plantearse más bien respecto a los

necesarios servicios y dotaciones en función del rango de la actuación y no respecto a la estructura de la ciudad, de la cual ha de depender y sin cuya preexistencia perdería sentido.

Los objetivos que persigue el nuevo Plan con las nuevas áreas residenciales pueden sucintamente enumerarse así:

- Ordenación cualificada de piezas de relleno intersticial.
- Terminación de áreas incompletas.
- Cierre de bordes de la ciudad sin ordenación o con ordenación deficiente.
- Vertebración de desarrollos sin estructura jerarquizada.
- Conexión o accesibilidad de áreas desconectadas.
- Reequipamiento de áreas adyacentes deficitarias.
- Aprovechamiento de terrenos con buenas condiciones para la urbanización, que presenten mejores ventajas en cuanto a los costes o con mejores facilidades para su articulación con la ciudad construida.
- Remodelación de tejidos urbanos con degradación irrecuperable.
- Obtención adicional de zonas singulares del territorio para usos públicos.
- Resolución del planeamiento anterior en litigio.

El planeamiento urbanístico municipal tiene un papel relevante a la hora de instrumentar cualquier política de vivienda. Todo Plan General debe ser soporte de la política de vivienda y para ello debe ser capaz de satisfacer este objetivo mediante propuestas que, de un lado, proporcionen un suelo apto para edificar en número de viviendas, ampliando los tipos y las formas, para posibilitar una gama más amplia de productos a los demandantes de vivienda. Teniendo en cuenta estas consideraciones, el Avance del Plan General propone las siguientes Zonas de Ordenanza para el uso residencial, que se verán caracterizados en función de la tipología edificatoria asignada:

- Zonas de Ordenanza para Vivienda Libre
  - Libre Unifamiliar
  - Vivienda Libre Plurifamiliar
  - Plurifamiliar en bloque vertical manzana cerrada
  - Plurifamiliar en bloque vertical manzana abierta
  - Plurifamiliar en bloque horizontal o en hilera
  - Residencial Vivienda Libre en Sector SUS-1 Ensanche Sur
- Zonas de Ordenanza para Vivienda Protegida
  - Vivienda Protegida Precio Limitado
  - Vivienda protegida

Por último, se debe asegurar un importante paquete de suelo para los sectores más débiles desde el punto de vista social así como para los sectores estratégicos desde el punto de vista del desarrollo económico. De esta forma, uno de los principios inspiradores de este Plan General es garantizar la disponibilidad de suelo para el acceso a una vivienda digna a todos los residentes. El presente Plan General, realiza ese dimensionamiento sobre la base del análisis de la evolución de las variables socioeconómicas y demográficas (teniendo en cuenta los posibles flujos migratorios), la dinámica edificatoria observada en los períodos anteriores, así como valorando estas dinámicas a medio y largo plazo. Pero además de un correcto dimensionamiento del suelo apto para urbanizar, el presente Plan establece medidas que intervienen directamente en materia de política de suelo y vivienda protegida.

Para ello, y en primer lugar, el nuevo Plan General identifica como determinaciones pertenecientes de la ordenación estructural a las siguientes decisiones planificadoras:

- La calificación urbanística pormenorizada de vivienda protegida.

- La distribución porcentual que de esta calificación se haga en el área de reparto o sector con el uso característico de residencial.

El Plan identifica, así, como un uso urbanístico a la vivienda protegida, que se configura como una subespecie del uso pormenorizado de vivienda. Al margen de esta calificación se reconoce como perteneciente a los usos dotacionales, la red de viviendas públicas o de integración social.

En segundo lugar, atribuye a los distintos ámbitos con uso residencial el porcentaje de aprovechamiento urbanístico que en cada uno de ellos debe destinarse al uso de vivienda protegida. No obstante, no se considera conveniente que sea el propio Plan General quien establezca con precisión la localización de las viviendas con la calificación urbanística de protegidas en el interior del Sector o Área de Reparto. No es adecuado que al nivel de planeamiento general se adopte esta decisión, por cuanto en ocasiones la adecuada distribución interior requerirá en algunos casos hasta la elaboración de un estudio previo al proyecto técnico de edificación. Por ello, el Plan toma la decisión de que esta localización precisa y definitiva de la calificación de vivienda protegida se realice a través de los instrumentos de desarrollo de la planificación, debiendo ser considerada como una determinación que no integra la ordenación estructural.

El Plan, además, establece otras medidas que favorecen en el futuro el incremento de las reservas de vivienda protegida:

- Primero, la posibilidad de formular, en cualquier momento, planes especiales para establecer en el suelo urbano la calificación de terrenos o construcciones a viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública.
- También, se establece una directriz que vincula la calificación urbanística de vivienda protegida con el Patrimonio Municipal del Suelo. Así, se dispone que los aprovechamientos urbanísticos correspondientes a la administración urbanística en áreas con el uso característico residencial se materialicen, preferentemente, en parcelas calificadas de Vivienda Protegida, debiendo en el seno del Proyecto de Reparcelación aplicarse el oportuno coeficiente de ponderación.
- En cualquier caso, el Plan respeta la reserva de suelo para vivienda protegida que establece la legislación autonómica, que determina que *"En suelo urbanizable sectorizado y no sectorizado como mínimo el 30 por 100 de la edificabilidad residencial deberá destinarse a viviendas sujetas a algún régimen de protección pública"*.

### 3.2.2 Uso Global de Actividades Económicas

La expresión "Espacio para Actividades Económicas o Productivas" se ha generalizado en los últimos años como una noción no exenta de ambigüedad. Esto significa el reconocimiento de la diversidad de funciones que las empresas vinculadas a la producción pueden desempeñar en un mismo establecimiento; pero, sobre todo, manifiesta la cualidad de muchos enclaves del territorio para acoger actividades que se localizan idóneamente en mutua contigüidad a pesar de no pertenecer a la misma rama de la industria o ser, incluso, actividades muy distintas. Por ello, hemos de ser conscientes que la planificación y la ordenación de espacios diferenciados en los que predomine la actividad económica sobre cualquier otra función ha de pensarse para soportar una amplia gama de posibilidades y escalas.

De la misma forma, en los últimos tiempos el estereotipo de relaciones entres espacios y funciones urbanas ha ido rompiendo muchas de sus inercias históricas para ir dando paso a tipologías con un potencial de localización mucho más rico, donde se afirman algunos de los factores clásicos (accesibilidad, precios del espacio, cualificación y precio de la mano de obra) al tiempo que aparezcan otros nuevos (comunicabilidad, imagen comercial del emplazamiento, calidad ambiental y paisajística).

Las constantes fuerzas de cambio que afectan a los sectores y a las industrias, propiciando formas diversas de implantación, apoyándose en las dinámicas de diversificación y segmentación de los

mercados, favorecen la continuada presencia de pequeñas y medianas industrias a veces dinámicas y surgidas al calor de la oportunidad o, en otros casos, situadas precariamente en el borde de la marginalidad. Para muchos de ellos los costes de implantación y puesta en marcha pueden condicionar su ser o no ser y, en ausencia de espacio reglado asequible, su debilidad las empuja a la búsqueda de enclaves de sombra respecto al mercado regular de suelo y al control administrativo, en los que se minimicen los costes del espacio físico y se agilice al máximo el momento crítico de la iniciación de la actividad.

En este contexto, parece conveniente señalar aquellas cuestiones que han sido tenidas en cuenta en la definición de los suelos con uso característico de Actividades Económicas:

- El uso de suelo para Actividades Económicas se referirá tanto a aquellos que tienen por finalidad llevar a cabo operaciones de elaboración, transformación, reparación almacenaje y distribución de productos, como a los que tienen por finalidad la prestación de servicios al público, las empresas u organismos, incluyendo los usos de oficina, turístico y el comercial.
- Las normas reguladoras de Actividades Económicas también tendrán una especial atención a la preservación del medio ambiente urbano y rural, controlando los efectos no deseables en función de su previsible intensidad y de su ubicación. Sin embargo, se mantiene el criterio de evitar restricciones en la medida de lo posible, esto es, asegurar el mayor grado de compatibilidad posible con los demás usos urbanos, asegurando en todo caso la no producción de daños, molestias y perjuicios a las personas.
- Consideración de los nuevos productos edificatorios con relación a las actividades tradicionales y a la evolución del concepto de uso industrial/empresarial/productivo.
- Especial atención al cumplimiento de estándares de calidad frente a los meramente cuantitativos, en especial a las características de la urbanización exterior e interior de parcela, y a la arquitectura industrial, que no puede convertirse en un subproducto.

El uso de Actividades Económicas se corresponde en el presente documento, básicamente, los siguientes usos diferenciados:

- **Las actividades industriales, de almacenamiento y logística.** Comprende aquellas actividades cuyo objeto principal es la obtención o transformación de productos por procesos industriales, así como aquellas actividades independientes cuyo objeto principal es el depósito, guarda, custodia y distribución de bienes, productos, y mercancías con exclusivo suministro a mayoristas, instaladores, fabricantes, distribuidores y, en general, los almacenes sin servicio de venta directa al público.
- **Las actividades de innovación tecnológica.** Se refiere a aquellas actividades basadas fundamentalmente en nuevas tecnologías y, en general, actividades de investigación, desarrollo e innovación.
- **Las actividades terciarias y comerciales.** La relación entre lo comercial y la ciudad es, no solamente larga y viva en el tiempo, sino que entraña interdependencias profundas y complejas. El desarrollo de ciertas funciones comerciales ha contribuido tradicionalmente a la organización general, dinamismo y caracterización funcional del hecho urbano. La configuración física y formal de la escena urbana y la capacidad referencial del espacio público de determinadas áreas de la ciudad incita y coadyuva al desenvolvimiento de actividades comerciales y de servicios.

Las funciones comerciales ejercitan un papel primordial en la generación de áreas de centralidad en la ciudad. La consideración de un ámbito concreto de la misma como de "alta centralidad" depende básicamente del nivel de concentración de actividades comerciales, terciarias y de servicios que contenga. Por tanto, el nuevo Plan se constituye en la herramienta clave para profundizar en el análisis, valoración y ordenación de tres aspectos básicos:

- **El tratamiento del uso comercial en los tejidos urbanos centrales.**

La concentración de actividades comerciales en la trama urbana consolidada se ha producido de forma natural, ante la confluencia de factores de atracción tales como: posición central, espacio icónico-simbólico, oferta variada, hábitos de compra enraizados en formas sociales de comportamiento. La problemática urbanística de la aglomeración de actividades comerciales en la ciudad consolidada suele provenir de la falta de adecuación entre la trama urbana preexistente y el desarrollo de la actividad central, lo que deviene en un insuficiente aprovechamiento de la potencialidad de estos escenarios y su capacidad para actuar sinérgicamente con otras directrices de política urbana tendentes a la recualificación de las áreas tradicionales de la ciudad o la puesta en valor de actividades complementarias (turismo, cultura y ocio como pilares básicos). La casuística de esta inadecuación y, por consiguiente, los criterios de intervención a activar suelen incidir en tres principios clave:

- La peatonalización de estos espacios. Recuperar el dominio del peatón.
- La accesibilidad, incidiendo en la instrumentación de una adecuada política de aparcamientos disuasorios en posiciones estratégicas junto a una decidida potenciación de un transporte público eficaz y operativo (señalización de paradas-cabeceras en puntos estratégicos, canalización racional de transporte público que evite interferencias con la estructura espacial del centro comercial).
- El paisaje urbano y los aspectos medioambientales. La mejora generalizada de la escena urbana desde intervenciones que incidan prioritariamente en la regeneración del espacio público, cuyos objetivos básicos sean proporcionar confort, orden y calidad de vida, teniendo presente que más que las actuaciones singulares, son los elementos comunes de urbanización los que, al generalizarse, dan en buena medida el nivel de urbanidad de una ciudad. Se trata, en definitiva, de buscar la máxima generalización y estabilidad formal del espacio público de estas áreas

- **Los nuevos espacios comerciales**

El desarrollo de un espacio de actividades comerciales y terciarias de escala metropolitana y de gran calidad ambiental y urbanística sería otro elemento fundamental para contribuir a fortalecer significativamente la posición y diversificación funcional de San Martín de la Vega, ligados a la reactivación del Parque de Ocio.

Los nuevos espacios comerciales se definen como un conjunto de establecimientos comerciales cuya propiedad, gestión, planificación y promoción, se aseguran como una unidad en lo que se refiere a su localización, tamaño y tipología de los establecimientos participantes. Todo ello con la finalidad de servir a la población contenida en la zona de influencia del conjunto, de lo que pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- En primer lugar, se trata de conjuntos, de una yuxtaposición de establecimientos comerciales independientes.
- La actividad a desarrollar no debe restringirse con carácter exclusivo a la puramente comercial, sino, cada vez más estos espacios de actividad tienden a convertirse en centros integrados de ocio o, como los define Luis Felipe Alonso Teixidor, Centros Integrados de Comercio y Equipamientos.
- Suelen aportar una imagen, que, además, en la mayor parte de las ocasiones se convierte en referente formal de los ámbitos (urbanos o suburbanos) donde se insertan.
- Se utilizan como argumento para resolver aspectos carenciales en "comercio dotacional" o ausencia de referencias de centralidad en los nuevos tejidos

residenciales, sustentada en gran medida en la anomia de los espacios materializados que favorece la desarticulación de las actividades comerciales y dotacionales.

Hasta la fecha el mecanismo calificador ha sido el habitualmente empleado por el planeamiento urbano para el control de la ordenación de estas actividades, manifestándose claramente deficiente, ante la coyuntura (y debilidad en décadas anteriores) del mercado inmobiliario. Es necesario, por consiguiente, garantizar la ejecución de estos nuevos artefactos híbridos comercial-dotacional, instrumentando para ello medidas normativas de carácter flexible y por tanto adaptables a las condiciones mutantes del mercado, así como, en la medida de lo posible, y en función de la capacidad financiera, vincular la actuación pública en la gestión e inversión de estos espacios.

- **La problemática urbanística de las grandes superficies comerciales.**

Uno de los aspectos básicos sobre el que se debe reflexionar desde el planeamiento urbanístico de última generación es la casuística existente y los criterios de localización que se manifiestan para la implantación y ubicación de las denominadas "grandes superficies comerciales". La reflexión a instrumentar debe fluctuar entre dos aspectos básicos:

- Los conflictos que pudieran aparecer con el pequeño comercio. Este aspecto no puede ser manejado desde el planeamiento sino desde criterios y razonamientos urbanísticos, dejando de lado pues planteamientos de política antimonopolio que les son ajenos.
- El efecto dinamizador que conlleva su localización.

Sobre la base de estos principios los criterios a desarrollar en el nuevo Plan General son:

- Prohibición de la implantación de estas actividades en tejidos consolidados donde el comercio tradicional se manifiesta activo y/o con posibilidades de expansión y perpetuación.
- Operación selectiva para propiciar la localización de estas actividades en áreas periféricas preexistentes donde puedan actuar empáticamente con su recualificación.
- Posibilitar implantaciones en localizaciones seleccionadas donde junto a la satisfacción de sus requerimientos morfoespaciales absorban racionalmente los impactos de tráfico.
- Localización en relación con las áreas de nuevo crecimiento, ejerciendo una función dinamizadora para su desarrollo.

En definitiva, para el uso global de Actividades Económicas, se establecen los siguientes usos pormenorizados:

- Uso pormenorizado de industria, almacenamiento y logística
- Uso pormenorizado de actividades de innovación tecnológica
- Uso pormenorizado de actividades terciarias y comerciales

- **Introducción de nuevos usos para la reconversión del polígono Aimayr**

El polígono industrial Aimayr se presenta como uno de los motores económicos del municipio, con un gran potencial ligado al sector de la automoción a través del reciclado y reutilización de componentes de vehículos usados.

Este aspecto ha de verse como una oportunidad para la implementación de nuevos usos complementarios con esta actividad que permitan en el futuro la creación de un ecosistema industrial ligado a la revalorización, reutilización, reciclaje e incluso posterior fabricación de nuevos componentes.

El Plan propondrá la inclusión de nuevos usos en la zona y en los suelos urbanos y urbanizables aledaños para crear una cadena de valor industrial, como por ejemplo, plantas de reciclaje de todo tipo de materiales ligados a los vehículos (cauchos, productos textiles, productos plásticos, metales, componentes electrónicos, vidrios, ), plantas de revalorización encargadas de transformar dichas materias primas en nuevos materiales, almacenaje y logística para la posterior distribución a nivel nacional e internacional, usos educativos y de investigación ligados al desarrollo e innovación para impulsar la competitividad y la sostenibilidad en el sector de la automoción, como la investigación en torno al Hidrógeno renovable en la movilidad

### 3.2.3 Uso Global Dotacional

Los conceptos de dotación, equipamiento y servicio se emplean usualmente de forma indistinta para definir los soportes destinados a la prestación de servicios a la comunidad, lo que genera una cierta ambigüedad o indeterminación en su utilización. El concepto de dotación en el sentido urbanístico incluiría los espacios y usos necesarios, tanto imprescindibles como complementarios, que acompañan las actividades urbanas residencial y económica o productiva. El equipamiento se referirá a las dotaciones que la comunidad entiende como irrecindibles para el funcionamiento de la estructura social, y cuya cobertura, por tanto, ha de ser garantizada por las administraciones públicas. Finalmente, como servicios se van a considerar las dotaciones relacionadas con la seguridad y la funcionalidad administrativa.

El sistema de calidad urbana al que el nuevo Plan tiende se define como el conjunto de aquellos espacios, libres o construidos, que constituyen el soporte físico destinado a proveer a los ciudadanos de prestaciones sociales o servicios colectivos. Está integrado por:

A efectos metodológicos, y condicionado tanto por la legislación urbanística como por la existencia de una organización administrativa compuesta por una multiplicidad de organismos con un rígido reparto competencial, el uso de equipamientos se va a subdividir en:

- **Redes de infraestructuras, que comprende a su vez:**
  - Red de comunicaciones, tales como viarias, ferroviarias, portuarias, aeroportuarias y telefónicas.
  - Red de infraestructuras sociales, tales como abastecimiento, saneamiento y depuración.
  - Red de infraestructuras energéticas, tales como eléctricas y gasísticas.
- **Redes de Equipamientos, que comprende a su vez:**
  - Red de zonas verdes y espacios libres, tales como espacios protegidos regionales, parques municipales y urbanos, jardines y plazas. La red de espacios libres comprende los terrenos destinados al esparcimiento, reposo, recreo y salubridad de la población; a proteger y acondicionar el sistema viario; y en general a mejorar las condiciones ambientales, paisajísticas y estéticas de la ciudad.
  - Red de equipamientos sociales, tales como educativos, culturales, sanitarios, asistenciales, deportivos, recreativos y administrativos.
- **Redes de Servicios, que comprende a su vez:**



- o Red de servicios urbanos, tales como suministros de agua, alcantarillado, suministro de energía eléctrica, alumbrado público, servicio telefónico, acceso rodado y aparcamientos.
- o Red de viviendas públicas o de integración social.

En relación con este sistema de redes públicas, la legislación autonómica establece unos estándares mínimos de reserva de suelo para los mismos, que el Plan General respetar en todo caso. Estos estándares tienen el carácter de mínimos, es decir, es potestativo por parte del planificador, establecer unas reservas de suelos mayores a las exigidas legalmente. Así, para el sistema de redes públicas, esos estándares mínimos contenidos en el art. 36 de la LSCM, son:

*"5 El sistema de redes generales deberá definirse en la ordenación estructurante respecto al conjunto del Municipio, de forma que cada una tenga las dimensiones y características suficientes para satisfacer adecuadamente las necesidades sociales actuales y potenciales.*

*A tales efectos, y por referencia a la capacidad total máxima de los suelos urbanos no consolidados y urbanizables y respecto a un módulo de 100 metros cuadrados de superficie edificable de cualquier uso, excepto el industrial, deberán cederse 20 metros cuadrados por dicho concepto, cuyo destino será fijado por dichas necesidades."*

Por lo que respecta a las redes locales, el artículo 36.6 señala que en cada ámbito de suelo urbano no consolidado o sector y/o unidad de ejecución de suelo urbanizable se cumplen las siguientes condiciones mínimas:

*"6. El sistema de redes locales de un municipio se dimensionará respecto a cada ámbito de actuación o sector y/o unidad de ejecución atendiendo a las necesidades de la población prevista y de complementariedad respecto a las respectivas redes generales y supramunicipales. El planeamiento urbanístico podrá imponer condiciones de agrupación a las dotaciones locales de forma que se mejoren sus condiciones funcionales, sin que ello redunde en ningún caso en reducción de los estándares fijados en este artículo. En todo caso, en cada ámbito de suelo urbano no consolidado o sector y/o unidad de ejecución de suelo urbanizable no destinados a uso industrial, se cumplirán las siguientes condiciones mínimas:*

- a) *La superficie total en el ámbito o sector y/o unidad de ejecución de elementos de las redes locales de equipamientos y/o infraestructuras y/o servicios será de 30 metros cuadrados por cada 100 metros cuadrados construidos.*
- b) *Del total de la reserva resultante de cumplir el apartado anterior, al menos el 50 por 100 deberá destinarse a espacios libres públicos arbolados.*
- c) *Por cada 100 metros cuadrados edificables o fracción de cualquier uso deberá preverse, como mínimo, una plaza y media de aparcamiento, siempre en el interior de la parcela privada. La dotación mínima de plazas de aparcamiento deberá mantenerse, aunque se modifique el uso.*
- d) *Los estándares del apartado anterior sobre reservas de aparcamiento no serán de aplicación en los siguientes supuestos:*
  1. *Cuando, por razones de congestión y densidad de los centros urbanos, el instrumento de planeamiento general establezca límites máximos a las plazas de aparcamiento privado o público para comercios, espectáculos y oficinas.*
  2. *Cuando, por las condiciones de accesibilidad o las dimensiones de las manzanas o parcelas existentes, las Ordenanzas municipales eximan de la obligatoriedad de plaza de garaje en el propio edificio; en tal supuesto, los requerimientos de aparcamiento deberán suplirse en otro lugar.*
- e) *Los estándares de la anterior letra b) no serán de aplicación cuando se trate de vivienda que cuente con zonas verdes o espacios libres privadas al menos en la misma cuantía que*

*la cesión a la que estaría obligada. En el caso de que no se alcanzará, se cederá hasta completarla*

- f) *En suelo urbano, el deber de cesión de suelo recogido en la letra a) podrá satisfacerse mediante el pago de su equivalente en dinero, cuando dentro del ámbito de actuación no se disponga de la superficie necesaria para ello. Dicho deber se cumplirá en el momento del otorgamiento de la licencia de obra y, en su caso, licencia de actividad.*
- g) *Las medidas compensatorias recogidas en el artículo*
- h) *67.2 podrán ser materializadas según lo expuesto en el párrafo anterior."*

### **3.2.4 Uso Global Dotacional, Ocio y Complementarios**

Por la singularidad de la actuación Parque de Ocio y Servicios, el presente Plan General identifica el uso global de Dotacional, Ocio y Complementarios que engloba al conjunto integrado de usos dotacionales públicos, equipamientos privados de interés público relacionadas con el ocio, y demás usos complementarios autorizados para su implantación en el sector SUS 5.

Este uso global comprende los siguientes usos pormenorizados:

- **Usos Pormenorizados Dotacionales Públicos:**

Integrado por los usos dotacionales de las redes públicas previstos por este Plan General en el ámbito de la actuación. A tal fin este Plan General identifica las redes supramunicipales y generales, debiendo el Plan Parcial establecer las redes locales conforme a las directrices y objetivos definidos en las Normas del Plan y en esta Memoria.

La regulación pormenorizada de los usos dotacionales públicos deberá adaptarse a la regulación general de los mismos.

- **Usos Pormenorizados en Zona de Ocio:**

El Plan Parcial para el desarrollo de la actuación de renovación urbana AA-6, deberá identificar una Zona de Ocio en el ámbito, que estará integrada por los siguientes usos pormenorizados:

- Uso de equipamiento recreativo de ocio (Parque Temático)
- Uso Hotelero en Zona de Ocio.
- Comercial y Recreativo en Zona de Ocio.

- **Usos Complementarios en Otras Zonas:**

El Plan Parcial para el desarrollo de la actuación de renovación urbana AA-6, deberá identificar otras Zonas de ordenación en la que se integrarán los siguientes usos pormenorizados:

- Servicios Avanzados (sin limitación, en todas sus categorías).
- Industrial (industria limpia, almacenamiento y logística).
- Servicios Terciarios en las categorías de comercio, oficinas. Hotelero, recreativos, espectáculos públicos y garaje- aparcamiento.
- Equipamientos privados de interés social (sin limitación en todas sus categorías).
- Igualmente, el Plan Parcial podrá de manera justificada prever la implantación del uso de Gran Superficie Comercial y cuantos más usos pormenorizados compatibles determine.

### **3.2.5 Uso Global en Suelo Rústico**

Este uso global integra todo tipo de actividades fundamentalmente relacionadas con la producción agropecuaria, ya sean actividades agrícolas y/o ganaderas así como el conjunto de instalaciones

necesarias para su desarrollo, aglutinando además aquellos usos que se desarrollan sobre suelo rústico, ya sean para implementar las actividades relacionadas con el medioambiente, para la extracción de recursos a través de su explotación extractiva, actividades relacionadas con el turismo rural y/o con la instalación de equipamientos, infraestructuras o servicios públicos en suelo rústico.

El uso global en suelo rústico integra los siguientes usos pormenorizados:

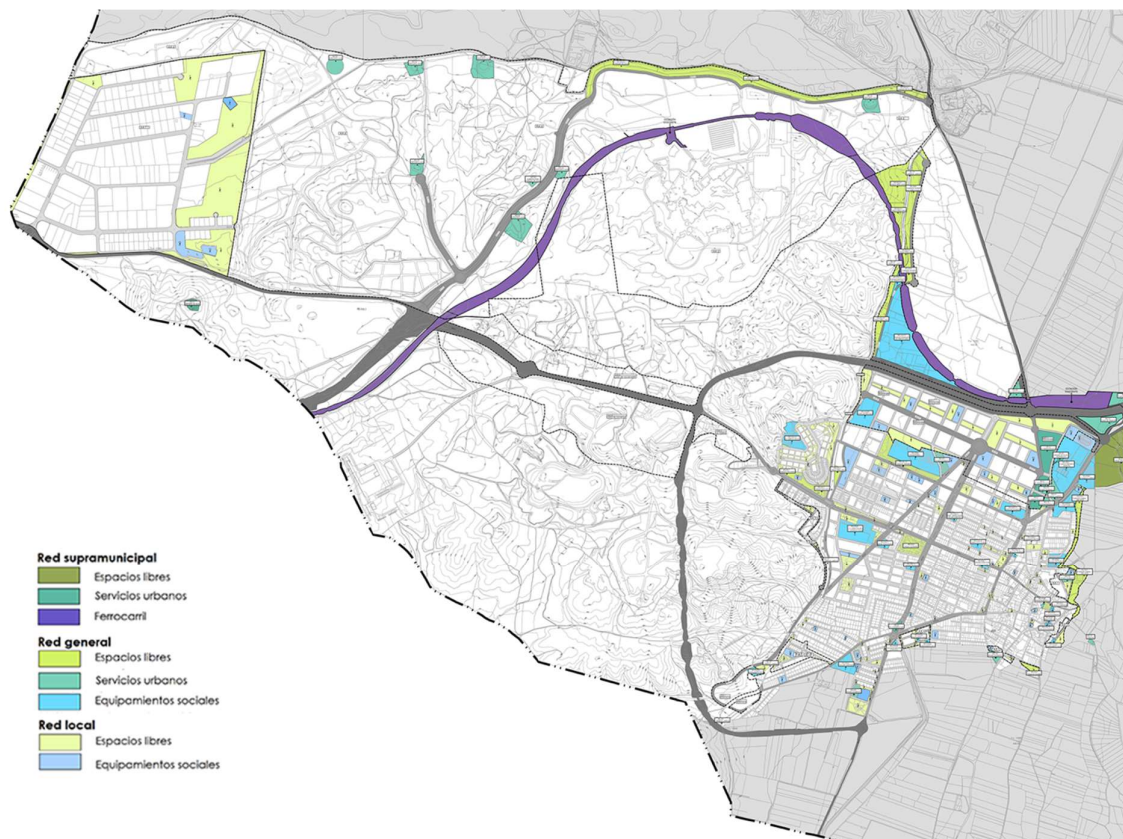
- Uso pormenorizado Agrario
  - Actividades Agrícola
  - Actividades Ganaderas
- Uso pormenorizado Medio ambiental
- Uso pormenorizado Extractivo
- Uso pormenorizado de Turismo rural
- Uso pormenorizado Residencial Vinculado a la explotación
- Uso pormenorizado de equipamientos en suelo rústico
- Uso pormenorizado de infraestructuras y servicios públicos en suelo rústico

Los usos pormenorizados en suelo rústico se regularán por lo dispuesto en el Título XIII de las normas urbanísticas, sin perjuicio de la aplicación supletoria de las normas del título VI.

#### 4 MODELO TERRITORIAL II: SISTEMA DE REDES PÚBLICAS

El Avance del PGOU de San Martín de la Vega identifica cuatro categorías en materia de estructuración urbana:

- **El Sistema de infraestructuras de Comunicación Viaria y Ferroviaria**, constituido por aquellos elementos de la red viaria y ferroviaria que, por un lado, optimizan la movilidad urbana y aseguran la accesibilidad de los espacios representativos y áreas centrales como factor corrector de desequilibrios y desigualdades y, por otro, conforman los códigos genéticos de las trazas de la ciudad, los que soportan y definen la especificidad morfológica de la ciudad como sistema unitario introduciendo una dimensión histórica en la lectura del hecho urbano al representar el valor básico de permanencia. La historia de cualquier hecho urbano se reconoce en su trazado y, fundamentalmente en los elementos primarios del mismo.
- **La Red de Espacios Libres**, entendiéndose por tales los grandes parques y espacios que coadyuvan al esparcimiento y relación de la población, estructurando, al tiempo, la configuración del sistema de espacios públicos de la ciudad. Su definición no debe resultar de la aplicación exclusiva de criterios cuantitativos, sino, especialmente, de criterios cualitativos, donde conceptos como escala, funcionalidad, localización y posición en la escena urbana adquieren un interés primordial.
- **La Red de Equipamientos sociales y servicios**, constituido por los elementos dotacionales llamados a aportar las necesarias dosis de calidad de vida, diversificando las actividades urbanas e incorporando los servicios básicos que deben quedar cubiertos en relación con la escala de San Martín de la Vega (deportivos, culturales, asistenciales, sanitarios, administrativos públicos, docentes, religiosos...).



## 4.1 Red de Infraestructuras de Comunicación

### 4.1.1 Red Viaria

Las redes de comunicaciones se convierten, por su efecto vertebrador, en un factor claro de ordenación del espacio. En la nueva situación se requiere rediseñar el sistema tanto en sus aspectos funcionales como morfológicos, coadyuvando a la mejor adecuación de las estructuras territoriales y funcionales. Con este propósito se plantean dos objetivos de ordenación: el primero se centra en la complejión de la red viaria en el nivel jerárquico superior, a cuyo fin se deben proponer su redimensionamiento y la mejora y proposición de nuevos enlaces viarios; el segundo gira en torno a la red viaria de carácter local, es decir, los capilares viarios que relacionan las distintas áreas urbanas entre sí, proponiéndose en este caso no sólo su complejión sino también la mejora en trazado, piso, señalización y entorno.

El viario resultante de esta concepción muestra una red que favorece una mejor ordenación de los flujos de tráfico, construyendo un sistema morfológicamente ordenado y funcionalmente capaz de incrementar notablemente la movilidad urbana. La red propuesta parte obviamente de la red existente para ampliarla considerablemente, mejorarla y complementarla, introduciendo un importante número de innovaciones y donde el viario secundario cobra, desde la perspectiva urbana que se propone para la red, un gran protagonismo, consecuencia de la función que se le asigna como complemento de canales de tráfico más especializados. De la misma forma, en la concepción de todo el sistema viario juega un papel esencial la jerarquización de las vías, como manera, precisamente, de entender el conjunto de vías como sistemas.

La jerarquización planteada por el Plan General es fruto de la aplicación de un conjunto de criterios de valoración a los distintos tramos de la red, tales como:

- Su condición funcional: Es decir, teniendo en cuenta que la red viaria desempeña dos funciones básicas: como canal de transporte y como soporte de actividades. Al mismo tiempo la red viaria comunica partes del territorio, que dependiendo de su proximidad determinan el ámbito de influencia de las vías: interurbano, urbano, o zonal.
- Características de diseño: Otros elementos de diferenciación cualitativa de la red viaria son los parámetros utilizados en su diseño, tales como velocidad de circulación, distancias y tipo de nudos, que a su vez establecen la composición y características del tráfico que circula por ellos.

Sobre estos parámetros básicos se propone una jerarquización vial que posibilite la protección de la actividad económica y de las zonas residenciales, minimizando las posibles interferencias, y adecuándose a los nuevos requerimientos y consiga hacer más accesibles las ofertas al conjunto de la población, procurando una distribución más equitativa, social y territorial de los costos y beneficios. La idea de recorrido se desarrolla explícitamente en muchas de las propuestas del Nuevo Plan, con voluntad de estructura o enlace de partes de la ciudad.

#### **4.1.1.1 Red Supramunicipal Viaria**

Constituido por aquellas vías que canalizan tanto los flujos regionales y provinciales, ya sean en tránsito o con término en la ciudad de San Martín de la Vega

Las áreas altamente desarrolladas se sustentan sobre redes de comunicaciones densas y bien jerarquizadas, por donde circula un intenso intercambio de informaciones, personas y mercancías, conllevando, normalmente, una fuerte integración territorial; así, la consecución de un sistema de comunicaciones óptimo constituye un objetivo de primer orden en toda acción pública de planificación territorial en época contemporánea.

Puede afirmarse que sin una adecuada red viaria que responda a las demandas de los ciudadanos y a las características territoriales del ámbito, no será posible ni la mejora en la prestación de los servicios, ni un desarrollo económico equilibrado.

En este nivel jerárquico además de las redes existentes (Autovía M-506 y carreteras autonómicas M-506, M-301, M-307 y M- 841) destacan las siguientes acciones:

- Duplicación de la M-506. No cabe duda del peso y la importancia que adquiere un proyecto de la envergadura de esta actuación (vinculado al Plan de Infraestructuras Logísticas de la Comunidad de Madrid) fortaleciendo la ya de por sí excelente conectividad de San Martín de la Vega con el resto de la Región Urbana de Madrid.
- Nuevo Enlace de la M-506 con la red general viaria del núcleo de San Martín, localizado en el entorno de la Estación Ferroviaria.
- En respuesta al informe sectorial emitido por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Madrid se incorporan a la Red Supramunicipal de Infraestructuras Viarias los suelos pertenecientes a la zona de servidumbre de protección de las carreteras de competencia autonómica que se encuentren incluidos en sectores del suelo urbanizable. Con ello se consigue un doble objetivo. En primer lugar, preservar su funcionalidad como canalizadores de flujos interurbanos y, en segundo lugar, facilitar intervenciones futuras para mejorar la red regional.

#### **4.1.1.2 Red General Viaria**

Uno de los objetivos principales del Nuevo Plan General será proyectar una estructura urbana equipotencial, articulada y cohesionada que permita difundir la centralidad de manera equilibrada, lo que, indudablemente, necesita de la definición de una red viaria versátil y polivalente, que posibilite una colonización racional de territorio desde el diálogo con las preexistencias urbanas y naturales, en la búsqueda de un modelo urbano dotado de las tres características básicas que han de presidir todo proyecto de ciudad: multifuncionalidad, continuidad y compacidad, definiendo, para ello, nuevos ejes de crecimiento que construyan una estrategia secuencial del espacio urbano sobre el que gravite

su legibilidad y coherencia, al tiempo que faciliten la canalización jerarquizada de los flujos de tráfico y el desarrollo del transporte colectivo proporcionando un sistema de movilidad racional y multimodal que mitigue el dominio del automóvil privado y permita la recuperación para el peatón del espacio público.

El viario articulador del núcleo de San Martín de La Vega que se propone en el presente documento se sustenta en los siguientes axiomas de ordenación:

- La compacidad del modelo urbano: la continuidad de ejes urbanos principales como garantía de integración eficaz de los Ensanches Norte y Sur.
- Dentro de esta categoría del sistema viario se incluyen las prolongaciones previstas de arterias viarias principales de la estructura actual. Sobre ellas recae la responsabilidad, en gran parte, de articular y cohesionar el modelo de ciudad previsto, pautando las directrices de crecimiento propuestas y racionalizando la interacción con la ciudad actual, de manera que el resultado ofrezca una forma general coherente y cohesionada, eficazmente organizada, dotada de las dosis de orden y sentido común que definen y caracterizan los hechos urbanos adecuadamente configurados. Asimismo, se trata de los elementos sobre los que va a gravitar la escenificación de un sistema de transporte colectivo y multimodal.



Los principales elementos que engloban el primer nivel del sistema viario previsto son:

- **Prolongación septentrional de las avenidas de Isaac Peral y de la Natividad** hasta su confluencia en una gran rotonda que pretende configurarse como un hito urbano significativo

en el crecimiento previsto al norte del Cementerio. Esta nueva prolongación se encuentra incluida en el nuevo sector de suelo urbanizable sectorizado con ordenación pormenorizada, SUO 01 Ensanche Norte. (RG-IV2 y RG-IV4).

- **Arteria viaria de directriz paralela a la Avenida de la Comunidad de Madrid** que, partiendo de la rotonda de enlace de las Avenidas de Isaac Peral y Natividad, articula los ejes periféricos norte-sur de La Cañada-Santa Elena (RG-IV7) y el tramo occidental de la bifurcación propuesta al norte de la confluencia de las Avenidas Nicasio Sevilla- Comunidad de Madrid- Abogados de Atocha (RG- IV9). La configuración y diseño previstos para esta arteria responde a la tipología del bulevar, elemento de composición urbana que introduce en el ámbito de ciudad resultante un tipo de espacio diferente al de las calles, remitiendo a otra escala distinta a la común de los barrios. El bulevar entendido como un espacio abierto al encuentro y al paseo. Más que una vía de paso es un lugar al que se va, un lugar en el que pueden sucederse, tanto en el espacio como en el tiempo, diferentes actividades. De ahí que sea absolutamente imprescindible adecuar a este objetivo funcional el dimensionamiento de los elementos donde se desarrolle el tránsito peatonal y, especialmente, de la plataforma central, con la finalidad de permitir la implementación de dosis de naturaleza disciplinada, codificada y regularizada (arbolado de alineación principalmente) que favorezcan la legibilidad del espacio urbano resultante. Esta nueva arteria (RG-IV8) se encuentra incluida en el nuevo sector de suelo urbanizable sectorizado con ordenación pormenorizada, SUO 01 Ensanche Norte.
- **Prolongación meridional del camino de Valdemoro.** Eje urbano referencial en el crecimiento urbano sur. El nuevo tramo propuesto se incluye en la ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado SUS 02 Ensanche Sur. (RG-IV5).
- **Configuración de un eje viario que acompaña el trazado de la Vía Pecuaria de la Vereda Larga y el nuevo Parque de la Vereda Larga** (Parque Lineal perteneciente a la Red General de Espacios Libres). Este eje viario (RG-IV7) cuenta con cuatro tramos diferenciados (RG.IV7):
  - El tramo meridional, prolongación sur del Paseo Argentina. Esta nueva arteria va a asumir una doble misión en el engranaje urbano propuesto. En primer lugar, formalizará la relación entre el nuevo borde urbano occidental y el Área del Suelo Urbanizable No Sectorizado de Los Cerros. En segundo lugar, actuará como vía colectora de la trama urbana del sector urbano meridional proporcionando una solución eficiente a la precaria accesibilidad y permeabilidad que se observa en este ámbito de la ciudad.
  - El tramo central, constituido por las actuales calles Cuba y Residencial Santa Elena.
  - Continuación norte de la calle Residencial Santa Elena formalizando el límite occidental del Ensanche Norte hasta enlazar con la rotonda que se propone en posición deprimida respecto a la M-506. Este tramo resulta crucial para posibilitar una integración urbana racional y eficiente del área de Cerros Chicos a través de la actual calle Santa Mónica y el viario local estructural de trazado vinculante definido en el Sector de Suelo Urbanizable previsto en este ámbito, en continuidad con el RG-IV8 descrito anteriormente.
  - Prolongación septentrional hasta enlazar con la red de distribuidores internos del Sector del Parque de Ocio. Esta arteria cruza la M-506 mediante una rotonda deprimida y el dogal ferroviario a través de uno de los pasos existentes. Se trata de una acción imprescindible para garantizar la actualmente inexistente integración entre el Parque de Ocio y la ciudad y fortalecer las relaciones entre ambos espacios a través de canales alternativos a la red arterial regional lo cual, al tiempo, ayuda a optimizar la funcionalidad de ésta.

Se trata de una arteria que, además de constituirse en un elemento vital en la configuración de la estructura urbano-territorial propuesta, incorpora una importante capacidad ambiental al discurrir en paralelo a la Vereda Larga y al Parque Lineal que va acompañando su trazado entre la Ciudad y el límite oriental del Sector Parque de Ocio.

- **Bifurcación viaria conformada por la actual continuación de la Avenida Nicasio Sevilla (RG-IV9) y la Avenida Abogados de Atocha (RG-IV3)** que acota un área urbana gran interés en el nuevo modelo de ciudad. El Plan General prevé en ella la configuración de un Nuevo Área de Centralidad Urbana atendiendo a su posición cercana a la Estación Ferroviaria y, para ello, propone el desarrollo de una importante oferta de viviendas de integración social y actividades terciario-comerciales junto al área de concentración dotacional existente.

Este par viario se constituye, además, en un importante distribuidor de acceso a la ciudad desde la M-301 y desde la M-506 (Avenida Abogados de Atocha). Para ello el proyecto de duplicación de la M-506 contempla dos actuaciones:

- Una rotonda deprimida que resuelve el enlace entre la M-301 y la zona del poblado de las Marañosas.
  - Un nuevo enlace en la M-506 que resuelve los accesos al núcleo principal, a la Estación Ferroviaria y la conexión de esta arteria con la M-301.
- **Definición de la red de distribuidores primarios en el interior del Parque de Ocio Servicios y su entorno territorial.** Diseño de un viario estructurante que discurra por el interior del ámbito articulándose con la red del núcleo principal (enlazando con el eje urbano de la Vereda Larga, RG-IV7) con el adyacente Polígono Aimayr y, a través del nuevo enlace previsto en la M-841, con el sector de Suelo Urbanizable del Cerro de las Tres Rayas. Para ello, el Plan General propone un conjunto de distribuidores primarios pertenecientes a la Red General: RG-IV 14, RG-IV 15 y RG-IV 16. Este sistema está conformado por una ronda viaria que, partiendo de la nueva rotonda con la M-841, perfila el subsector occidental del Parque- en su contacto con el Polígono Aimayr-hasta enlazar con el actual viario de acceso al Parque Temático que parte de la Autovía M-506.

La red general antes descrita define una sectorización territorial en "unidades urbanas de movilidad sostenible" al objeto de facilitar el control del uso del automóvil y no su utilización indiscriminada. Asume la función de Red Básica de Distribución y Accesos en Transporte Motorizado; es decir, garantiza la conexión de la red viaria urbana con el sistema de autovías y carreteras y posibilita una distribución primaria entre los diferentes sectores de la ciudad. El objetivo que ha orientado el diseño de la red general viaria es claro: reducir el espacio para el automóvil al estrictamente necesario lo cual posibilita descargar el resto de la red viaria para la incorporación de medidas de pacificación de tráfico rodado y protagonismo de modos no motorizados y transporte colectivo.

El modelo teórico (Libro Verde del Medio Ambiente Urbano del Ministerio de Medio Ambiente) que orienta este criterio es proyectar una red que abrace al sistema urbano en su totalidad dibujando un mosaico territorial articulado por polígonos urbanos de dimensión razonable. En el interior de cada uno de ellos, se mueven todos los modos de transporte, excepto el vehículo de paso. Los objetivos e intereses del peatón, el vehículo del residente, el taxi, son compatibles entre ellos y permiten que la velocidad del conjunto se adapte a la del más lento (el peatón).

#### 4.1.1.3 Red Local Viaria

Por una parte, se deberán considerar una serie de actuaciones encaminadas a la transformación de la trama urbana, mejorando y respetando la existente, y en general el tratamiento adecuado del espacio público como un aspecto significativo de la calidad de vida de los ciudadanos. En este sentido, se contemplarán medidas de pacificación del tráfico, potenciación de medios de transporte



no motorizados, creación de itinerarios peatonales, sustitución del uso de aparcamiento en la vía pública por otros de carácter estancial y recreo. Por otra parte, es preciso establecer medidas para conseguir la mejora de la conexión entre distintas zonas de la Ciudad, hoy ciertamente con problemas de accesibilidad, así como para potenciar las relaciones transversales entre áreas que mejoren su movilidad. Igualmente, el Nuevo Plan General, en este conjunto de medidas, habrá de considerar la adecuada normativa que permita eliminar las barreras urbanísticas a las personas de movilidad reducida.

Como reflejo de este conjunto de criterios adquiridos en el nuevo modelo del plan, se plantea la redacción de un Plan Especial de Movilidad para la Zona de Ordenanza 1: Casco Antiguo, que proceda al establecimiento de forma más pormenorizada y concreta de todas estas cuestiones en este ámbito de especial trascendencia en el sistema de movilidad del municipio.

#### **4.1.1.4 Red Local de Caminos Rurales**

En la Memoria de Información del presente Plan General se reflejaba el hecho de que la red de caminos principal presenta una distribución de ordenación preferente en sentido norte-sur, siguiendo el curso del Jarama y que la mayoría de estos caminos empiezan o acaban en el núcleo urbano donde los caminos se convierten en calles. Esta situación implica que los tráficos a través de la red de caminos entre el norte y el sur del municipio se vean obligados a atravesar la localidad, y como consecuencia, el núcleo urbano asuma el tráfico de tractores y camiones que utilizan estos caminos. Para evitar el paso de tractores y vehículos agrícolas por el núcleo se propone la creación de un polígono agropecuario en la zona próxima a la estación de ferrocarril que se detalla en el apartado de Redes Generales de Servicios bajo el nombre RG-S-6.

#### **4.1.2 Red Ferroviaria**

La estructuración racional del Área Metropolitana de Madrid y su ámbito funcional de influencia (Región Urbana) pasa por instrumentar las acciones adecuadas en orden a superar tendencias inerciales generadas por el efecto sumidero que ejercen el Núcleo Central de la Aglomeración en la toma de decisiones del modelo de localización de actividades centrales. Al tiempo, se necesita invertir el concepto de residuo funcional que habitualmente caracteriza a los núcleos periféricos que se convierten en receptores exclusivos de vivienda originando fuertes dependencias con el núcleo central, que pretenden resolverse incidiendo en la optimización de la movilidad mediante grandes operaciones de mejora infraestructural, en lugar de enfatizar la optimización de la accesibilidad (transporte e intermodalidad) que, en cualquier caso, pasa por el complemento de una diversificación/difusión de la actividad que equilibre los emplazamientos de empleo, ocio y residencia.

El "efecto mapa" que ha ejercido la ejecución del Parque Warner y las infraestructuras de comunicación asociadas (viarias y ferroviarias) ha provocado un cambio sustancial en el posicionamiento del municipio dentro de la Aglomeración Urbana, abriendo nuevas sinergias exógenas a implementar a las dinámicas tendenciales de carácter endógeno.

El Nuevo Plan General apuesta por el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria existente, considerándolo un patrimonio valioso, con el fin de no hipotecar la recuperación de los servicios de tren a costo y medio plazo. Esta opción de mantenimiento debe ser seguida por una política decidida de dinamización, estudio y propuesta de alternativas de uso, y, también, de atención al efecto de barrera. Para ello se propone una nueva operatividad para el Ramal C-3ª Pinto-San Martín de la Vega permitiéndose así optimizar la interconexión por transporte rápido en plataforma reservada (modos ferroviarios) de San Martín de la Vega y las áreas centrales de Madrid potenciando la infraestructura ferroviaria ejecutada al abrigo del Parque de Ocio y Servicios, fortaleciendo el transporte de cercanías. En este sentido la reordenación propuesta en el sector Parque de Ocio y Servicios orientada a conformar un Área de Centralidad Regional coadyuvará a incrementar los niveles de demanda de este modo de transporte y a inducir una transferencia hacia el mismo desde el automóvil privado, lo cual redundará en alcanzar niveles de sostenibilidad adecuados en materia de movilidad interurbana.

## 4.2 Red de Espacios Libres

La planificación del sistema de espacios libres y zonas verdes, con el fin de recuperar el equilibrio ecológico de la ciudad, requiere la creación de un sistema continuo sobre toda la trama urbana que intente servir de enlace ininterrumpido entre todos los espacios libres, desde el parque suburbano hasta el área ajardinada.

En el Plan General, la aproximación a la propuesta de espacios libres debe ser doble. De un lado, los espacios libres y zonas verdes deben responder a necesidades funcionales cuantificables. Y de otro lado, constituyen piezas singulares del sistema urbano a los que el Plan les confía un importante papel en la reordenación y recomposición del tejido urbano.

Para el diseño del sistema de espacios libres en el Nuevo Plan General deberán tenerse presente los siguientes aspectos:

- Ser elemento regulador del medio ambiente urbano.
- Crear nuevos espacios y mejorar los existentes, como escenarios para las relaciones sociales.
- Constituirse en soporte físico fundamental de respuesta a las crecientes demandas de ocio.
- Establecer una red jerarquizada de recorridos verdes que suponga un sistema continuo a la escala del núcleo de población.
- Desarrollar la relación entre la ciudad y los elementos geográficos relevantes que la caracterizan.
- Integrar un sistema de espacios verdes a escala municipal que penetre en todos los niveles del conjunto urbano.

La red general de espacios libres y zonas verdes se concebirá, por tanto, para vertebrar la ciudad y su territorio, generando lazos de continuidad entre lo urbano y lo rural. Complementarán a este sistema estructurante primario- los parques existentes y propuesto-, las vías jerarquizadas que actúan como soporte de la accesibilidad a los espacios calificados. De esta forma, al tiempo que se busca establecer una red estructurada de espacios verdes, de crear nuevos espacios y de mejorar los existentes, se desarrolla la relación entre la ciudad y los elementos geográficos relevantes que la caracterizan, integrando armónicamente un sistema de espacios verdes en el ámbito municipal, con el objeto de articular un conjunto de áreas para mejorar la calidad de vida de los habitantes del municipio, de preservar y recuperar los cursos de aguas, riberas y su entorno sobre los límites municipales, y generar una red de áreas bajo manejo ecológico y turístico-recreativo.

Nos interesa también destacar la importancia de los espacios colectivos tradicionales de relación, plazas, calles que necesitan cierta densidad para tener el atractivo de la vitalidad así como de atender a la complementariedad del espacio libre privado, colectivo-privado y público y a la gradación y equilibrio entre los distintos tamaños y escalas. En términos de la dotación local, las propuestas del Plan responderán diferencialmente a los déficits diversos de las distintas zonas del núcleo.

Por último, con relación a la concreción del diseño de los espacios libres, no debemos perder de vista que el objeto de diseño no es otro que la ciudad misma. Ello debe provocar una actitud proyectual que permita reflejar la finalidad última de estos espacios; o dicho de otro modo, el proyecto del espacio público debe aportar una carga equilibrada de confort y calidad de vida que permita su identificación con el usuario, que en este caso, y a diferencia del receptor individualizado del objeto arquitectónico, es colectivo. Es tal la diversidad de situaciones y de tipos a configurar (parques suburbanos, parques urbanos, plazas públicas, ejes relacionales, plaza vecinal, espacios abiertos...) y la complejidad y mutabilidad funcional demandada por estos espacios, que resulta prácticamente imposible elaborar un manual que escenifique una solución ideal que permita asegurar el éxito de las actuaciones. Por ello, simplemente, estamos en disposición de esbozar más que criterios, actitudes proyectuales.

El carácter colectivo del receptor del espacio público debe hacernos entender que, más que la eterna y obsesiva búsqueda de la singularidad de cada diseño, es necesario descubrir puntos de

encuentro que se concreten en la adopción de elementos comunes para la composición y urbanización de estos espacios. Precisamente la dimensión tiempo en la ciudad debe inducirnos a valorar la conveniencia de elaborar productos acabados y ensimismados. Quizás sería mucho más útil permitir que la utilización continuada y progresiva de los mismos, que el paso del tiempo, termine por conformarlos y los acoja definitivamente como parte del lugar donde se enclavan. En ese sentido la limpieza expresiva coadyuvará a evitar el rechazo. En definitiva, se trata según palabras de Rafael de Cáceres de entender que en el proyecto del espacio público los silencios hablan y dan entrada al observador (como en el cine, la pintura o la literatura). El vacío facilita que un buzón o una farola lleguen a ser objetos de recreación.

El sistema de espacios libres a prever en la ordenación del Nuevo Plan General ha de asumir un protagonismo esencial en la recualificación paisajística y ambiental del núcleo. Los postulados básicos sobre los que se sustenta la ordenación son:

- Multiescalaridad y multifuncionalidad. La red de espacios libres estará integrada por piezas de escala y funcionalidad diversa. Así, nos encontraremos con áreas que inciden de forma determinante en la definición de la estructura y forma general de asentamiento y, en el extremo contrario con pequeños ámbitos de espacio público, circunscritos al ámbito local, que tratan de aportar legibilidad a las unidades urbanas del núcleo al constituirse en referentes espaciales del tejido. En aquellas áreas que por sus dimensiones y escala sea factible, se propone la implantación de actividades complementarias de carácter dotacional, con la finalidad que permitan el consumo de "otras cosas además de naturaleza" garantizando un uso más sostenido de estos espacios gracias a su polivalencia y mutabilidad.

Integración paisajística y escenográfica del contexto natural. Sin lugar a dudas el recurso territorial principal con que cuenta San Martín de La Vega para reconfigurarse en un núcleo urbano de excelencia es la singularidad de un entorno natural en el que destaca el Parque Regional del Jarama. Es necesaria, pues, una expresa atención a cómo se produce la irrupción del paisaje en la ciudad y la ideación de la respuesta que ésta ha de instrumentar para construir un diálogo fluido con aquel. Se trata de proyectar con la distancia no entendida como un elemento separador, sino como mecanismo de relación: establecer la distancia entre el núcleo y los elementos físicos preexistentes. Incorporar el vacío, la oclusión y la ausencia como uno de los principios básicos del nuevo proyecto de ciudad.

- Simbiosis e integración con la estructura viaria propuesta y la estrategia de la ubicación del sistema dotacional, con la finalidad de construir un espacio colectivo dotado de la imprescindible continuidad como condición indispensable para facilitar la legibilidad y comprensibilidad del artefacto urbano resultante. Construir ciudad es componer una identidad organizada, continua y accesible. De ahí la importancia e incontestable protagonismo que ha de asumir el espacio público en el proyecto de ciudad. Cualquier proyecto urbano que no se fundamente en lo colectivo, lo público, el espacio de relación deviene en fragmentado y estallado.
- Equipotencialidad en cuanto a la ubicación y reconocimiento de las preexistencias territoriales.

Ambos son criterios de fundamento ético. El primero de ellos de contenido sociológico; la difusión de los espacios públicos de manera equipotencial conforma ciudades más justas, permite su disfrute equilibrado y colectivo, incide en el bienestar general de la población residente al facilitar el desarrollo de sentimientos de comunidad, de afinidad territorial, de identificación, reconocimiento, convivencia y fraternidad, fomenta la casualidad y el azar en el uso social del espacio como expresión de libertad, no predetermina, no impone una determinada práctica espacial, alimenta la imaginación y la creatividad y evita agravios comparativos al reducir la duplicación escenográfica y la marginalidad ambiental. Construir

un sistema equilibradamente difundido en el tejido urbano como argumento de cualificación isótropa y homogénea. El segundo de los criterios responde a una actitud de ética territorial, de diálogo con las preexistencias naturales que es preciso incorporar en el proyecto de ciudad. De ahí que la localización de determinadas piezas del sistema de espacios libres deba coincidir con la presencia de elementos naturales de inexcusable preservación. Aplicar, en definitiva, criterios de integración. No se trata de imponer el orden urbano al natural. Se trata de conformar un nuevo orden resultado de la interacción de artefactos y naturaleza, de racionalidad y contingencia.

En base a estos axiomas de ordenación, la propuesta del Nuevo Plan General se estructura en cuatro escalas o niveles espaciales que desarrollan ciertas especificidades funcionales con la finalidad de dar cobertura a los criterios expuestos en los epígrafes anteriores, a las que se incorporan una serie de espacios que responden a una estrategia complementaria que incide en la integración paisajística de las infraestructuras viarias:

#### **4.2.1 Red Supramunicipal de Espacios Libres**

Incluiremos en esta categoría aquellos espacios que cobran relevancia para la totalidad de la colectividad madrileña, son suelos que inciden en la ordenación territorial de la comunidad, lugares que permiten el esparcimiento y la relación de un ámbito poblacional más allá de lo meramente municipal. Estas piezas suelen ubicarse en lugares estratégicos de la ordenación, como articuladores de la transición urbano-rural.

El único ámbito que reúne condiciones ambientales y posicionales adecuadas para quedar incluido en esta categoría de la Red de Espacios Libres es el actual Parque Tierno Galván (RS-EL1) incluido en la delimitación del Parque Regional. Se trata de un espacio de enorme significación para el desarrollo de actividades lúdicas y de esparcimiento de la población de San Martín y los municipios colindantes. Su condición estructurante se verá reforzada por su proximidad con el ensanche septentrional y, especialmente, con la nueva área de centralidad del entorno de la Estación Ferroviaria.

#### **4.2.2 Red General de Espacios Libres**

La Red General de Espacios Libres se compone de parques urbanos que coadyuvan al esparcimiento y relación de la población, estructurando, al tiempo, junto con la red viaria básica, la configuración del sistema de espacios públicos de la ciudad. La trascendencia de estas piezas urbanas no obedece tanto a criterios cuantitativos (cumplimiento de unos estándares legales que si bien se enuncian como mínimos en la práctica suelen manifestarse como máximos) como, especialmente, a criterios cualitativos, donde conceptos como escala, funcionalidad y posición en la escena urbana adquieren un interés primordial. Son piezas multifuncionales, polivalentes, versátiles e híbridas.

Cada Parque habrá de conformar un centro de atracción donde, además de las funciones básicas de relación y reposo de la población, puedan desarrollarse otras actividades dotacionales complementarias (Deportivas, Culturales, actividades al aire libre, ) que inciten a un uso sostenido del mismo, evitando su consideración como residuo anacrónico de otra forma de vivir y percibir lo urbano. Esta propuesta manifiesta una actitud reivindicativa que ha de fundarse, como garantía de éxito, en la absoluta necesidad de reinterpretar la estructura tipológica del parque; reinterpretación que no ha de operar tanto en el aspecto formal como en el terreno del significado, apostando por construir espacios de funcionalidad compleja y mutable.



Los principales elementos que conforman la Red General de Espacios Libres contemplada en el presente Plan General son:

- **Parque Lineal del Este (RG-EL9)**

El nuevo Plan General propone, a cargo de los sectores industriales Llano del Olivar Norte y Sur, completar los espacios residuales entre el suelo urbano y la delimitación del Parque Regional del Jarama con un cinturón perimetral a modo de parque agrícola y de ocio que permita el acercamiento de la población la vega del río Jarama.

Este parque se concibe como lugar de ocio y esparcimiento para la población y conectará el centro de San Martín de la Vega con el parque Tierno Galván y la bolsa de equipamientos deportivos situados al norte frente a la estación de ferrocarril. Se crea de este modo un itinerario cómodo y de calidad que a su vez sirve de cierre del núcleo urbano en su extremo este.

- **Parque Equipado del entorno Ferroviario (RG-EQ19)**

Aun cuando a nivel de instrumentación urbanística esta pieza forma parte de la Red General de Equipamientos Sociales, el indudable protagonismo que el espacio libre va a desarrollar en su diseño y configuración le otorga una indudable notabilidad ambiental en el modelo

territorial propuesto. Este espacio ayuda a construir las relaciones del núcleo principal con el área del Parque de Ocio asegurando, al tiempo, la conciliación entre el límite de la ciudad y el trazado ferroviario. Se concibe como un espacio dotado con actividades de equipamiento deportivo, recreativo y cultural reforzando el área de centralidad proyectada en el entorno de la estación ferroviaria, nuevo lugar central de la estructura urbana de San Martín de La Vega. Este Parque Equipado suburbano se constituye en una pieza de vital importancia para la estructuración y significación de la nueva forma general del núcleo.

Como ya hemos comentado, a efectos de calificación y justificación de suficiencia de redes públicas, esta pieza computará como Red General de Equipamiento Social y no como Red General de Espacios Libres.

- **Parque del Cementerio (RG-EL1).**

El Nuevo Plan General plantea una ampliación de más de 15.264 m<sup>2</sup> cuyo objetivo es construir la transición entre el Cementerio y los crecimientos residenciales localizados al norte permitiendo una correcta cohabitación y convivencia entre ambos. Su posición en el centro de gravedad del área del ensanche residencial propuesto le otorga un rol básico en la definición de su estructura urbana.

Este Plan General prevé que a largo plazo las actuales instalaciones del cementerio deban quedar desafectadas de su uso. A tal fin se recomienda el inicio de las gestiones óptimas para implantar unas nuevas instalaciones de cementerio en suelo no urbanizable.

- **Red Ambiental en el Área de Centralidad Regional "Parque de Ocio".**

Uno de los principales criterios de ordenación estructural adoptados para la reordenación y reciclaje del área del Parque de Ocio es conformar una Orla Ambiental que abraza el sector (RG-EL5) con un cuádruple objetivo:

- Construir una transición pacífica hacia el Parque Regional del Jarama.
- Actuar como elemento inhibidor de los conflictos que pudieran surgir dada la presencia adyacente del Polígono Aimayr.
- Minimizar las afecciones proyectadas por la carretera M- 841 garantizando su integración paisajística.
- Coadyuvar a certificar la correcta y eficaz integración del Parque de Ocio con la ciudad al prolongar el corredor ambiental de la Vereda Larga, conformando una secuencia ambiental que relaciona el área central del núcleo principal, el área de centralidad, el Parque Regional y el nodo territorial de Actividades Económicas conformado por los polígonos Aimayr (existente) y Cerro de las Tres Rayas (propuesto).

- **Parque de Santa Elena (RG-EL7)**

Este parque resuelve el contacto de este sector urbano con el tramo occidental de la Avenida Manuel Jarabo.

- **Parque de Chamberí (RG-EL6).**

Se trata de una pieza situada al sureste del núcleo principal urbano, destinada a establecer mejor, en claves escénicas, la transición entre la ciudad y el entorno territorial al situarse en el contacto del borde meridional del casco antiguo de San Martín con el Parque Regional.

Junto a este conjunto de elementos pertenecientes a la Red General de Espacios Libres destaca la existencia en el núcleo principal de dos "espacios libres" de gran relevancia:

- Parque del V Centenario (RG-EL3). Se trata sin lugar a dudas del Espacio Libre de mayor presencia escénica en la realidad urbana de San Martín de la Vega, no solamente por su escala sino por su localización central en la trama urbana en íntima vinculación con los ejes viarios principales de la misma (Avenidas del Doce de Octubre y Doctor Manuel Jarabo) y su proximidad a áreas de concentración de actividades dotacionales coadyuvando a configurar el centro neurálgico de la ciudad actual.
- Plaza de La Constitución (RG EL 4). La consideración de este espacio como elemento integrante de la Red General de Espacios Libres obedece no tanto a criterios cuantitativos y de repercusión superficial en la trama urbana como a su contenido simbólico y referencial para la ciudadanía sanmartinera por su vinculación al desarrollo de funciones institucionales (Ayuntamiento), y su protagonismo en la escenografía del tejido histórico de la ciudad del que se constituye en el principal espacio público.
- La superficie total de Redes Supramunicipales de Espacios libres posee una superficie de 95.336 m<sup>2</sup>. Por su parte el sistema de Redes Generales de Espacios Libres y Zonas Verdes contemplados en el modelo tiene una superficie total de 516.488 m<sup>2</sup>, de los que 464.150 m<sup>2</sup> son propuestos por el presente Plan General.

#### **4.2.3 Red Local de Espacios Libres**

Junto a estas piezas de carácter estructural para el nuevo modelo urbano-territorial, el desarrollo urbanístico de los suelos de crecimiento previstos deberá aportar a la escena urbana una serie de piezas de espacios libres cuya localización debe obedecer a un doble principio: dotación cruzada, al objeto de resolver posibles carencias existentes en la ciudad consolidada, especialmente deficitaria en espacios públicos, y ubicación estratégica, al objeto de conformar áreas compactas concebidas en actitud simbiótica con el posicionamiento de los equipamientos y dotaciones a fin de incorporar valor añadido a la formalización del espacio público.

En este sentido se ha de interpretar la estrategia de localización que incorpora, de manera orientativa, la propuesta de ordenación del presente documento, en la que podemos destacar los espacios libres locales asociados a los crecimientos urbanos previstos en continuidad con la ciudad consolidada. Aun cuando su repercusión individualizada en la trama urbana resultante no sea tan notable como la de los sistemas antes analizados, su carácter seriado, su posición relativa, su interacción y su racionalidad geométrica construyen un discurso urbano cargado de especificidad y singularidad, aportando a la escena una nueva cualidad, una emergencia sistémica en la que se fundamenta en gran medida la anhelada aportación de sentido común, la comprensibilidad, la organización y la codificación de una nueva estructura reticulada, versátil, variada y vitalizada. Se conciben como piezas estabilizadoras que exhiben, esencialmente, una geometría coherente.

#### **4.3 Red de Equipamientos Sociales**

Los equipamientos urbanos constituyen un sistema que tiene una gran incidencia en la funcionalidad urbana y territorial y habrán de ser actores principales de cualquier proceso de fortalecimiento del papel de la ciudad. Entre ellos, los equipamientos colectivos de carácter docente, deportivo y los servicios de interés público y social, son decisivos en los procesos de estructuración urbana.

Pensar sobre los niveles de equipo de una ciudad, hoy en día, precisa de una reconsideración profunda que vincule los equipamientos con el concepto de calidad de vida, entendiendo por tal la medida compuesta de bienestar físico, social, mental y de felicidad, satisfacción y recompensa. El concepto de calidad de vida se refiere a una diversidad de circunstancias que incluyen, además de la satisfacción de las viejas necesidades, el ámbito de relaciones sociales del individuo, la posibilidad

de acceso a bienes culturales, la provisión de un entorno ecológico-ambiental que facilite la salud física y psíquica de los ciudadanos y los usuarios.

La introducción de la dimensión de la calidad de vida en la ordenación de los equipamientos implica las siguientes consideraciones:

- La sectorización de las funciones administrativas en aras de la búsqueda de la eficiencia burocrática ha provocado una simplificación instrumental de la intervención en la ciudad y el territorio desde una simplificación conceptual de las categorías de los equipamientos y servicios urbanos.
- Esta simplificación instrumental ha tenido un reflejo inmediato en la "estandarización de los niveles de equipo" del espacio urbano, lo cual hace bascular la problemática de los equipamientos hacia su dimensión cuantitativa frente a su potencial cualificador y aprovisionador de índices de calidad de vida más allá de la lógica, entendemos que necesaria pero insuficiente, del bienestar. En la práctica urbanística, es común que esta estandarización, que indica los niveles mínimos exigibles, se considere máximos difícilmente superables, por lo que la simplificación y su precariedad subyacente se agravan considerablemente.
- La identificación de las necesidades dotacionales de una ciudad ha de estar atenta a los cambios sociales emergentes que se están produciendo que conducirán, indefectiblemente, a la demanda de nuevos equipamientos.

En definitiva, los equipamientos colectivos forman dentro del ámbito económico y social en el que nos encontramos el sistema básico de cohesión, cumpliendo dos funciones fundamentales en el proceso de vertebración de la comunidad: como salario social indirecto y como espacio de consumo colectivo. Pero, además, los equipamientos, o al menos determinadas categorías de equipamientos, deben asumir una función representativa en la configuración del sistema de espacios públicos urbanos. De ahí la importancia que representa su concepción empática con los sistemas urbanos anteriores (comunicaciones y espacios libres). El carácter integral que debe presidir la toma de decisiones sobre la construcción de un espacio público adecuadamente configurado, estructurado y articulado, deviene en concretar una localización selectiva de las piezas dotacionales más significativas, en simbiosis con el trazado de las grandes arterias de comunicación y con la posición de las áreas de espacios libres. Los equipamientos no solamente asumen una responsabilidad incuestionable en la corrección de desequilibrios socio-funcionales al aportar al escenario de la ciudad actividades "reproductivas" que permiten un desarrollo completo de la vida urbana. También asumen un rol enormemente relevante en la figuración del proyecto de ciudad, al incorporar capacidad de significado introduciendo en el paisaje urbano signos de referencia que ayudan a establecer vínculos territoriales de afinidad en el usuario de estos espacios.

La política de equipamientos que el nuevo Plan quiere propiciar será la de establecer para San Martín de la Vega niveles de excelencia, es decir, políticas dirigidas a la planificación de entornos urbanísticos y sociales favorables a la consecución del bienestar físico, psíquico y social de las personas, a la vez que coloquen a nuestra ciudad en una posición privilegiada en el contexto metropolitano.

La estrategia instrumentada en el presente documento con relación a la cobertura en materia de equipamientos obedece a los siguientes principios:

- Generar una estructura homogéneamente distribuida por el conjunto urbano.
- Vincular la localización de las piezas dotacionales con los sistemas viario y de espacios libres, con la finalidad de singularizar la escena urbana introduciendo un nuevo sistema de signos que garantice la legibilidad del espacio urbano. Con carácter general se fomentará la compatibilidad dotacional en los parques urbanos y propuestos, permitiendo el desarrollo de actividades dotacionales complementarias siempre que no comprometan la finalidad básica



de estas piezas que es proporcionar estancias para el reposo, esparcimiento y relación de la población. La calidad del uso de un equipamiento viene dada, entre otras consideraciones, por la dignidad de su posición en la trama urbana y la calidad del espacio público sobre el que se sitúa. La vinculación posicional de los equipamientos con espacios públicos formalmente significativos reforzará su capacidad simbólica.

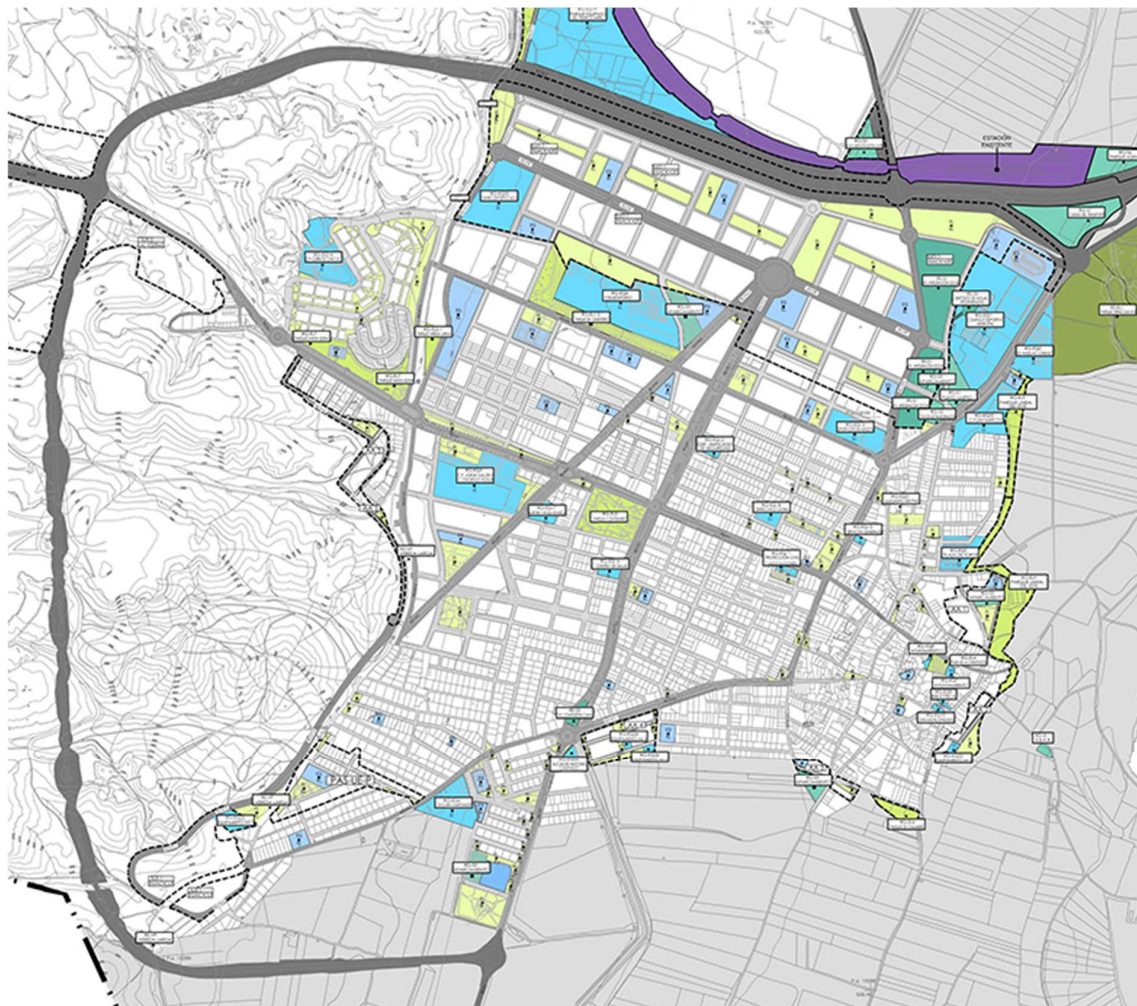
- Adecuar la oferta dotacional a las nuevas demandas previsibles. Los cuatro pilares básicos serán el ocio, la práctica deportiva, las actividades culturales y los servicios asistenciales, sanitarios y administrativos.
- Una de las cualidades del sistema dotacional proyectado ha de ser su carácter multiescalar. Junto a piezas de rango ciudad (equipamientos deportivos, institucionales, sanitarios, culturales), los desarrollos de los nuevos suelos deben localizar equipamientos de Barrio-Ciudad y dotaciones de proximidad que cubran necesidades básicas de la población de las diferentes unidades urbanas.

#### 4.3.1 Red General de Equipamientos Sociales

A la Red General de Equipamientos Sociales existente se compone de los siguientes elementos:

- En el Área Homogénea del Casco Antiguo. Núcleo Principal:
  - Ayuntamiento (RG-EQ7).
  - Nuevas instalaciones municipales en el anterior Centro de Salud (RG-EQ8).
  - Biblioteca Municipal (RG-EQ9).
  - Centro municipal de Pensionistas (RG-EQ10).
- En el Área Homogénea del Ensanche:
  - Cementerio (RG-EQ6).
  - Centro Público Jorge Guillén y Concertado "Vegasur". (RG-EQ3)
  - Protección Civil (RG-EQ11).
  - Juzgado de Paz (ponerlo en plaza de mercadillo, dibujado en azul, ahora)
  - Piscina Municipal (RG-EQ15).
  - Edificio Unificado de Seguridad (RG-EQ12).
  - Servicios Generales (RG-EQ13).
  - Plaza de Toros (RG-EQ5).
  - Centro de Salud (RG-EQ16).
  - Auditorio y Escuela de Música (RG-EQ17).
  - Centro Cívico Cultural (RG-EQ18).
  - Complejo Deportivo Municipal (RG-EQ1).
  - Instituto de Enseñanza Secundaria Anselmo Lorenzo (RG- EQ2).
  - Colegio Público San Marcos (RG-EQ22).
- En el Área Homogénea de Manzana con Edificación Aislada:
  - CEIP Clara Campoamor (RG- EQ4).
  - CP Cerros Chicos En Santa Elena

El conjunto de Redes Generales de Equipamientos Sociales existente presenta una superficie total de 157.096 m<sup>2</sup>.



A la Red General de Equipamientos Sociales existente compuesta por los anteriores elementos, se añade una serie de propuestas que se desgranar a continuación:

- **En el Ensanche Norte del Núcleo Principal.**

En el núcleo principal uno de los ámbitos preferenciales para la ubicación de las nuevas piezas de la Red General de Equipamientos y Servicios Sociales es el Entorno de la Estación Ferroviaria y el Ensanche Septentrional, ya que es en este escenario territorial -donde se propone el desarrollo de un suelo urbanizable sectorizado con ordenación pormenorizada- donde se va a materializar la práctica totalidad de la oferta residencial contemplada en el presente Plan General.

El nivel de consolidación del resto de los sectores de la ciudad junto a la presencia del Parque Regional impide desarrollar estrategias de ordenación tendentes a equilibrar la presencia de los equipamientos en la trama urbana, cuestión ésta que se revela como especialmente necesaria en el ensanche sur. No obstante, esta carencia de localización va a quedar parcialmente mitigada mediante la ubicación de Redes Locales de Equipamiento incluidas en los ámbitos de actuación del suelo urbano no consolidado desarrolladas, preferentemente, en las zonas G del Parque Regional.

La ideación del Entorno de la Estación y el Ensanche septentrional como nuevo lugar central del modelo urbano- territorial proyectado le confiere un carácter principal para acoger

funciones dotacionales primarias de carácter educativo- cultural, deportivo, asistencial y administrativo-institucional. El sistema de equipamiento deseable ha de compatibilizar el de escala local, destinado a mejorar la calidad de la vida cotidiana, con un conjunto de actividades singulares cuidadosamente seleccionadas, que constituyan un factor de alto atractivo para la ciudad.

Los elementos integrantes de la Red General de Equipamientos Sociales previstos en este ámbito son:

- **Parque Equipado del Ferrocarril (RG-EQ19)**, espacio polivalente y multifuncional. Los grandes espacios libres, concebidos desde su versatilidad funcional, también pueden adquirir la condición de áreas de centralidad. Para ello se propone el desarrollo de funciones deportivas, recreativas y culturales de rango ciudad. Su localización como rótula territorial entre el núcleo principal y el Parque de Ocio debe coadyuvar a una mejor integración de ambos asentamientos.
- **Nuevo Centro Deportivo Municipal (RG-EQ20)** Localizado junto a la Avenida (RG-IV7) y Parque Lineal del Vereda Larga, (RG-EL2) es concebido como un elemento de "compensación territorial" que equilibre la concentración dotacional del borde oriental del ensanche. Se persigue a la vez, la singularización de la Red General viaria estructurante del ensanche septentrional mediante la determinación de ubicar en sus márgenes las reservas dotacionales principales asociadas a las demandas del volumen residencial a desarrollar en el área.

- **En el Ensanche Sur (RG-EQ 25).**

Aun cuando la incidencia del crecimiento previsto en el sector meridional del núcleo principal en la configuración de la nueva oferta residencial es meramente testimonial (69 viviendas) se ha entendido necesario optar por localizar un paquete de suelo perteneciente al Red General de Equipamiento Social con la finalidad de favorecer una distribución homogénea y equilibrada de esta oferta dotacional en la trama urbana.

- **En los ámbitos de actuación AA-2 y AA-4**

Se trata de pequeñas piezas que vendrán a implementar la oferta dotacional existente y posibilitando una equidistribución de este tipo de usos.

- **En el Nuevo Área de Centralidad Regional del Parque de Ocio.**

El objetivo que persigue el presente Plan General en el área del Parque de Ocio es promover su reciclaje y revitalización al objeto de conformar un Área de Centralidad Regional que responda la vocación otorgada a este espacio por las estrategias de política territorial desarrolladas por la Comunidad de Madrid. La concreción de este objetivo, además de incidir en la aportación de nutrientes funcionales que fortalezcan la oferta de actividades vinculadas sectores económicos emergentes (ocio, turismo, terciario cualificado, ) implica recualificar este espacio incrementando la oferta dotacional inicialmente prevista para mantener, al menos, la proporcionalidad original entre ésta y los usos lucrativos. Esta recualificación pasa, indefectiblemente, por reforzar la categoría de Equipamientos Singulares entendiendo que, en las sinergias que se generan entre éstos, las Actividades Económicas previstas, los Equipamientos Privados a desarrollar y la óptima accesibilidad multimodal con que cuenta la pieza, descansa, en gran medida, la recuperación de la competitividad de este sector urbano.

La ordenación estructural contemplada en el presente Plan General mantiene, en lo sustancial, los Equipamientos pertenecientes a la Red General previstos en la ordenación original del Sector (RG-

EQ19, RG-EQ20 y RG-EQ21), así como un centro de transformación y depósitos de la red de saneamiento (RG-I6 y RG-S5).

El conjunto de nuevas Redes Generales de Equipamientos Sociales propuestos en el presente Plan General alcanza una superficie total de 763.602 m<sup>2</sup>, de los que 628.182 m<sup>2</sup> se localizan en la Nueva Centralidad Regional del Parque de Ocio.

#### **4.4 Red de Servicios**

##### **4.4.1 Red Supramunicipal de Servicios**

Se incluyen en esta categoría aquellas piezas de servicios que, incluidas dentro de desarrollos de suelos urbanizables sectorizados, o adscritas a esta clase de suelo, contribuyen a la mejora cuantitativa y cualitativa de no sólo población municipal sino de la del entorno regional. En el Nuevo Plan General se proponen las siguientes redes públicas supramunicipales de servicios:

- **Servicios para la Movilidad Sostenible.**

Una de las problemáticas más acusadas que presenta el municipio de San Martín, es la presencia de un intenso tráfico pesado de camiones. En gran parte, la solución a esta patología se apoyó la ejecución de la variante de la M-307 que evita el paso del tráfico de paso por el núcleo de población. No obstante, la efectividad de esta medida implica dotar al municipio de un área, óptimamente localizada, destinada al aparcamiento de este tipo de vehículo posibilitando desarrollar acciones complementarias destinadas a revitalizar el espacio público del casco urbano (RS-S1.2). Junto a esta estrategia, el presente Plan General apuesta por la intermodalidad como un principio vital para garantizar una movilidad interurbana eficiente y racional que posibilite una transferencia importante de los modos de desplazamiento hacia el transporte público (autobuses interurbanos y, especialmente, ferrocarril de cercanías). Para ello propone una localización preferente y estratégica para la ubicación de un paquete de suelo (RS-S 1) junto a la actual Estación Ferroviaria al objeto de desarrollar una importante oferta de aparcamiento sin perder de vista la posibilidad de incorporar un apeadero de Autobuses Interurbanos. Con esta acción, además, se da solución a la afección que el enlace contemplado en el proyecto de la duplicación de la M-506 genera sobre el actual aparcamiento de la estación.

##### **4.4.2 Red General de servicios**

El presente Plan General se centra en dotar el entorno inmediato del área histórica de la ciudad de una red de aparcamientos disuasorios que posibiliten la implementación de acciones encaminadas a la pacificación del tráfico y al protagonismo de los modos no motorizados en el interior de este barrio. Se proponen dos bolsas de estacionamientos en los bordes septentrional (RG-S4) y meridional (RG-S5) del casco antiguo. Para una mayor profundización sobre estas cuestiones nos remitimos al apartado "Modelo Territorial III. Estrategias de Accesibilidad y Movilidad" de la presente memoria de ordenación.

Ligado a estas propuestas de movilidad, y con el objeto de redirigir los flujos del tráfico de vehículos agropecuarios, el Plan considera oportuno la creación de un polígono o Parque Agrario, con espacio de almacenaje de maquinaria agrícola y demás útiles y productos agropecuarios en torno a la estación de ferrocarril y junto a los principales viales de ronda, y las proximidades del Parque Regional del Sureste bajo el nombre (RG-S8).

Esta pieza urbana de carácter industrial-agropecuario podrá tener carácter público o privado, a modo de cooperativa y habrá de servir para descongestionar el casco histórico y sus entornos del tráfico de paso de vehículos agrícolas, pero también de cocheras y aparcamientos de tractores, liberando esos espacios para la introducción de usos terciarios o de equipamiento que puedan dotar al núcleo urbano principal de vida urbana.

El conjunto de Redes Generales de Servicios propuestas por el presente Plan General alcanza una superficie total de 4.085 m<sup>2</sup>

Junto a las Redes Generales propuestas, esta categoría de la Red de Servicios incorpora también las infraestructuras existentes del Punto Limpio (RG-S1), la Estación de Transformación (RG-S2) y el Aparcamiento del Cementerio (RG-S3).



## 4.5 Red de infraestructuras

### 4.5.1 Red de Abastecimiento de Agua

El abastecimiento de agua potable del municipio de San Martín de la Vega se realiza desde dos redes de transporte de agua potable:

- **Arteria de Aranjuez**

Desde esta arteria y mediante una canalización de  $\varnothing$  600 mm se alimenta a los depósitos de regulación de San Martín de la Vega. Esta infraestructura se considera infraestructura básica supramunicipal.

- **Arteria de Parque Warner**

Desde la arteria de Arganda de  $\varnothing$  800 mm se deriva una canalización de  $\varnothing$  600 mm de diámetro hasta la urbanización Parque de Ocio. Esta infraestructura se considera infraestructura básica supramunicipal.

Los depósitos de regulación que abastecen a la ciudad, al Parque de Ocio y al Polígono Industrial Aimayr son los siguientes:

- **Dos depósitos situados al sur del Polígono Industrial Aimayr:**

Depósito Principal de San Martín de la Vega (3.000 m<sup>3</sup>) y Depósito del Parque Temático (2.500 m<sup>3</sup>).

- **Depósito de 1.000 m<sup>3</sup> en el Polígono Industrial Aimayr.**

La zona de Vallequillas se abastece desde la arteria de  $\varnothing$  600 situada en las inmediaciones de la M-506.

El núcleo denominado Vega del Pingarrón actualmente no tiene red de abastecimiento de agua potable, abasteciéndose desde captaciones subterráneas.

La red de distribución de agua potable al igual que la del abastecimiento está gestionada por el Canal de Isabel II.

#### **4.5.2 Red de Saneamiento y Depuración**

Se puede dividir la red de saneamiento de San Martín de la Vega en varios sectores atendiendo a la tipología de red existente:

- **Casco Urbano: Red de tipo unitaria**

La red está constituida por conducciones para la recogida de aguas pluviales y fecales, éstas son conducidas mediante colectores circulares y ovoides hasta una Estación de Bombeo de Aguas Residuales [EBAR] situada al sureste del casco urbano. Desde esta Estación se bombean las aguas residuales hasta la Estación Depuradora de Aguas Residuales de Soto Gutiérrez situada en el Municipio de Ciempozuelos.

- **Urbanización Parque de Ocio: Red de tipo separativa.**

Esta urbanización dispone de una red de tipo separativa que conduce los vertidos a distintas zonas según su tipología:

- Pluviales: las aguas de lluvia se conducen mediante una serie de colectores de diámetros que van de 1000 mm hasta 2000 mm hasta un punto de evacuación al río Jarama.
- Fecales: Las aguas procedentes de los vertidos de fecales de las parcelas se conducen mediante una serie de colectores, de diámetros que van de 300 mm hasta 800 mm, a la Estación de Bombeo de Aguas Residuales para ser impulsadas hasta la Estación Depuradora de Soto Gutiérrez.

- **Polígono Aimayr: Red de tipo separativa:**

Este polígono industrial dispone de una red de saneamiento de tipo separativo en un estado de mantenimiento muy deficiente y con problemas de contaminación por mezcla de aguas pluviales con residuales por acometidas incontroladas. Esto provoca inundaciones durante los periodos de lluvia y la aparición de vertidos incontrolados en su entorno. Con objeto de paliar esta situación la Comunidad de Propietarios del Polígono Industrial Aimayr ha contratado la realización de un proyecto de Rehabilitación de las redes de saneamiento, y unificación y acondicionamiento de vertidos del Polígono Industrial Aimayr. Este plan general propone además para esta zona un área de mejora urbana que a través de la redacción de un Plan Especial de Mejora Urbana e Infraestructural provoque la corrección de los déficits urbanos e infraestructurales presentes en la zona.

- **Urbanización Vallequillas: Red de tipo separativa.**

Esta urbanización dispone de una red de tipo separativa. Las aguas pluviales son conducidas a las zonas colindantes de la urbanización y las aguas fecales a unas fosas sépticas ubicadas en las proximidades de la carretera M-506

- **Urbanización Vega del Pingarrón: Red inexistente.**

No existe red de saneamiento en esta urbanización, desarrollada sin la adecuada y preceptiva planificación. Cada edificación resuelve su saneamiento mediante una fosa séptica.

- **Estaciones de Bombeo y Depuración**

La estación de Bombeo de Aguas Residuales tiene una capacidad de Bombeo de 650 l/s. Mediante dos canalizaciones de fundición dúctil de  $\varnothing$  500 mm bombea las aguas a la Estación depuradora de Soto Gutiérrez.

La Estación Depuradora de Soto Gutiérrez está diseñada para 119.170 habitantes y da servicio a los Municipios de Ciempozuelos, Valdemoro y San Martín de la Vega.

Esta instalación dispone de un tratamiento Terciario para la Reutilización del agua depurada para su uso en el riego de zonas verdes.

La explotación de la Estación de Bombeo, la Estación Depuradora y las redes que las conectan corren a cargo del Canal de Isabel II.

En este sentido, el Canal de Isabel II gestiona, tiene firmado un convenio con el Ayuntamiento de San Martín de la Vega, convenio para la prestación del servicio de alcantarillado en el municipio de San Martín de la Vega, entre la Comunidad de Madrid, Canal de Isabel II y el Ayuntamiento de San Martín de la Vega, de fecha 25 de enero de 2012. Publicado en el BOCM 87 de 12 de abril de 2012.

#### **4.5.3 Red de Acequias**

Una de las características principales de San Martín de la Vega es su carácter agrícola. Este carácter viene determinado en gran parte por la disponibilidad de agua para riego mediante una red de acequias alimentada por su arteria principal: La Real Acequia del Jarama. Esta acequia iniciada por Felipe II tiene su origen fuera del municipio de San Martín de la Vega, en la presa del Rey situada en el río Jarama y discurre de norte a sur por la parte oeste de la Vega del Jarama, abandonando el municipio para adentrarse en Arganda.

La Real acequia del Jarama atraviesa el casco urbano de San Martín de la Vega, de norte a sur mediante el encauzamiento y cubrición de esta.

Desde esta acequia derivan innumerables canalizaciones que riegan toda la vega del municipio, intercalando en determinados tramos los llamados "desaguadores". Estos elementos son canalizaciones de dimensiones similares al de la acequia que sirven para reconducir el agua sobrante de la misma hasta el río Jarama.

Actualmente la acequia se encuentra en un estado de conservación deficiente, iniciándose se rehabilitación desde la presa del Rey y llegando actualmente a su cruce con el camino de Gótzquez de Abajo.

#### **4.5.4 Red de Aguas Regeneradas**

San Martín de la Vega es uno de los Municipios de la Comunidad de Madrid que disponen de una red de agua regenerada en servicio.

El agua reutilizada se produce en las instalaciones de Soto Gutiérrez, explotadas por el Canal de Isabel II. Desde estas instalaciones se ha construido una canalización de diámetro 400 mm hasta el depósito de regulación ubicado al lado del polideportivo municipal.

En el casco urbano ya está implantada en un alto grado para regar casi todas las zonas verdes existentes.

En enero 2006 se firmó el Convenio Administrativo entre el Canal de Isabel II y el Ayuntamiento de San Martín de la Vega para el suministro de agua reutilizable para el riego de zonas verdes de uso público.

#### 4.5.5 Red de Energía. Electricidad

La red eléctrica se puede dividir en:

- **Red Supramunicipal:**

El municipio de San Martín de la Vega está atravesado por dos líneas de alta tensión propiedad de REDESA:

- Línea aérea de SC- 220 kV que atraviesa el municipio y el casco urbano de noreste a sureste. Esta línea a su paso por el casco urbano se encuentra soterrada.
- Línea aérea de DC-400 kV, atraviesa el municipio de este a oeste, al sur del casco urbano por una zona de cultivos.

- **Red Local:**

La empresa suministradora en San Martín de la Vega es Unión FENOSA.

Actualmente dispone de tres subestaciones en el municipio:

- Subestación de San Martín de la Vega: Situada al norte del casco urbano, en las proximidades del punto limpio municipal.
- Subestación de AIMAYR: situada en el Polígono Industrial Aimayr.
- Subestación Parque de Ocio: situada en la urbanización Parque de Ocio.

Estas tres estaciones están alimentadas por líneas de 45 kV transformando a media tensión.

La subestación de Parque de Ocio está dimensionada para alimentarse en un futuro con líneas de 132 kV.

Desde las subestaciones transformadoras se alimentan a los distintos centros de transformación situados en el Municipio.

En cuanto al tipo de red nos encontramos que en su gran mayoría son soterradas fruto de un proceso continuado de obras de reurbanización.

#### 4.5.6 Red de Energía. Gas canalizado

La red de gas natural se puede dividir en:

- **Red Supramunicipal:**

De reciente construcción, se ha instalado una canalización de  $\varnothing$  32" como parte del Gasoducto Getafe- Cuenca. Esta canalización penetra en el municipio por el este y al llegar a la carretera M-301 discurre paralela a ella hasta abandonar el municipio por el norte.

- **Red local:**



El Municipio de San Martín de la Vega está dotado de una red de gas natural. Esta red propiedad de Gas Natural SDG, consiste en una canalización de  $\varnothing$  8" que discurre paralela a la carretera M-506 en el tramo comprendido entre el municipio y Pinto.

Esta red suministra a dos grandes grupos: La industria yesera y las zonas residenciales.

El consumo de la industria yesera es de gran importancia hasta tal punto que disponen de Estaciones de Regulación y Medida propias.

Los materiales empleados para la red son acero para las canalizaciones hasta  $\varnothing$  4" y polietileno de alta densidad para las canalizaciones de diámetro inferior.

#### **4.5.7 Red de Energía. Oleoductos**

En el municipio de San Martín de la Vega existen dos oleoductos:

- Poblete- Loeches
- Almodóvar- Loeches

Estos oleoductos a su paso por el municipio discurren de norte a sur por el margen este del río Jarama. Ambas canalizaciones son paralelas entre si ocupando una franja de terreno común.

Están situados fuera del casco urbano de San Martín de la Vega, pero afectan a la urbanización Vega del Pingarrón. Dichos oleoductos atraviesan esta urbanización de norte a sur.

Estas infraestructuras pertenecen a CLH.

#### **4.5.8 Red de Telecomunicaciones**

La compañía principal que opera en el municipio es Telefónica de España. Aunque dispone el casco urbano, también red de fibra de otras compañías.

La conexión a la red principal de comunicaciones se realiza desde las canalizaciones propiedad de Telefónica que discurren por la carretera de Pinto. Desde esta red la compañía da servicio a todo el casco de San Martín de la Vega, al Polígono Aimayr y a la Ciudad del ocio.

Otro punto de suministro de menor importancia es la red aérea existente proveniente de Arganda. Desde esta red se sirven los usuarios de Vallequillas y la Vega del Pingaron, además de otros usuarios situados en suelo no urbanizable.

### **4.6 Justificación de la Suficiencia y Capacidad de las Redes Públicas**

Se analiza en el presente capítulo la suficiencia de la cuantía de redes públicas (generales y supramunicipales) propuesta por el modelo de ordenación urbanístico previsto por el nuevo plan. En el articulado de la legislación vigente se dispone la cuantía mínima necesaria para el sistema de redes que deberá definir la ordenación estructurante respecto al conjunto del municipio de forma que "cada una tenga las dimensiones y características suficientes para satisfacer adecuadamente las necesidades sociales actuales y potenciales".

A tal efecto, deberá cederse una cuantía mínima de superficie de suelo destinada al sistema de redes, que será establecida por referencia a la capacidad total máxima de los suelos urbanos no consolidados y urbanizables y respecto a un módulo de 100 metros cuadrados de superficie edificable de cualquier uso (excepto el industrial para el caso de redes públicas generales).

En el presente capítulo -de cara a la justificación del cumplimiento del establecimiento por la ordenación estructurante propuesta de esta cesión mínima para redes públicas- se establecerá en primer lugar el módulo de referencia en base a la capacidad total máxima de los suelos urbanos no consolidados y urbanizables, para pasar a continuación a describir las redes públicas previstas por el nuevo plan. Finalmente se mostrarán los estándares alcanzados en el nuevo plan general. Es preciso

señalar que la singularidad de la pieza urbana correspondiente al ámbito de Parque de Ocio (ámbito de actuación AA-6) imprime sobre el modelo de ordenación planteado -si se tiene en cuenta la superficie que supone la misma, que representa más del 60 % del total de suelo urbano así como la singularidad y magnitud de las actividades y usos que esta se desarrollan y la localización de las mismas- obligan a plantear la justificación de la suficiencia del conjunto de este sistema de redes públicas planteado desde diferentes ópticas o escenarios teóricos posibles de análisis, con objeto de eliminar el posible efecto de distorsión que una pieza de este tipo, con un nivel dotacional tan elevado, pueda inducir sobre el análisis del cumplimiento de este objetivo en relación al núcleo urbano principal del municipio.

Es por esto por lo que en el presente capítulo se analizan tres posibles escenarios de cara al establecimiento y justificación del nivel de cesiones para redes públicas alcanzado en el modelo de ordenación previsto, detallando el nivel alcanzado para la totalidad de actuaciones previstas (primer escenario de análisis), el nivel alcanzado para la totalidad de actuaciones previstas, pero teniendo en cuenta sólo el incremento de edificabilidad previsto en la propia actuación planteada en el Parque Temático (segundo escenario) y por último el nivel alcanzado por las actuaciones previstas solamente en suelo clasificado como urbanizable.

Se pretende así demostrar la validez y aptitud del modelo planteado por el nuevo plan en relación al nivel de redes alcanzado a nivel municipal, demostrando que, en cualquiera de los escenarios previstos, dicho nivel cumple -y en algunos casos de manera muy holgada- los niveles mínimos establecidos por ley.

#### 4.6.1 Cálculo de los Estándares de las Redes Públicas

Se presenta a continuación el cálculo para el análisis de la justificación de la suficiencia del nivel de redes públicas planteadas por el nuevo modelo de ordenación previsto, atendiendo a la diferente óptica de análisis que plantean los diferentes escenarios anteriormente descritos atendiendo al peso específico que supone la aportación al nivel de redes públicas de una actuación de la singularidad de Parque de Ocio y Servicios (SUS-5) por cuanto la misma establece un elevado nivel dotacional de redes públicas que pudiera distorsionar el análisis del cumplimiento de este precepto legal para el propio núcleo urbano del municipio de San Martín de la Vega.

Es decir, se analizará en un primer momento el cumplimiento de dicho precepto por referencia a la capacidad total máxima de los suelos urbanos no consolidados y urbanizables, tal y como exige el propio artículo 17, por lo que se utilizarán para el cálculo del módulo de referencia en este escenario, todas las edificabilidades correspondientes a las actuaciones en una y otra clase de suelo para luego analizar el nivel alcanzado si se atiende por separado a los suelos no consolidados por su lado y a los suelos urbanizables por otro lado.

##### 4.6.1.1 Escenario 1

Inclusión en el módulo de referencia de la totalidad de la edificabilidad propuesta en ámbitos de actuación y suelo urbanizable del nuevo modelo de ordenación previsto por el plan.

Nombre	Uso Predominante	Superficie Total m <sup>2</sup>	Superficie Edificable m <sup>2</sup>	Standard de Cesión mínima según Art 36
SUO-1 Ensanche Norte	RESIDENCIAL	567.502 m <sup>2</sup>	328.063 m <sup>2</sup>	65.610 m <sup>2</sup>
SUS-1 Ensanche Sur	RESIDENCIAL	48.987 m <sup>2</sup>	14.163 m <sup>2</sup>	2.832 m <sup>2</sup>
SUS-2 Yaserías	RESIDENCIAL	43.075 m <sup>2</sup>	26.000 m <sup>2</sup>	5.200 m <sup>2</sup>
SUS-3 Llano del Olivar Norte	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	198.025 m <sup>2</sup>	79.210 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
SUS-4 Llano del Olivar Sur	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	472.220 m <sup>2</sup>	188.888 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
SUS-5 Parque Ocio y Servicios	DOTACIONAL Y OCIO Y COMPLEMENTARIOS	5.275.727 m <sup>2</sup>	825.000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL SUS</b>		<b>6.605.536 m<sup>2</sup></b>	<b>1.461.324 m<sup>2</sup></b>	<b>73.642 m<sup>2</sup></b>
AA-1 Borde Oriental 1	RESIDENCIAL	18.065 m <sup>2</sup>	10.839 m <sup>2</sup>	2168 m <sup>2</sup>
AA-2 Borde Oriental 2	RESIDENCIAL	9.240 m <sup>2</sup>	7.870 m <sup>2</sup>	1.574 m <sup>2</sup>
AA-3 Borde Oriental 3	RESIDENCIAL	6.125 m <sup>2</sup>	3.382 m <sup>2</sup>	676 m <sup>2</sup>
AA-4 Borde Meridional	RESIDENCIAL	18.450 m <sup>2</sup>	10.150 m <sup>2</sup>	2.030 m <sup>2</sup>
AA-5 Borde Occidental	RESIDENCIAL	21.690 m <sup>2</sup>	11.450 m <sup>2</sup>	2.290 m <sup>2</sup>

TOTAL SUNC		73.570 m <sup>2</sup>	43.691 m <sup>2</sup>	8.738 m <sup>2</sup>
TOTAL		6.679.106 m <sup>2</sup>	1.505.015 m <sup>2</sup>	82.389 m <sup>2</sup>

El módulo de referencia para el cálculo de los estándares de las redes generales es 15.050,15.

#### 4.6.1.2 Escenario 2

Módulo de referencia de edificabilidades propuestas para el suelo urbano no consolidado (en este escenario sólo se analizarán las redes propuestas en esta misma clase de suelo)

Nombre	Uso Predominante	Superficie Total m <sup>2</sup>	Superficie Edificable m <sup>2</sup>	Standard de Cesión mínima según Art 36
AA-1 Borde Oriental 1	RESIDENCIAL	18.065 m <sup>2</sup>	10.839 m <sup>2</sup>	2168 m <sup>2</sup>
AA-2 Borde Oriental 2	RESIDENCIAL	9.240 m <sup>2</sup>	7.870 m <sup>2</sup>	1.574 m <sup>2</sup>
AA-3 Borde Oriental 3	RESIDENCIAL	6.125 m <sup>2</sup>	3.382 m <sup>2</sup>	676 m <sup>2</sup>
AA-4 Borde Meridional	RESIDENCIAL	18.450 m <sup>2</sup>	10.150 m <sup>2</sup>	2.030 m <sup>2</sup>
AA-5 Borde Occidental	RESIDENCIAL	21.690 m <sup>2</sup>	11.450 m <sup>2</sup>	2.290 m <sup>2</sup>
TOTAL SUNC		73.570 m <sup>2</sup>	43.691 m <sup>2</sup>	8.738 m <sup>2</sup>

El módulo de referencia para el cálculo de los estándares de las redes generales es 436,91.

#### 4.6.1.3 Escenario 3

Módulo de referencia de edificabilidades propuestas para el suelo urbanizable (en este escenario sólo se analizarán las redes propuestas en esta misma clase de suelo)

Nombre	Uso Predominante	Superficie Total m <sup>2</sup>	Superficie Edificable m <sup>2</sup>	Standard de Cesión mínima según Art 36
SUO-1 Ensanche Norte	RESIDENCIAL	567.502 m <sup>2</sup>	328.063 m <sup>2</sup>	65.610 m <sup>2</sup>
SUS-1 Ensanche Sur	RESIDENCIAL	48.987 m <sup>2</sup>	14.163 m <sup>2</sup>	2.832 m <sup>2</sup>
SUS-2 Yaserías	RESIDENCIAL	43.075 m <sup>2</sup>	26.000 m <sup>2</sup>	5.200 m <sup>2</sup>
SUS-3 Llano del Olivar Norte	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	198.025 m <sup>2</sup>	79.210 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
SUS-4 Llano del Olivar Sur	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	472.220 m <sup>2</sup>	188.888 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
SUS-5 Parque Ocio y Servicios	DOTACIONAL Y OCIO Y COMPLEMENTARIOS	5.275.727 m <sup>2</sup>	825.000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
TOTAL SUS		6.605.536 m <sup>2</sup>	1.461.324 m <sup>2</sup>	73.642 m <sup>2</sup>

El módulo de referencia para el cálculo de los estándares de las redes generales es 14.613,24

### 4.6.2 Propuesta Estructural de las Redes Públicas del Plan General

#### 4.6.2.1 Redes Públicas Supramunicipales

Dado que nos encontramos en una fase decisiva y finalista del planeamiento que defina el desarrollo futuro municipal, se ha decidido la inclusión como piezas con un rango supramunicipal de ciertos lugares que por sus capacidades intrínsecas de localización, calidad ambiental, potencial infraestructural, etc. forman parte de un nivel colectivo que excede las demandas meramente municipales y sirve como soporte para un mecanismo de respuesta autónoma ante unas posibles y futuras demandas ciudadanas

El Nuevo Plan General propone la inserción en el modelo de ordenación territorial una serie de piezas de equipamiento destinadas expresamente a dicha red, de modo necesario incluidas en la ordenación de los suelos sectorizados con ordenación pormenorizada SUO-01 Ensanche Norte La suma total de dichas piezas supone un total de 33.800 metros cuadrados de suelo destinado a dicha red.

#### 4.6.2.2 Redes Públicas Generales

AA1	RS-S	RG-EL	RG-S	RG-EQ
RG-S3 Aparcamiento			1.077 m <sup>2</sup>	
Totales parciales	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	1.077 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
Total absoluto			1.077 m <sup>2</sup>	

AA2	RS-S	RG-EL	RG-S	RG-EQ
RG-EQ23 Equipamiento AA2				675 m <sup>2</sup>
Totales parciales	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	675 m <sup>2</sup>
Total absoluto	675 m <sup>2</sup>			
AA3	RS-S	RG-EL	RG-S	RG-EQ
Ninguno				
AA4	RS-S	RG-EL	RG-S	RG-EQ
RG-EQ26 Equipamiento AA4 1				738 m <sup>2</sup>
RG-EQ26 Equipamiento AA4 2				507 m <sup>2</sup>
Totales parciales	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	1.245 m <sup>2</sup>
Total absoluto	1.245 m <sup>2</sup>			
AA5	RS-S	RG-EL	RG-S	RG-EQ
Ninguno				
TOTALES PARCIALES AA	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	1.077 m <sup>2</sup>	1.920 m <sup>2</sup>
TOTAL ABSOLUTO AA	2.997 m <sup>2</sup>			
AAT1 Aimagr	RS-S	RG-EL	RG-S	RG-EQ
RG-EQ				4.093 m <sup>2</sup>
Totales parciales	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	4.093 m <sup>2</sup>
Total absoluto	4.093 m <sup>2</sup>			
TOTALES PARCIALES AA + AAT	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	1.077 m <sup>2</sup>	6.013 m <sup>2</sup>
TOTAL ABSOLUTO AA + AAT	7.090 m <sup>2</sup>			

SUO 1	RS-S	RG-EL	RG-S	RG-EQ
RG-EQ20 Centro deportivo				19.563 m <sup>2</sup>
RG-EQ19 Parque Equipado Ferrocarril 1				84.648 m <sup>2</sup>
RG-EQ19 Parque Equipado Ferrocarril 1				2.492 m <sup>2</sup>
RG-S5 Nueva subestación eléctrica			4.744 m <sup>2</sup>	
RS-S1 Viv. Integración social 1	22.003 m <sup>2</sup>			
RS-S1 Viv. Integración social 1	5.217 m <sup>2</sup>			
RS-S1 Viv. Integración social 1	6.581 m <sup>2</sup>			
RG-S3 Aparcamiento			2.318 m <sup>2</sup>	
RG-EL2.4 Parque Vereda Larga		16.261 m <sup>2</sup>		
RG-EL2.5 Parque Vereda Larga		12.876 m <sup>2</sup>		
RG-EL2.6 Parque Vereda Larga		34.182 m <sup>2</sup>		
RG-EL8 Parque Norte vías Ferroviarias		30.992 m <sup>2</sup>		
Totales parciales	33.801 m <sup>2</sup>	94.311 m <sup>2</sup>	7.062 m <sup>2</sup>	106.703 m <sup>2</sup>
Total absoluto	241.877 m <sup>2</sup>			
SUS 1	RS-S	RG-EL	RG-S	RG-EQ
RG-EL9 Parque lineal del este 1				3.345 m <sup>2</sup>
Totales parciales	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	3.345 m <sup>2</sup>
Total absoluto	3.345 m <sup>2</sup>			
SUS 3	RS-S	RG-EL	RG-S	RG-EQ
RG-EL9 Parque lineal del este 1		7.505 m <sup>2</sup>		
Totales parciales	0 m <sup>2</sup>	7.505 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
Total absoluto	7.505 m <sup>2</sup>			
SUS 4	RS-S	RG-EL	RG-S	RG-EQ
RG-EL9 Parque lineal del este 2		18.684 m <sup>2</sup>		
Totales parciales	0 m <sup>2</sup>	18.684 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
Total absoluto	18.684 m <sup>2</sup>			
SUS 5	RS-S	RG-EL	RG-S	RG-EQ
RG-I6 Depósito SUS-5 1			17.902 m <sup>2</sup>	
RG-I6 Depósito SUS-5 2			3.350 m <sup>2</sup>	
RG-I6 Depósito SUS-5 3			7.104 m <sup>2</sup>	
RG-I6 Depósito SUS-5 4			8.588 m <sup>2</sup>	
RG-I6 Depósito SUS-5 5			8.054 m <sup>2</sup>	
RG-I6 Depósito SUS-5 6			16.680 m <sup>2</sup>	
RG-I6 Depósito SUS-5 7			9.368 m <sup>2</sup>	
RG-S4 Subestación Parque de Ocio			2.500 m <sup>2</sup>	
RG-EL5 Parque de Ocio		107.400 m <sup>2</sup>		
Totales parciales	0 m <sup>2</sup>	107.400 m <sup>2</sup>	73.546 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
Total absoluto	180.946 m <sup>2</sup>			
TOTALES PARCIALES SUS	33.801 m <sup>2</sup>	227.900 m <sup>2</sup>	80.608 m <sup>2</sup>	106.703 m <sup>2</sup>
TOTAL ABSOLUTO SUS	449.012 m <sup>2</sup>			

Por lo tanto, la suma de las Redes Generales propuestas por el Plan tanto en Suelos Urbanizables como en Suelos Urbanos corresponde a la suma de  $449.012 \text{ m}^2 + 7.090 \text{ m}^2$ , resultando un total de  $456.102 \text{ m}^2$ , valor muy superior a los  $82.389 \text{ m}^2$  exigidos en el artículo 36 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid.

## 5 MODELO TERRITORIAL III: ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

### 5.1 Las Estrategias para la Movilidad Sostenible

#### 5.1.1 Objetivos Generales

El objetivo fundamental consistiría en desarrollar un nuevo modelo de ciudad sostenible que consiga mejorar la accesibilidad interior y exterior del municipio de San Martín de la Vega, facilitando las condiciones de acceso de los ciudadanos a las distintas zonas y equipamientos de la ciudad, y evitando el uso indiscriminado del vehículo privado. Así pues, los trabajos a desarrollar se orientan a partir de los principios de la movilidad sostenible y responsable, haciéndola compatible con los objetivos de la máxima calidad medioambiental y de máxima eficiencia energética para que el consumo de energía del sistema de desplazamientos en su conjunto sea el mínimo posible dando cumplimiento al criterio de ahorro.

Se trataría de establecer soluciones para mejorar la capacidad ambiental y la habitabilidad del Núcleo Principal de San Martín de la Vega- en especial de su Casco Antiguo-, sin que ello suponga pérdida de accesibilidad general en su conjunto.

Con carácter general, se propone realizar una nueva planificación del sistema de movilidad urbana en San Martín de la Vega desde una visión global del sistema de desplazamientos, considerando el automóvil como un modo adicional de desplazamiento, y no como modo dominante. Es decir, es necesario establecer determinaciones sobre el conjunto de modos de desplazamiento.

Las estrategias del Nuevo Plan General van encaminadas a compatibilizar la gestión del sistema viario interior, evitando que la alta vulnerabilidad ambiental de la zona central de San Martín de la Vega al uso del automóvil disminuya la riqueza potencial de sus valores históricos, culturales, dotacionales y ambientales. Consecuentemente, se considera fundamental la adecuación de la oferta de desplazamiento y la demanda de viajes correspondiente, de manera, que tanto el uso del automóvil, los itinerarios peatonales principales, el sistema de aparcamientos para rotación y residentes, se ajuste a la demanda. Es un error mantener la solución de los problemas urbanos desde la única óptica del automóvil, siendo necesario revisar y adaptar el sistema motorizado privado dentro de la estructura global del sistema urbano de San Martín de la Vega y de su área de influencia asociada.

Otro aspecto clave es la referencia a la estructura urbana de la ciudad actual, y las oportunidades que surjan desde las estrategias del Nuevo Plan en relación con la creación de nuevas centralidades urbanas. Es decir, la referencia constante de la ciudad policéntrica. Efectivamente, cada nivel de escala debe identificar sus propias estructuras, e incorporar nuevos esquemas de centralidades para la intermodalidad y el intercambio automóvil-peatón, asociadas siempre a estrategias de nuevos usos urbanos, equipamientos y actividades productivas dentro de su ámbito. El modelo correspondería a las determinaciones desde el reconocimiento de San Martín de la Vega de centralidad equilibrada, de manera que las funciones centrales urbanas se amplíen fuera del Área Central de la ciudad hacia ámbitos espaciales exteriores.

El diseño de la organización de la movilidad se articula en diferentes escalas:

- El territorio metropolitano de la Región Urbana de Madrid.
- La ciudad de San Martín de la Vega desde cada uno de sus áreas urbanas, como futuros ámbitos de centralidad a potenciar.
- Las calles interiores de la ciudad: exponentes de la escala más próxima a las funciones directas del uso cotidiano, y para la accesibilidad directa con los equipamientos, zonas comerciales, centros de ocio, Este nivel es imprescindible para poder plantear soluciones restrictivas al uso indiscriminado del automóvil, sobre todo, en el interior del Casco Antiguo de San Martín de la Vega.

El análisis de todas estas escalas de trabajo y objetivos generales del Plan General, será desarrollado para cada una de ellas de acuerdo con el nuevo modelo de ciudad, basado en los principios de

proximidad, sostenibilidad, y eficiencia energética, así como con la estrategia para potenciar el transporte público colectivo y la intercambiabilidad automóvil-peatón en las nuevas centralidades urbanas.

Un aspecto fundamental y relevante, por su incidencia económica en la ciudad, sería la estrategia para organizar la accesibilidad del turismo exterior que visita el término municipal (Parque de Ocio). La accesibilidad de los turistas externos debe tener una respuesta adecuada y organizada desde el nuevo Plan General, para hacerla compatible con los flujos de la propia agitación urbana de la ciudad de San Martín de la Vega.

Respecto a la accesibilidad interior de la ciudad, parece demostrado que una política de movilidad basada en el uso del automóvil no es eficaz a medio plazo, pues produce un estrangulamiento por colapso de las infraestructuras que se ponen a su disposición. Por tanto, es necesaria y deseable la aplicación de una nueva visión de la movilidad que, paradójicamente, produce mayores niveles de accesibilidad a base del fomento de otros medios de transporte.

Por ello, se considera necesario resolver las demandas de movilidad de los desplazamientos mediante una adecuada planificación urbanística que cree proximidad y, simultáneamente, establecer paulatinamente restricciones a la utilización del vehículo automóvil en el interior de los núcleos urbanos consolidados del municipio. Solamente de esta manera se podrán conseguir trasvasar los desplazamientos hacia el transporte público y disminuir la excesiva utilización del vehículo privado en desplazamientos que podrían realizarse en modos de transporte colectivo o a pie.

Se propone, por tanto, la reorientación de las estrategias para dar sentido a la cadena: CALIDAD AMBIENTAL-HABITABILIDAD- ACCESIBILIDAD.

Como objetivos generales en materia de accesibilidad se consideran los siguientes:

- Potenciar los modos de Transporte Colectivo (potenciar el transporte ferroviario y autobuses interurbanos) como modo preferente de desplazamiento metropolitano.
- Potenciar los modos no motorizados: peatón y bicicleta, valorando su carácter no contaminante y saludable como parte del ejercicio físico necesario, y para mejorar la convivencia de los ciudadanos.
- Garantizar el funcionamiento económico e institucional del área central de San Martín de la Vega.
- Diseñar una política de aparcamientos que priorice a los residentes y garantice distancias peatonales en relación con los servicios y actividades del centro.
- Implicar a los habitantes de San Martín de la Vega en la adopción y diseño de medidas de mejora de la accesibilidad y la habitabilidad, intentando realizar campañas informativas y explicativas sobre las medidas a tomar, e incorporando las sugerencias y visiones ciudadanas que ayuden a la implementación de los nuevos criterios. Este proceso de participación es una oportunidad para explicar medidas que pueden no ser bien comprendidas a corto plazo, pero que redundarán en una mejora de la calidad de vida para todos en el medio plazo, además de hacer a San Martín de la Vega un lugar más agradable y atractivo para los visitantes de la población. El planteamiento de programas de participación activa en los procesos de toma de decisiones sobre la movilidad en los medios urbanos es, además de necesario, extremadamente útil, pues permite establecer el nivel de aceptación de los ciudadanos sobre las estrategias propuestas.

### **5.1.2 Estrategias para la Movilidad Sostenible. Intermodalidad**

En el campo de la movilidad y la accesibilidad en la ciudad de San Martín de la Vega, el modelo de movilidad actual es el principal responsable del deterioro del medio urbano, causado por una utilización muy poco eficiente de los recursos físicos, sobre todo de los energéticos y del espacio - territorio.

Ello significa huir de las actuaciones y soluciones de corto plazo, que no obedecen a un proceso reglado y responsable de planificación. Hay que tener en cuenta que el fin último de la actuación municipal desde su responsabilidad, debe ser mejorar los niveles de bienestar de los habitantes de San Martín de la Vega, así como de aquellos visitantes y turistas que desde el exterior se desplazan hacia ella. El colapso circulatorio y sus consecuencias conspiran contra ese objetivo. Por el contrario, los procesos de movilidad sostenible cooperan con él.

Así pues, la apuesta alternativa por medios públicos de transporte implantados de forma imaginativa, y el fomento de los modos no motorizados, (desplazamientos peatonales fundamentalmente), supondrán una mejora sustancial del medio urbano. Solo así lograrán reducirse los niveles de contaminación atmosférica y acústica, y se conseguirá liberar espacio urbano para acoger las necesidades de la mayoría de la población.

El principio de intermodalidad ha estado sujeto a diferentes marcos conceptuales en los últimos diez años, como consecuencia de la nueva cultura de la movilidad, como un símbolo de la mejora de la salud física y psíquica de los ciudadanos. En todo caso, los criterios de intermodalidad están ausentes en cualquier política en años precedentes, resultando que la política "automóvil" intenta disponer estrategias de "puerta a puerta" para el automóvil privado, eludiendo cualquier planteamiento de colaboración con otros modos, ya sean motorizados o no.

Este planteamiento se revela claramente en las relaciones del automóvil con los modos no motorizados, principio que se va desarrollando de modo gradual, incorporando distancias al recorrido del automóvil hasta prácticamente la realización de la totalidad del viaje en este modo (modelo puerta a puerta). Naturalmente, las repercusiones sobre la asignación de espacio urbano al automóvil tienen fuertes consecuencias sobre la concepción de los espacios urbanos.

El espacio público de las calles se transforma en espacio viario de circulación, y se asignan bandas de acerado (más o menos protegidas) para los desplazamientos peatonales residuales de aproximación que ya no pueden realizarse en automóvil y las estaciones de transporte público colectivo solo funcionan en radios reducidos, incrementando la ineficacia del sistema.

La comprensión del viaje como una cadena de desplazamientos, a considerar y planificar integralmente en el espacio público de las vías y espacios existentes y planificados, comienza a esbozar nuevos horizontes para optimizar la eficacia del transporte urbano. Las nuevas interrogantes sobre la distancia peatonal "pre y post" transporte motorizado privado, arrojan interesantes perspectivas para comprender los sistemas urbanos como sistemas de clústeres, de funcionamiento local, que pueden ser enlazados mediante mecanismos de transferencias ente modos de transporte.

Estas consideraciones teóricas son patentes en San Martín de la Vega, ante la necesidad de cambiar la forma de entender la intercambiabilidad entre sistemas de desplazamiento complementario, y entender la habitabilidad de la ciudad como objetivo final de la movilidad en el ámbito urbano como metropolitano. El tratamiento de las vías públicas y sus espacios públicos, como principal activo y soporte de la actividad comercial y turística, tiene un gran potencial aún por descubrir y potenciar, ya que las dimensiones y distancias físicas entre sectores urbanos respecto a la ciudad central permiten establecer mecanismos compatibles con la ciudad amable y habitable sin por ello perder accesibilidad en términos globales.

Puede afirmarse en consecuencia, que la apuesta por una planificación estratégica en este sentido, disfrutará de la corriente a favor y la aceptación y aprobación asegurada de la ciudadanía. Comenzaremos por definir los criterios y objetivos a implantar para intentar generar los mecanismos de corrección en los diferentes escenarios y escalas territoriales en referencia con lo expuesto anteriormente.



### 5.1.3 Estrategias para el Aparcamiento de vehículos

La localización de los aparcamientos tiene una gran importancia estratégica para contribuir a la mejora de la habitabilidad general de la ciudad, especialmente en el interior del Casco Antiguo. La organización de la utilización del sistema de aparcamientos en San Martín de la Vega debe entenderse de manera compatible con la mejora de la habitabilidad de la ciudad.

Para ello, será preciso desplazar la oferta y demanda de aparcamiento desde las zonas más centrales hacia sectores urbanos menos vulnerables, y con mayor capacidad de asumir el impacto de las circulaciones asociadas a la búsqueda de los aparcamientos. Estas zonas estarán situadas en la articulación entre sistemas motorizados con zonas de prioridad para la movilidad sostenible.

Se localizan dos nuevos aparcamientos de rotación (con una capacidad total estimada entre 200 y 300 plazas), como ya hemos comentado anteriormente, en el borde del Casco Antiguo de San Martín de la Vega, en los límites norte y sur del mismo asociados a la propuesta viaria más determinante en esta zona de la Ciudad: la Nueva Ronda conformada por la calle Nicasio Sevilla al Oeste, Santa María de la Cabeza al Norte, Isabel La Católica y su prolongación septentrional al Este, y la calle Soledad y su prolongación meridional al Sur.

Esto significa que los aparcamientos asociados a la red viaria interna del Casco actualmente en servicio tienen una posición inadecuada para el nuevo modelo de propuesto, por lo cual se propone su eliminación, ya que sólo acercaran la congestión hacia esos puntos, haciendo incompatible establecer modelos de sostenibilidad funcional en la práctica.

En el interior del Casco Antiguo deberán tener preferencia la construcción de aparcamientos para residentes, con el doble objetivo de garantizar la habitabilidad interior del barrio y, sobre todo, mejorar la utilización de los ámbitos patrimoniales de San Martín de la Vega, y también, recuperar superficie hoy destinada al aparcamiento para mejorar los ejes y recorridos peatonales, y la posible implantación de carriles-bicicleta dentro de la ciudad.

### 5.1.4 Estrategias para la Accesibilidad

#### 5.1.4.1 Estrategias Generales

Para desarrollar una adecuada política de compatibilidad entre la mejora de la accesibilidad junto con los objetivos de revitalización de las funciones urbanas en la ciudad de San Martín de la Vega, se propone desarrollar las siguientes estrategias, basadas en la implantación de medidas de movilidad sostenible, la puesta en marcha de medidas para crear proximidad entre los orígenes y destinos de los desplazamientos urbanos, y particularmente en el Casco Antiguo de la ciudad, como espacio urbano más relevante de San Martín de la Vega, formada por las piezas urbanas más significativas, junto con las áreas funcionales para el comercial y los servicios terciarios:

- Potenciar la habitabilidad en las zonas residenciales de la ciudad en equilibrio con los equipamientos y usos comerciales, mediante creación de proximidad entre las relaciones trabajo- vivienda en radios peatonales, lo que se traducirá en una disminución de la demanda de desplazamientos motorizados.
- Incentivar mecanismos para potenciar el uso residencial en la zona central de la ciudad mediante normativa urbanística. Potenciar las actuaciones municipales de vivienda para promocionar la vivienda protegida en el Casco Antiguo, garantizándole acceso a la vivienda mediante un equilibrio entre diferentes clases socioeconómicas. En este sentido las intervenciones propuestas en los Ámbitos de Actuación identificados en esta área de la ciudad resultan fundamentales.
- Sustitución gradual del aparcamiento en la vía pública hacia plazas en garajes. Acompañando políticas de revisión funcional del espacio público junto a la dotación de aparcamientos bajo superficie.

- Potenciar el uso y diseño urbano de los espacios públicos donde se construyan los nuevos aparcamientos de rotación de San Martín de la Vega como elementos revitalizadores y generadores de la actividad urbana.

Como estrategias específicas para llevar a cabo las estrategias generales anteriores se necesitaría:

- Realizar una adecuada jerarquización del espacio viario incluyendo la totalidad de la trama de calles, regulando con adecuados criterios de diseño el funcionamiento de los espacios para el tráfico.
- Dotación de espacios de aparcamiento de borde próximos a las áreas de centralidad urbana de la ciudad consolidada.
- Completar los circuitos para tráfico motorizado alternativos a los recorridos interiores al área central de la ciudad.
- Establecer reglas claras de relación con los modos de transporte no motorizados.
- Garantizar una circulación moderada dentro de la ciudad, la seguridad vial y otros parámetros de comportamiento en la conducción.

#### 5.1.4.2 Estrategias Particulares

- **Estrategias respecto al tráfico motorizado:**

El sistema de tráfico motorizado debe formar parte de estrategias integrales de accesibilidad, funcionando en equilibrio con los sistemas de movilidad "no motorizada" y, en el caso de desplazamientos metropolitanos, de transporte de autobuses. Los programas convencionales de optimización de los sistemas motorizados deben incluir o también la integración de los flujos de vehículos en el entorno social y ambiental por el que discurren.

Las propuestas principales sobre el tráfico de los vehículos motorizados deben orientarse hacia la restricción del tránsito de vehículos en el interior del Casco Antiguo de San Martín de la Vega. Sin embargo, el acceso al interior del centro debe ser facilitado siempre para los residentes. Estas medidas de restricción al automóvil deben compensarse con un incremento en la calidad y eficacia de los aparcamientos públicos en el Área Central. En este sentido resaltar la propuesta de implantación de dos aparcamientos de rotación en los Ámbitos de Actuación del Casco Antiguo "Borde Oriental 1" y al sur del casco en una reserva de suelo para red adscrita al área de reparto del suelo urbanizable (RG-S5).

- **Estrategias respecto al peatón:**

Establecer un sistema continuo de itinerarios peatonales que conecten importantes núcleos de actividad, de forma que se fomente la unidad peatonal en San Martín de la Vega. Hay que tener en cuenta que una ciudad como San Martín de la Vega las relaciones culturales y sociales son la esencia del proceso urbano, y se apoyan fundamentalmente en las posibilidades peatonales del medio urbano. De esta manera, las estrategias a seguir para garantizar un sistema peatonal en San Martín de la Vega serían las siguientes:

- Garantizar los recorridos peatonales en los trayectos antes y después del desplazamiento en transporte motorizado, en distancias cortas, directas y seguras, recuperando el concepto de "parada" como elemento generador de actividad urbana que debe ser integrado con otros usos "amables", quioscos, pequeñas tiendas de uso diario, información al ciudadano,
- Adoptar criterios de pavimentación continua de fachada a fachada sin bordillos, recuperando la entidad de la calle como espacio estancial, en áreas residenciales y comerciales. Esta medida resulta especialmente interesante en la trama viaria del Casco Antiguo una vez quede liberada de aparcamiento en superficie.

- **Estrategias de fomento del uso de la bicicleta:**

La bicicleta en San Martín de la Vega debe ser un modo de transporte complementario para determinados desplazamientos de proximidad en el interior de la población, como una alternativa a la excesiva oferta de tráfico motorizado. Para ello, es necesario dotar al municipio de infraestructura propia especialmente diseñada para ella y que, en lo posible, separe su circulación de la de los vehículos motorizados.

El fomento del uso de la bicicleta estará condicionado a:

- Establecer una red continua y segura de itinerarios estructurales de carriles para la bicicleta en la ciudad, tanto en plataforma exclusiva como en coexistencia con los peatones.
- Disponer aparcamientos de bicicletas cerca de los puntos principales de centralidad de la ciudad, así como los principales centros de transporte urbano e interurbano como son la estación de bus y la estación de ferrocarril (cuando esta recupere el servicio), y en los principales organismos públicos y en las zonas comerciales. Además, estas instalaciones han de ser de cierta calidad de forma que se evite, en la manera de lo posible, el robo de la bicicleta.

#### **5.1.5 Criterios de Intervención del Nuevo Plan General en relación con la Accesibilidad Interior y Exterior**

El Nuevo Plan propone desarrollar unas líneas de actuación mediante una serie de criterios generales, que puedan guiar una política de mejora de la accesibilidad basada en los siguientes aspectos que serán adaptados en función de las necesidades y posibilidades de San Martín de la Vega:

- Planificar una política de accesibilidad a pequeña escala, basada en la creación de proximidad, y la apuesta por los modos de transporte no motorizados.
- Apostar por el tránsito peatonal de residentes y visitantes, instaurando una política clara de fomento y consideración del peatón como principal medio de transporte urbano, en preeminencia con respecto a cualquier otro. En este sentido la decisión más determinante ha sido organizar los tráficos externos de entrada/salida del Casco a través de dos pares viarios:
  - Al Norte del Casco el bucle formado por las calles Santa María de la Cabeza y San Marcos, al Norte, conectadas a través de la red viaria resultante de la ordenación del Ámbito de Actuación "Borde Oriental 1".
  - Al sur del Casco el bucle formado por las calles Soledad, tramo meridional de Isabel La Católica y Calle de la Vega interconectadas a través de la red viaria resultante de la ordenación pormenorizada del ámbito de actuación "Borde Oriental 3".
  - Ambos bucles quedan enlazados por el tramo central de la Calle Isabel La Católica.
  - Complementariamente se debería prohibir este tipo de flujo (permitiendo exclusivamente tráfico de residentes) en la trama interna de este sector de la ciudad fortaleciendo la restitución del dominio del peatón.



ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD  
ACTIVIDADES EN EL CASCO ANTIGUO

#### 1. CANALIZACIÓN DEL TRÁFICO EXTERNO

- A.- BUCLE NORTE:  
C/ San Marcos ( Entrada ) ①  
C/ Jarama-Santa Mª de la Cabeza ②
- B.- BUCLE SUR:  
C/ Viario Límite Meridional ③  
C/ La Vega- Carlos V ④
- C.- EJE DE CONEXIÓN:  
C/ Isabel La Católica ⑤

#### 2.-MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO

- ① PRINCIPALES ITINERARIOS PEATONALES
- ② PRINCIPALES ESPACIOS PÚBLICOS
- ③ RED DE EQUIPAMIENTO SOCIAL ASOCIADA A EJES PEATONALES
- ④ ESPACIOS LIBRES DE TRANSICIÓN HACIA EL PARQUE REGIONAL

- Considerar a la red viaria como principal capital de espacio público adoptando medidas notables de pacificación del tráfico declarando a todo el casco urbano como "zona 20" solo para residentes y vehículos autorizados, instalando medidas físicas para controlar la velocidad de los vehículos a "paso de hombre". Deberá prestarse una atención especial al diseño de los viales para hacerlos atractivos al tránsito peatonal e incómodos al tránsito de vehículos.
- Diseñar un programa de acceso peatonal a los equipamientos básicos, esencialmente a los centros educativos, sanitarios y de atención a los mayores. Ese programa deberá basarse en medidas de continuidad física entre los itinerarios peatonales dentro del área central de la población.
- Realizar un análisis exhaustivo de la ubicación de los nuevos equipamientos contemplando, cuando sea posible, la reubicación de algunos de ellos para evitar posiciones de excesiva lejanía. Al mismo tiempo, deberá asegurarse la distribución uniforme de los equipamientos de

carácter local para que sean accesibles a la totalidad de los habitantes en un radio de cinco a diez minutos a pie (entre 300-400m de distancia).

- Planificar infraestructuras periféricas al Casco Antiguo destinadas al estacionamiento de vehículos para facilitar a los visitantes y residentes un aparcamiento fácil desde el exterior y no desde el interior (propuestas en los ámbitos de actuación del suelo urbano no consolidado "Borde Oriental 1" y "Borde Oriental 2" asociados a la configuración de la Nueva Ronda del Casco). Desde estos aparcamientos comienzan los itinerarios peatonales preferentes para acceder a pie a los focos de actividad del Casco Antiguo (fundamentalmente el entorno de la Plaza de la Constitución). Suprimir inmediatamente la función de algunas plazas como espacios de aparcamiento en el interior del área central de la población, liberando espacios urbanos de gran valor ambiental, social y representativo de la singularidad particular de San Martín de la Vega.
- Incluir en la planificación y diseño de los nuevos crecimientos medidas de peatonalización bajo el criterio esencial de la realización de viales exclusivamente peatonales, y reduciendo los viales de tránsito de vehículos exclusivamente a lo necesario, disuadiendo los tráficos de paso.
- Otro aspecto fundamental para incidir en la mejora de la accesibilidad consiste en organizar adecuadamente el tráfico en el interior de la zona central mediante sentidos únicos de circulación, racionalizando los sentidos de las calles, para mantener un nivel de accesibilidad interna en unas condiciones ambientales aceptables.

#### 5.1.6 Estrategias para la Red Peatonal y Ciclista

El objetivo es conseguir una red peatonal y ciclista y de espacios libres como "Red Verde" del territorio municipal, acercando la naturaleza a la ciudad a través de su continuidad con la amplia red de caminos rurales existente, de forma que pueda darse el contacto con "lo verde" desde la ciudad, permitiendo el ejercicio saludable sin tener que "mover la maquina" motorizada, en ambiente propicio y sin contaminación.

Los elementos constitutivos de la red se definirán como:

- **Nodos:**

Grandes Parques urbanos (Parque del V Centenario, Parque del Cementerio y Parque Equipado del Ferrocarril) polideportivos de ciudad (Centros Municipales en el Ensanche Norte), áreas ajardinadas a nivel de barrio y plazas y espacios estanciales, públicos y semipúblicos a escala de vecindario.

- **Ejes:**

- Corredores como grandes itinerarios conectores entre sectores y "Equipamientos verdes" (Parque Lineal de la Vereda Larga, Avenidas de la Natividad e Isaac Peral).
- Ejes de barrios, soporte de actividades locales próximas y con implantación de servicios... calles-mercado, lugares periódicamente utilizados (Avenida de la Comunidad de Madrid, Alcalde Antonio Chapado/Nicasio Sevilla y su prolongación septentrional, ).
- Red local, caminos peatonales locales hacia los equipamientos y espacios verdes.

- **Áreas:**

Sectores ambientalmente protegidos, tales como el Casco Antiguo y áreas de prioridad peatonal en barrios, zonas escolares y de equipamiento social.

- Barrios y vecindarios-Zonas 30, con diseño viario favorable a los modos verdes y moderación del tráfico motorizado.

Respecto a la bicicleta, en la actualidad es evidente que su uso en la ciudad de San Martín de la Vega es muy escaso. La bicicleta se utiliza aun mayoritariamente en actividades de ocio y deporte mucho más que como sistema de transporte habitual, quizás porque resulta bastante arriesgado circular por muchas de las calles, por la inexistencia de unas mínimas condiciones de seguridad para los ciclistas. No existe una mínima infraestructura para apoyar el uso de la bicicleta: instalaciones de aparcamiento, centros oficiales y equipamientos públicos.

Para que exista una proyección de futuro de la utilización de la bicicleta debe existir una planificación coordinada de actuaciones, tanto desde el Nuevo Plan General como desde la delegación municipal correspondiente. Por ello, el Nuevo Plan General establecerá una red preferente de itinerarios urbanos para bicicletas dentro de la ciudad, en conexión con los principales equipamientos e intercambiadores de transporte (Estación de Ferrocarril/Nueva Estación de Autobuses Interurbanos/Centro de Transporte), así como integrando la red de caminos públicos y vías pecuarias y los parques urbanos.

En paralelo, se proponen soluciones para resolver el principal problema de los usuarios de la bicicleta: el aparcamiento, con las suficientes garantías de seguridad. Para ello, además de mejorar y aumentar los actuales módulos de aparcamiento, dotándoles del material adecuado y de la correspondiente señalización, se pueden ir habilitando espacios con instalaciones específicas y adecuadas dentro de los equipamientos que tengan un uso abierto al público, o dispongan de una importante plantilla de trabajadores, empezando por aquellos que sean de gestión municipal.

Además, las normas urbanísticas del Nuevo Plan General incluirán la obligatoriedad en todos los planeamientos de desarrollo en suelo urbanizable, de construcción de carriles- bici, al menos en los nuevos viarios estructurantes de los sectores. En los viales existentes se desarrollarán los carriles para bicicleta, bien mediante soluciones para la integración de la bicicleta de forma compartida con los peatones, siempre que se puedan resolver los conflictos con el tráfico rodado con señalización, o mediante la aplicación de medidas normativas de protección a los ciclistas. Preferentemente, las actuaciones irán encaminadas a realizar la reserva de suelo para carriles separados de la circulación, cuando la reordenación de las secciones de las calles existentes lo permita.

Para el eficaz cumplimiento de estos criterios y objetivos de ordenación el presente Plan General propone la formulación de un Plan Especial de Accesibilidad y Movilidad Sostenible en el que se concrete la implementación de las medidas y acciones necesarias para desarrollar las Estrategias descritas en los apartados anteriores.

## **6 MODELO TERRITORIAL IV: PROTECCIÓN Y MEJORA DEL MEDIO URBANO Y NATURAL**

El planeamiento urbanístico tiene objetivos más amplios que los que puedan entenderse comprendidos en una interpretación estrecha del concepto de urbanismo. Así lo ha entendido desde hace tiempo la doctrina y la jurisprudencia, que repetidamente se ha pronunciado a favor de incluir la conservación de la naturaleza entre los fines de la planificación urbanística.

El nuevo Plan General de San Martín de la Vega pretende adoptar, como mejor manera de incluir en el mismo el contenido ambiental que la sociedad y la normativa vigente demanda, la plena integración de los objetivos de protección ambiental en el cuerpo del Plan, pasando a formar parte de sus normas allí donde resulte necesario.

Las propuestas que incorpore el nuevo Plan General en esta materia derivarán, de una parte, de la asunción de las determinaciones de la legislación sectorial en materia de protección ambiental, de los recursos naturales y de bienes demaniales, que el planeamiento hará suyas incorporándolas a su normativa; y de otra, de la capacidad del planeamiento para establecer la normativa específica de protección y mejora de los valores urbanos y naturales municipales. Los aspectos más destacados se exponen a continuación.

### **6.1 Directrices Medioambientales**

El nuevo Plan establece el marco jurídico que deben respetar el planeamiento de desarrollo y los proyectos de urbanización o ejecución de actuaciones en lo que respecta a la valoración del medio ambiente urbano, tales como:

- En los instrumentos de desarrollo del planeamiento y ejecución, se deberán detallar el sistema de saneamiento, abastecimiento y recogida de residuos sólidos urbanos, los cuales han de ampliarse para la totalidad de los terrenos a urbanizar, así como su conexión a las redes municipales de saneamiento y abastecimiento y la inclusión en el sistema de gestión de los residuos sólidos urbanos a nivel municipal.
- Respecto al abastecimiento de agua se deberá justificar la disponibilidad del recurso para la puesta en carga de los nuevos suelos, especificando los consumos según los diferentes usos que se contemplen.
- En relación a la recogida de residuos sólidos urbanos se deberá contemplar la recogida selectiva de los mismos.
- Se deberá garantizar antes de la ocupación de los nuevos suelos o del funcionamiento de las actividades a desarrollar la ejecución y buen estado de los distintos sistemas de abastecimiento y saneamiento, así como el resto de las distintas infraestructuras de urbanización.
- Para los nuevos suelos urbanos y urbanizables con uso industrial se deberá detallar la naturaleza de las actividades a implantar, así como los indicadores y valores mínimos de los vertidos, que se deberán determinar en función de las características mínimas previstas para las instalaciones de depuración, y de las emisiones a la atmósfera, conforme a lo establecido en la legislación sectorial vigente.
- En los distintos suelos industriales previstos se deberán tener en cuenta la implantación o no de actividades que generen ruidos, olores, u otros contaminantes atmosféricos, en función de los vientos predominantes y de las características climatológicas de la zona, que deberán quedar detalladas tanto en el planeamiento de desarrollo de los nuevos suelos industriales como en los proyectos respectivos, sin menoscabo de la aplicación de la legislación de protección ambiental aplicable para el desarrollo de las actividades a desarrollar.
- Para todos los suelos industriales se deberá garantizar la suficiente separación física de otras actividades o usos (residenciales, recreativas, equipamiento, ), para lo cual se recomienda la dotación de espacios libres perimetrales a estos suelos y accesos independientes que impidan molestias a las poblaciones cercanas o al desarrollo de otras actividades.

- Los proyectos de urbanización en desarrollo de los instrumentos de planeamiento contemplados en el Plan General deberán, en lo posible, prever la reutilización de materiales de tierras y escombros en la ejecución de la red viaria.
- El planeamiento de desarrollo deberá conservar los elementos más significativos del paisaje (modelado del terreno, agrupaciones de árboles, elementos morfológicos e hidrológicos, ), procurando su integración en el sistema de espacios públicos, especialmente en el caso de masas arbóreas homogéneas de superficie aproximada a una hectárea.
- El sistema de espacios libres se diseñará distribuido de tal forma que ofrezca una accesibilidad y centralidad adecuada a sus usuarios, dimensionándolo y configurándolo de modo que favorezca las relaciones vecinales y satisfagan las necesidades de suelo para desarrollar un conjunto diverso y complejo de actividades al aire libre.
- Se cuidarán expresamente las condiciones de borde con el suelo urbano y con el suelo no urbanizable, asegurando la unidad y continuidad paisajística con ellos.
- La línea de edificación se situará, sobre todo, en áreas residenciales, atendiendo a la minoración de ruidos probados por la intensidad de tráfico previsto en el vial al que dé frente, de modo que las viviendas se separarán de las vías principales la distancia necesaria para que el máximo nivel de ruido admitido en el interior de éstas sea de 55 decibelios.
- En lo que respecta al diseño del viario se tendrán presentes por el planeamiento de desarrollo los siguientes criterios de compatibilidad medioambiental:
  - Se respetará al máximo técnicamente posible el arbolado existente, de modo que las vías se diseñen a lo largo de sus plantaciones en fila o se bifurquen o se hagan isletas para conservarlo, o incluso se modifiquen sus anchos, alineaciones y trazados para evitar en lo posible la destrucción innecesaria del arbolado existente.
  - Los viales se ajustarán en lo posible a los caminos y sendas existentes, respetando al máximo las edificaciones, topografía, arroyos y vaguadas naturales, elevaciones, y otros elementos geomorfológicos relevantes.
  - En las intersecciones de los distribuidores primarios y secundarios, se retranquearán las alineaciones de la edificación en torno a un círculo de protección para los enlaces, de un radio, como mínimo, igual al ancho mínimo total del distribuidor más importante.
  - El sistema de calles se jerarquizará, de forma que se garantice una accesibilidad uniforme, la continuidad de itinerarios y la multifuncionalidad. La red de itinerarios peatonales deberá tener las características y extensión suficiente para garantizar las comunicaciones no motorizadas en el perímetro planeado, y hasta donde sea posible, con las áreas adyacentes.

## 6.2 Condiciones Generales de Protección Ambiental y Cultural

La protección del medio ambiente como medida de salvaguarda del medio natural alcanza a los siguientes extremos: vertidos sólidos (basuras), vertidos líquidos (aguas residuales), vertidos gaseosos, contaminación acústica y vibratoria, protección contra incendios, utilización de explosivos y las demás que se establecen en la legislación vigente.

En la protección del medio ambiente ocupa un lugar destacado las medidas encaminadas a evitar la contaminación acústica y vibratoria producida por las perturbaciones por ruidos y vibraciones.

Pero además, el nuevo Plan se propone intervenir en los nuevos crecimientos a través de criterios de ordenación que consideren al ruido como uno de los condicionantes en la distribución de los usos del suelo. En la ciudad consolidada se pretende garantizar unos niveles sonoros ambientales adecuados. En aquellas zonas en las que los límites sean sobrepasados, la actuación municipal el nuevo Plan se dirigirá a establecer medidas correctoras específicas. Entre las medidas correctoras que deben ser aplicadas en estas zonas, cabe significar las que se contemplan deben tener cabida en una ordenanza para dictaminar los usos compatibles en zonas saturadas, así como las que se derivan de la recién aprobada Ley de Ruidos.



También se regula las exigencias a que deben someterse el uso de materiales en la protección del medio ambiente. En las normas se concreta esta posición del Nuevo Plan con la prohibición del uso de productos nocivos o peligrosos para la salud o el medio ambiente, o apostando por la preferencia en el uso de materiales alternativos a los plásticos en todo elemento constructivo. De igual modo, se establecen condiciones de diseño medioambiental. Con el fin de garantizar la seguridad y el bienestar de las personas y la protección del medio ambiente, las edificaciones se deberán proyectar, ejecutar, mantener y conservar de tal forma que se satisfagan los requisitos básicos establecidos en la legislación vigente. Además de los requisitos referidos anteriormente, todo el proceso de la edificación deberá tender a una reducción de impactos ambientales producidos por el edificio y su construcción, atendiendo a principios de protección medioambiental y desarrollo sostenible, tales como:

- La optimización en la utilización de los recursos disponibles, mediante la adecuada reutilización, reciclaje y uso eficiente de los mismos, así como el empleo de recursos renovables.
- La conservación del medio ambiente, mediante el adecuado uso del terreno, la gestión de los residuos generados en las obras y la prevención de emisiones y contaminación.
- La obtención y el mantenimiento de ambientes saludables en el interior de los edificios, mediante la prevención de emisiones nocivas y la contaminación del aire, así como una adecuada ventilación.
- La aplicación de técnicas constructivas tendentes a evitar el uso de materiales contaminantes.
- La consecución de un mayor ahorro en el consumo energético y de agua.
- La adecuación del diseño a las condiciones bioclimáticas.
- La accesibilidad a todos los espacios de las personas con movilidad y comunicación reducida.

También se prevé en la normativa la obligación de restitución medioambiental a costa del causante mediante la adopción de las medidas o ejecución de las obras precisas para tal fin, las cuales deberán ser aprobadas u ordenadas previamente por el Ayuntamiento, con los plazos y condiciones pertinentes. En este sentido, se preverá que los distintos proyectos de edificación y de urbanización incluyan las medidas necesarias para garantizar el control de desechos y residuos generados durante la fase de construcción y funcionamiento, priorizando el destino de estos en instalaciones de valorización frente a instalaciones de eliminación.

De igual forma, se establece que los responsables o titulares de explotaciones o usos extractivos, en activo o no, están obligadas a rehabilitar el entorno degradado a consecuencia de su propia actividad.

En los terrenos con expectativas de pronta urbanización en los que se abandone la explotación agrícola, se establecerán medidas que eviten el acceso a vehículos (cercas, zanjas, etc.) a fin de evitar vertidos incontrolados de escombros y otros residuos.

El nuevo Plan propone también otras medidas de protección ambiental, tales como:

- Que para todos los suelos industriales se garantice la suficiente separación física de otras actividades o usos (residenciales, recreativas, equipamiento, ), para lo cual se resolverá la colindancia volcando hacia esos ámbitos la mayor proporción posible de los espacios libres locales correspondientes, a modo de franja arbolada interpuesta, a fin de que impidan molestias a las poblaciones cercanas o al desarrollo de otras actividades.
- Se fomentará, mediante su inclusión en los proyectos de urbanización, la creación y extensión de la red de agua procedentes de recursos no potables, previa autorización del organismo de cuenca, destinada al riego de zonas verdes, bocas contra incendios o limpieza pública, independiente de la red local de abastecimiento/suministro.
- Por último, también se incorporarán medidas de protección de la vegetación y el hábitat natural, haciendo especial incidencia en la prohibición de introducir y hacer proliferar ejemplares de especies, subespecies y razas silvestres alóctonas, híbridas o transgénicas.

### **6.2.1 Protección de Cauces y Suelos inundables**

Por lo que respecta a la protección de recursos hidrológicos, el nuevo Plan recuerda la prohibición de las obras, construcciones o actuaciones que puedan dificultar el curso de las aguas en los cauces de los ríos, arroyos, ramblas y barrancos, así como en los terrenos inundables durante las crecidas no ordinarias, sea cualquiera el régimen de propiedad y la clasificación de los terrenos. Se garantiza, igualmente, que en la tramitación de autorizaciones y concesiones, así como en los expedientes para la realización de obras, con cualquier finalidad que puedan afectar al dominio público hidráulico y sus zonas de protección, se exija la presentación de un Estudio de Incidencia Ambiental en el que se justifique que no se producirán consecuencias que afecten adversamente a la calidad de las aguas o la seguridad de las poblaciones y aprovechamientos inferiores.

De igual forma se tienen presentes las afecciones del dominio público hidráulico sobre márgenes de las riberas, y garantiza la zona de servidumbre de cinco metros de anchura, para uso público, así mismo condiciona el uso del suelo y las actividades que se desarrollen en la zona de policía. Así mismo, y sin perjuicio de lo establecido en la legislación estatal de aguas y en los Planes Hidrológicos de cuenca, el nuevo Plan establece que la ordenación de las zonas de servidumbre y policía en zonas inundables esté sujeta a una serie de limitaciones.

#### **6.2.1.1 La protección del acuífero.**

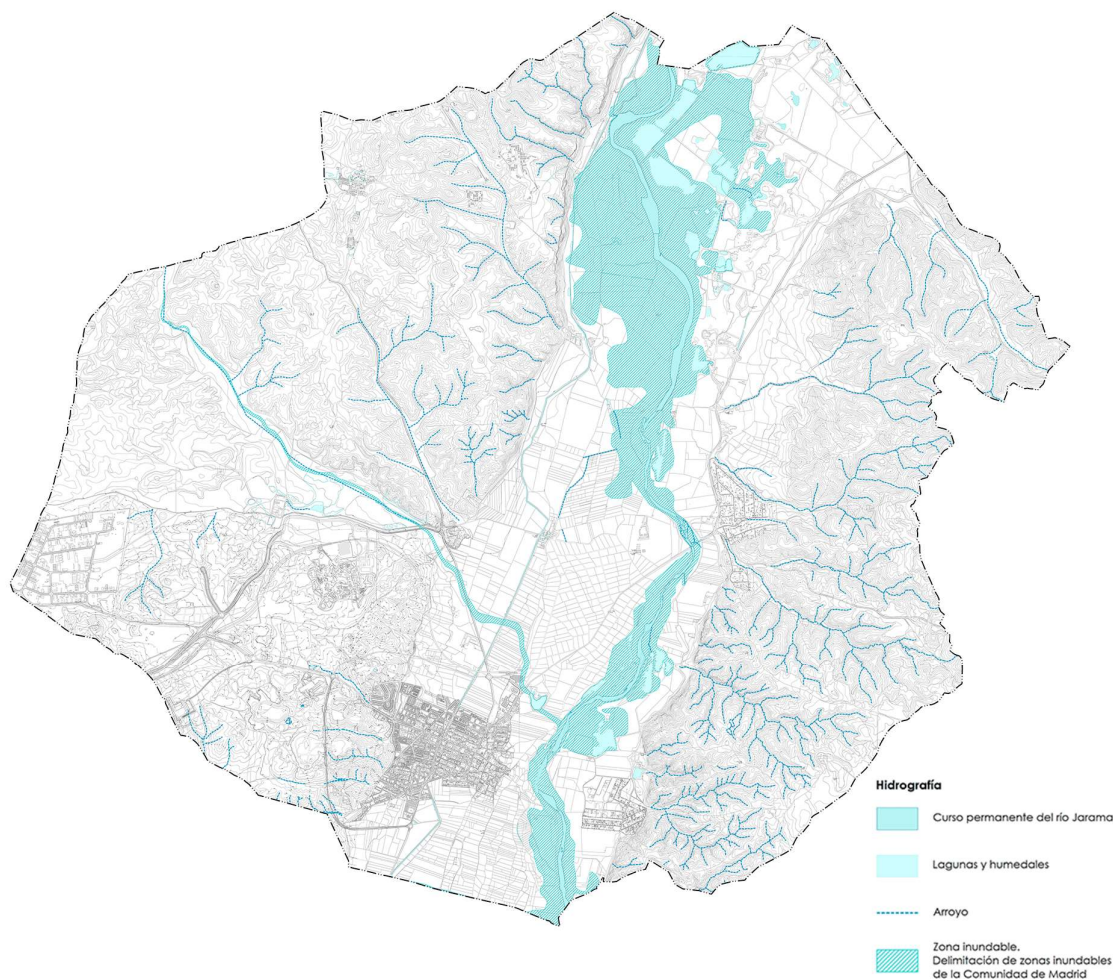
El nuevo Plan establece distintos criterios para procurar la protección de los acuíferos, así recordará la prohibición de verter en pozos, inyectar o infiltrar en la zona de protección compuestos químicos, orgánicos o fecales, que por su toxicidad, concentración o cantidad, degraden o contaminen las condiciones del agua freática. De igual modo, prohibirá las captaciones o aforos de agua freática no autorizadas por los organismos competentes y no se autorizarán usos o instalaciones que provoquen eluviación o filtración de materias nocivas, tóxicas, insalubres o peligrosas hacia el acuífero. O que para la obtención de autorización de nuevos vertederos de residuos sólidos sea requisito imprescindible la justificación de su emplazamiento mediante los estudios oportunos que garanticen la ausencia de afección a los recursos hidrológicos

Se establece que cuando el peligro potencial para el acuífero sea grande, como es el caso de depósitos o almacenamientos de productos fitosanitarios, químicos o hidrocarburos, instalaciones ganaderas, balsas de decantación, lixiviados, , se exija un Estudio de Incidencia Ambiental, en el que se contemple específicamente la hipótesis de pérdida de fluido. Igualmente se prohíbe a los establecimientos industriales que produzcan aguas residuales capaces, por su toxicidad o por su composición química y bacteriológica, de contaminar las aguas profundas o superficiales, el abastecimiento de pozos, zanjas, galerías, o cualquier dispositivo destinado a facilitar la absorción de dichas aguas por el terreno.

#### **6.2.1.2 Zonas Inundables**

En el siguiente esquema se representa la línea de máxima avenida en 500 años del río Jarama, así como los Arroyos de la Vega y Espartinas a su paso por San Martín de la Vega.

La propuesta de clasificación de nuevos suelos establecida por el Plan no afecta a las zonas inundables incluidas en la línea de máxima avenida en 500 años de los cauces afectados, no incluyéndose por tanto ningún suelo afectado por la zona inundable como suelo urbanizable por el presente Plan General. Se establecen además una serie de medidas preventivas para el desarrollo de los sectores de suelo urbanizable que puedan suponer afección sobre dichas zonas inundables tal y como puede comprobarse en la ficha urbanística de cada uno de los mismos.



### 6.2.2 Protección de la Vegetación y el Paisaje

Se define como masa arbórea sujeta a las determinaciones del Plan a todas las existentes en el término municipal, con independencia del régimen de propiedad del suelo. En todas ellas, la corta de árboles integrados en ellas estará sujeta al requisito previo de obtención de licencia urbanística, sin perjuicio de las autorizaciones administrativas que sea necesario obtener de la autoridad competente en razón de la materia. Igualmente se establecerán las condiciones restrictivas para autorizar cualquier cambio de uso permitido en zonas arboladas que implique la eliminación de parte de ellas.

Se protege todo el arbolado existente en el espacio público, aunque no haya sido calificado zona verde, que deberá ser conservado. De la misma forma se establece que en los patios o espacios libres existentes en la actualidad, públicos o particulares, que se encuentren ajardinados, deberán conservar y mantener en buen estado sus plantaciones, cualquiera que sea su porte.

La necesaria sustitución del arbolado existente en las vías públicas, cuando por deterioro u otras causas desaparezcan los ejemplares existentes, será obligatoria a cargo del responsable de la pérdida sin perjuicio de las sanciones a que pudiere dar su origen. La sustitución se hará por especies de iguales y del mismo porte que las desaparecidas, o empleando la especie dominante en la hilera o agrupación del arbolado.

### 6.2.2.1 Protección del paisaje

Como norma general el nuevo Plan establece que las nuevas construcciones y alteraciones de las existentes deberán adecuarse en su diseño y composición con el ambiente urbano en el que estuvieren situadas. Igualmente se prohibirá que la situación, masa, altura de los edificios, muros y cierres, o la instalación de otros elementos, limite el campo visual para contemplar las bellezas naturales, rompa la armonía del paisaje o desfigure la perspectiva propia del mismo.

En todo el ámbito del suelo clasificado como urbano y urbanizable se prohíben todo tipo de instalaciones aéreas de suministro de servicios públicos. La nueva instalación y la sustitución o ampliación de redes de servicios, se efectuará siempre mediante canalización subterránea. Esto afecta, en particular, a las redes de energía eléctrica y de telecomunicación, aunque sean de baja, media y alta tensión o de servicio supramunicipal. Y en suelo no urbanizable se prohíbe la publicidad exterior, salvo los carteles informativos, de conformidad con la vigente legislación. De igual forma, en el ámbito del suelo urbano se prohíbe la manifestación de la actividad publicitaria, salvo en aquellos espacios debidamente acondicionados y autorizados por la Administración. Se admite los anuncios comerciales en los propios locales promocionados, que deberán adaptarse al ambiente en cuanto a tamaño, diseño y materiales.

La implantación de usos o actividades que por sus características puedan generar un importante impacto paisajístico tales como canteras, desmontes, , deberá realizarse de manera que se minimice su impacto negativo sobre el paisaje, debiéndose justificar expresamente este extremo en las correspondientes solicitudes de licencia, así como en los planes de restauración.

El nuevo Plan evita la edificación en las cimas de las lomas. Cuando el uso a implantar precise de esa ubicación por tratarse de actividades o implantaciones tradicionales o requieran esa ubicación por motivos funcionales, se obliga a presentar documentación suficiente para valorar su incidencia en el paisaje así como las medidas propuestas para su integración. Así mismo, el nuevo Plan establecerá que las obras de nueva edificación se proyecten tomando en consideración la topografía del terreno, la vegetación existente, la posición del terreno respecto a cornisas, hitos u otros elementos visuales, el impacto visual de la construcción proyectada sobre el medio que la rodea y el perfil de la zona, su incidencia en términos de soleamiento y ventilación de las construcciones de las fincas colindantes y, en vía pública, su relación con ésta, la adecuación de la solución formal a la tipología y materiales del área, y demás parámetros definidores de su integración en el medio urbano. Y por último, que cuando una edificación sea objeto de una obra que afecte a su fachada y se encuentre contigua o flanqueada por edificaciones objeto de protección individualizada, se adecue la composición de la nueva fachada a las preexistentes, armonizando las líneas fijas de referencia de la composición (cornisa, aleros, impostas, vuelos, zócalos, recercados, ) entre la nueva edificación y las colindantes.

### 6.2.3 Protección de Vías Pecuarias y Caminos Rurales

El municipio de San Marín de la Vega es atravesado por 6 vías pecuarias, cuyas principales características se describen a continuación:

Nº	NOMBRE DE LA VIA	FECHA CLASIFC.	ANCHURA LEGAL	LONGITUD	DESLINDADA	AMOJONADA
1	(CR) DE LA GALIANA	10-03-1931	37,61	3100	NO	NO
2	(VE) LARGA DE LOS CERROS	10-03-1931	20,89	9000	NO	NO
3	(CO) Y (AB) DE LA RAYA DE CHINCHON	10-03-1931	8,77	270	NO	NO
4	(CO) Y (AB) DE LA BARRANCA	10-03-1931	8,77	4000	NO	NO
5	(CO) Y (AB) DE LA CASA DE VENTURA	10-03-1931	8,35	3300	NO	NO
6	(CO) DEL CAMINO DE PINTO	10-03-1931	8,35	2300	NO	NO

Con el fin de conservar el valor medioambiental de estos caminos, permitir el correcto desarrollo del tránsito de ganado y los usos compatibles o complementarios que pudieran llevarse a cabo, la Ley de

Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid regula las actividades que están sujetas a autorización y las quedan expresamente prohibidas.

Los caminos merineros pueden acoger diversos usos, siempre acordes con el ganadero y agrícola que es el que por derecho histórico y vocacional la legislación considera prioritario. El paso de los siglos, con el avance técnico y social, ha hecho que en la actualidad esta red de caminos sea propicia para el desarrollo de otros usos además del rural, como pueden ser el ocio y el esparcimiento convirtiéndose en vías verdes que permiten el conocimiento y contacto de los madrileños con la naturaleza.

Los usos y actividades que se pueden desarrollar en las vías pecuarias son los explicitados en el apartado tercero de la Memoria de Ordenación donde se analiza la ordenación del Suelo No Urbanizable.

El presente Plan General incorpora en el Plano de Ordenación N°3 el trazado del sistema de vías pecuarias presente en el municipio, no produciendo el modelo de ordenación previsto afección al trazado y dominio público de las vías pecuarias por clasificación de nuevos suelos.

#### **6.2.4 Protección del Patrimonio Cultural**

El presente Plan General atiende a lo dispuesto en la Ley 3/2001 de 21 de junio de Patrimonio de la Comunidad de Madrid para someter a valoración (y protección) aquellos bienes que por su interés y a tenor de lo dispuesto en la propia ley así lo merezcan.

En este sentido, el presente Plan General incorporará un Catálogo General de Protección de para inventariar y regular la ejecución de obras o posibles intervenciones en aquellos bienes que cuenten con una especial consideración en atención a sus valores históricos, artísticos, arquitectónicos, tipológicos, etnológicos, arqueológicos y culturales.

#### **6.2.5 Protección, creación y valorización de la Infraestructura Verde**

La infraestructura verde es la red interconectada de espacios naturales, incluidos terrenos agrícolas, vías verdes, humedales, parques, reservas forestales y comunidades de plantas autóctonas, así como resto de espacios que regulan de forma natural los caudales de aguas pluviales, las temperaturas, el riesgo de inundaciones y la calidad del agua, el aire y los ecosistemas.

La política de biodiversidad de la UE, definida en la Estrategia sobre biodiversidad (mayo 2011), tiene por objeto invertir la pérdida de biodiversidad y acelerar la transición de la UE hacia una economía ecológica capaz de utilizar eficientemente sus recursos. El Plan General de San Martín de la Vega asume estos principios incorporando estrategias a corto, medio y largo plazo que contribuyan a detener la pérdida de biodiversidad y la degradación de los servicios ecosistémicos.

La estructuración del sistema verde se debe apoyar en estrategias de planificación, ordenación y gestión territorial de las diversas escalas espaciales que se complementan, conectándose entre sí con el propio sistema municipal, y con los corredores naturales próximos.

Se han tenido en cuenta los siguientes elementos como piezas configuradoras del sistema de la infraestructura verde:

- El Parque Regional como parte de la red de Espacios Protegidos y ecosistemas en buen estado de conservación.
- La caminería rural, el sistema pecuario o los corredores verdes asociados a la red hidrográfica del territorio son los elementos clave para la configuración de este subsistema relacional. Este sistema lineal actúa, a su vez, como conector paisajístico entre las Áreas Naturales Relevantes antes relacionadas; es decir, como ámbito de transición entre estructuras paisajísticas que garantiza su continuidad territorial, pudiendo desarrollar funciones ecológicas complejas al reducir el hiato entre las estructuras territoriales conectadas.
- Estructuras lineales de interconexión que fortalecen y amplían territorialmente el sistema de movilidad alternativa vinculado con el ocio y el esparcimiento de la población urbana y

metropolitana, actuando, complementariamente como argumento de activación de actividades ligadas con el ecoturismo y el Turismo de naturaleza.

- Los parques urbanos, fachadas y cubiertas verdes que alberguen biodiversidad y faciliten la conexión entre zonas urbanas, y entre éstas y las áreas periurbanas y rurales.
- Elementos que favorezcan la adaptación y mitigación del cambio climático, para la prevención de inundaciones, el almacenamiento de agua y la absorción del CO<sub>2</sub>.

En cuanto a las acciones concretas para la conformación de la infraestructura verde se proponen las siguientes:

- A escala municipal:
  - Creación de nuevas masas forestales en terrenos actualmente agrícolas.
  - Fomento de zonas de transición agrícolas-forestales y creación de bordes irregulares que potencien el efecto ecotono.
  - Mejora de la vegetación de ribera y de las condiciones ecológicas de los corredores fluviales.
  - Fomento y mejora de la red de vías pecuarias, compatibilizando usos agrícolas, ganaderos y recreativos.
  - Mejora y consolidación de las zonas agrícolas próximas al núcleo urbano, a modo de cuñas agrológicas, que penetren en la ciudad, endureciendo las medidas de protección. Se preservan suelos de calidad agrícola, recurso valioso en el sur de la Comunidad de Madrid y contribuyen a regular la presión edificatoria sobre las áreas de proximidad. (Principalmente en las zonas G del Parque Regional)
  
- A escala urbana:
  - Gestión del agua: Transformación de los sistemas convencionales de tratamiento de aguas pluviales en sistemas urbanos de drenaje sostenible reduciendo la carga de aguas pluviales en el alcantarillado.
  - Balsas de retención y depuración natural de pluviales, creación de jardines de lluvia que actúen como filtro natural de las aguas de escorrentía.
  - Utilización de sistemas separativos que permita que los cauces mantengan un caudal más natural, ya que la incorporación de pluviales limpias al mismo.
  - Utilización de pavimentos permeables, obligando a su utilización progresiva en las zonas públicas y en las privadas de acuerdo con los estándares que se marquen en las condiciones de desarrollo de las diferentes actuaciones del Plan.
  - Implantación de huertos urbanos, en parques o grandes zonas verdes, que favoreciendo su desarrollo, tanto público como privado.
  - Incremento de zonas verdes, tanto públicas como privadas. Se prevén nuevos espacios libres públicos destinando un porcentaje mínimo a áreas ajardinadas.
  - Sendas urbanas y paseos arbolados. Se implementará la obligación de disponer de arbolado en las calles de nuevo trazado, favoreciendo la introducción en la ciudad de elementos verdes que permitan conectar los diferentes parques y plazas.
  - Favorecer circuitos para el tránsito no motorizado (bicicletas) bajo zonas arboladas caducas que proporcionen sombra en verano y soleamiento en invierno.